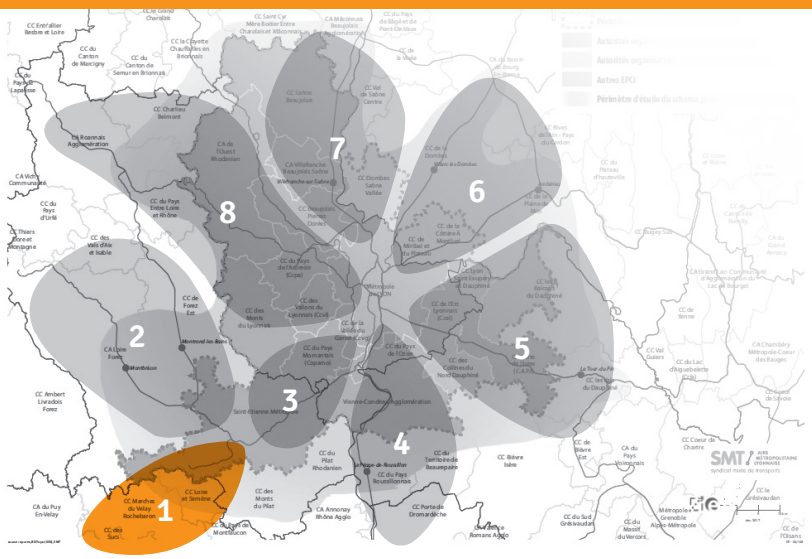
SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

Cahier de bassin 2020





1 ONDAINE PROCHE HAUTE-LOIRE









PLAN D'ACTIONS INTERMODALITÉ (PAI)

pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

2019-2021



Thierry Kovacs
Président du SMT AML
Conseiller Régional

/ Édito

«

Acteur de la coordination des offres de transports sur l'aire métropolitaine lyonnaise depuis plus de 7 ans, le SMT AML, est une instance partenariale qui est aujourd'hui solidement ancrée sur un territoire caractérisé par deux grandes métropoles et un système de corridors autour de ces pôles. À la charnière institutionnelle entre l'échelon régional et intercommunal, les compétences et les missions du SMT AML ont fortement évolué au cours des dernières années. D'une part, en raison d'une évolution législative accordant davantage de compétences aux syndicats mixtes de transports (Loi d'Orientation des Mobilités), mais aussi grâce à la démarche proactive des membres du SMT AML, conscients de l'importance de l'intermodalité des modes de transports dans la coopération territoriale.

Parmi ses nombreuses activités, le SMT AML a initié, début 2018, l'élaboration du Plan d'Actions Intermodalité (PAI) 2019-2021. L'objectif premier du PAI est d'améliorer et fiabiliser « l'intermodalité du quotidien » à court terme (2019-2021), tout en partageant les enjeux et projets qui devront faire l'objet d'actions à plus long terme. Réunissant 46 Communautés de Communes et Communautés d'Agglomération, Saint-Etienne Métropole et la Métropole de Lyon et les acteurs de la mobilité, le PAI a permis de mettre en lumière 8 bassins de mobilité cohérents et trans-institutionnels, sur un territoire regroupant plus de 2,5 millions d'habitants.

8 cahiers de bassin composent ainsi le PAI. Ces cahiers sont mis à jour annuellement et participent à l'actualisation des connaissances des données et enjeux en matière de mobilité. Ils visent à simplifier les déplacements des usagers en favorisant la complémentarité des modes de transports (train, voiture, marche, vélo, covoiturage, etc) au plus près des besoins des territoires, et en intégrant pleinement les problématiques environnementales et économiques liées au transport de personnes.

Avec 117 gares, 900 trains quotidiens, 272 lignes urbaines ou encore 16 000 places de stationnement en parcs relais, la mobilité est un enjeu fondamental pour l'aire métropolitaine Lyon-Saint Etienne. Ces 8 cahiers de bassin 2020 contribuent à faire émerger une vision partagée par l'ensemble des acteurs publics et privés sur la mobilité quotidienne des 2,5 millions d'habitants de ce territoire. Ils reflètent également l'interdépendance des territoires en matière de développement et de déplacement.

C'est une évidence, la mobilité doit se penser à l'échelle d'un bassin de vie et outrepasser les frontières institutionnelles pour mettre en œuvre des politiques d'intérêt collectif, en accord avec la transition énergétique des territoires et au profit des déplacements quotidiens de nos concitoyens. Une approche qui est aujourd'hui au cœur des missions et des orientations du SMT AML .

»

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

/ Sommaire

ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

A

P. 4 > 10
Présentation

A.1 — P. 4 > 5
Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale pilotée par le **SMT AML**

A.2 — P. 6 > 10
Présentation et enjeux du **PAI**

Fiches **Action**
P. 62

B

P. 11 > 30
Le Bassin **Ondaine - Proche Haute-Loire**

B.1 — P. 12 > 17
Caractéristiques du territoire

B.2 — P. 18 > 21
Diagnostic d'intermodalité

B.3 — P. 22 > 27
Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement

B.4 — P. 28 > 31
Synthèse des enjeux et perspectives pour le territoire

C

P. 32 > 61
Les **Gares**

Aurec-sur-Loire P. 32 > 35
Bas-Monistrol P. 36 > 39
Firminy P. 40 > 43
Le-Chambon-Feugerolles P. 44 > 47
Saint-Étienne Bellevue P. 48 > 51
Saint-Étienne Carnot P. 52 > 55
Saint-Étienne Châteaucreux P. 56 > 57
Saint-Étienne Le Clapier P. 58 > 61

Glossaire & Crédits
P. 63

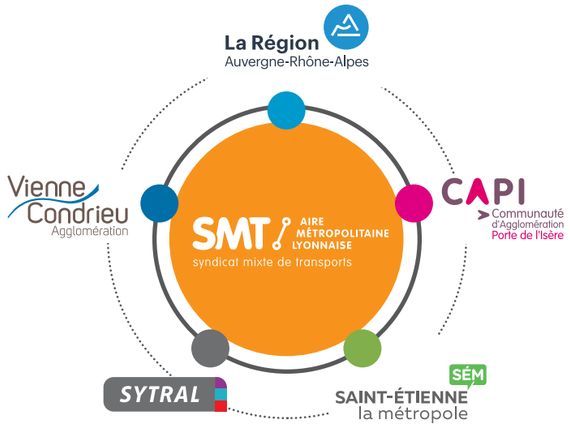
A / Présentation

/ Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale pilotée par le SMT AML

A.1

/ Le SMT AML, une structure de coopération métropolitaine au service de la mobilité des personnes

Le Syndicat Mixte de Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) a été créé le **24 janvier 2013** selon les principes définis par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU). Composé de **5 AOM**, il participe à la coordination des offres de mobilité de ses membres en proposant des services innovants et durables qui puissent être une alternative à l'autosolisme dans les déplacements du quotidien.

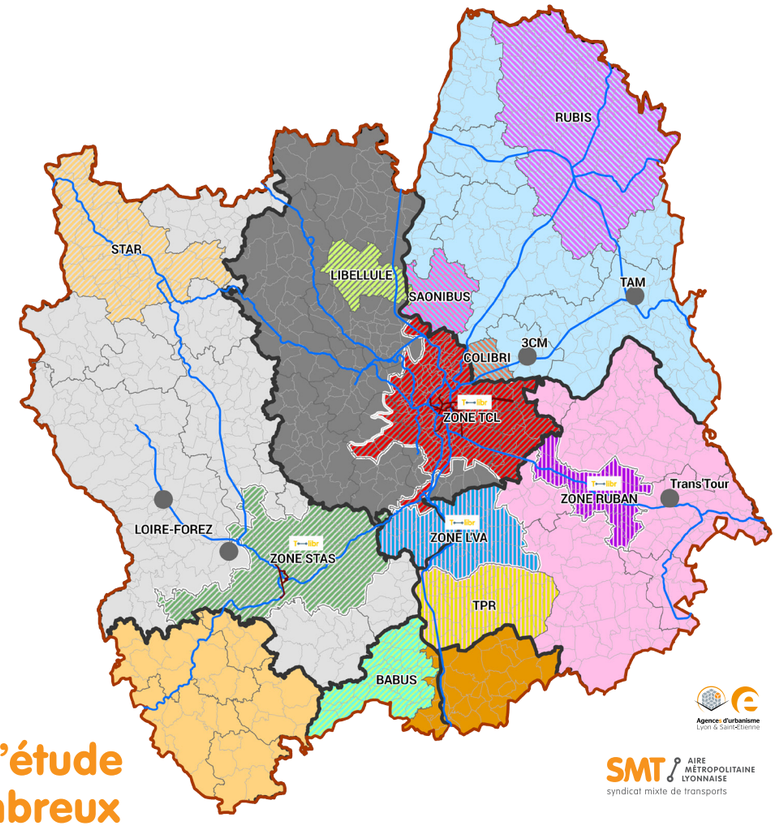


/ Le PAI en chiffres

16 000
PLACES de stationnement « P + R »

121
GARES

900
TRAINS quotidiens



/ Un périmètre d'étude composé de nombreux réseaux de transports collectifs

Le SMT AML a développé **un titre multimodal zonal T-libr** avec ses cinq membres.
Il a pour mission de coordonner l'offre d'une vingtaine de réseaux de transports collectifs.

plus d'infos :
https://www.smtaml.fr/actions/t-libr/

3,7 M
MILLIONS D'HABITANTS (PAI)

272
LIGNES urbaines

1,5 M
MILLION D'EMPLOIS

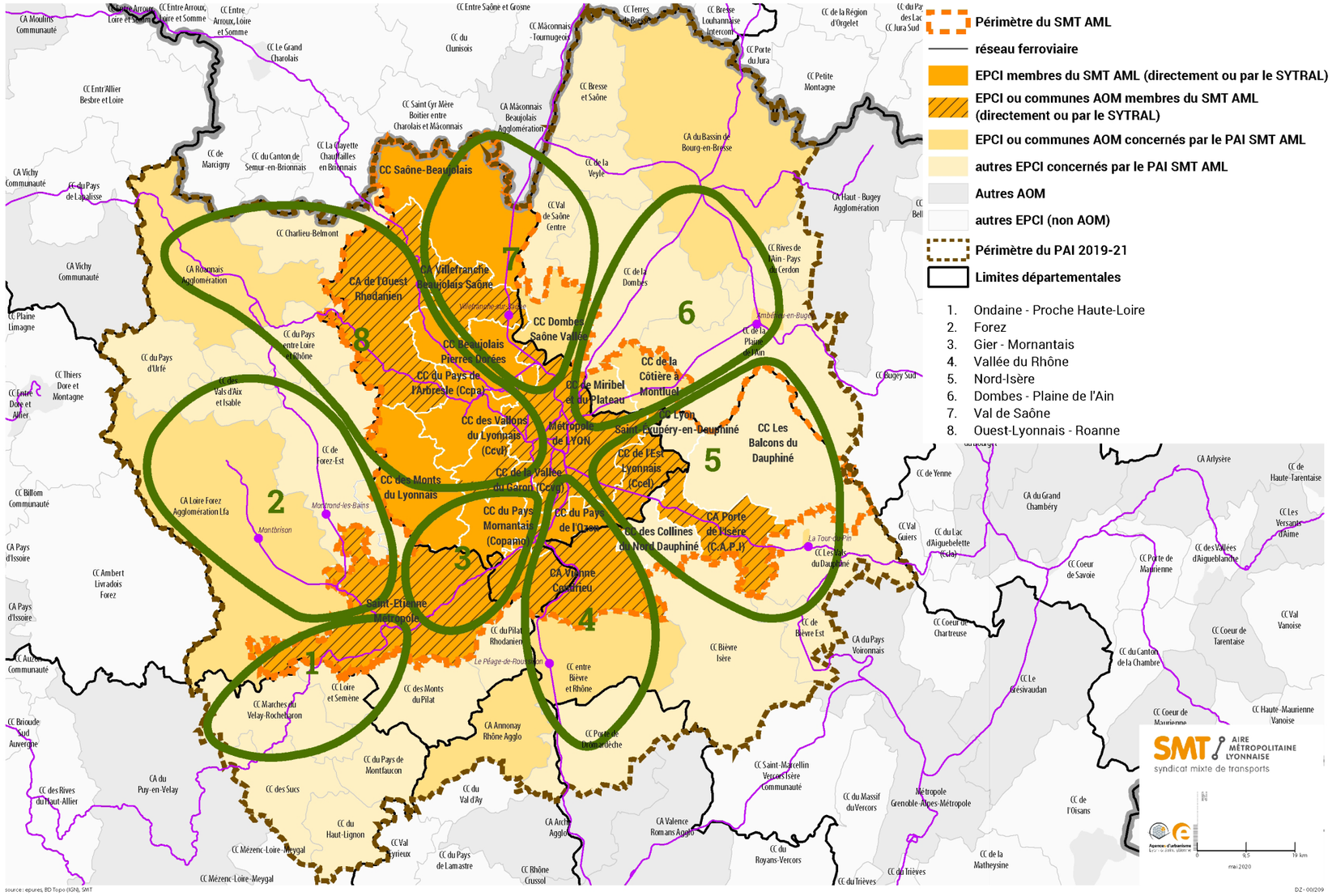
287 000
VOYAGEURS JOURS (TER)

/ Présentation et enjeux du PAI

A.2

/ 8 bassins dépassant les logiques institutionnelles

Le périmètre d'étude du SMT AML dépasse les périmètres institutionnels des **46 EPCI et des deux métropoles** qui le composent pour permettre de mieux prendre en compte les bassins de vie locaux et les besoins en mobilité des usagers dans une approche multimodale de leurs déplacements.



/ Le PAI, un plan d'actions co-élaboré avec les partenaires du SMT AML

Améliorer l'intermodalité du quotidien sur l'aire métropolitaine lyonnaise, c'est **permettre à tous les usagers une meilleure articulation des différents modes de déplacements** qu'ils emprunteront pour effectuer leurs trajets.

Initié en 2018 par le SMT AML, le Plan d'actions intermodalité de l'AML a pour objectif premier d'améliorer cette intermodalité du quotidien à court terme (2019-2021), tout en partageant les enjeux et projets qui devront faire l'objet d'actions à plus long terme.

Pour mener à bien l'élaboration de ce plan, le SMT AML et les deux Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Étienne ont élaboré un **diagnostic partagé, décrivant les caractéristiques des principaux pôles d'échanges multimodaux du territoire.**

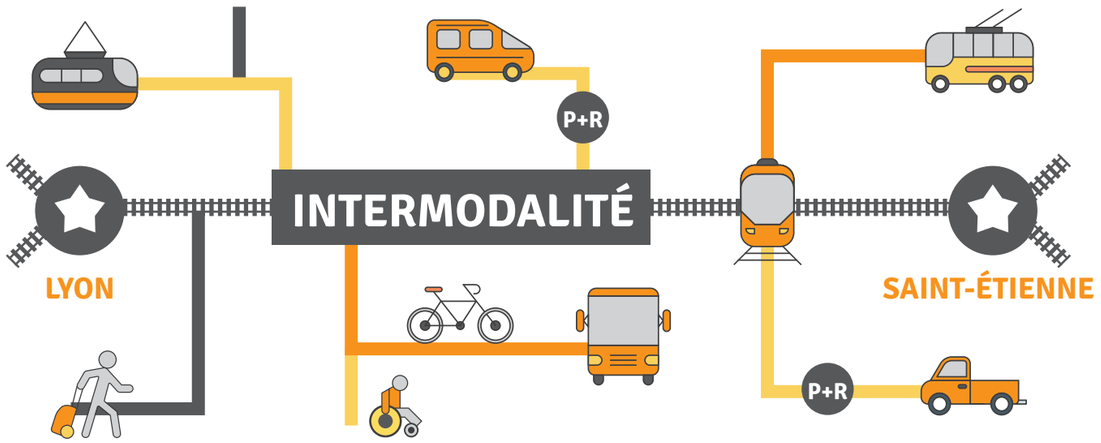
Ce diagnostic a été réalisé au plus près du terrain avec la mobilisation de **plus de 250 personnes représentant 110 structures** sur l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise.

75
FICHES ACTION

435
CARTES et illustrations

8
CAHIERS de bassin 2020

/ L'intermodalité du quotidien dans l'AML



Les pratiques des habitants pour effectuer leur trajet au sein de l'AML témoignent du caractère intermodal de leurs déplacements.

Par intermodalité, on entend l'utilisation successive d'au moins deux modes de transport intégrés dans une chaîne de déplacement. Ainsi :

- Pour 40 % des gares du PAI : la voiture est le mode d'accès majoritaire
- Les modes actifs sont majoritaires pour 20 % des gares
- Le mode TC est majoritaire pour 3 % des gares

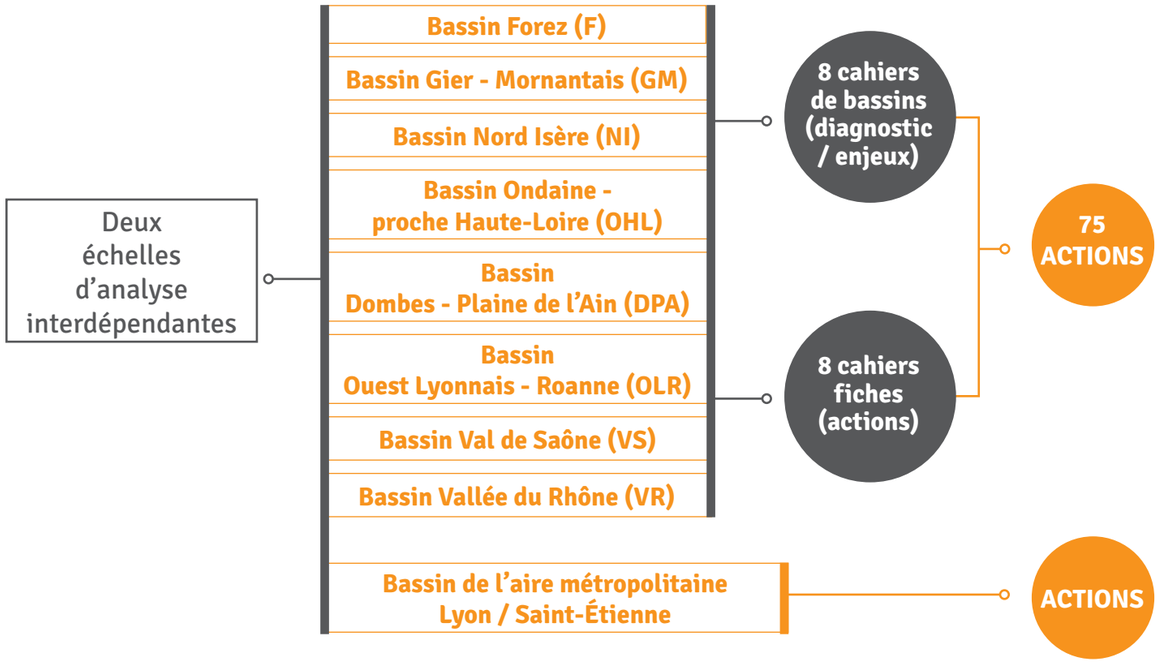
/ Une démarche de terrain pragmatique à visée opérationnelle

le Plan d'actions intermodalité 2019 - 2021 pour l'aire métropolitaine lyonnaise permet pour l'ensemble des parties prenantes de :

- **Faciliter l'accès à des données récentes**
- **Partager le diagnostic terrain** pour améliorer la connaissance
- **Faciliter les échanges** entre les acteurs concernés à différentes échelles,
- **Définir des enjeux partagés** à l'échelle des bassins de vie en articulation avec les enjeux d'échelle métropolitaine
- **Capitaliser sur le retour d'expérience** en matière d'amélioration de l'intermodalité
- **Lister, recenser, qualifier et partager les projets en cours**
- **Identifier de nouvelles actions** à partir du diagnostic réalisé

Le 9 mai 2019, 160 élus et techniciens de l'AML ont validé 75 actions ou projets menés sur le territoire du PAI. Le contenu de ces actions et leur déploiement sont précisés dans les cahiers de fiches de chaque bassin.

/ Un document décliné en 8 bassins, 16 cahiers et 75 actions multipartenariales



Certaines des 75 actions du PAI présentent des caractéristiques particulières qui témoignent de la pertinence de la démarche :

- Action de portée métropolitaine s'établissant sur l'ensemble du territoire de l'AML comme par exemple les comités de suivi des partenaires du PAI
- Actions multipartenariales sur des projets à cheval entre différents bassins (exemple : PEM de Givors-Ville)
- Action présentant un caractère d'expérimentation ou d'innovation au niveau du territoire concerné (échelle locale) ou de l'AML
- Action visant à répondre à un besoin spécifique identifié dans le diagnostic (ex. problème d'accessibilité, dégradation des consignes à vélo).



B

/ Le bassin

ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

B.1 — Caractéristiques du territoire — P. 12 > 17

B.2 — Diagnostic d'intermodalité — P. 18 > 21

B.3 — Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement — P. 22 > 27

B.4 — Synthèse des enjeux et perspectives pour le territoire — P. 28 > 29

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

/ Caractéristiques du territoire

ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

B.1

Saint-Étienne Châteaucreux constitue le Pôle d'Echanges Multimodal principal, à la fois comme destination principale des flux pendulaires quotidiens depuis l'Ondaine et la Haute-Loire, mais aussi comme « tête de pont » pour une partie des flux ferroviaires de longue portée.

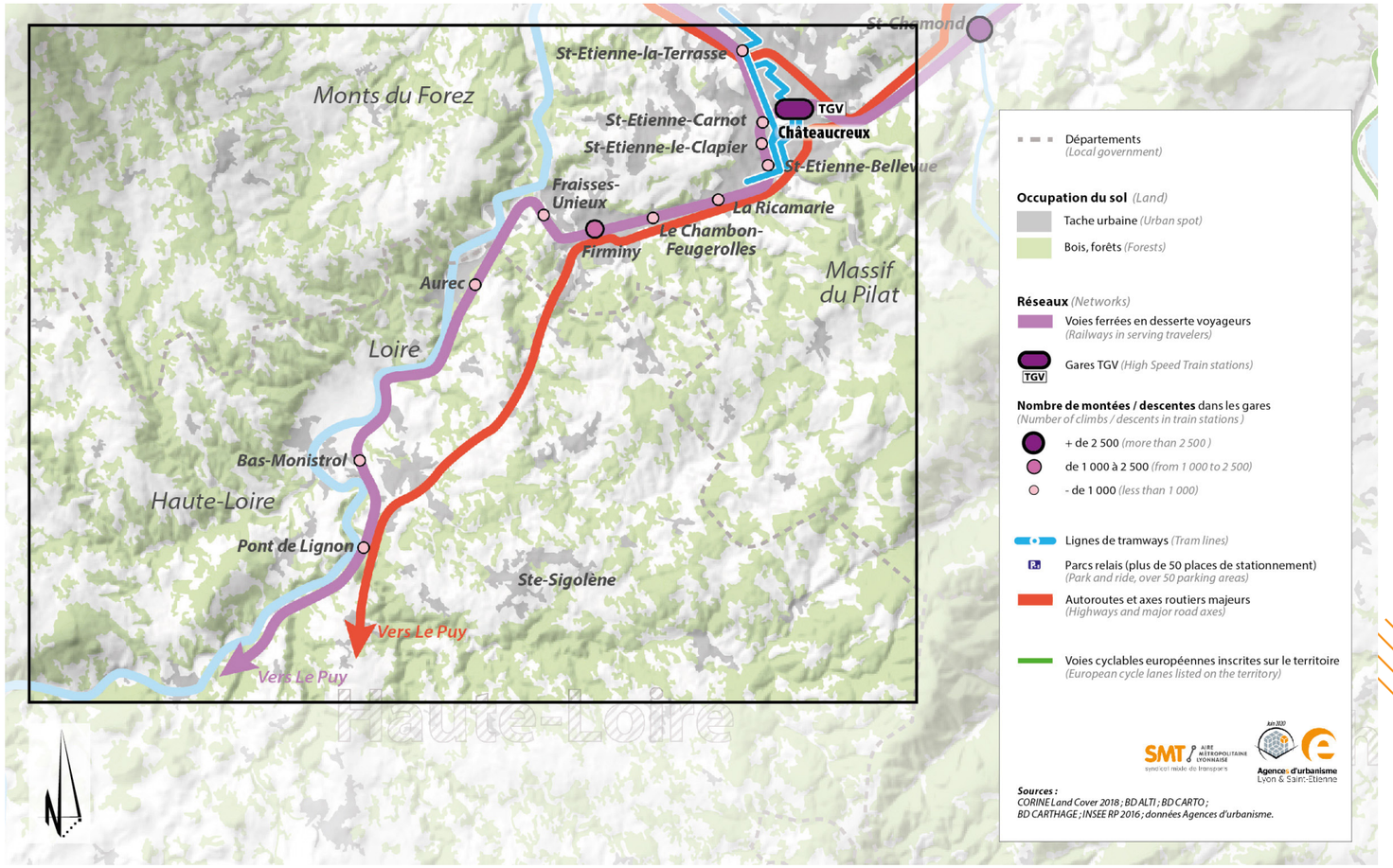
Le PEM de Firminy constitue un lieu d'intermodalité majeur, notamment pour des rabattements TIL (et bientôt Stas) vers TER ou Stas depuis les « balcons du Forez » (Rozier Côte d'Aurec, Saint-Bonnet-le-Château). Des problèmes de sécurité et de dégradations sont nettement ressentis dans les gares de l'Ondaine.
Enfin, hormis l'aménagement progressif de sections de voie verte en berges d'Ondaine (et entre Dunières et Yssingeaux), **le bassin demeure très peu équipé en itinéraires cyclables continus et sécurisés,** notamment pour donner accès aux gares.

Un territoire de petite taille diversifié se structurant autour de l'Ondaine.

Le bassin Ondaine - Proche Haute-Loire **est un bassin d'assez petite taille,** comparativement aux
7 autres bassins du PAI, **mais diversifié dans sa structure territoriale.** La vallée de l'Ondaine forme essentiellement une conurbation dans la continuité de la métropole stéphanoise, concentrant secteurs d'habitat et zones économiques le tout desservi par un axe ferroviaire et une voie rapide également implantés en fond de vallée.

En Haute-Loire, se sont développés au cours des dernières décennies de nombreux secteurs résidentiels pavillonnaires, greffés aux bourgs existants, dans un « halo » autour de la voie rapide N88.

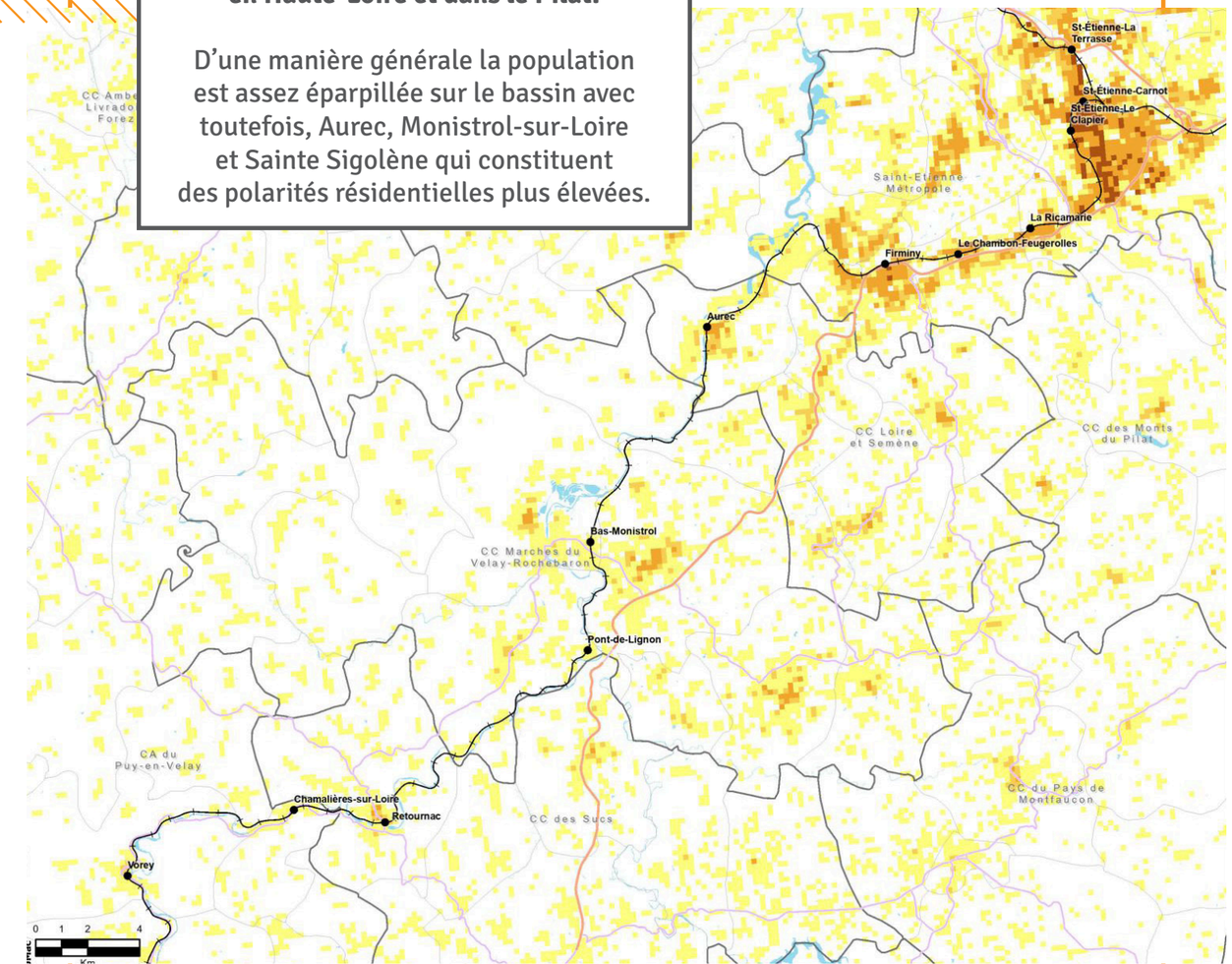
L'intermodalité Stas / TER a été très améliorée ces 20 dernières années (sans que les usages se soient nécessairement beaucoup développés) sur la « séquence urbaine » du bassin, en vallée de l'Ondaine.
En revanche il n'existe pas d'intermodalité entre TC sur la « séquence rurale », côté altiligérien du bassin.



/ Densité de **population**

On observe d'une part **la densité élevée du fond de vallée de l'Ondaine (et de Roche), et la faible densité en Haute-Loire et dans le Pilat.**

D'une manière générale la population est assez éparpillée sur le bassin avec toutefois, Aurec, Monistrol-sur-Loire et Sainte Sigolène qui constituent des polarités résidentielles plus élevées.



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

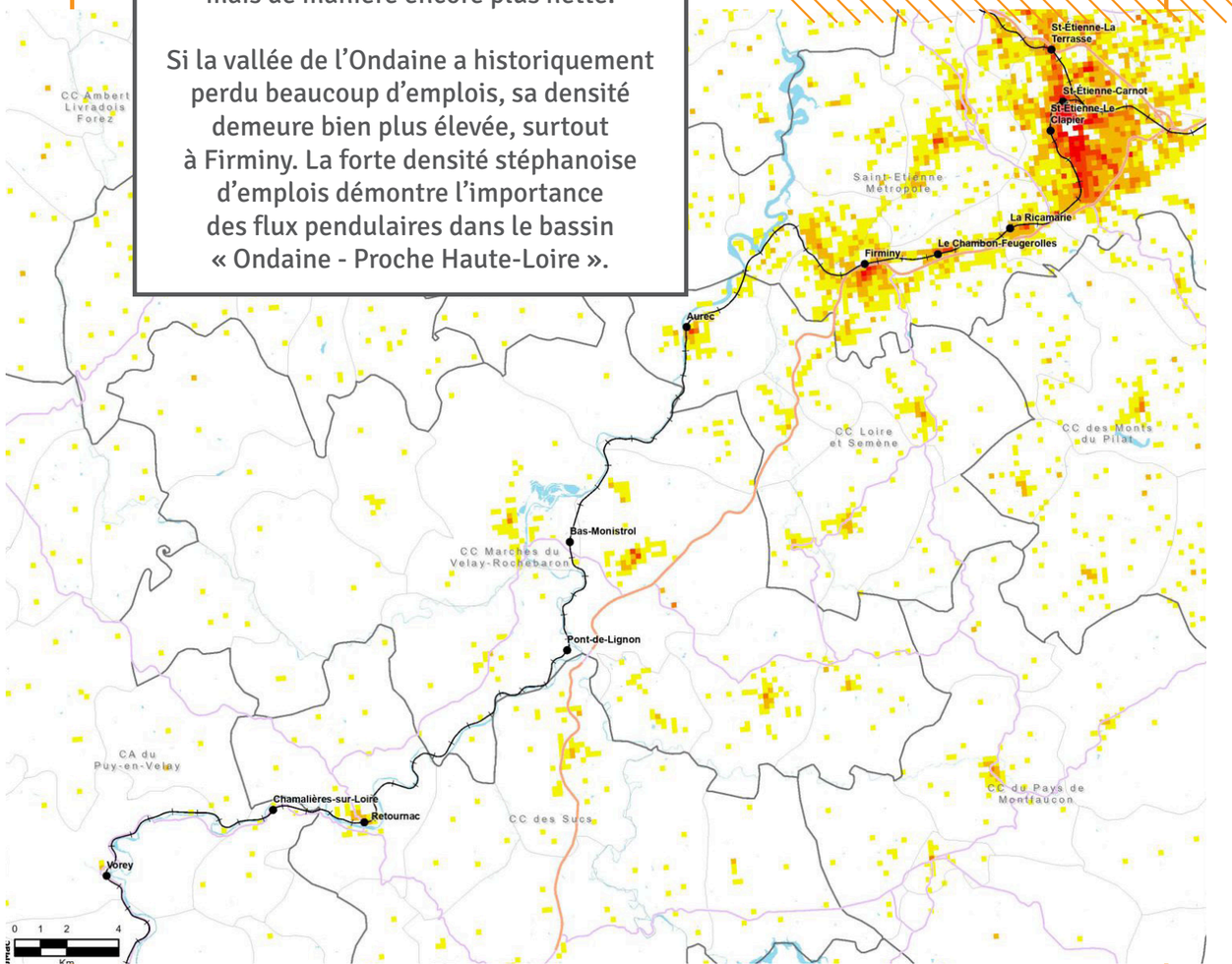
Population par carreau de 200m issue de Filosofi2015

- moins de 50
- 50 à 100
- 100 à 500
- 500 à 1 000
- Plus de 1 000
- Tronçons de voie ferrée
- Autoroutes
- Routes principales
- Gares
- Périmètre des EPCI
- Commune

/ Densité d'**emploi**

La polarisation de l'emploi est nettement plus resserrée que celle de l'habitat comme dans les autres bassins du PAI mais de manière encore plus nette.

Si la vallée de l'Ondaine a historiquement perdu beaucoup d'emplois, sa densité demeure bien plus élevée, surtout à Firminy. La forte densité stéphanoise d'emplois démontre l'importance des flux pendulaires dans le bassin « Ondaine - Proche Haute-Loire ».



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

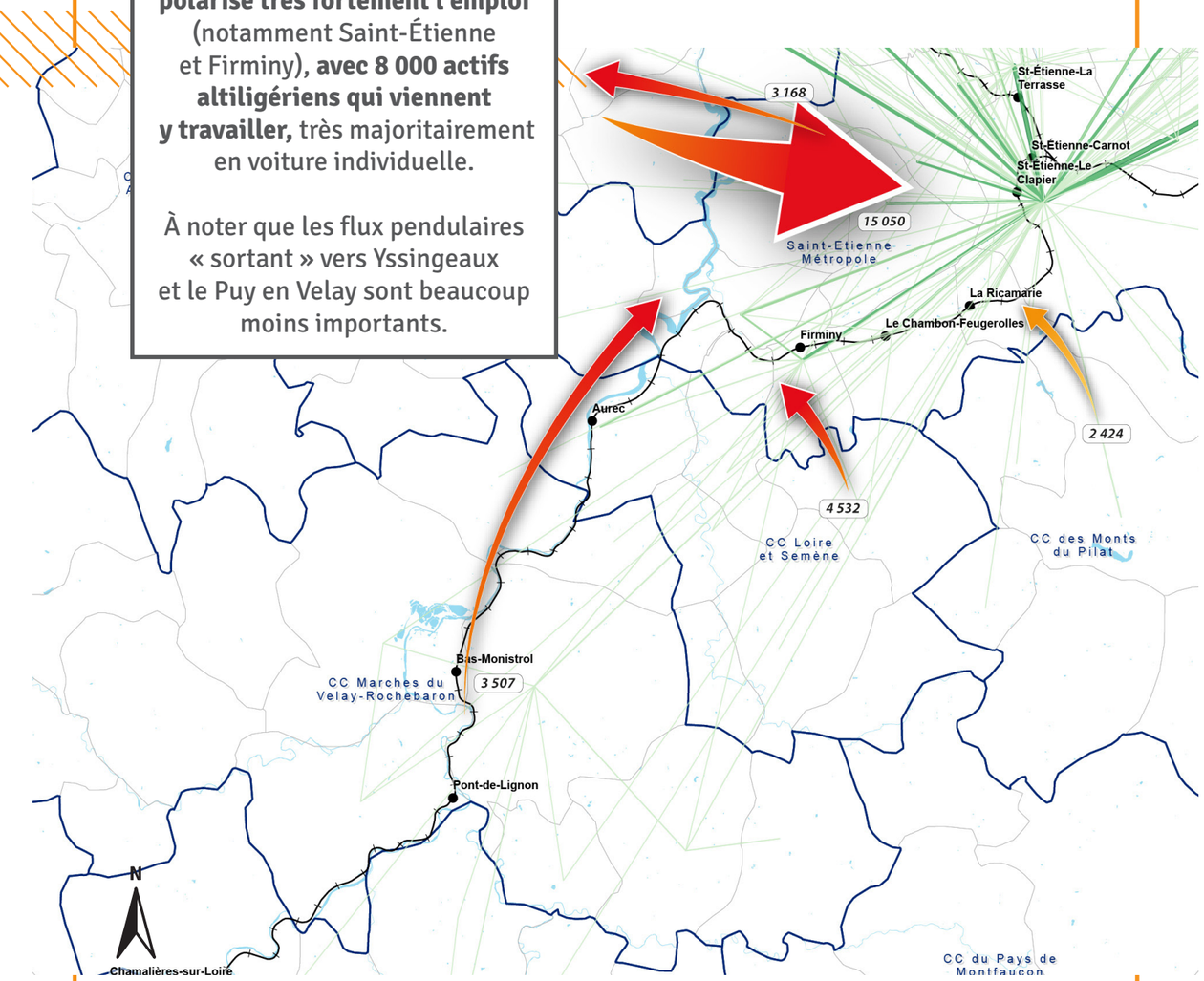
Emplois par carreau de 200m issus de Sirene 2019

- moins de 5
- 5 à 25
- 25 à 50
- 50 à 100
- Plus de 100
- Tronçons de voie ferrée
- Autoroutes
- Routes principales
- Gares
- Périmètre des EPCI
- Commune

/ Trajets domicile / travail

Saint-Étienne Métropole polarise très fortement l'emploi (notamment Saint-Étienne et Firminy), **avec 8 000 actifs altiligériens qui viennent y travailler,** très majoritairement en voiture individuelle.

À noter que les flux pendulaires « sortant » vers Yssingeaux et le Puy en Velay sont beaucoup moins importants.



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

Trajet domicile travail issus du recensement de la population 2016

TRAJETS

- 100 à 500
- 500 à 1 000
- 1 000 à 2 000
- 2 000 à 5000
- Plus de 5 000

Principaux Flux domicile-travail entre EPCI supérieur à 1 000

Nombre d'actifs/jour

Tronçons de voie ferrée

Gares

Périmètre des EPCI

Commune



B.2

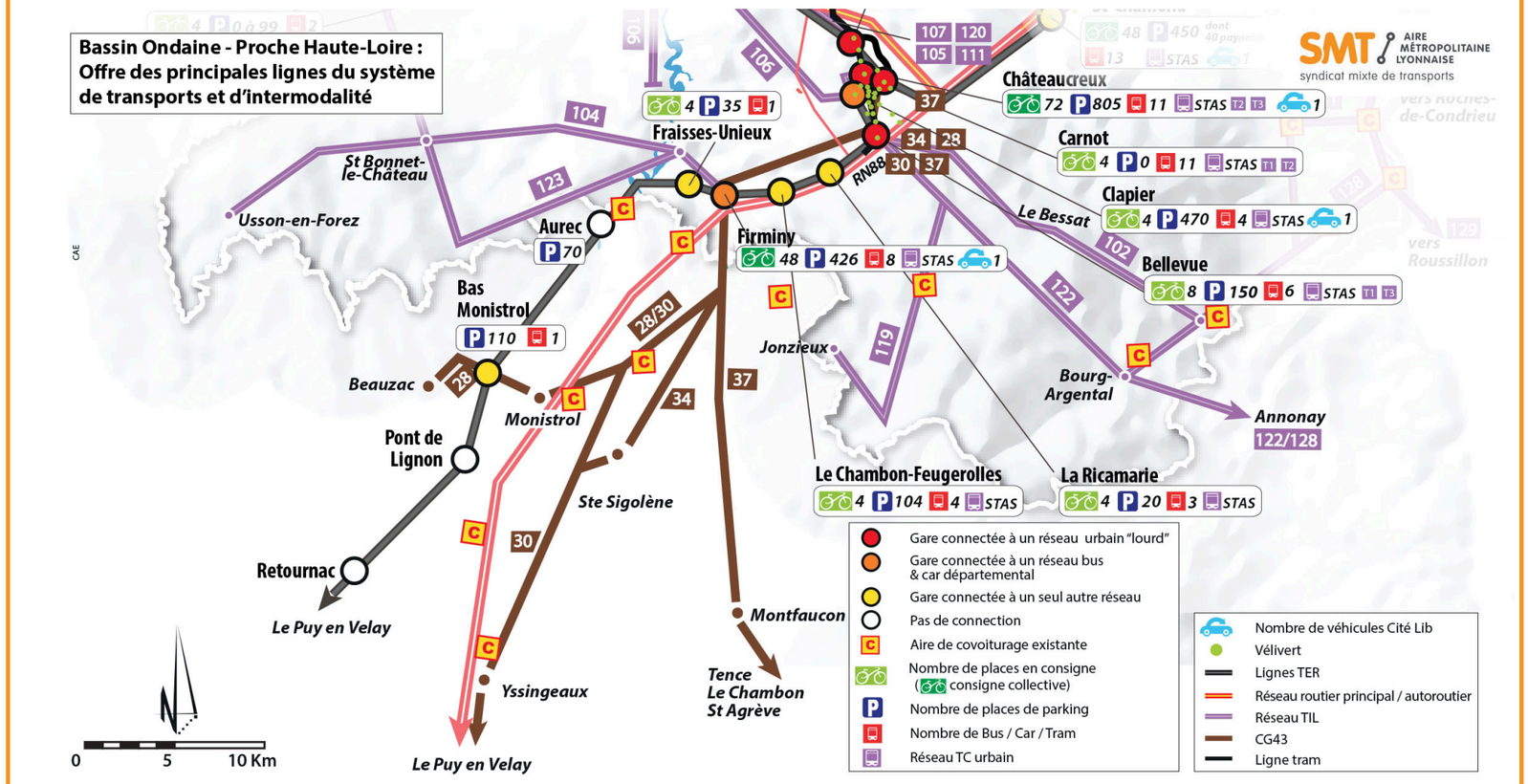
ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

/ Diagnostic
d'intermodalité et fréquentation des transports

/ Offres principales
de transport et d'intermodalité

Aux côtés de l'axe TER, 2 offres interurbaines sont juxtaposées : TIL dans la Loire (avant reprise de certaines lignes en 2020 par SEM, côté « balcons du Forez ») et plusieurs lignes de cars altiligériens. Ces derniers sont avant tout des dessertes scolaires, et ne sont pas organisés en complémentarité avec les gares et PEM, ni en Haute-Loire, ni dans SEM (à l'exception de la ligne 37).

À noter **l'aménagement quasi systématique d'aires de covoiturage à proximité immédiate des diffuseurs de la RN88,** dans le Pays de la Jeune Loire.



stas TRANSPORTS URBAINS SAINT-ETIENNE METROPOLE

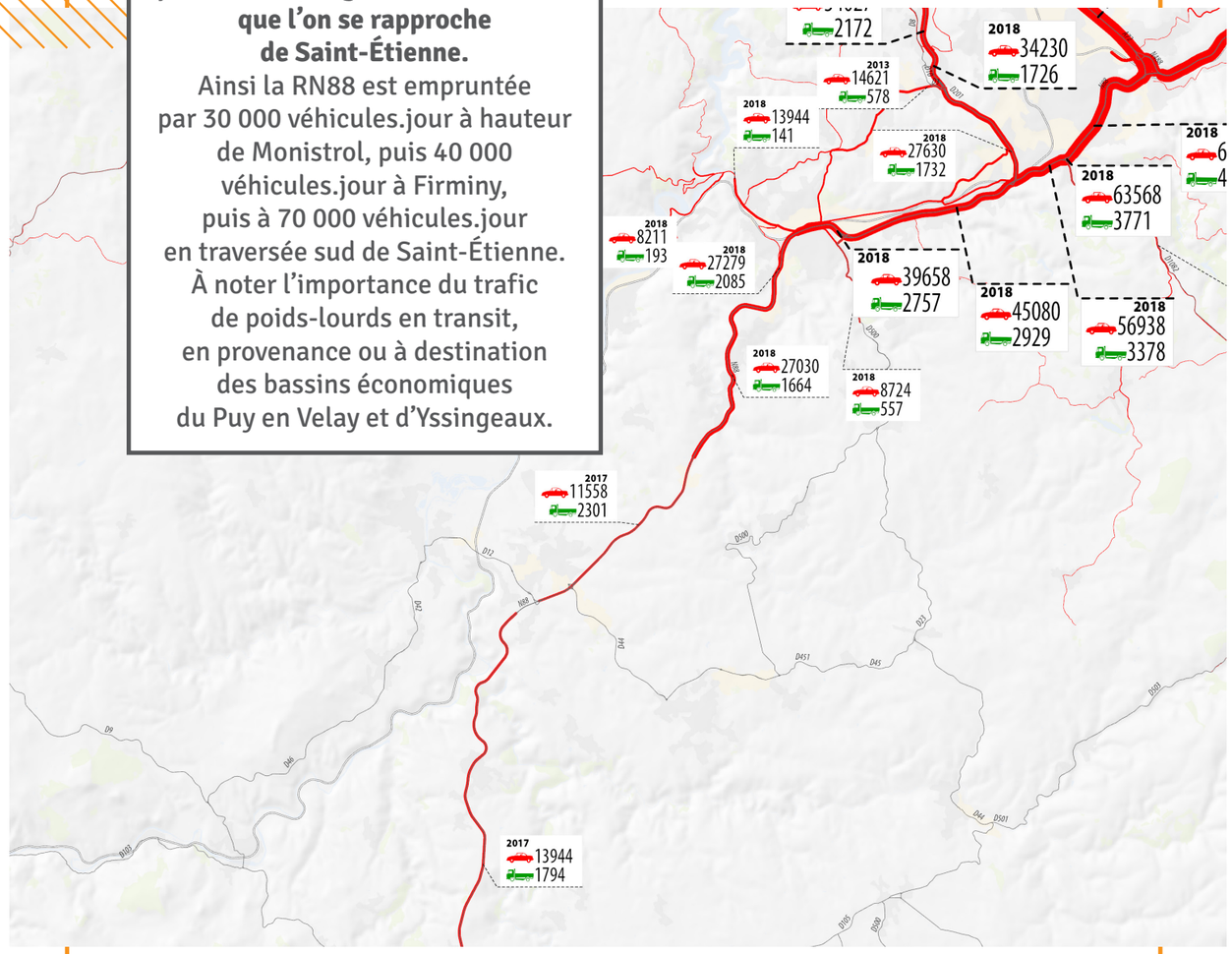
TIL Transports Interurbains de la Loire

cars Région La Région Auvergne-Rhône-Alpes

TER AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

/ Fréquentation du réseau routier

Les **trafics routiers observés dans le bassin, marqués par les flux pendulaires, augmentent à mesure que l'on se rapproche de Saint-Étienne.**
Ainsi la RN88 est empruntée par 30 000 véhicules.jour à hauteur de Monistrol, puis 40 000 véhicules.jour à Firminy, puis à 70 000 véhicules.jour en traversée sud de Saint-Étienne.
À noter l'importance du trafic de poids-lourds en transit, en provenance ou à destination des bassins économiques du Puy en Velay et d'Yssingeaux.



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

Trafic routier « TMJA » le plus récent

1 000 — 50 000
5 000 — 100 000
10 000

Nombre de véhicules légers

Nombre de poids lourds

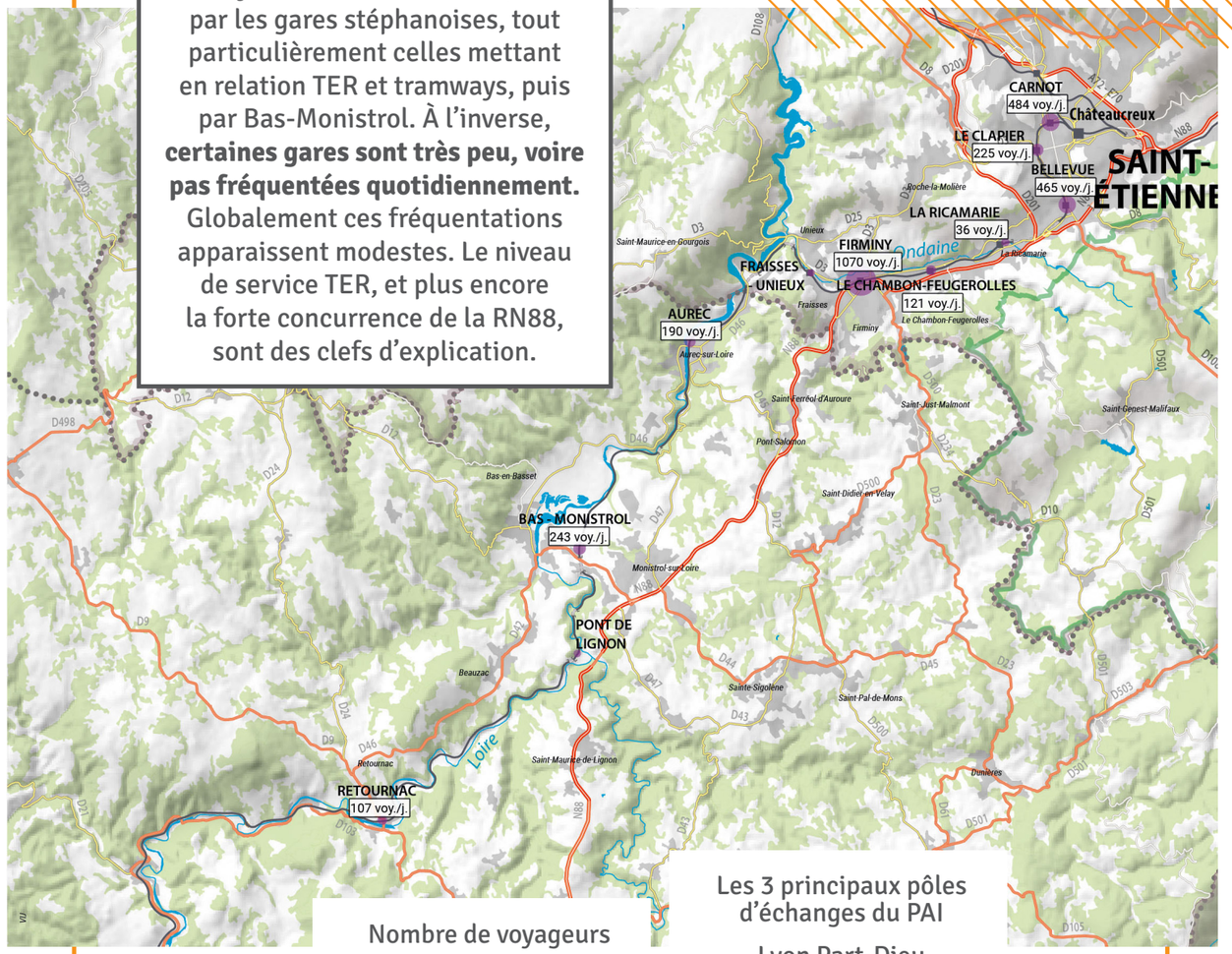
Cumul VL et PL

N

Sources : observatoire des déplacements - epures, BD Topo (IGN), Open data ministère de la transistion écologique et solidaire, Open data CD01 et d38, Open data Métropole de Lyon, CD 69 - Mars 2020

/ Fréquentation du réseau ferroviaire

La fréquentation des gares du bassin est très « étagée », Firminy ressortant nettement, suivie par les gares stéphanoises, tout particulièrement celles mettant en relation TER et tramways, puis par Bas-Monistrol. À l'inverse, **certaines gares sont très peu, voire pas fréquentées quotidiennement.**
Globalement ces fréquentations apparaissent modestes. Le niveau de service TER, et plus encore la forte concurrence de la RN88, sont des clefs d'explication.



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

Nombre de voyageurs

1
10
100
1 000
10 000

N

Les 3 principaux pôles d'échanges du PAI

Lyon Part-Dieu
129 035 voy./jour

Lyon Perrache
21 447 voy./jour

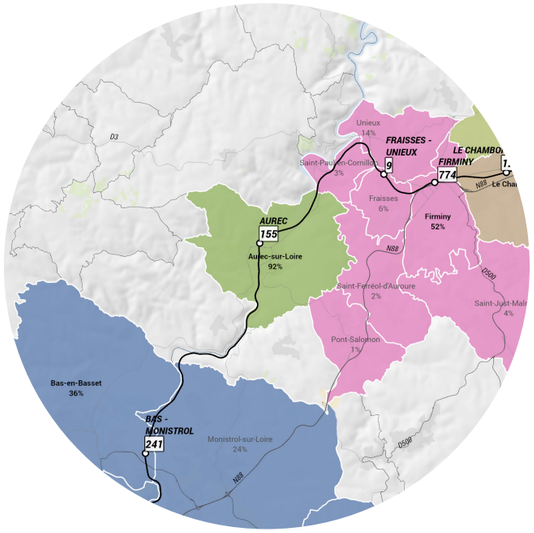
Saint-Étienne Châteaucreux
13 376 voy./jour

Sources : SNCF Open data, epures, BD Topo (IGN), SMT AML - Juillet 2020

/ Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement

B.3

ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

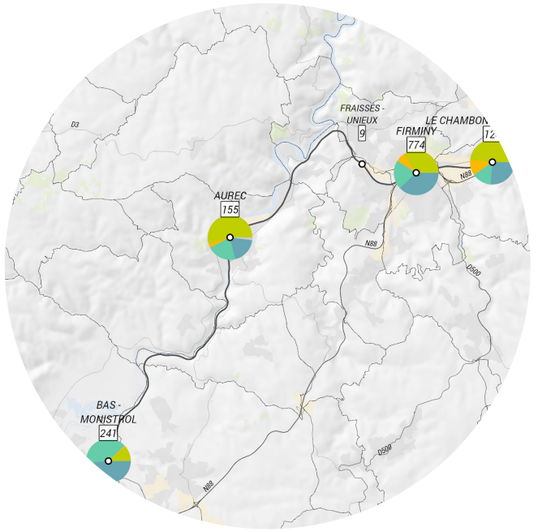


/ Attractivité des gares en fonction de la commune de résidence

Les aires de chalandise des gares de montée pour aller travailler **font nettement ressortir le rôle de Firminy et de Bas-Monistrol,** chacune dotée d'un « bassin-versant » important.

À l'inverse, les gares de Retournac, Aurec et du Chambon ont une chalandise locale, liée à leur contexte géographique. Les haltes de Pont de Lignon et de Fraisses-Unieux, très peu desservies, sont très peu fréquentées.

P. 24

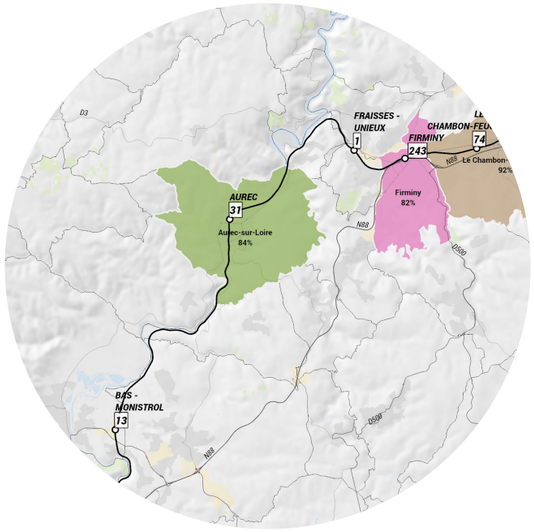


/ Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence

Les gares stéphanoises (sauf Châteaucreux), **celles de l'Ondaine** (sauf Firminy), m**ais aussi celles d'Aurec et de Retournac sont avant tout rejointes à pied, pour aller prendre le TER menant au travail.**

Un quart des usagers effectuant leur trajet domicile-travail de Bellevue, et un tiers de ceux de Châteaucreux, viennent en TC. Le rabattement en voiture est néanmoins important sur les gares de Firminy et de Bas-Monistrol.

P. 25

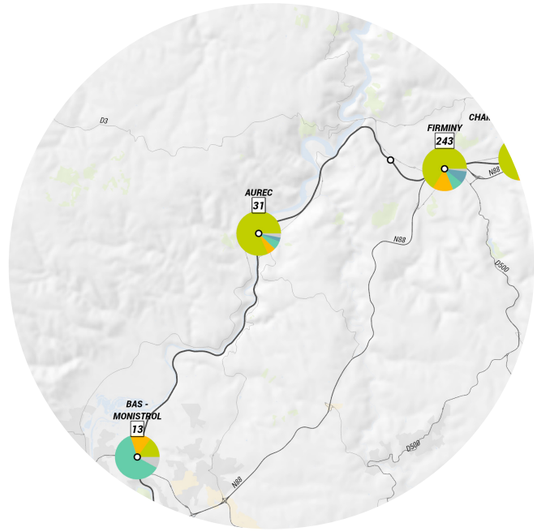


/ Attractivité des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude

Hormis les gares stéphanoises, bien fréquentées en tant que gares de destination pour aller travailler ou étudier (y compris le Clapier), c'est la gare de Firminy qui ressort.

Dans tous les cas, **l'aire de chalandise à destination ne dépasse jamais la seule commune d'implantation de la gare : le train est utilisé si la gare est à proximité des emplois et lieux d'enseignement.**

P. 26



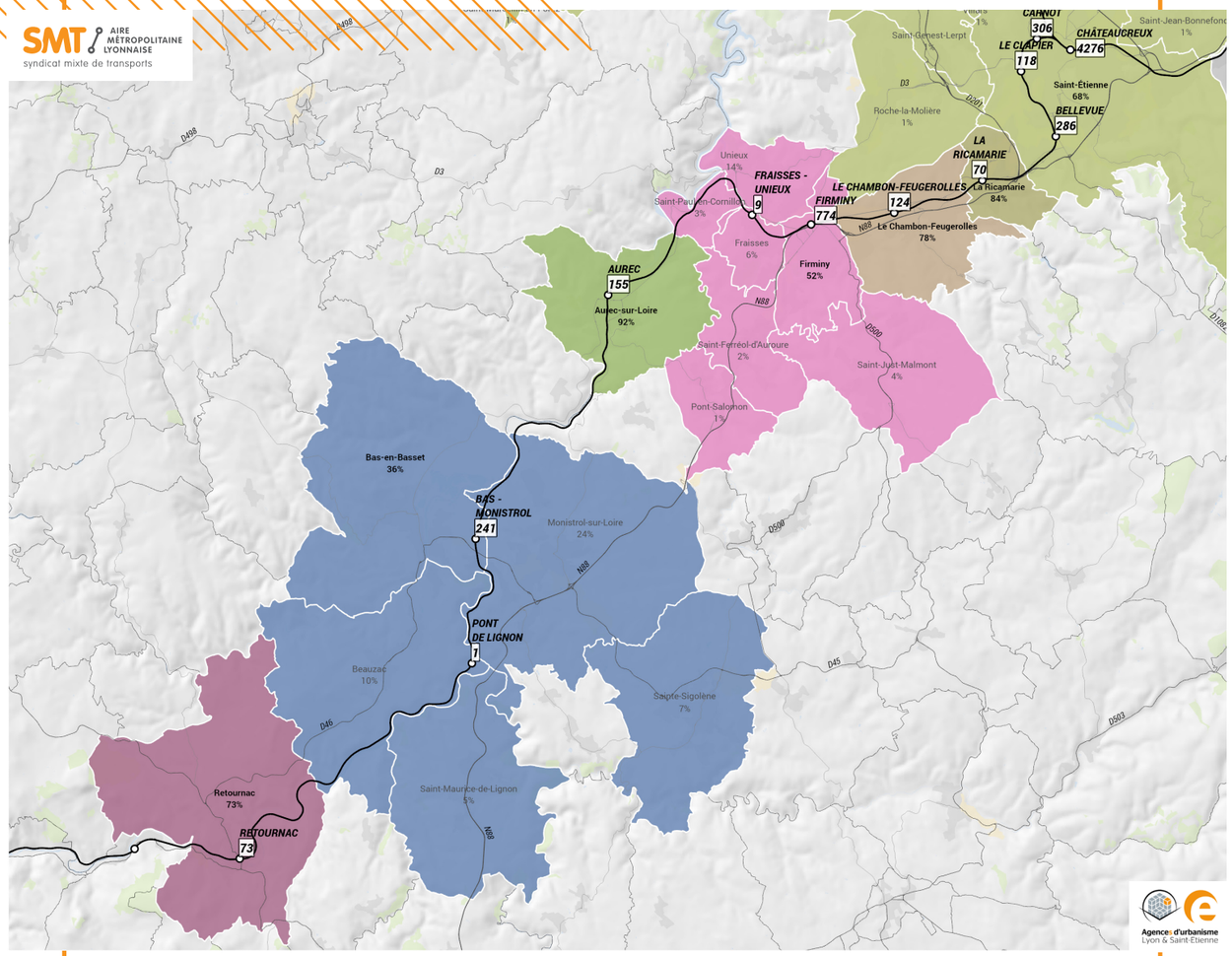
/ Modes de rabattement des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude

On observe bien qu'à la descente du TER, la clientèle salariée ou étudiante **termine leur trajet à pied ou avec le réseau Stas dans les gares stéphanoises.**

Exception notable, à Bas-Monistrol où la part de passagers de voiture est importante, en raison de la localisation excentrée de la gare par rapport aux générateurs de déplacement.

P. 27

/ Attractivité des gares du bassin en fonction de la commune de résidence



Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

Gares privilégiées
- Aurec
- Bas-Monistrol
- Firminy
- La Ricamarie
- Le Chambon-Feugerolle
- Retournac
- Saint-Étienne Châteaucreux
- Autres

FIRMINY Gare concernée

774 nombre de voyage enquêtés

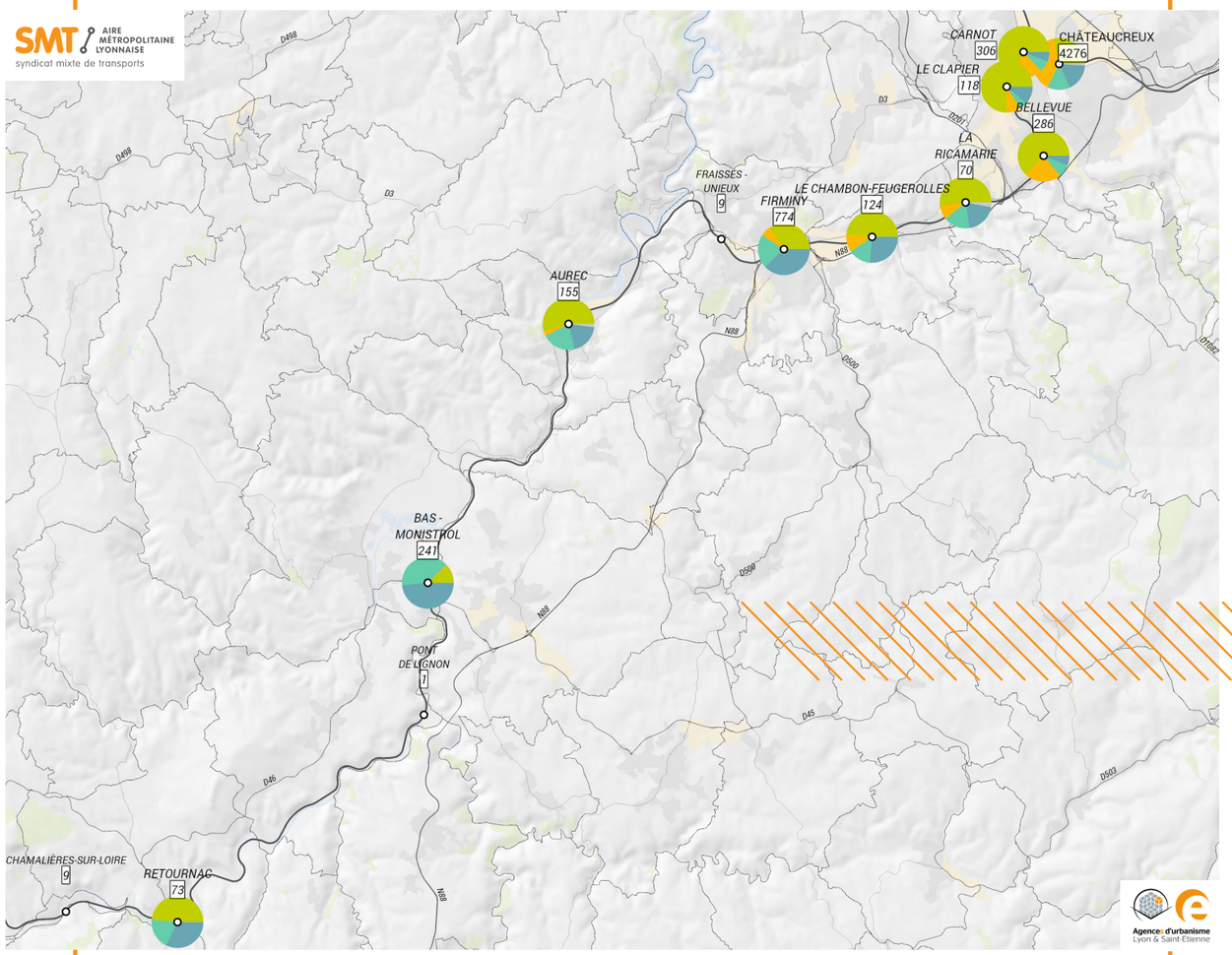
Firminy commune de résidence

52 % part des usagers de la gare

N

Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

/ Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence



Mode d'accès aux gares

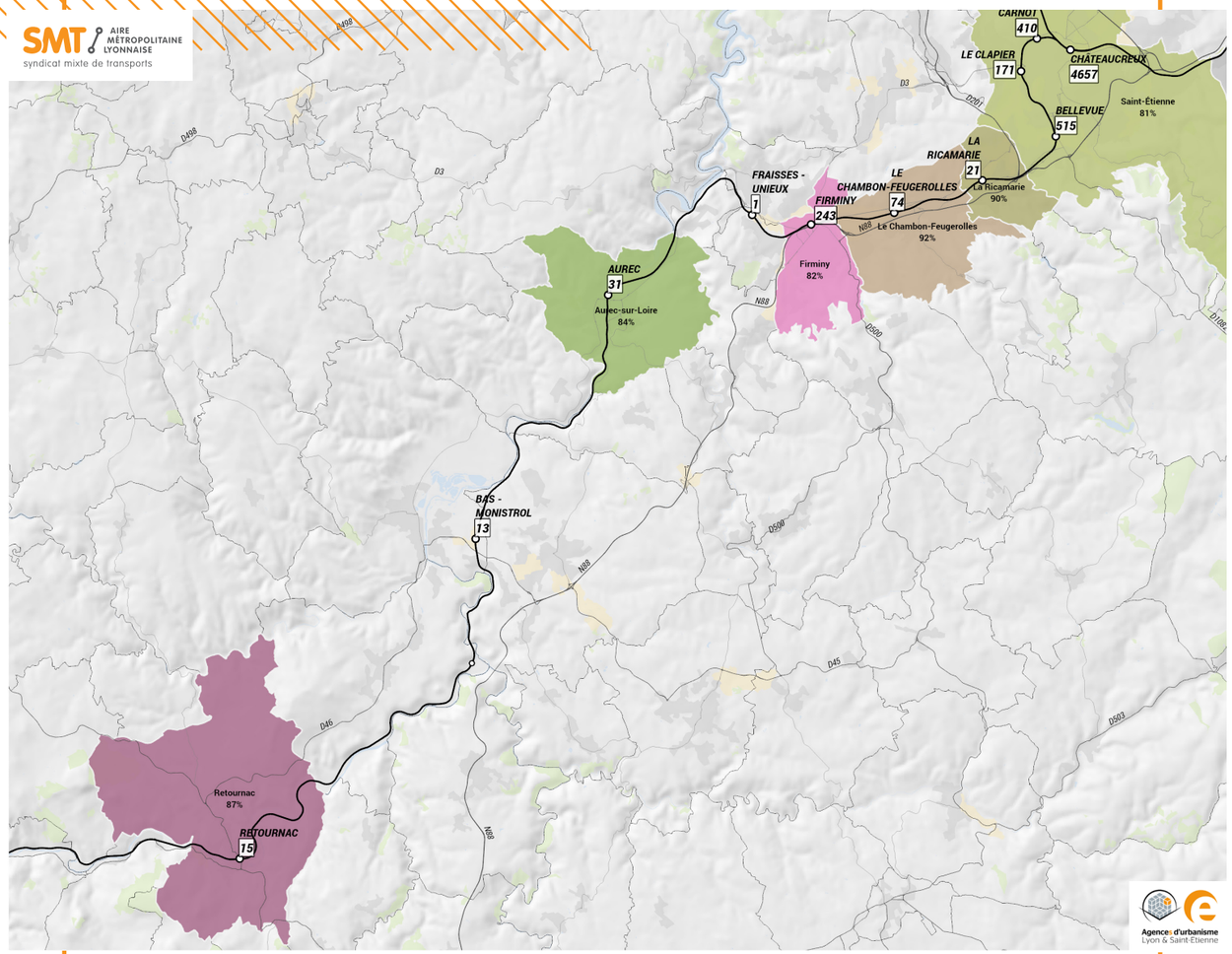
pour faciliter la lecture les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés

- Modes actifs
- Transports collectifs
- Passager
- Conducteur
- Autres

N

Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

/ Attractivité des gares du bassin en fonction du lieu de travail ou d'étude



Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

Gares privilégiées
- Aurec
- Bas-Monistrol
- Firminy
- La Ricamarie
- Le Chambon-Feugerolle
- Retournac
- Saint-Étienne Châteaucreux
- Autres

FIRMINY Gare concernée

774 nombre de voyage enquêtés

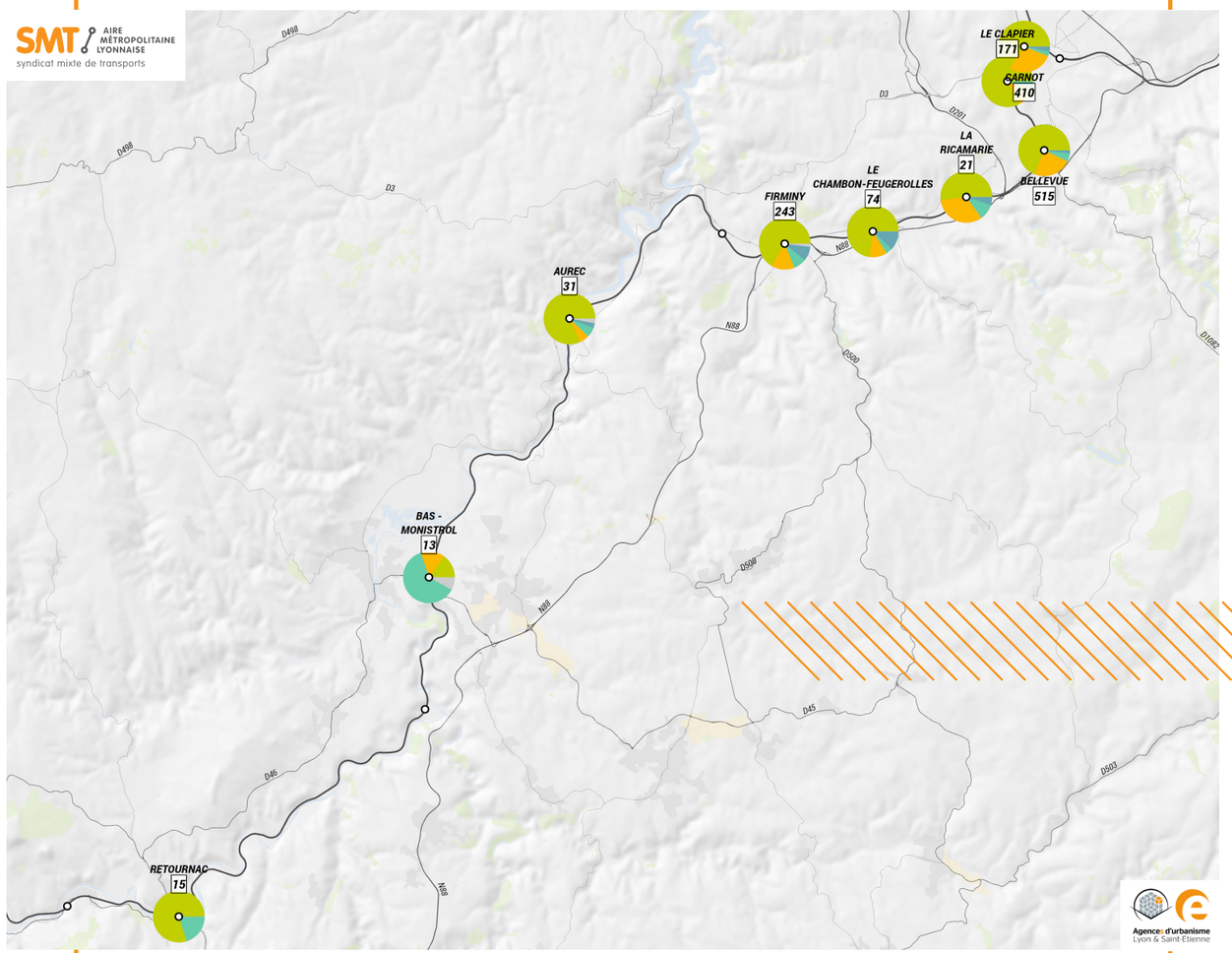
Firminy commune de résidence

52 % part des usagers de la gare

N

Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

/ Modes de rabattement des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude



Mode d'accès aux gares

pour faciliter la lecture les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés

- Modes actifs
- Transports collectifs
- Passager
- Conducteur
- Autres

N

Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

/ Synthèse des enjeux et perspectives pour le territoire

ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

B.4

/ Synthèse des enjeux

Sur la base du diagnostic territorial, différents enjeux ont été identifiés sur le bassin Ondaine - Proche Haute-Loire :

- **Encourager l'intermodalité sur les gares en amont du PEM de Châteaucreux :**

  - **Renforcer la gare de Firminy comme pôle de rabattement majeur** de ce bassin ;

  - **Développer le rôle de Bas-Monistrol (terminus de certains TER) comme « pôle de rabattement rural »**, notamment pour les flux pendulaires avec la Métropole stéphanoise ;

  - **Faciliter le rabattement sur le tramway depuis la RN88**, en aménagement un P+R à Solaure.

- **Maîtriser le stationnement dans les pôles multimodaux et clarifier le rôle des parkings ;**

- **Sécuriser les gares** (dégradations voitures et vols de vélos) pour augmenter le nombre de voyageurs et mieux les redistribuer entre les gares (Chambon, Ricamarie, Bellevue) ;

- **Mener une réflexion sur les niveaux de desserte des gares, les temps de parcours, les fonctionnalités et complémentarités d'offres** (ligne Le Puy en Velay – Saint-Étienne – Lyon, PEM de Bellevue, étoile ferroviaire stéphanoise) ;

- **Étudier l'organisation des services de cars en Haute-Loire,** et notamment leurs terminus en Métropole stéphanoise, ainsi que les possibilités de rabattement.

/ Les projets et perspectives qui animent le territoire

- Après la gare d'Aurec qui a bénéficié récemment d'aménagements qualitatifs, **c'est Bas-Monistrol qui a vocation, à moyen terme, à être restructurée en matière de stationnement automobile et vélo,** et servir de possible point d'échange entre cars et trains ;

- **Le covoiturage, bien adapté à la physionomie du territoire altiligérien, a fait l'objet de plusieurs aménagements** de parcs dédiés aux principaux échangeurs de la RN88 ;

- À l'entrée sud de Saint-Étienne **demeure le besoin de créer, au débouché direct de la RN88, un parc relais permettant une intermodalité attractive avec le tramway stéphanois** (à Solaure) ;

- **Le SCOT Sud Loire** (approuvé en 2013, et actuellement en cours de révision) prévoit d'intensifier les usages autour des gares, en augmentant la densité résidentielle et en développant des pôles d'emplois ;

- **Le SCOT de la Jeune Loire** (approuvé en 2017) prévoit de diversifier les fonctions au sein des projets situés à proximité des gares et d'assurer des liaisons modes doux entre les gares du territoire (Retournac, Beauzac, Bas-en-Basset et Aurec-sur-Loire) et les centres bourgs.









Les Gares

ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

C

Aurec-sur-Loire
P. 32 > 35

Bas-Monistrol
P. 36 > 39

Firminy
P. 40 > 43

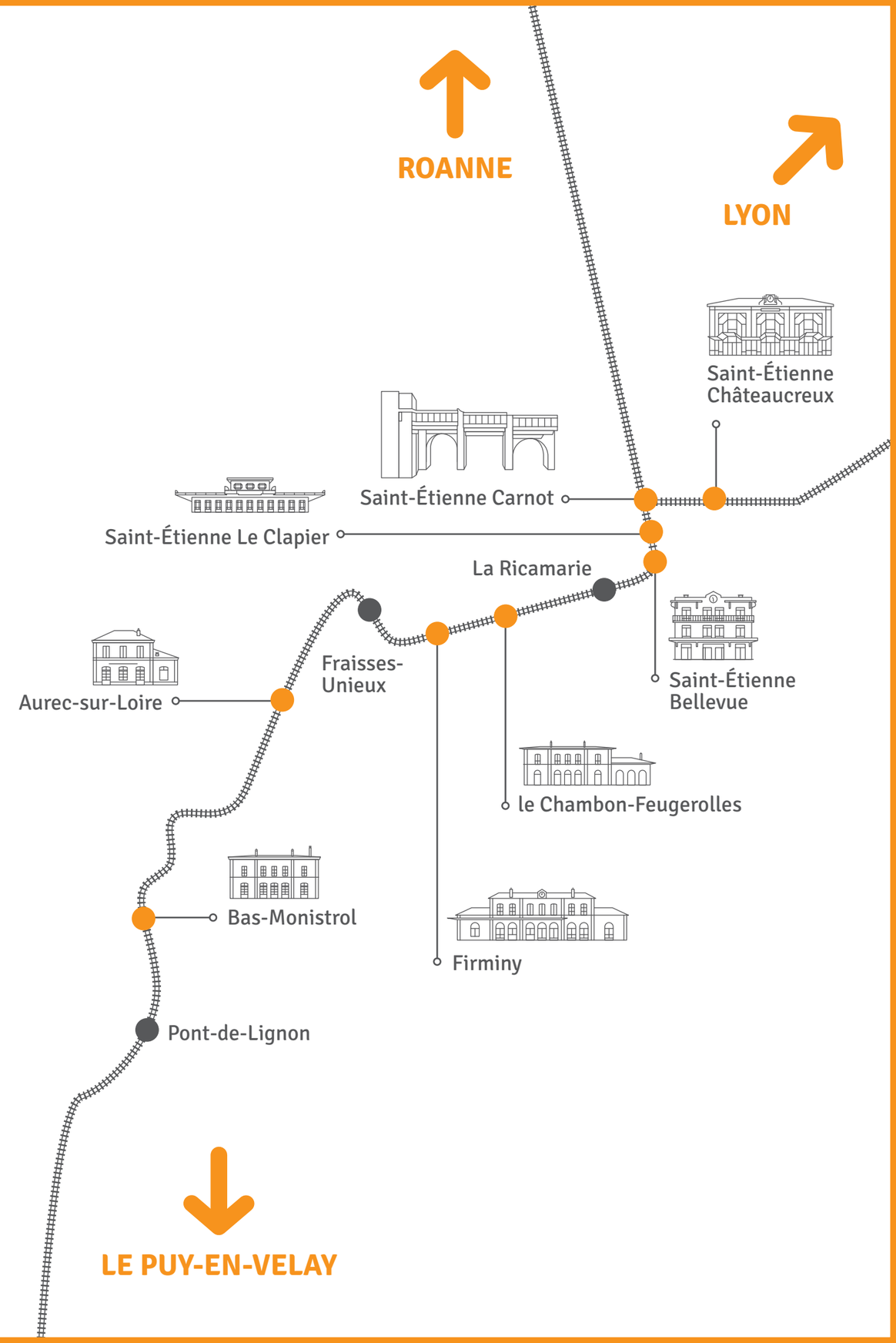
Le-Chambon-Feugerolles
P. 44 > 47

Saint-Étienne Bellevue
P. 48 > 51

Saint-Étienne Carnot
P. 52 > 55

Saint-Étienne Châteaucreux
P. 56 > 57

Saint-Étienne Le Clapier
P. 58 > 61

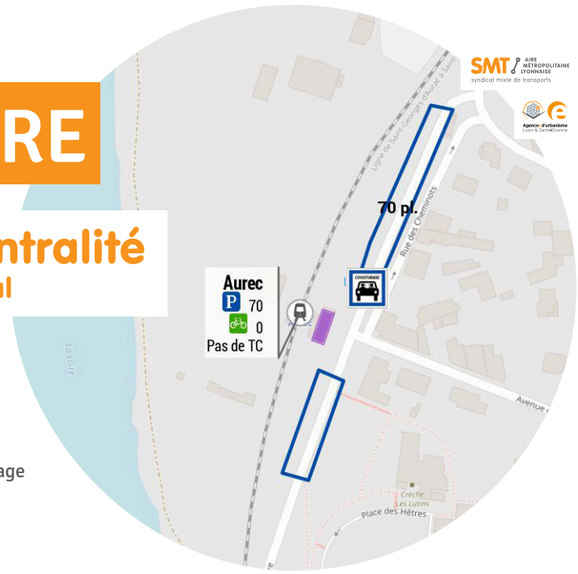




Gare de
AUREC-SUR-LOIRE



/ Gare de centralité
de bassin de vie rural



Gares TER
Aires de covoiturage
Parcs relais

Aménagements cyclables
Pistes
Bandes
Couloir de bus
Espaces mixtes
Zones 30
Voies vertes

Stationnements vélos
Couverts
Autres

Arrêts TC
Pas de TC

/ Correspondances TC
liées à la gare

PAS DE TRANSPORT EN COMMUN

Heure de départ du TER Aurec-sur-Loire	**6h37**	**7h45**
Heure d'arrivée du TER	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h08	8h10
Lyon Perrache	-	-
Lyon Part-Dieu	8h06	9h06

LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

/ Synthèse
de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train
PAS DE CONNEXION TC

T-libr | NON

TRAIN
190
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*
0 Ligne Pas de TC

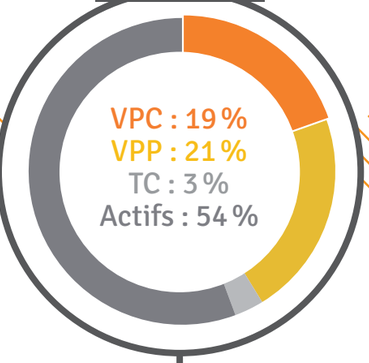


***Nombre de lignes de transports en commun**

VÉLOS
0
places disponibles

P+R
70
places disponibles

USAGES*

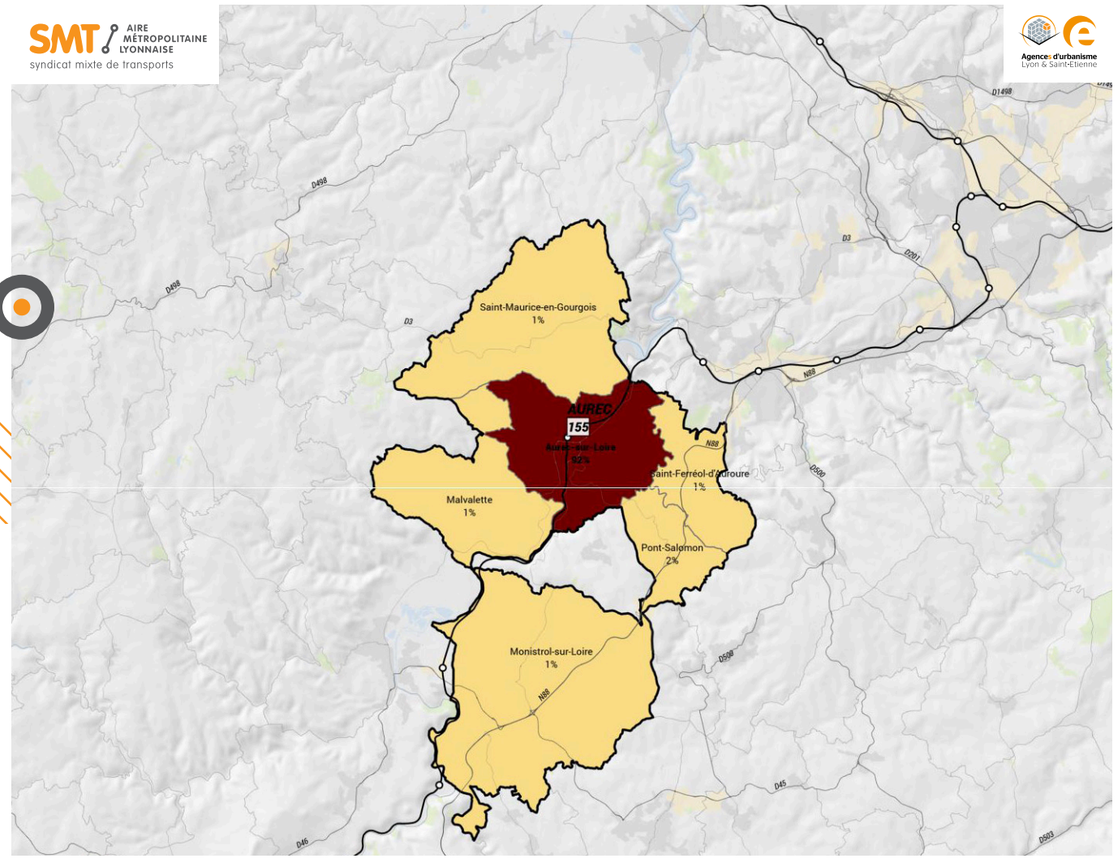


* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de
AUREC-SUR-LOIRE

/ Attractivité
de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

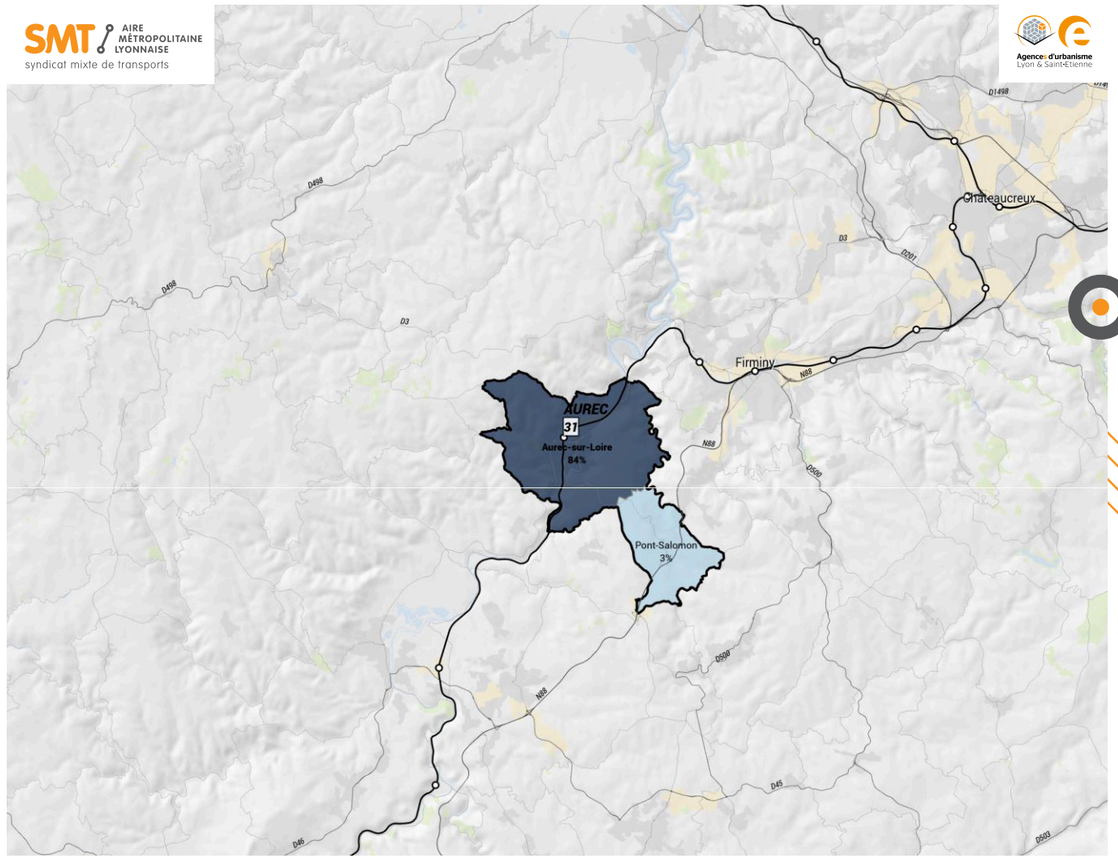


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

92 % des usagers habitent Aurec-sur-Loire

/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

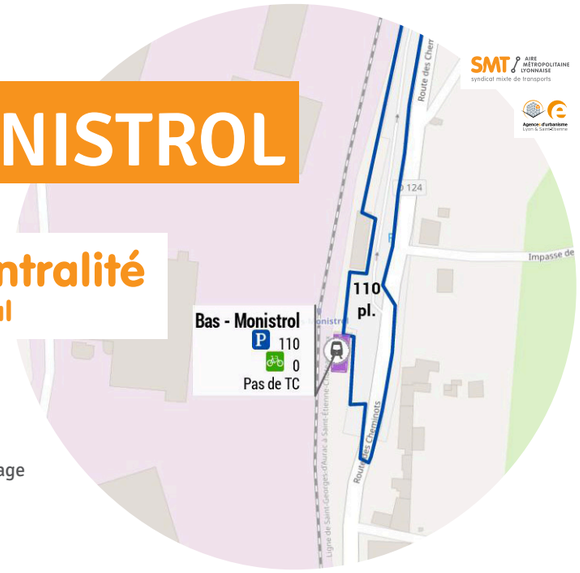
84 % des usagers travaillent à Aurec-sur-Loire



Gare de

BAS-MONISTROL

/ Gare de centralité
de bassin de vie rural



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Bandes
- Couloir de bus
- Espaces mixtes
- Zones 30
- Voies vertes

Stationnements vélos

Couverts — Autres

Arrêts TC

Pas de TC

Gare de Bas-Monistrol

Gare de Pont-de-Lignon — Gare de Aurec-sur-Loire

/ Correspondances TC
liées à la gare

CARS RÉGION EN HAUTE-LOIRE

Beauzac > Monistrol > Saint-Étienne **28** ✖

Heure de départ du TER Bas-Monistrol	6h23	7h31
Heure d'arrivée du TER	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h08	8h07
Lyon Perrache	-	-
Lyon Part-Dieu	8h06	9h06

LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

/ Synthèse
de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train
FAIBLE

T libr | NON

TRAIN

243
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

1 Ligne CARS RÉGION EN HAUTE-LOIRE



***Nombre de lignes de transports en commun**

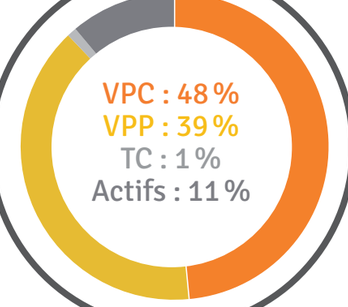
VÉLOS

0
places disponibles

P+R

110
places disponibles

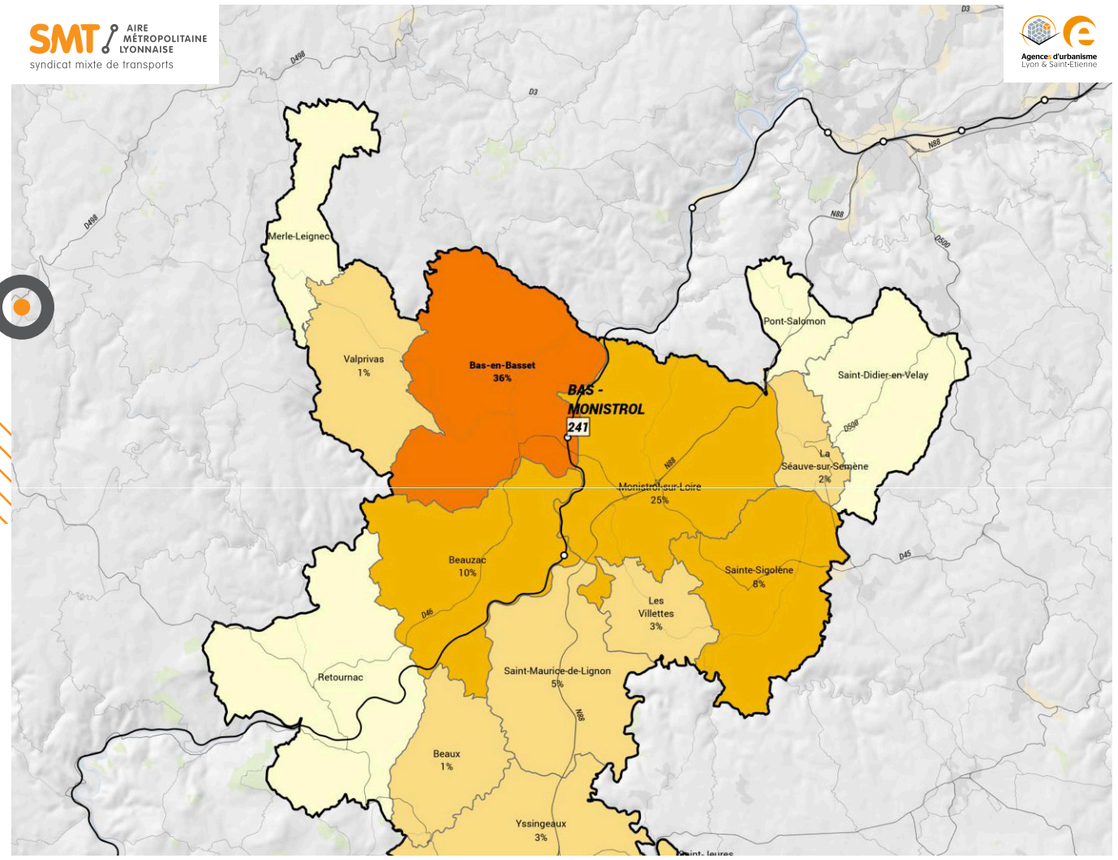
USAGES*



* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

Gare de
BAS-MONISTROL

/ Attractivité
de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

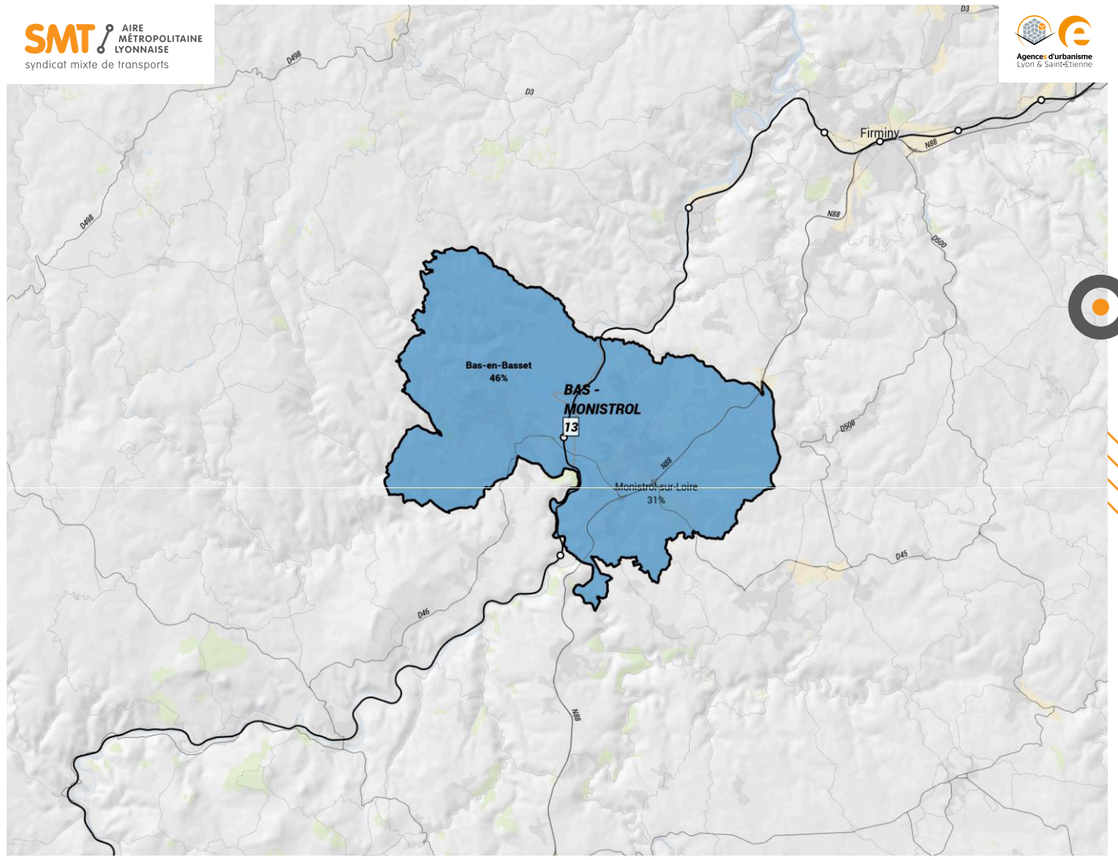


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %
- Aire de chalandise de la gare

36 % des usagers habitent Bas-Monistrol

/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %
- Aire de chalandise de la gare

46 % des usagers travaillent à Bas-Monistrol



Gare de
FIRMINY

/ Pôle de rabattement



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Bandes
- Couloir de bus
- Espaces mixtes
- Zones 30
- Voies vertes

Stationnements vélos

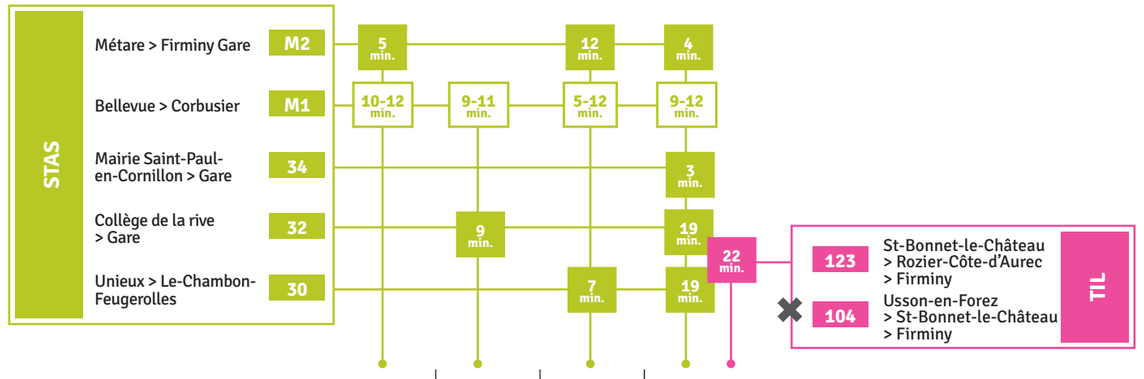
Couverts — Autres

Arrêts TC

- STAS
- TIL



/ Correspondances TC
liées à la gare



Heure de départ du TER Firminy	6h38	6h47	7h08	7h38
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h00	7h08	7h30	8h00
Lyon Perrache	7h59	-	8h29	8h59
Lyon Part-Dieu	-	8h06	-	-

LÉGENDE

- ✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

/ Synthèse
de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

T-libr | OUI

TRAIN

1070
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

2 Lignes TIL

5 Lignes STAS



***Nombre de lignes de transports en commun**

VÉLOS

48
places disponibles

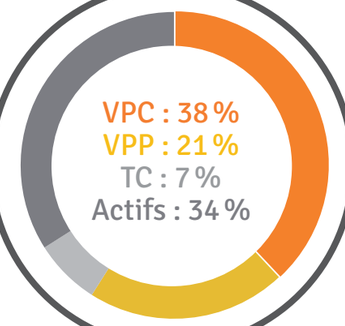
ACCESSIBILITÉ
Aménagement SDA Ad'AP Accessible

AUTO-PARTAGE
1 CITIZ

P+R

426
places disponibles

USAGES*



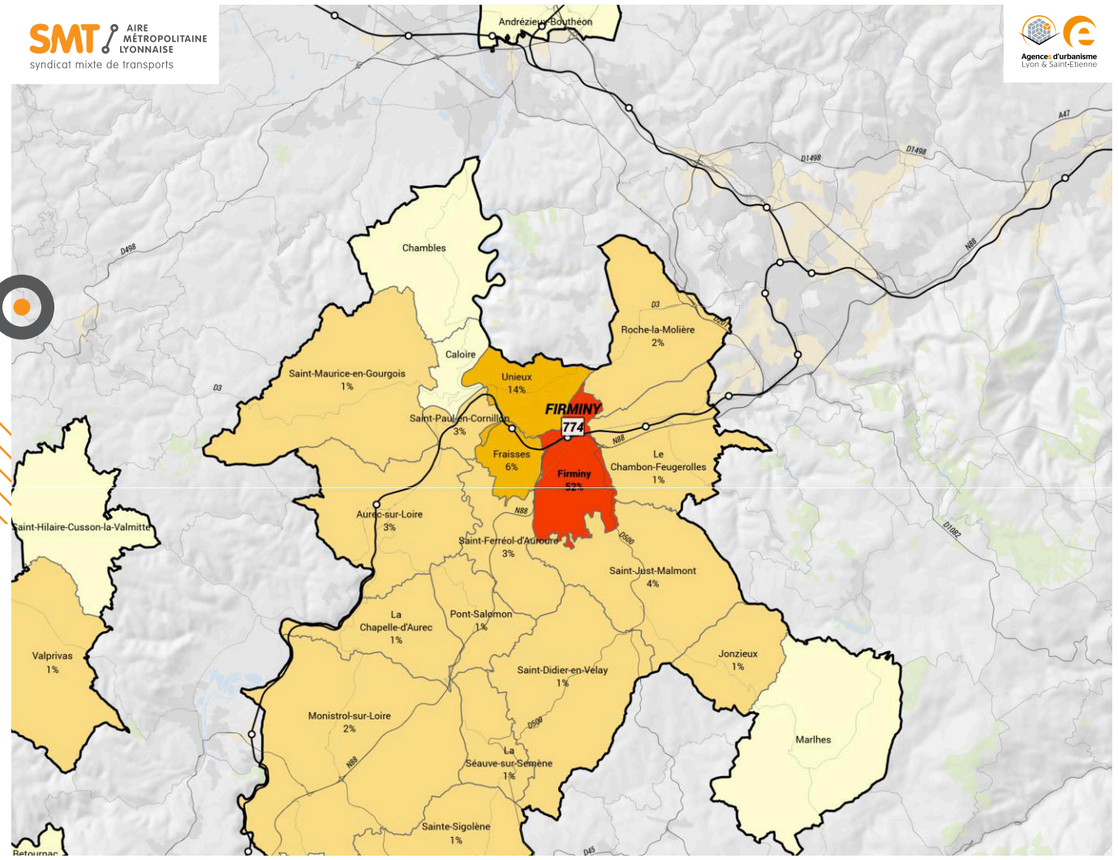
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

FIRMINY

/ Attractivité
de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

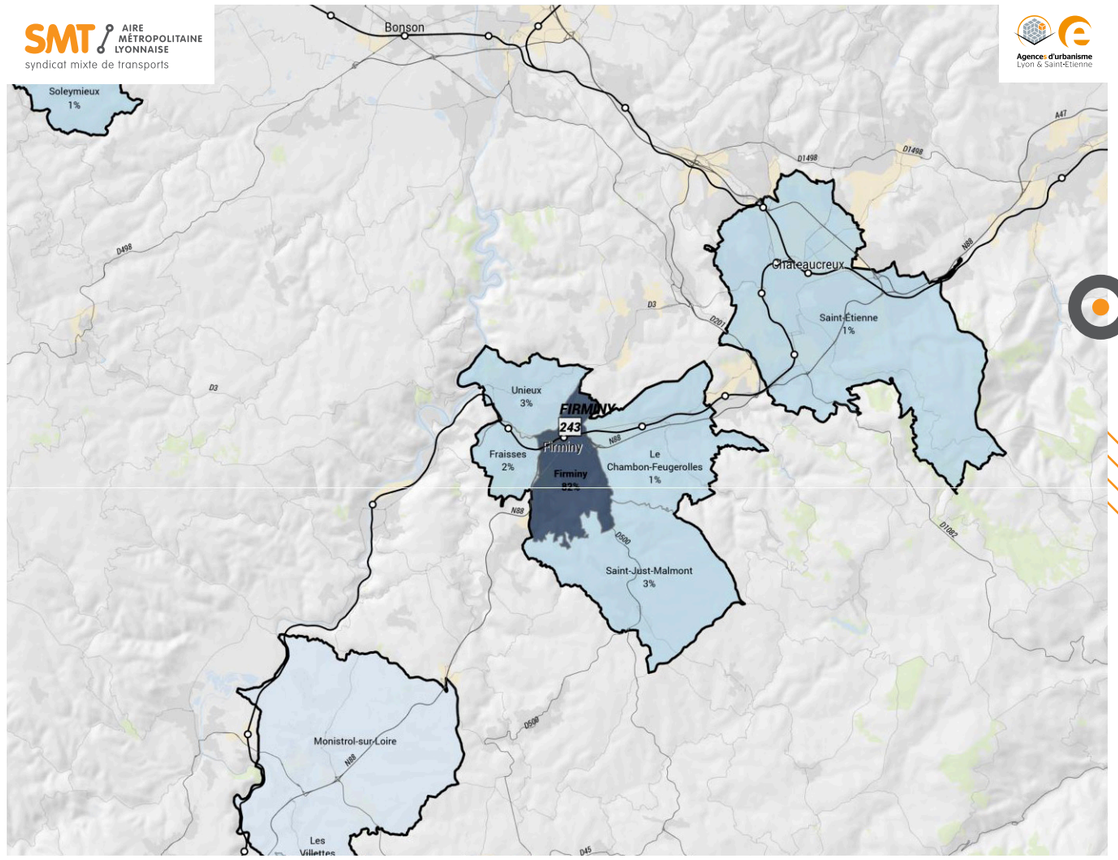


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

52 % des usagers habitent Firminy

/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

82 % des usagers travaillent à Firminy

Gare de

LE-CHAMBON-FEUGEROLLES



Gare de
Le-Chambon-Feugerolles

Gare de Firminy — Gare de La Ricamarie

/ Gare de proximité
appartenant à un pôle urbain



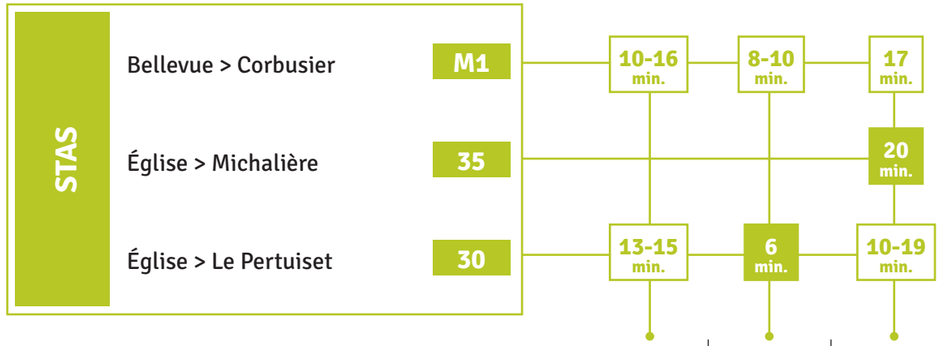
- Gares TER
- Aires de covoiturage
- Parcs relais

Aménagements cyclables
- Pistes
- Bandes
- Couloir de bus
- Espaces mixtes
- Zones 30
- Voies vertes

Stationnements vélos
- Couverts
- Autres

Arrêts TC
- STAS

/ Correspondances TC
liées à la gare



Heure de départ du TER Le-Chambon-Feugerolles	**6h42**	**7h12**	**7h42**
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h00	7h30	8h00
Lyon Perrache	7h59	8h29	8h59

LÉGENDE

- ✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

/ Synthèse
de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

T-libr | OUI

TRAIN

121
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

4 Lignes STAS



***Nombre de lignes de transports en commun**

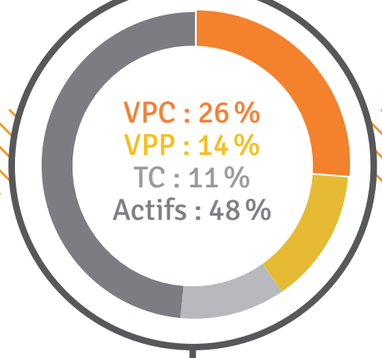
VÉLOS

4
places disponibles

P+R

104
places disponibles

USAGES*



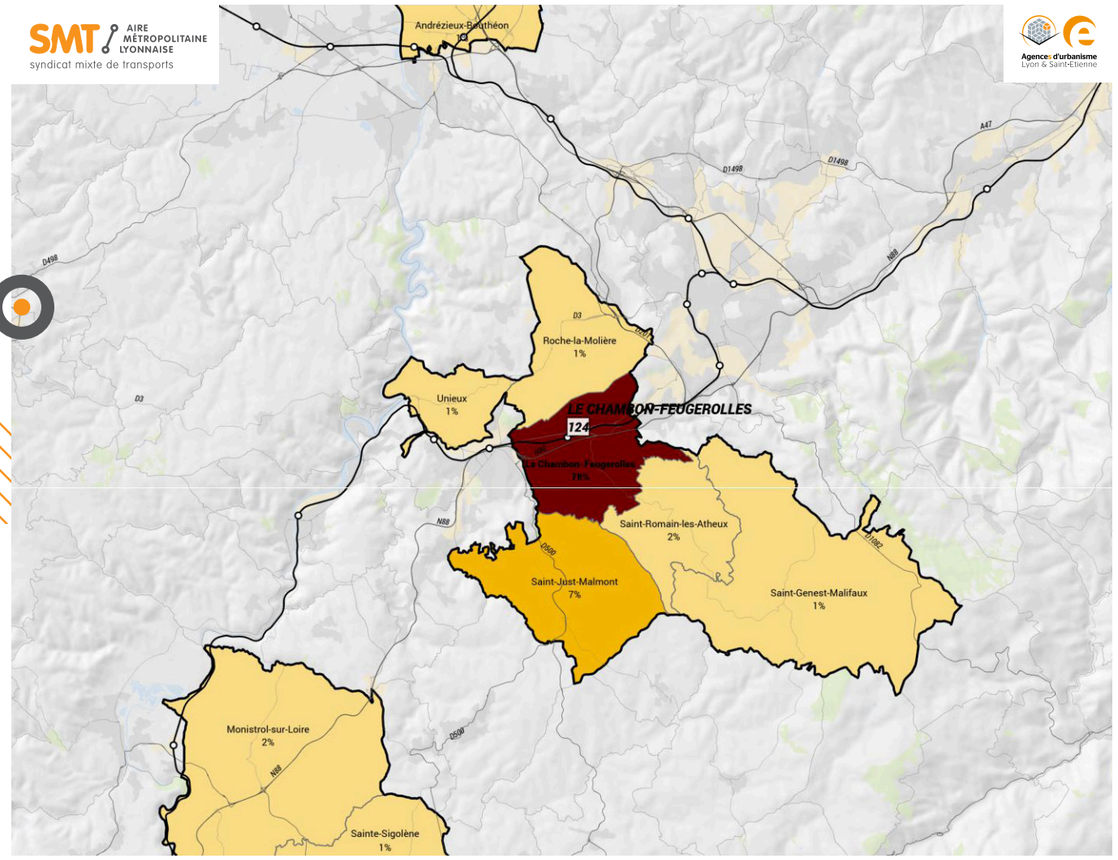
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

LE-CHAMBON-FEUGEROLLES

/ Attractivité
de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

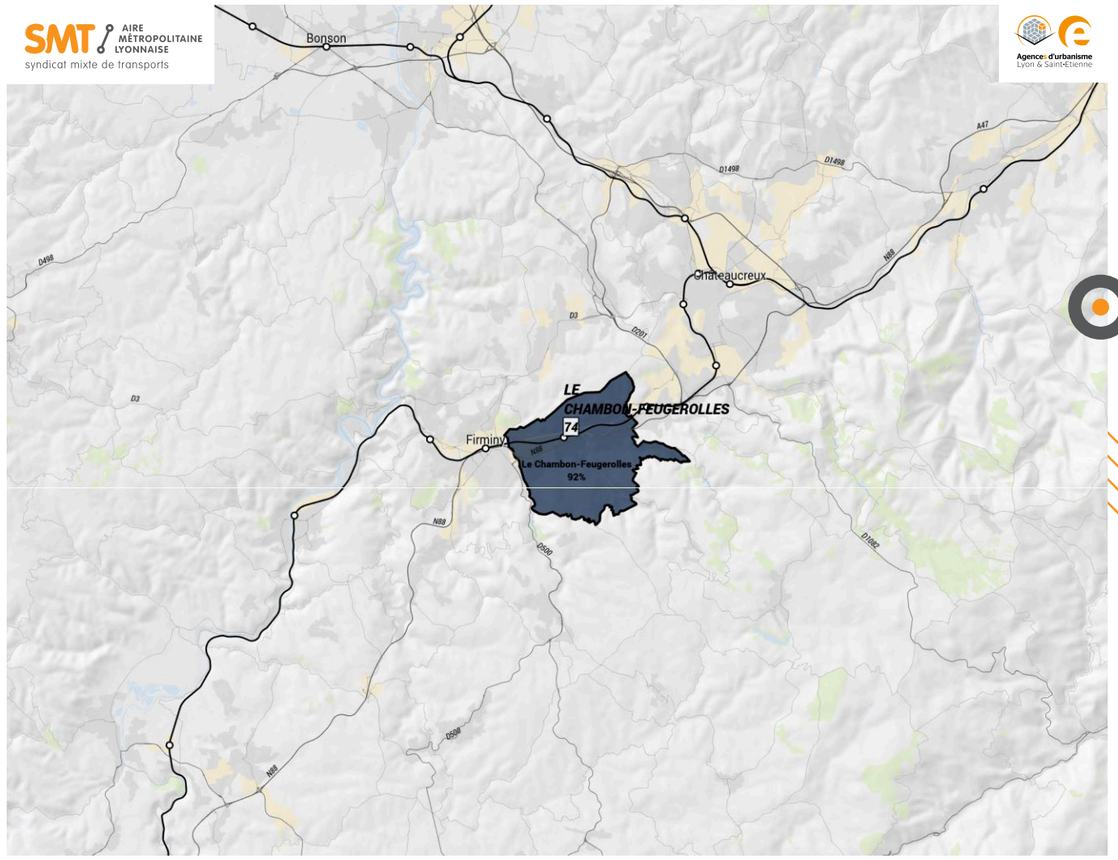


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

78 % des usagers habitent Le-Chambon-Feugerolles

/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

92 % des usagers travaillent à Le-Chambon-Feugerolles



Gare de

SAINT-ÉTIENNE BELLEVUE

/ Pôle d'interconnexion de TCSP



Gare de Saint-Étienne Bellevue

Gare de La Ricamarie

Gare de Saint-Étienne Le Clapier



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Bandes
- Couloir de bus
- Espaces mixtes
- Zones 30
- Voies vertes

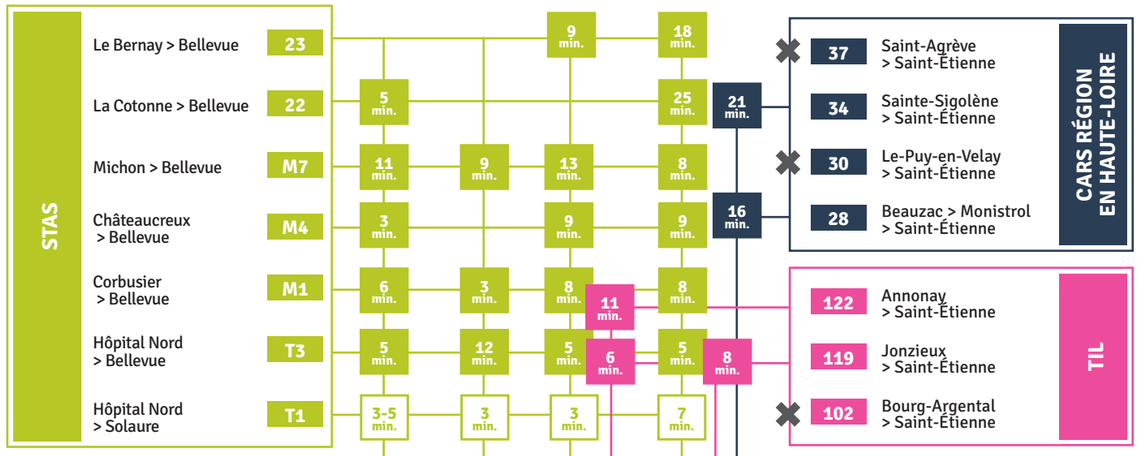
Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- STAS
- TIL

/ Correspondances TC liées à la gare



Heure de départ du TER Saint-Étienne - Bellevue	6h51	6h56	7h21	7h51
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h00	7h08	7h30	8h00
Lyon Perrache	7h59	-	8h29	8h59
Lyon Part-Dieu	-	8h06	-	-

LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

/ Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

T-libr | OUI

TRAIN

465
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

7 Lignes STAS

3 Lignes TIL

4 Lignes CARS RÉGION EN HAUTE-LOIRE



*Nombre de lignes de transports en commun

VÉLOS

4
places disponibles

Libre service : **VéliVert**

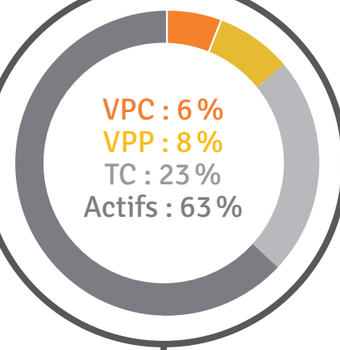
AUTO-PARTAGE

1 CITIZ

P+R

150
places disponibles

USAGES*



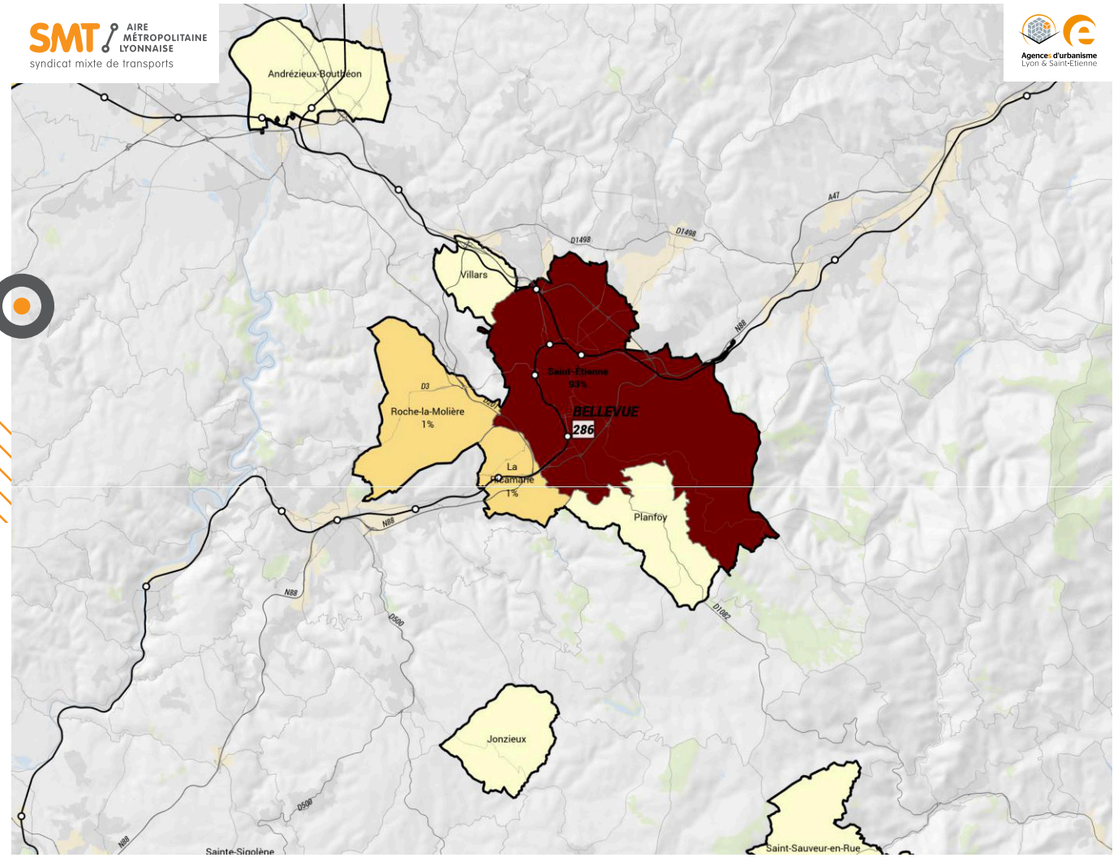
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

SAINT-ÉTIENNE BELLEVUE

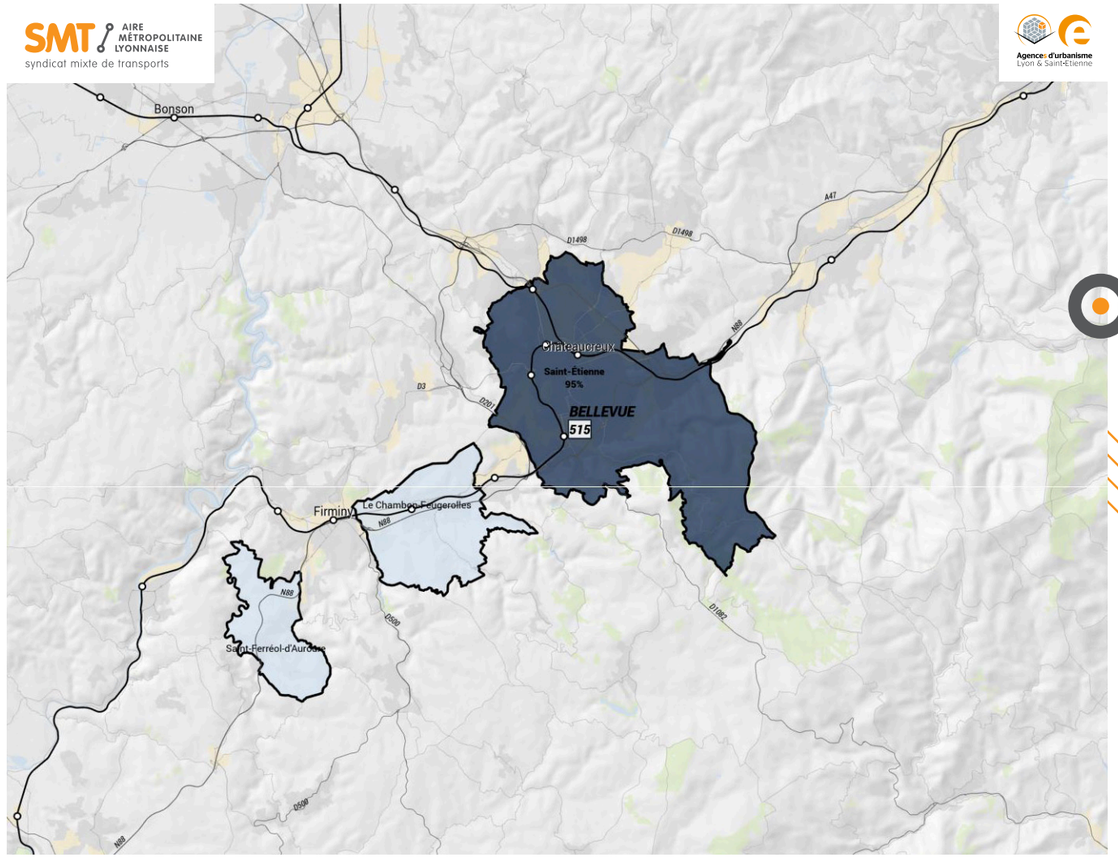
/ Attractivité
de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

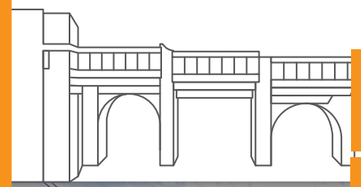
moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	**93 %** des usagers habitent Saint-Étienne

/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	**95 %** des usagers travaillent à Saint-Étienne



Gare de

SAINT-ÉTIENNE CARNOT

/ Pôle d'interconnexion de TCSP



Gare de Saint-Étienne Carnot

Gare de Saint-Étienne Le Clapier

Gare de Saint-Étienne Châteaucreux



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Bandes
- Couloir de bus
- Espaces mixtes
- Zones 30
- Voies vertes

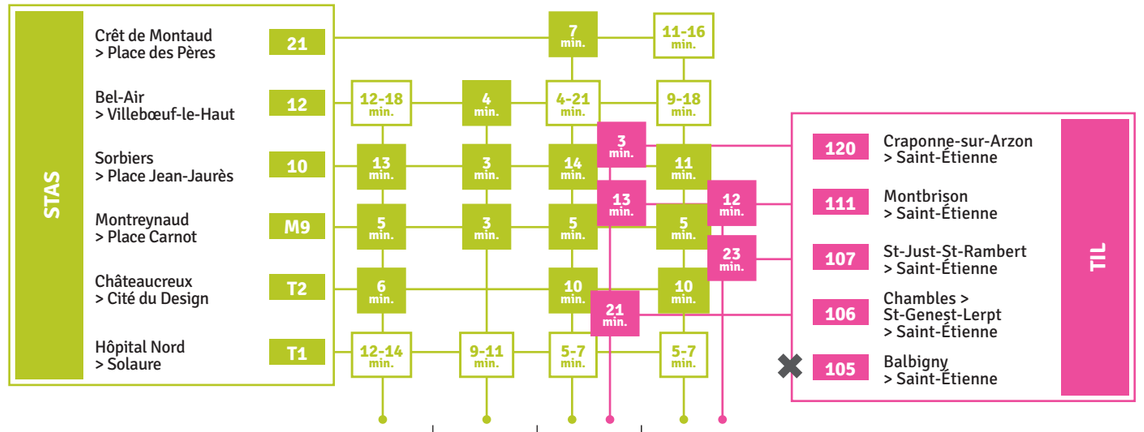
Stationnements vélos

Couverts — Autres

Arrêts TC

- STAS
- TIL

/ Correspondances TC liées à la gare



Heure de départ du TER Saint-Étienne - Carnot	6h57	7h04	7h27	7h57
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h00	7h08	7h30	8h00
Lyon Perrache	7h59	-	8h29	8h59
Lyon Part-Dieu	-	8h06	-	-

LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

/ Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

T→libr | OUI

TRAIN

484
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

5 Lignes TIL

8 Lignes STAS



***Nombre de lignes de transports en commun**

VÉLOS

4
places disponibles

Libre service : **VéliVert**

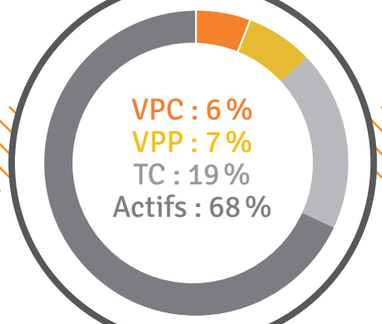
AUTO-PARTAGE

1 CITIZ

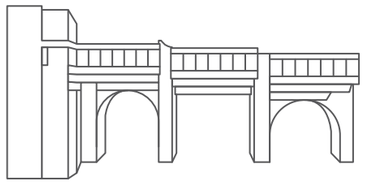
P+R

0
places disponibles

USAGES*



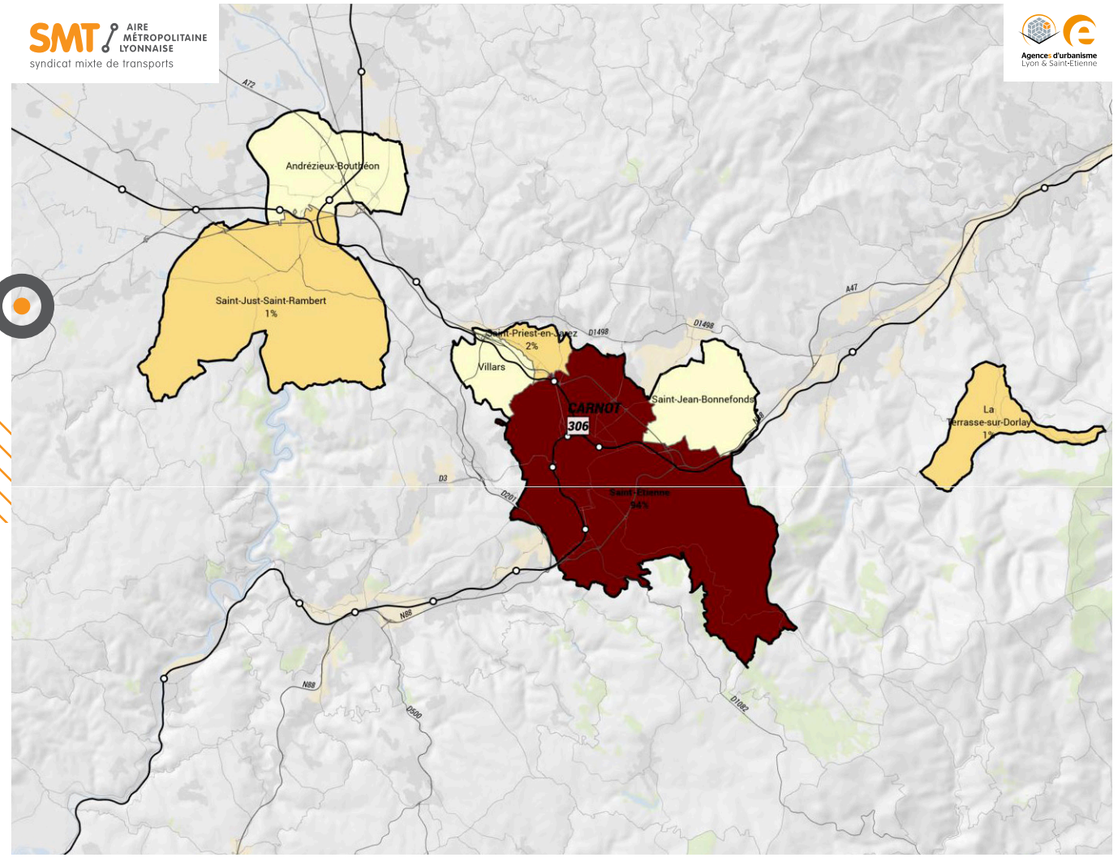
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

SAINT-ÉTIENNE CARNOT

/ Attractivité
de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

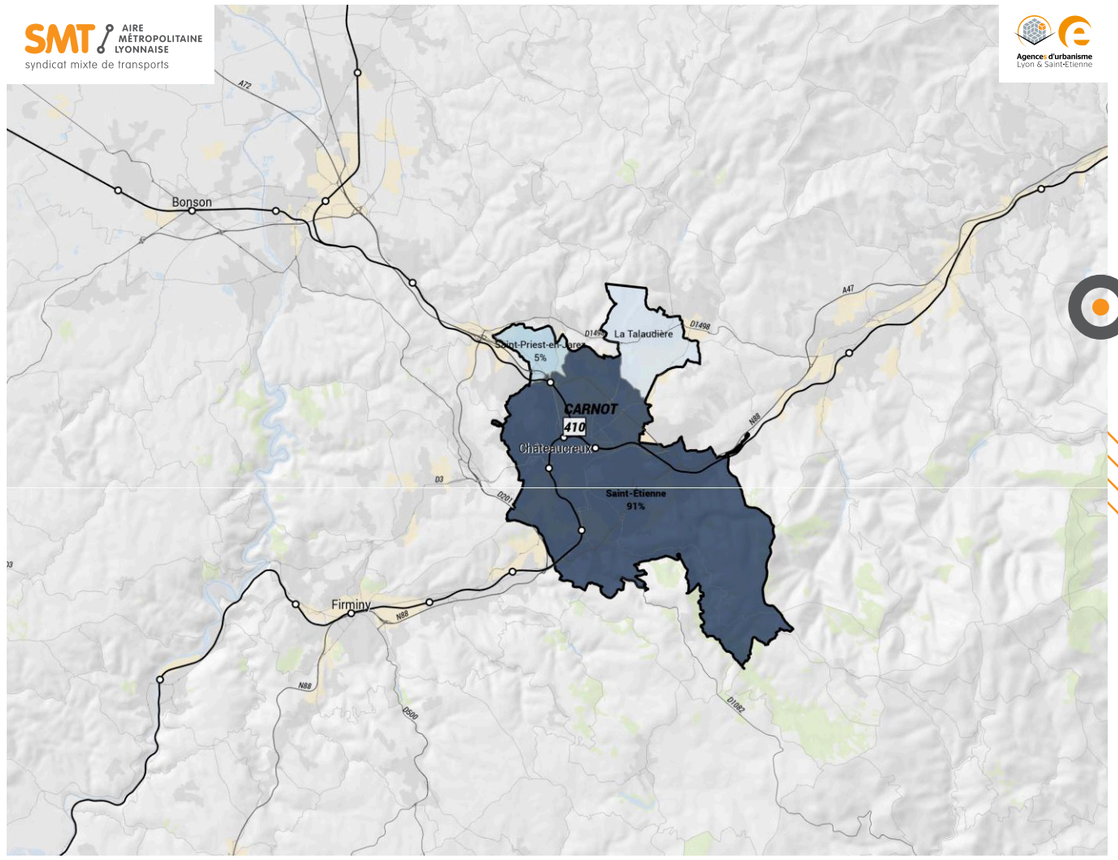


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

94 % des usagers habitent Saint-Étienne

/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

91 % des usagers travaillent à Saint-Étienne

/ Gare Multi Bassin



Gare de
SAINT-ÉTIENNE CHÂTEAUCREUX



/ Grand Pôle d'échanges



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

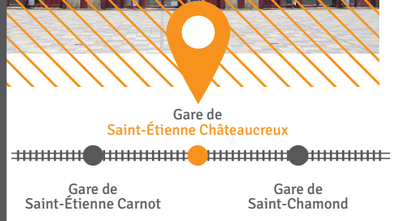
- Pistes
- Bandes
- Couloir de bus
- Espaces mixtes
- Zones 30
- Voies vertes

Stationnements vélos

Couverts — Autres

Arrêts TC

- STAS
- TIL



/ Synthèse
de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

T libr | OUI

VÉLOS
72 places disponibles
Libre service : **VéliVert**

AUTO-PARTAGE
1 CITIZ

ACCESSIBILITÉ
Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

TRAIN
13376
voyageurs par jour* en 2017

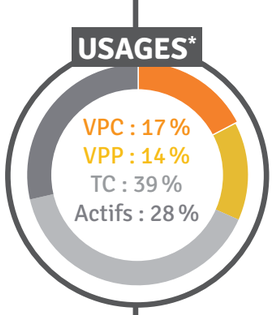
* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS/CAR*
5 Ligne STAS
8 Lignes TIL

***Nombre de lignes de transports en commun**

P+R
805
places disponibles

USAGES*



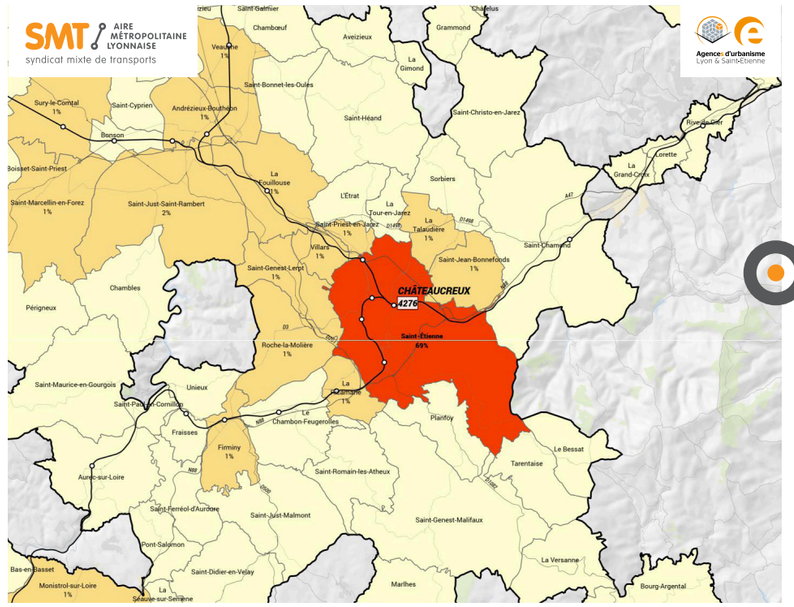
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %

Aire de chalandise de la gare



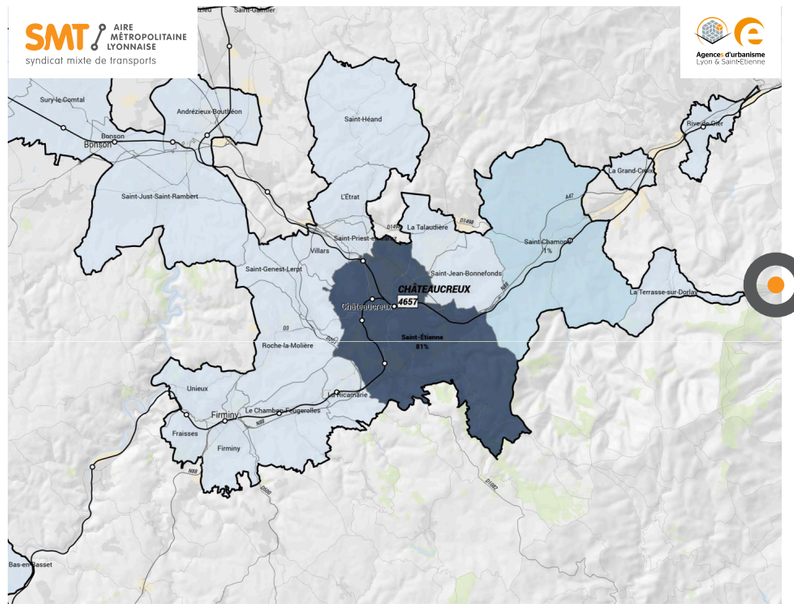
69 % des usagers habitent Saint-Étienne

/ Attractivité de la gare en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers

Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %

Aire de chalandise de la gare



81 % des usagers travaillent à Saint-Étienne

Gare de

SAINT-ÉTIENNE LE CLAPIER

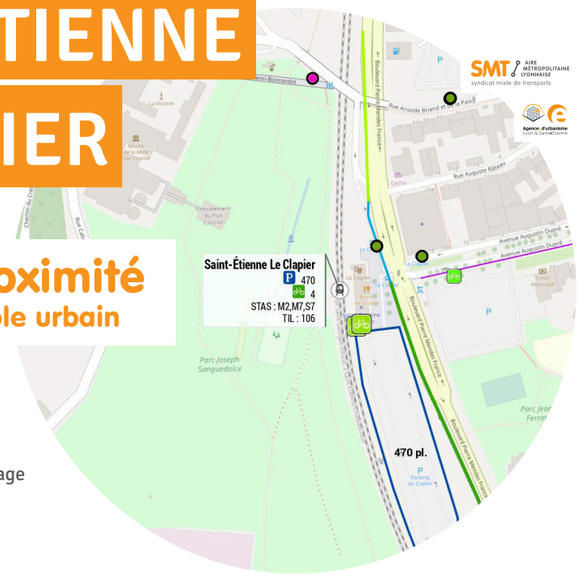


Gare de
Saint-Étienne Le Clapier

Gare de
Saint-Étienne Bellevue

Gare de
Saint-Étienne Carnot

/ Gare de proximité
appartenant à un pôle urbain



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Bandes
- Couloir de bus
- Espaces mixtes
- Zones 30
- Voies vertes

Stationnements vélos

Couverts — Autres

Arrêts TC

- STAS
- TIL

/ Correspondances TC
liées à la gare

STAS

		5 min.	3-6 min.	5-12 min.
Michon > Bellevue	M7			
Gare de Firminy > Métare	M2	11-24 min.	6-9 min.	5-8 min.

Heure de départ du TER Saint-Étienne - Le Clapier	**6h54**	**7h24**	**7h54**
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h00	7h30	8h00
Lyon Perrache	7h59	8h29	8h59

LÉGENDE

- ✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
- 8 min — Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- 11-13 min — Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possiblités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). **Source : Multitud', service décembre 2019**

/ Synthèse
de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

T→libr | OUI

TRAIN

225
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

3 Lignes STAS



***Nombre de lignes de transports en commun**

VÉLOS

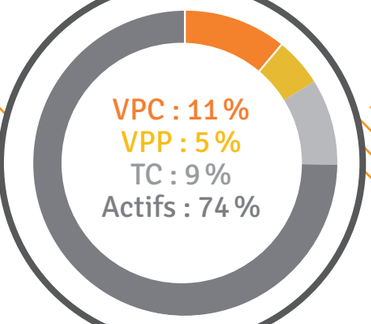
48
places disponibles

Libre service : **VéliVert**

P+R

470
places disponibles

USAGES*



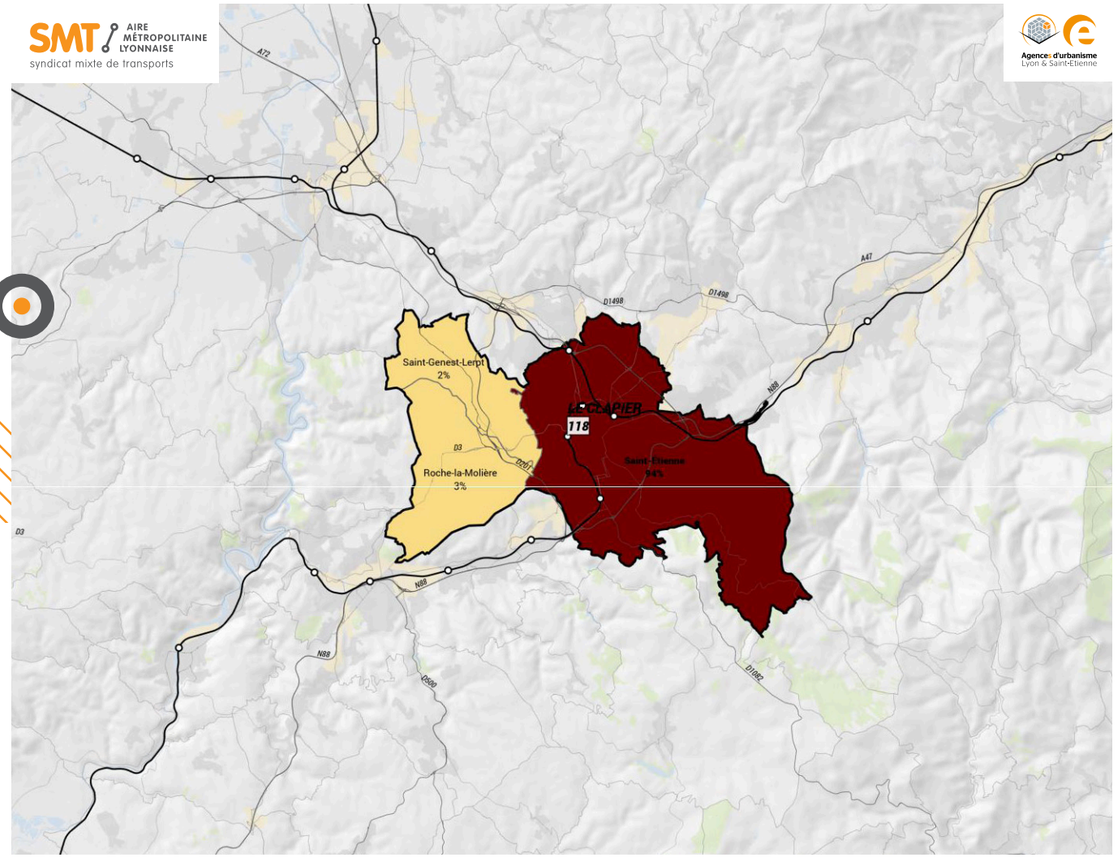
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

SAINT-ÉTIENNE LE CLAPIER

/ Attractivité
de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

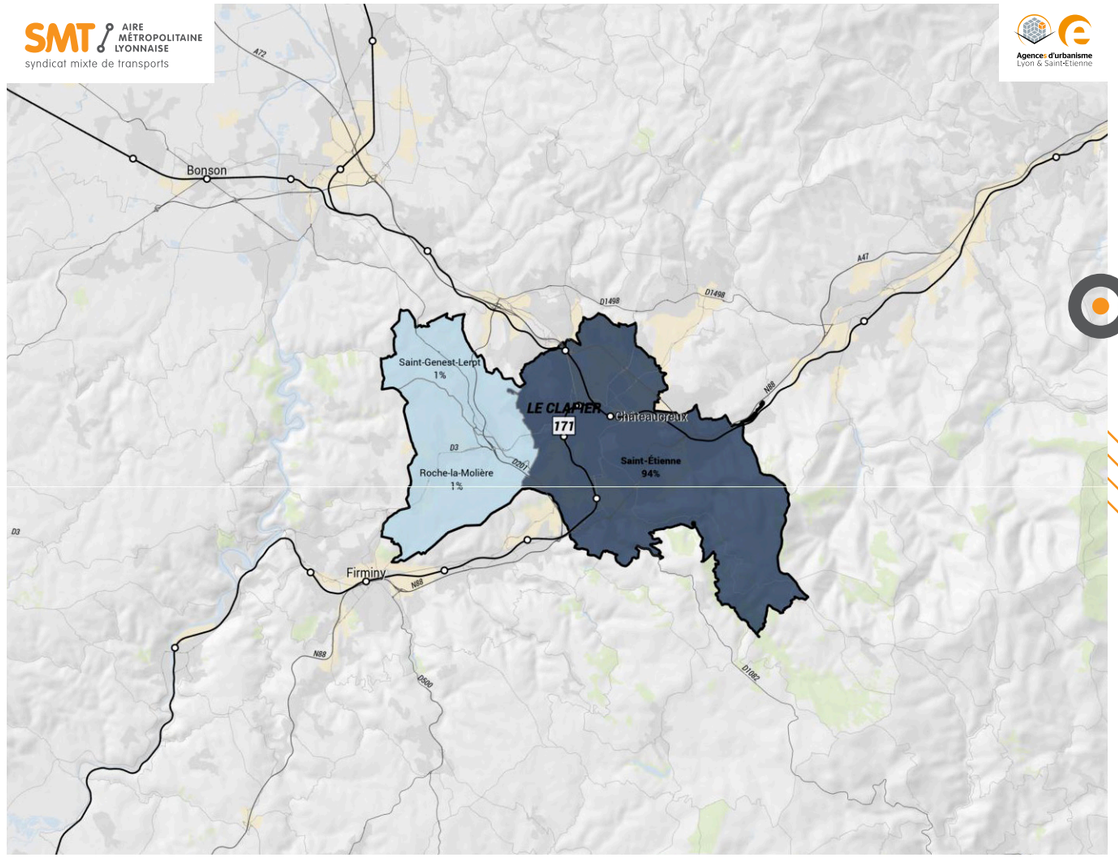


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

94 % des usagers habitent Saint-Étienne

/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

94 % des usagers travaillent à Saint-Étienne

ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

/ Fiches Actions

Actions générales deployées sur tous les bassins du PAI

Fiche AML-1-SMT
Comité de suivi des partenaires du PAI par bassin

Fiche AML-2-SMT
Tarification multimodale zonale à l'échelle du SMT AML

Fiche AML-3A-SMT
Développement de l'information multimodale

Fiche AML-3B-SMT
Développement de l'information voyageurs transport collectif en temps réel

Fiche AML-3C-AURA
Développement de l'information multimodale dans les pôles d'échanges multimodaux

Fiche AML-4-SMT
Pôles d'échanges multimodaux (Etude/Coordination au niveau de l'AML)

Fiche AML-4A
Aménagements du PEM de Lyon Part Dieu (phase 1)

Fiche AML-4B
Aménagements du PEM de Lyon Perrache (phase 1)

Fiche AML-4C
Aménagements du PEM Saint-Étienne Châteaucreux

Fiche AML-5-SMT
Parcs relais (Étude et coordination AML)

Fiche AML-6-SMT
Expérimentations d'innovations intermodales

Actions spécifiques au bassin Ondaine Haute-Loire

Bassin Ondaine Haute-Loire (OHL)

- cahiers de bassins
- cahiers de fiches actions

Fiche OHL-1
Étude sur les fonctionnalités de desserte et l'intermodalité Ondaine – Haute Loire

Fiche OHL-2
Amélioration du PEM de Saint-Étienne Bellevue

Fiche OHL-3
Création d'un P+R tramway à Solaure

Fiche OHL-4
Remise à niveau des équipements voyageurs en gare

Fiche OHL-5
Rénovation de la gare de Saint-Étienne Carnot

Fiche OHL-6
Lutte contre les dégradations en gare

/ Glossaire

AOM
Autorités organisatrices de la mobilité

AURA
Auvergne-Rhône-Alpes

BUCOPA
Syndicat Mixte Bugey Côtière Plaine de l'Ain

CA3B
Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse 2019-2020

CAVBS
Communauté d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône

CCMP
Communauté de communes de Miribel et du Plateau

CCPA
Communauté de communes de la Plaine de l'Ain

CEREMA
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CPER
Contrat de plan État-Région

COPLER
Communauté de communes du Pays entre Loire et Rhône

CCVG
Communauté de Communes de la Vallée du Garon

EPASE
Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne

HPM
Heure de pointe du matin

PEM
Pôle d'échange multimodal

PMR
Personne à mobilité réduite

P+R
Parc relais

SAEIV
Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs

SCOT
Schéma de cohérence territoriale

SDA AD'AP
Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée

STAS
Société de transports de l'agglomération stéphanoise, également dénomination commerciale du réseau de Saint-Étienne Métropole

TAD
Transport à la demande

TCNU
Transport collectif non-urbain

TER
Transport express régional

TCU
Transport collectif urbain

TIL
Transports interurbains de la Loire

VAE
Vélo à assistance électrique

VPC
Véhicule particulier conducteur

VPP
Véhicule particulier passager

Zone d'influence = zone d'attractivité = zone de chalandise

/ Légende Qualité Intermodalité

Qualité intermodalité TC-Train CORRECTE
Pôle d'échanges desservi par des lignes TC départementales et/ou urbaines avec un niveau de fréquence et de coordination des horaires avec l'offre TER de qualité (inférieur à 30 minutes).

Qualité intermodalité TC-Train MOYENNE
Pôle d'échanges desservi par des lignes TC départementales et/ou urbaines sans coordination des horaires avec l'offre TER.

Qualité intermodalité TC-Train FAIBLE
Pôle d'échange peu desservi en TC.

/ Crédits

Directeur de publication ➜ Thierry KOVACS

Co-directrice de la publication ➜ Rachel HAAB-LAB

Coordination publication ➜ Axel SAGNARDON

Crédits photos ➜ Région Auvergne-Rhône-Alpes, SYTRAL, Saint-Étienne Métropole, CAPI, Vienne-Condrieu Agglomération, Kéolis, Nicolas_Robin SYTRAL, Pexels, Pixabay, Wikimedia, Google Maps, Mobylis, SNCF Gares & Connexions

Crédits cartes ➜ Réseau d'ingénierie métropolitain des Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Étienne

Impression par nos soins : 200 exemplaires

Infographie ➜ Marie CELLARD / niaksniaks.fr

Version : 09/2020

Ne pas jeter sur la voie publique







Pour toute question relative aux cahiers de bassin du PAI, veuillez contacter :
Amaury RUILLERE
a.ruillere@smtaml.fr

Pour plus d'informations et téléchargement du cahier Rendez-vous sur *smtaml.fr*

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

Rachel HAAB-LAB, Directrice SMT AML
r.haablab@smtaml.fr

Nos membres

La Région Auvergne-Rhône-Alpes · SYTRAL · SÉM SAINT-ÉTIENNE la métropole · CAPI Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère · Vienne Condrieu Agglomération

1, place de la Liberté
cs 80507— 69701 Givors Cedex / tél : +33 (0)4 37 20 17 51 / fax : +33 (0)4 37 22 61 47 / contact@smtaml.fr / **www.smtaml.fr**