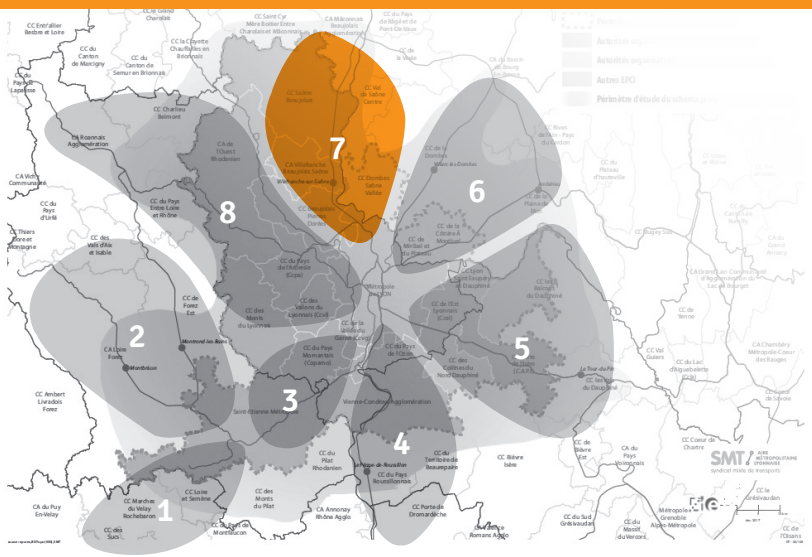
SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

Cahier de bassin 2020



7 VAL DE SAÔNE

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

VAL DE SAÔNE

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**

B — P. 11 > 30
Le Bassin
Val de Saône

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**

Albigny-Neuville P. 32>35
Anse P. 36>39
Belleville-sur-Saône P. 40>43
Lyon Jean Macé P. 44>45
Lyon Vaise P. 46>47
Mâcon-Ville P. 48>51
Saint-Germain-au-Mont-d'Or P. 52>55
Villefranche-sur-Saône P. 56>59

Fiches **Action** — P.62

Glossaire & Crédits — P. 63

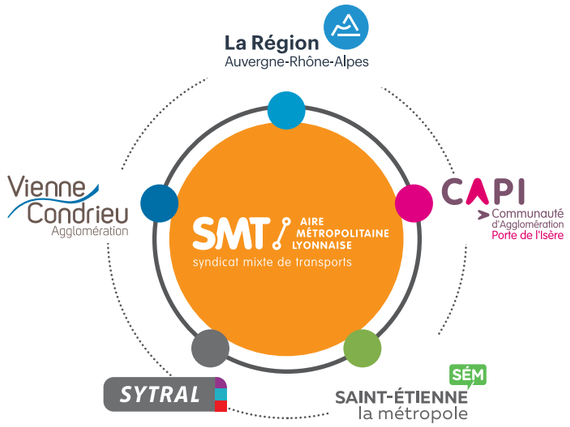
A / Présentation

/ 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.

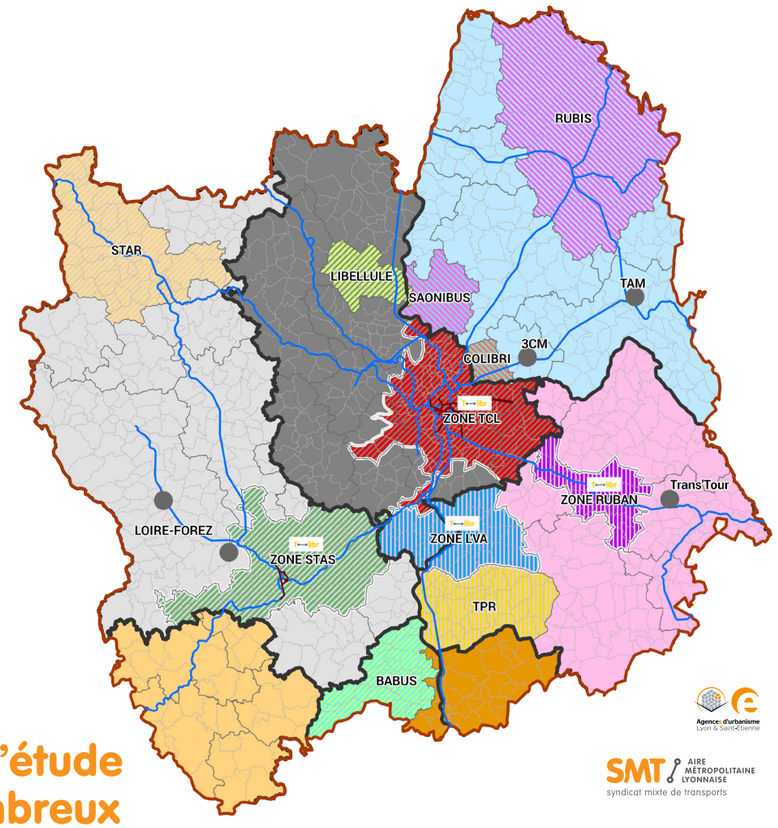


/ Le PAI en chiffres

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

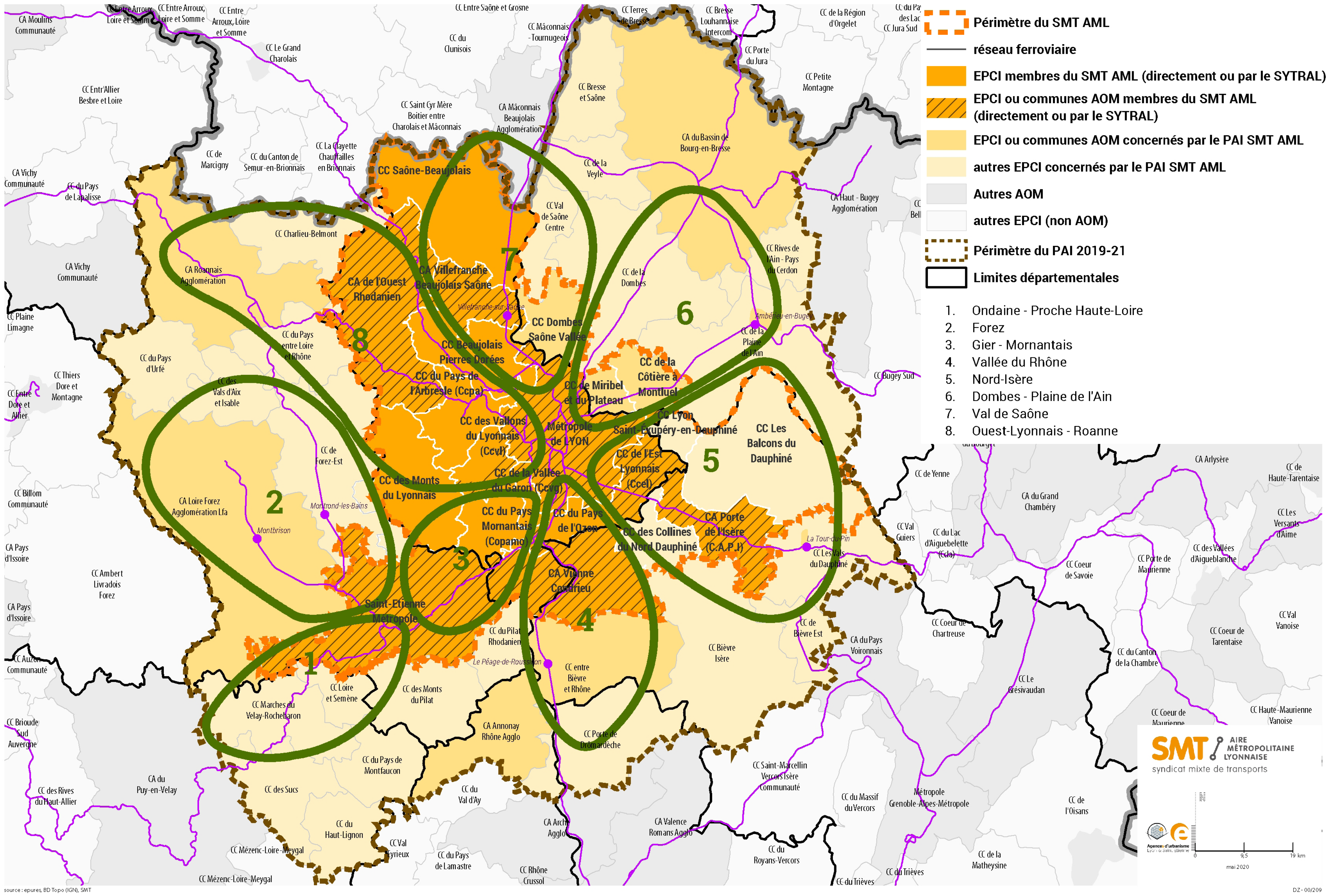
1,5 M
MILLION D'EMPLOIS

287 000
VOYAGEURS JOURS (TER)

/ Présentation et enjeux du PAI

/ 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.**

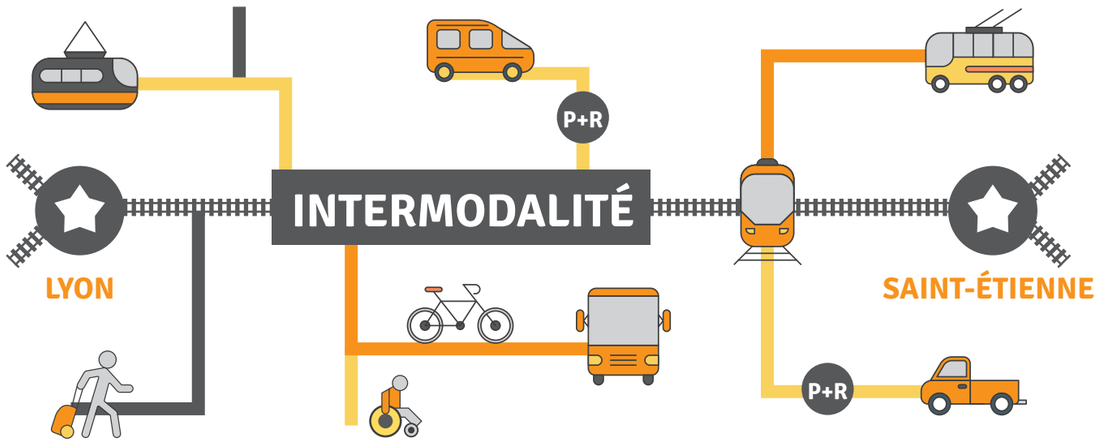
Ce diagnostic a été réalisé au plus près du terrain avec la mobilisation de **plus de 250 personnes représentant 110 structures** sur l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise.

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

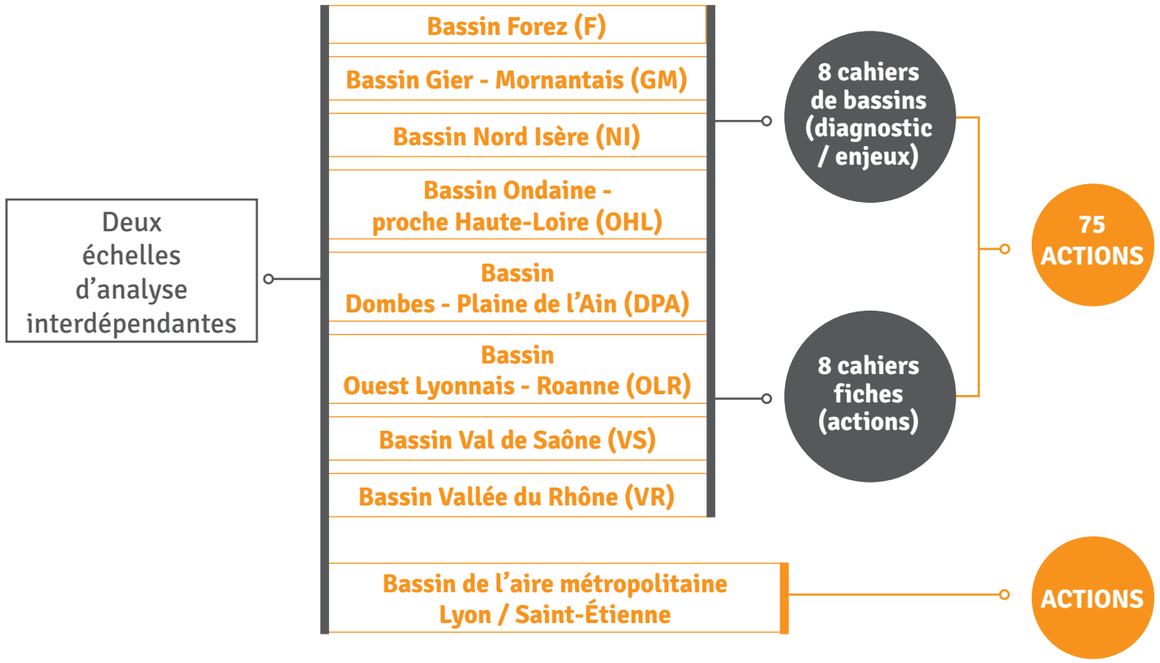
/ Une démarche de terrain pragmatique à visée opérationnelle

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

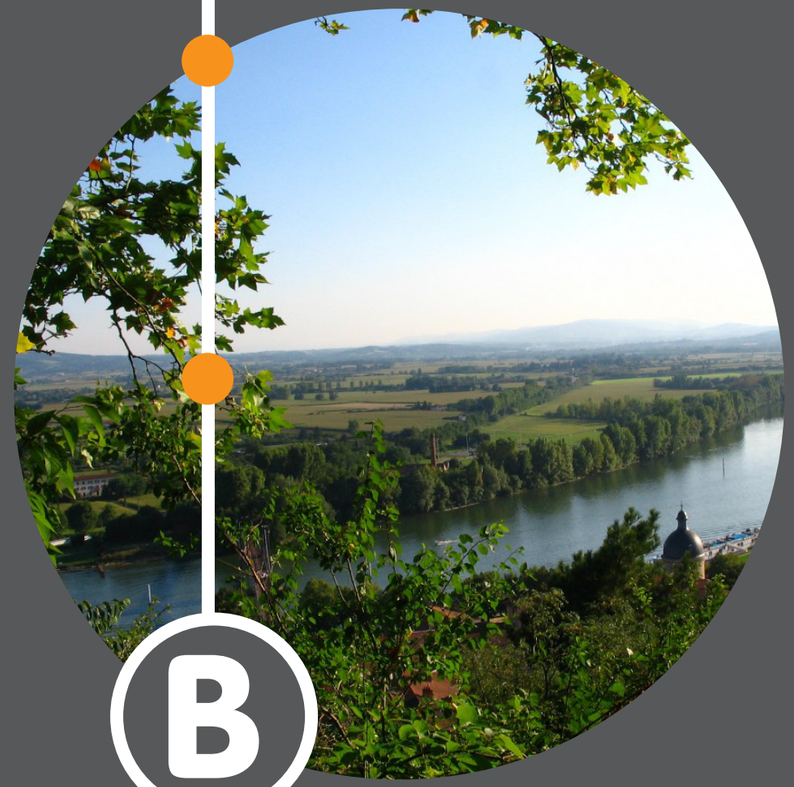
Le 9 mai 2019, 160 élus et techniciens de l'AML ont validé 75 actions ou projets menés sur le territoire du PAI. Le contenu de ces actions et leur déploiement sont précisés dans les cahiers de fiches de chaque bassin.

/ 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 VAL DE SAÔNE

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 > 31

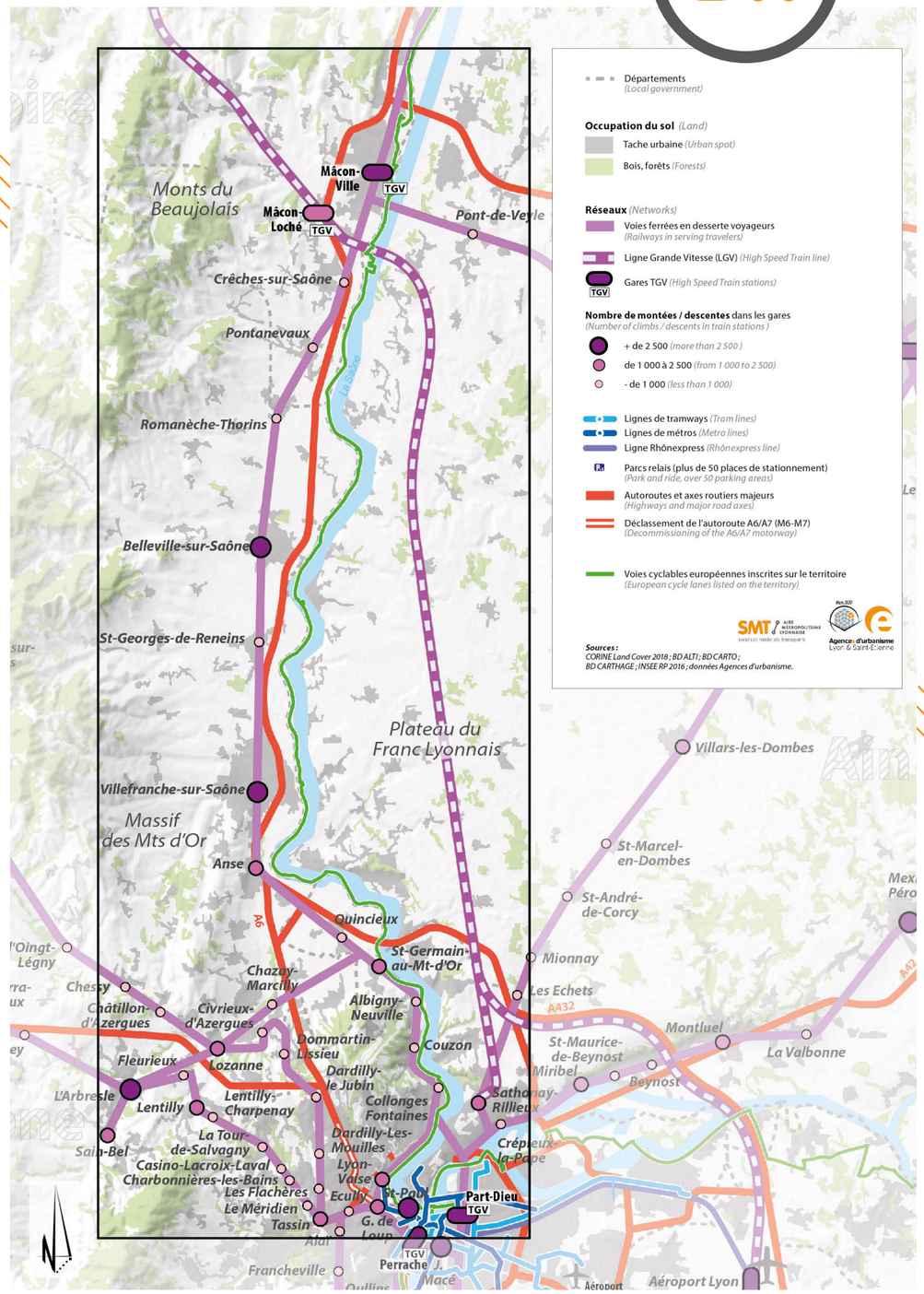
/ Caractéristiques du territoire

VAL DE SAÔNE

B.1

Le bassin Val de Saône s'articule à l'interface de deux Régions et 3 Départements : l'Ain, le Rhône et la Saône-et-Loire.

Il s'organise autour d'un axe principal ferroviaire nord-sud entre Lyon et Dijon où se trouvent plusieurs gares d'importance dont Villefranche-sur-Saône, Belleville ou Saint-Germain au Mont-d'Or. Cette dernière, à la bifurcation avec la ligne vers Tarare et Roanne, est stratégique par son niveau élevé d'offre ferroviaire avec une aire de chalandise conséquente par rapport à la taille de la commune (3000 habitants). Malgré certains problèmes de fiabilité, **la liaison ferroviaire du Val de Saône est très attractive** du fait de temps de trajets inférieurs à ceux en voiture, particulièrement pour la destination Lyon Part-Dieu et/ou en heures de pointe.



Un territoire en vallée au croisement de deux régions et trois départements

Hors gares lyonnaises, Villefranche-sur-Saône, principal PEM du bassin, est, avec Bourgoin-Jallieu et Vienne, une des trois gares les plus importantes du périmètre métropolitain.

Elle bénéficie d'un guichet unique pour les Cars du Rhône, le réseau urbain Libellule et les TER, facilitant l'information et la vente de titres.
En revanche, des ajustements d'horaires de correspondance entre ces réseaux sont nécessaires pour faciliter le passage de l'un à l'autre.

Le territoire en vallée se prête assez bien à la pratique et au développement du vélo.
Le sud du bassin, assez urbanisé en fond de vallée et au relief plus prononcé se prête également à un développement du vélo à assistance électrique.

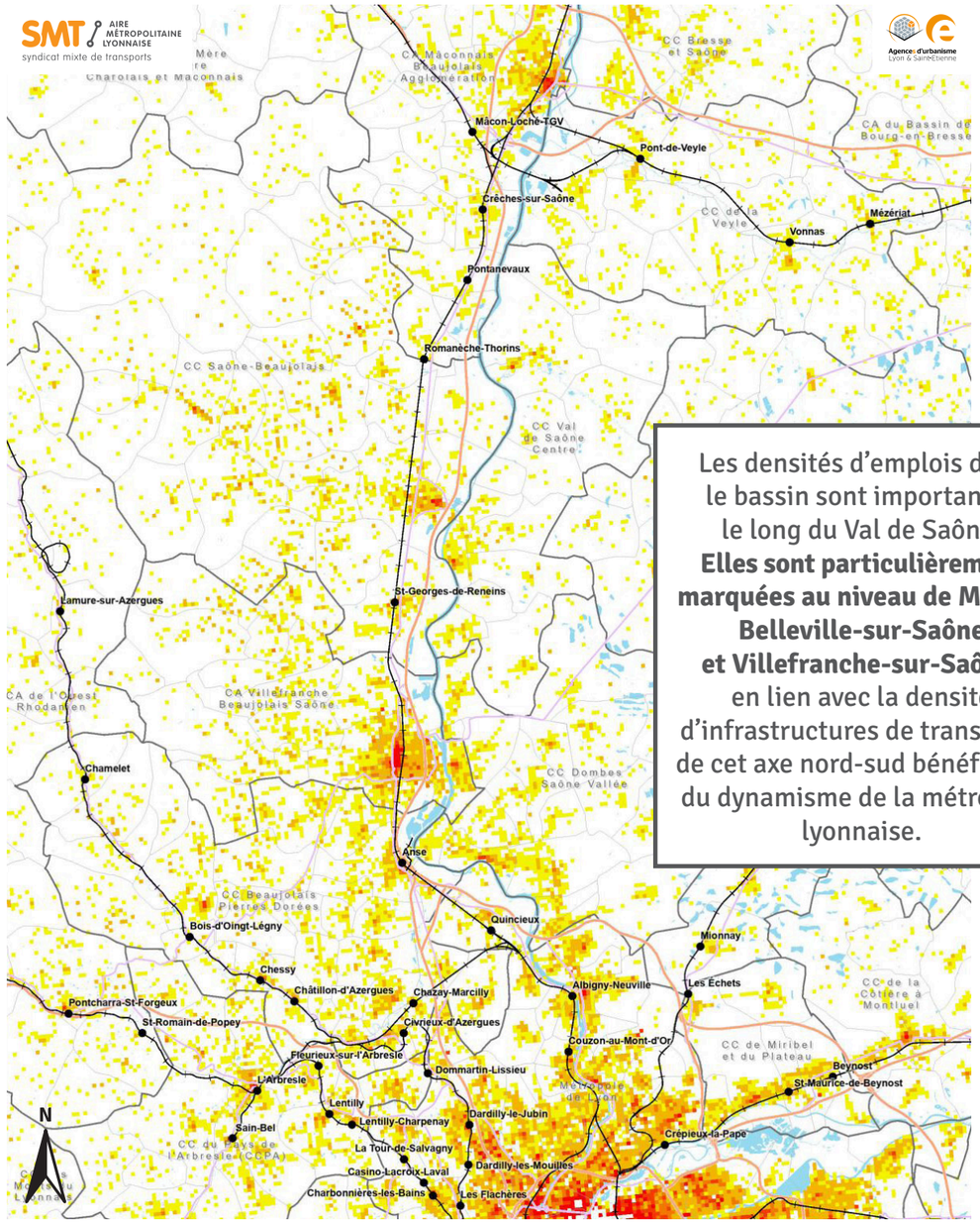
/ Densité de **population**

Le bassin se caractérise par une **densité d'habitants plus forte le long de la Saône** avec une multitude de polarités plus ou moins grandes. **Villefranche, Belleville ou Mâcon constituent les relais urbains les plus denses** entre Lyon et le nord de l'axe s'ouvrant vers la Bourgogne.
Le territoire est également **marqué par un mitage important** et des densités marquées en lien avec la périurbanisation de la métropole lyonnaise : franc-lyonnais, Monts-d'or...

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**

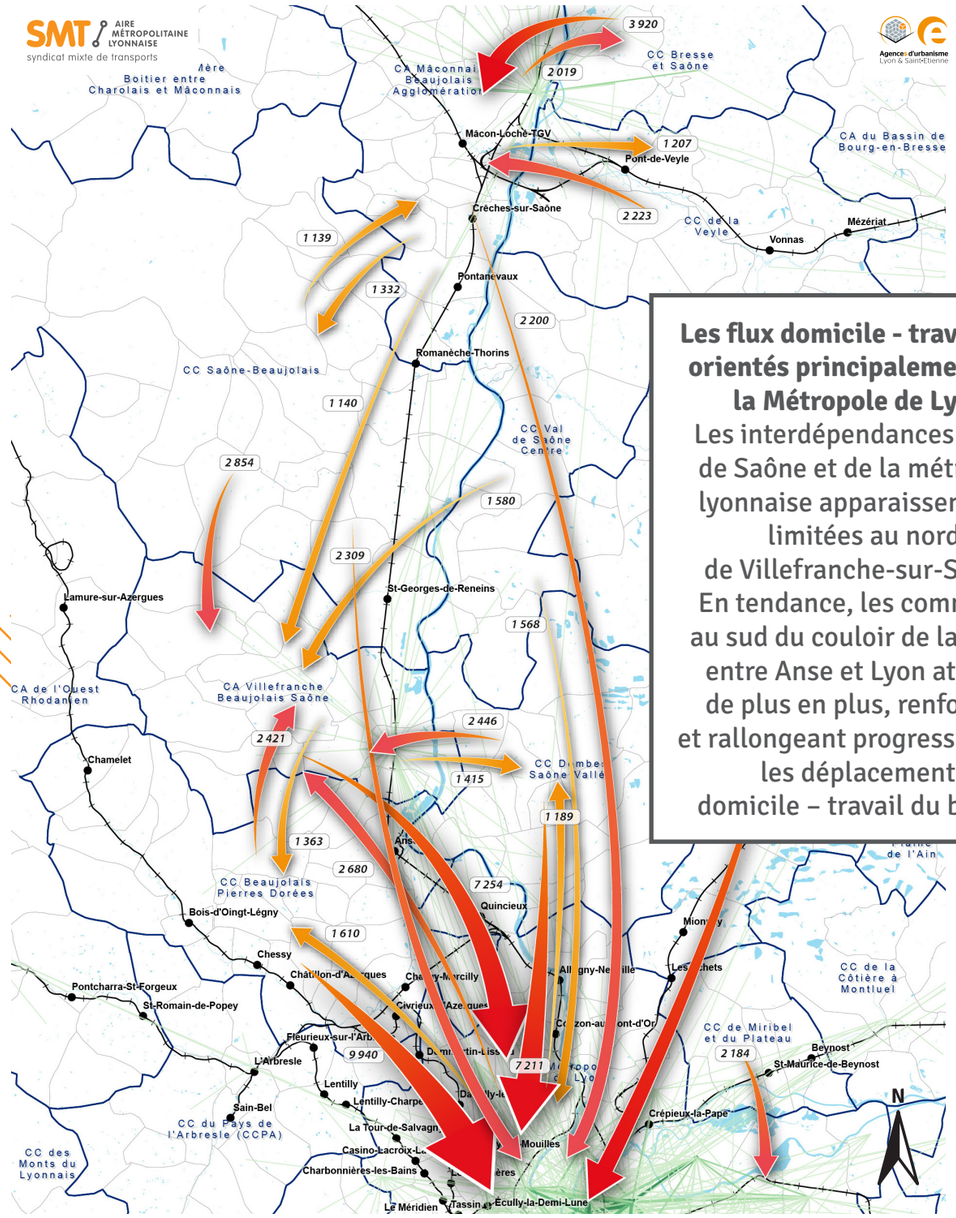


Les densités d'emplois dans le bassin sont importantes le long du Val de Saône. **Elles sont particulièrement marquées au niveau de Mâcon, Belleville-sur-Saône et Villefranche-sur-Saône,** en lien avec la densité d'infrastructures de transports de cet axe nord-sud bénéficiant du dynamisme de la métropole lyonnaise.

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



Les flux domicile - travail sont orientés principalement vers la Métropole de Lyon.
Les interdépendances du Val de Saône et de la métropole lyonnaise apparaissent plus limitées au nord de Villefranche-sur-Saône.
En tendance, les communes au sud du couloir de la Saône entre Anse et Lyon attirent de plus en plus, renforçant et rallongeant progressivement les déplacements domicile – travail du bassin.

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

VAL DE SAÔNE

/ Diagnostic d'intermodalité et fréquentation des transports

B.2

/ Offres principales de transport et d'intermodalité

La desserte du Val de Saône en transports collectifs se structure le long du cours d'eau, sur les deux rives, et principalement dans une logique nord/sud. Certaines polarités comme Trévoux, Villefranche-sur-Saône, Belleville ou Mâcon sont desservies par plusieurs lignes de rabattement.

TRéMA

car ain.fr
Laissez-vous transporter par le Département

Saônibus
Dombes Saône Vallée nous rapproche

LES CARS DU RHÔNE
SYTRAL

TCL
SYTRAL

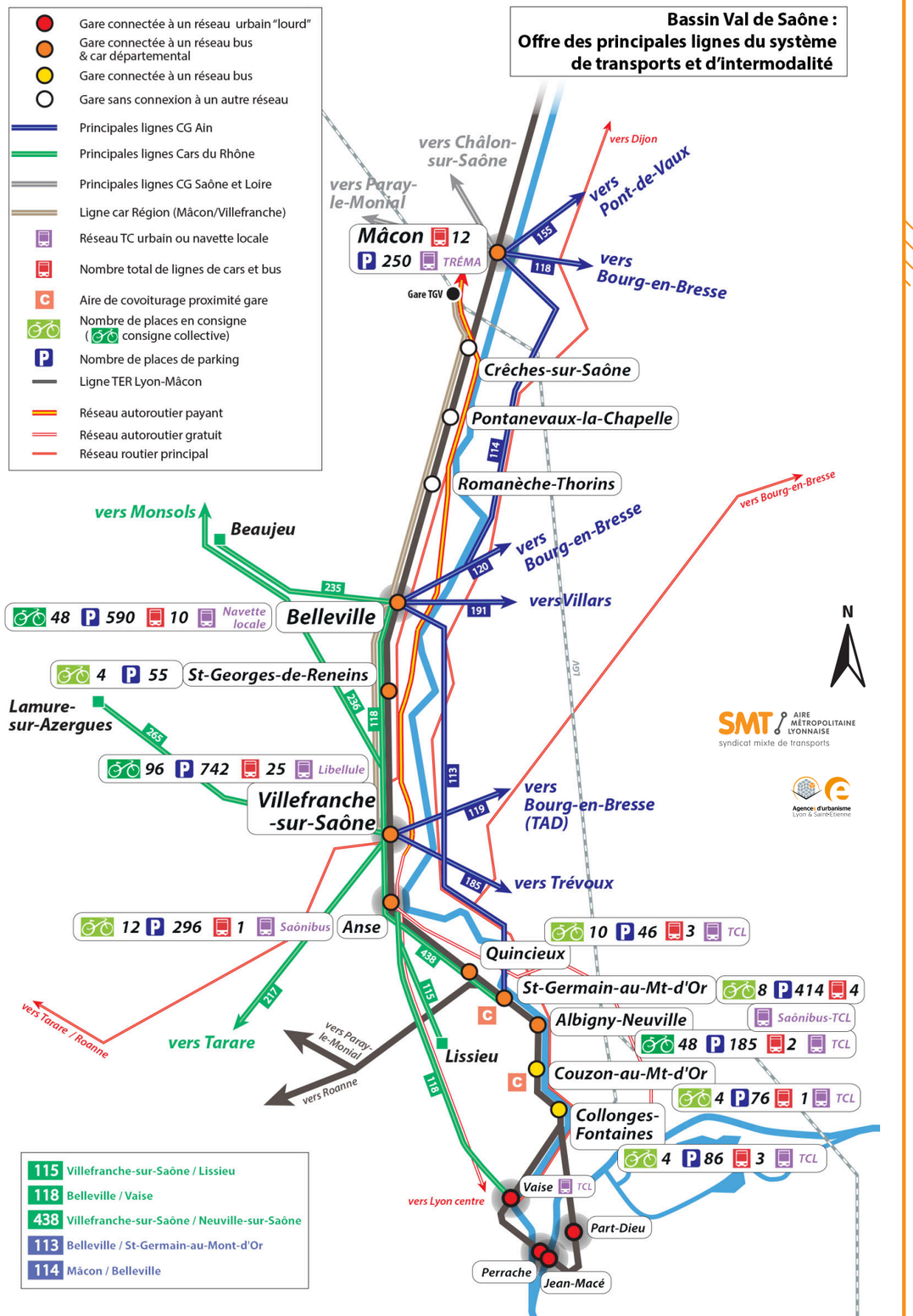
Libellule
SYTRAL

Navette COMCOM
(Beaujolais – Val de Saône)

cars Région
La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

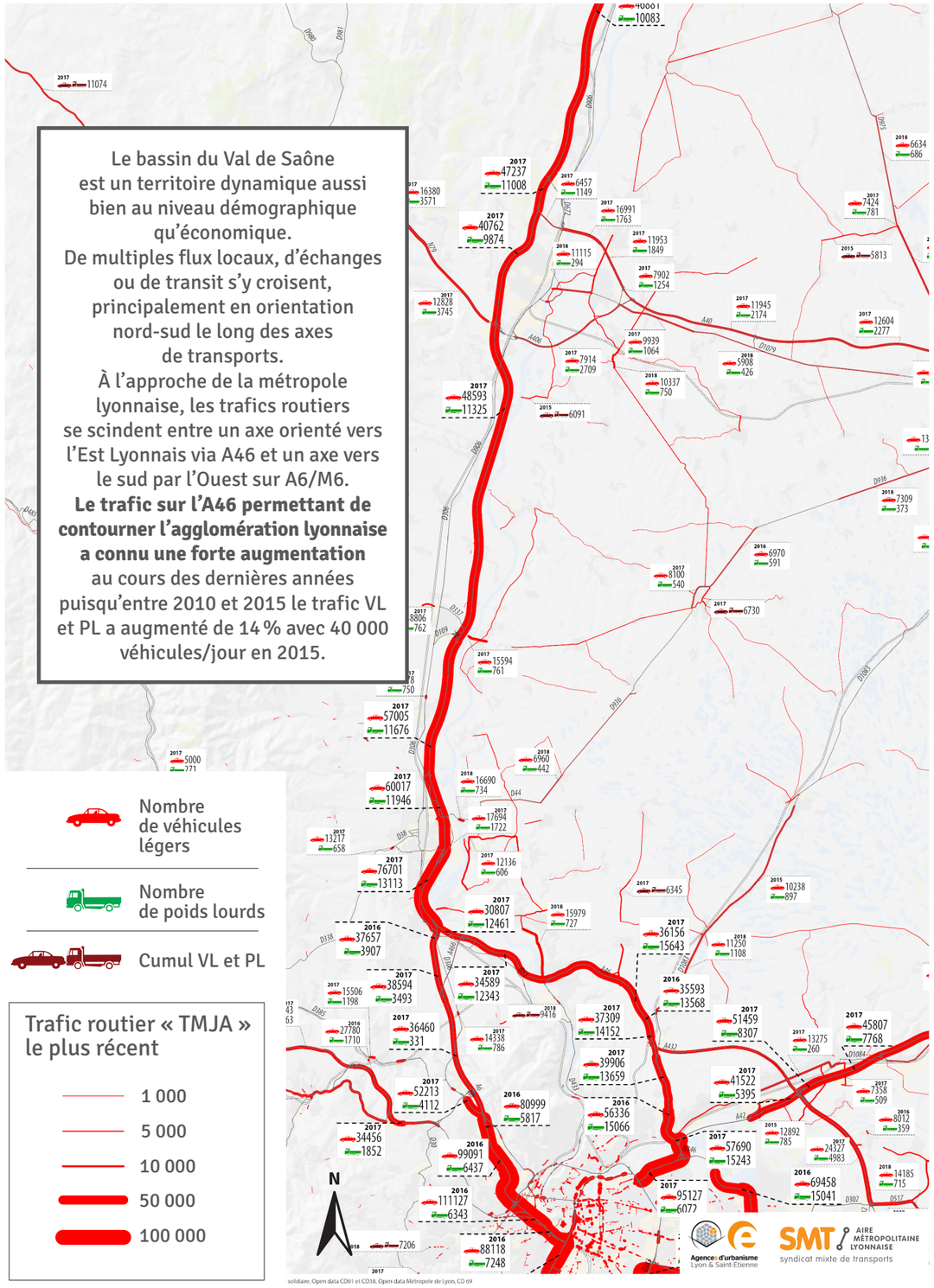
TER
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

Bassin Val de Saône :
Offre des principales lignes du système de transports et d'intermodalité



/ Fréquentation du réseau routier

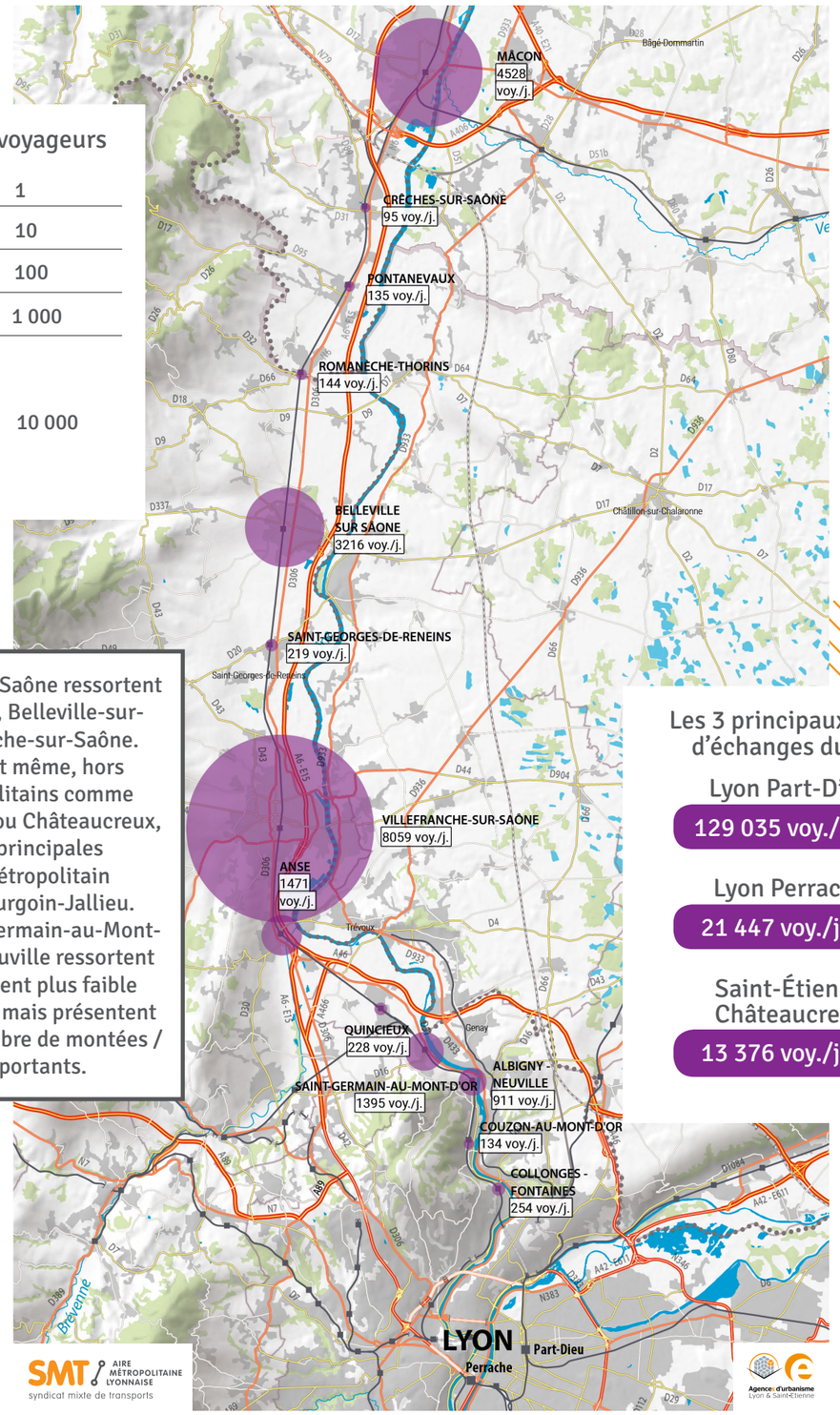
Le bassin du Val de Saône est un territoire dynamique aussi bien au niveau démographique qu'économique.
De multiples flux locaux, d'échanges ou de transit s'y croisent, principalement en orientation nord-sud le long des axes de transports.
À l'approche de la métropole lyonnaise, les trafics routiers se scindent entre un axe orienté vers l'Est Lyonnais via A46 et un axe vers le sud par l'Ouest sur A6/M6.
Le trafic sur l'A46 permettant de contourner l'agglomération lyonnaise a connu une forte augmentation au cours des dernières années puisqu'entre 2010 et 2015 le trafic VL et PL a augmenté de 14 % avec 40 000 véhicules/jour en 2015.



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

Trois gares du Val de Saône ressortent nettement : Mâcon, Belleville-sur-Saône et Villefranche-sur-Saône. Cette dernière est même, hors terminus métropolitains comme Perrache, Part-Dieu ou Châteaucreux, l'une des trois principales du périmètre métropolitain avec Vienne et Bourgoin-Jallieu. Les gares de Saint-Germain-au-Mont-d'Or et d'Albigny-Neuville ressortent de façon relativement plus faible à l'échelle du bassin mais présentent dans l'absolu un nombre de montées / descentes importants.



Les 3 principaux pôles d'échanges du PAI

Lyon Part-Dieu
129 035 voy./jour

Lyon Perrache
21 447 voy./jour

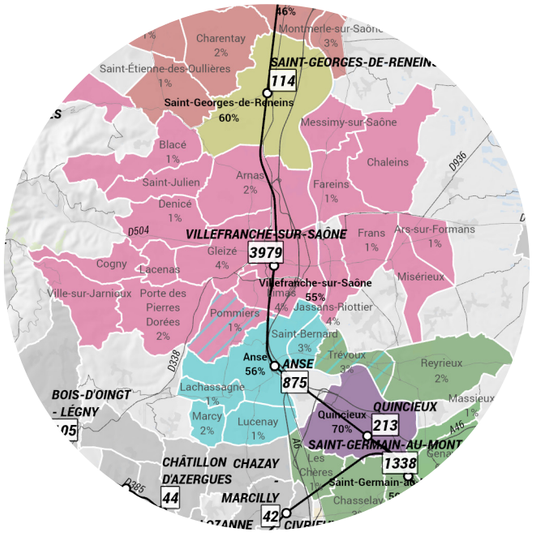
Saint-Étienne Châteaucreux
13 376 voy./jour

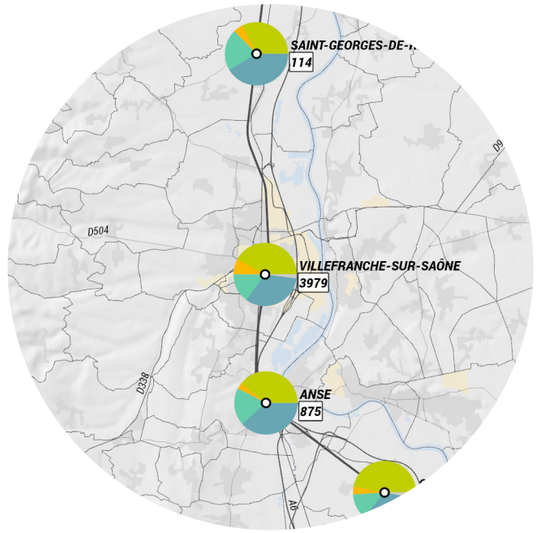
Sources : SNCF Open data, epures, BD Topo (IGN), SMT AML - Juillet 2020

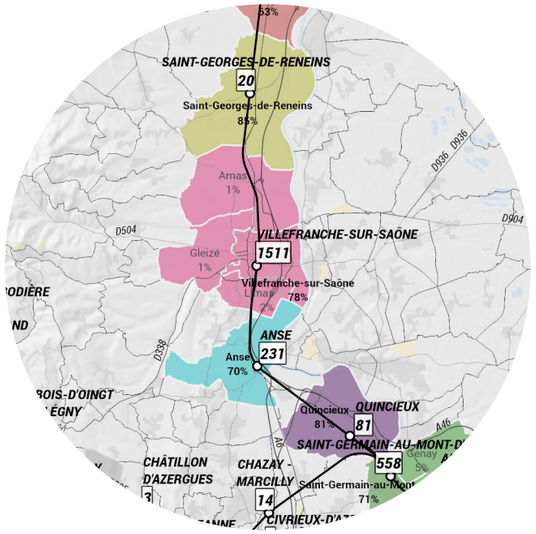
/ Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement

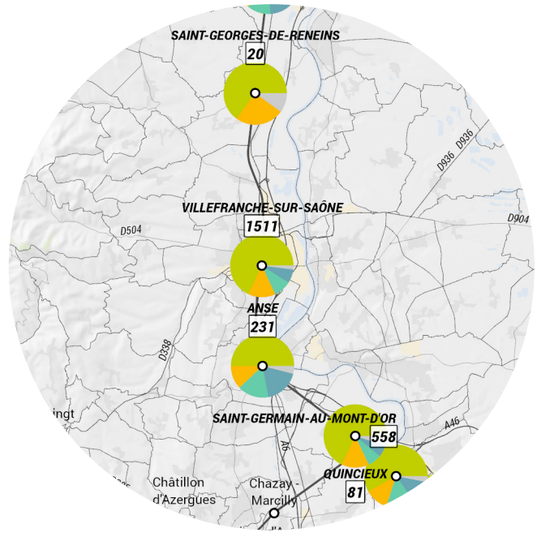
VAL DE SAÔNE

B.3









/ Attractivité des gares en fonction de la commune de résidence

Les gares ayant les aires de chalandise les plus importantes du bassin sont Villefranche-sur-Saône et Belleville-sur-Saône rayonnant chacune sur environ 20 communes.

Certaines gares présentent un caractère structurant plus local, avec des aires de chalandise plus réduites (Anse, Saint-Georges-de-Reneins, Quincieux).

P. 24

/ Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence

L'usage de la voiture est très important en direction de la plupart des gares.
À certains endroits, l'utilisation des transports en commun est inexistante notamment au nord de Belleville-sur-Saône.

Elle est plus importante dans plusieurs gares du sud du territoire. D'autres gares, proches des centres historiques, affichent des taux de rabattement en modes actifs de l'ordre de 50 %.

P. 25

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

En descente de train, pour des trajets menant au lieu de travail ou d'étude, **on observe que les destinations finales sont proches des gares**, éventuellement sur les communes contigües.

Les volumes peuvent être significatifs, et démontrent la multipolarisation du territoire.

P. 26

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

Le rabattement vers les gares pour le motif travail et études se fait principalement à pied ou à vélo.

Le rabattement en transports collectifs devient également plus important en se rapprochant de l'agglomération lyonnaise.

P. 27

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

Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

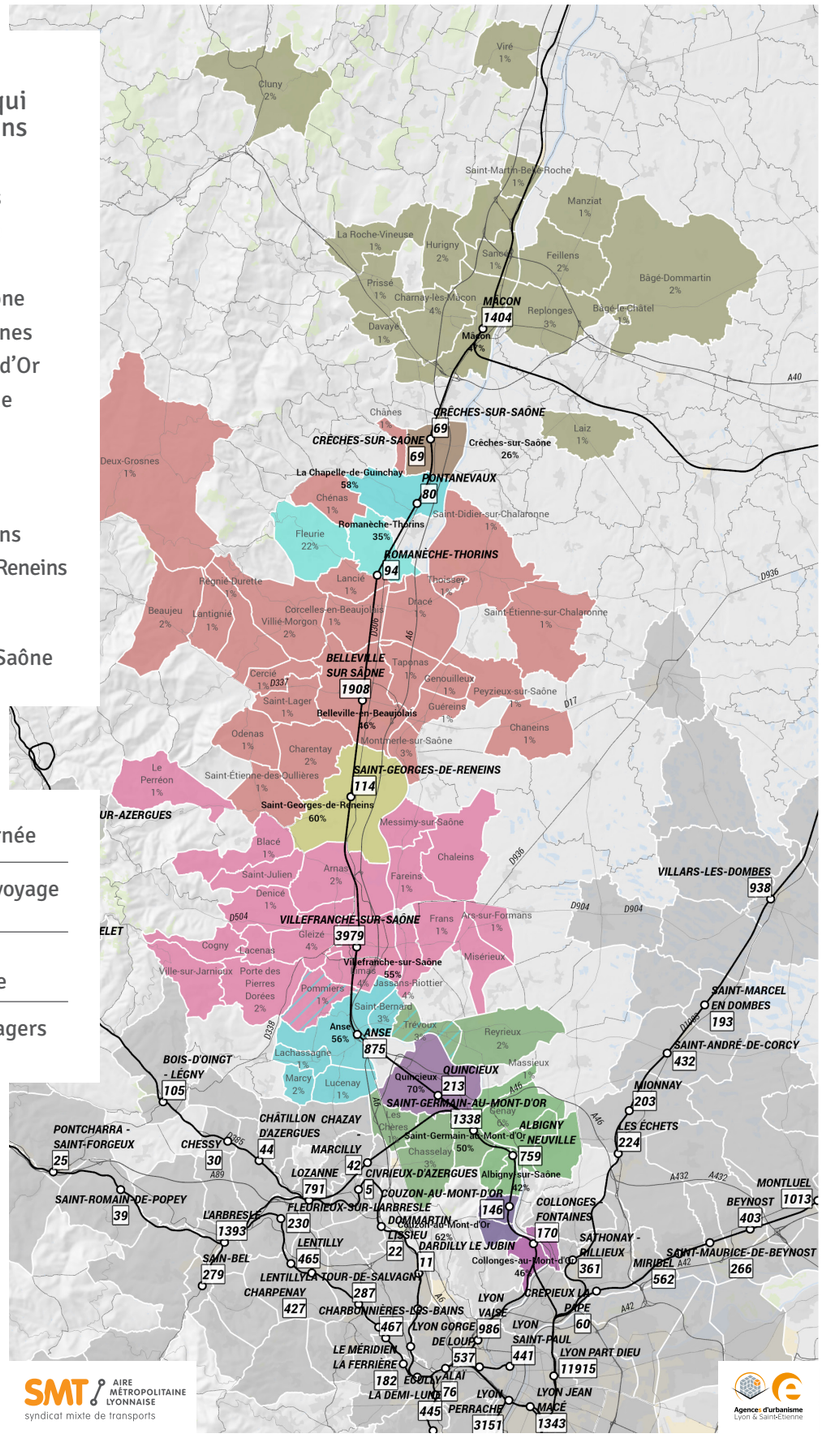
Gares privilégiées
- Albigny - Neuville
- Anse
- Belleville-sur-Saône
- Collonges- Fontaines
- Couzon-au-Mont-d'Or
- Crèches-sur-Saône
- Mâcon
- Pontanevaux
- Quincieux
- Romanèche-Thorins
- Saint-Georges-de-Reneins
- Saint-Germain-au-Mont-d'Or
- Villefranche-sur-Saône
- Autres

ANSE Gare concernée

875 nombre de voyage enquêtés

Anse commune de résidence

56 % part des usagers de la gare



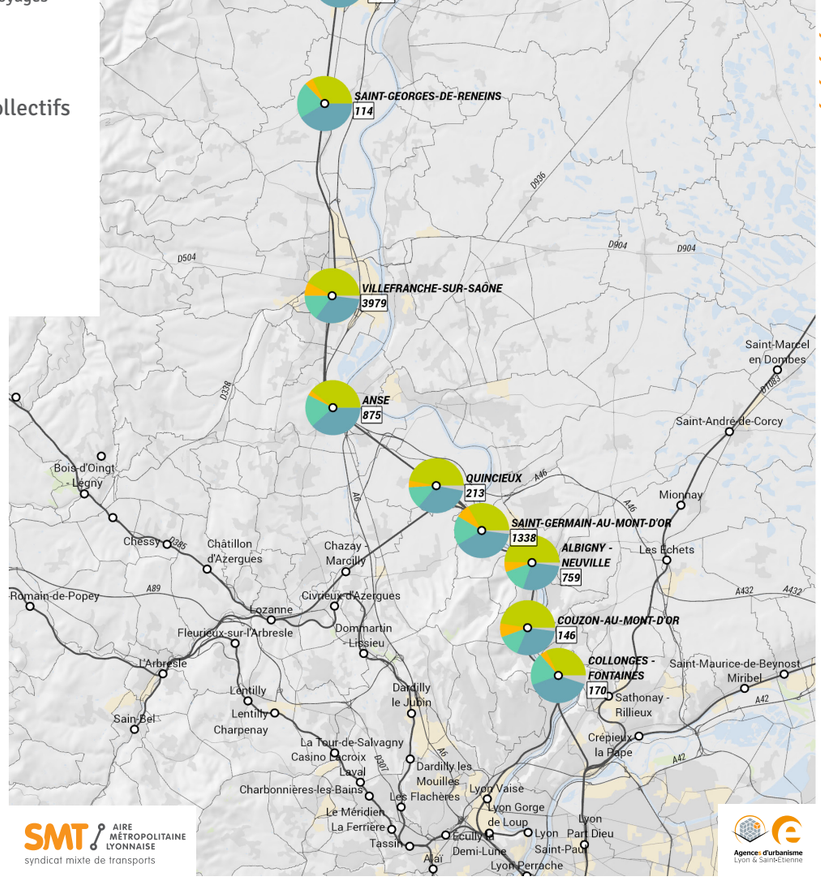
Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

/ 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

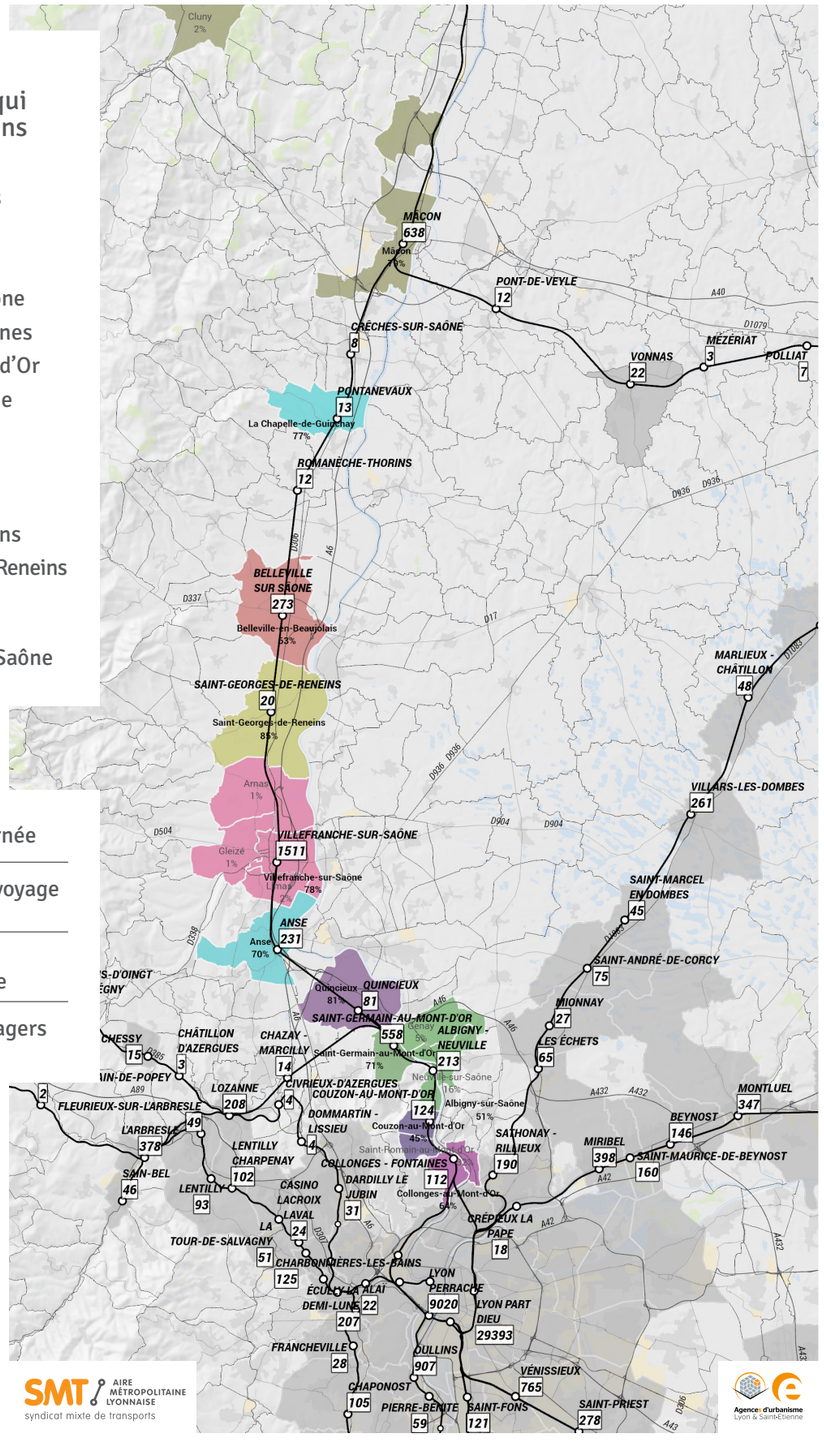


Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

/ 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
- Albigny - Neuville
- Anse
- Belleville-sur-Saône
- Collonges- Fontaines
- Couzon-au-Mont-d'Or
- Crèches-sur-Saône
- Mâcon
- Pontanevaux
- Quincieux
- Romanèche-Thorins
- Saint-Georges-de-Reneins
- Saint-Germain-au-Mont-d'Or
- Villefranche-sur-Saône
- Autres



ANSE Gare concernée

231 nombre de voyage enquêtés

Anse commune de résidence

70 % part des usagers de la gare

N

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

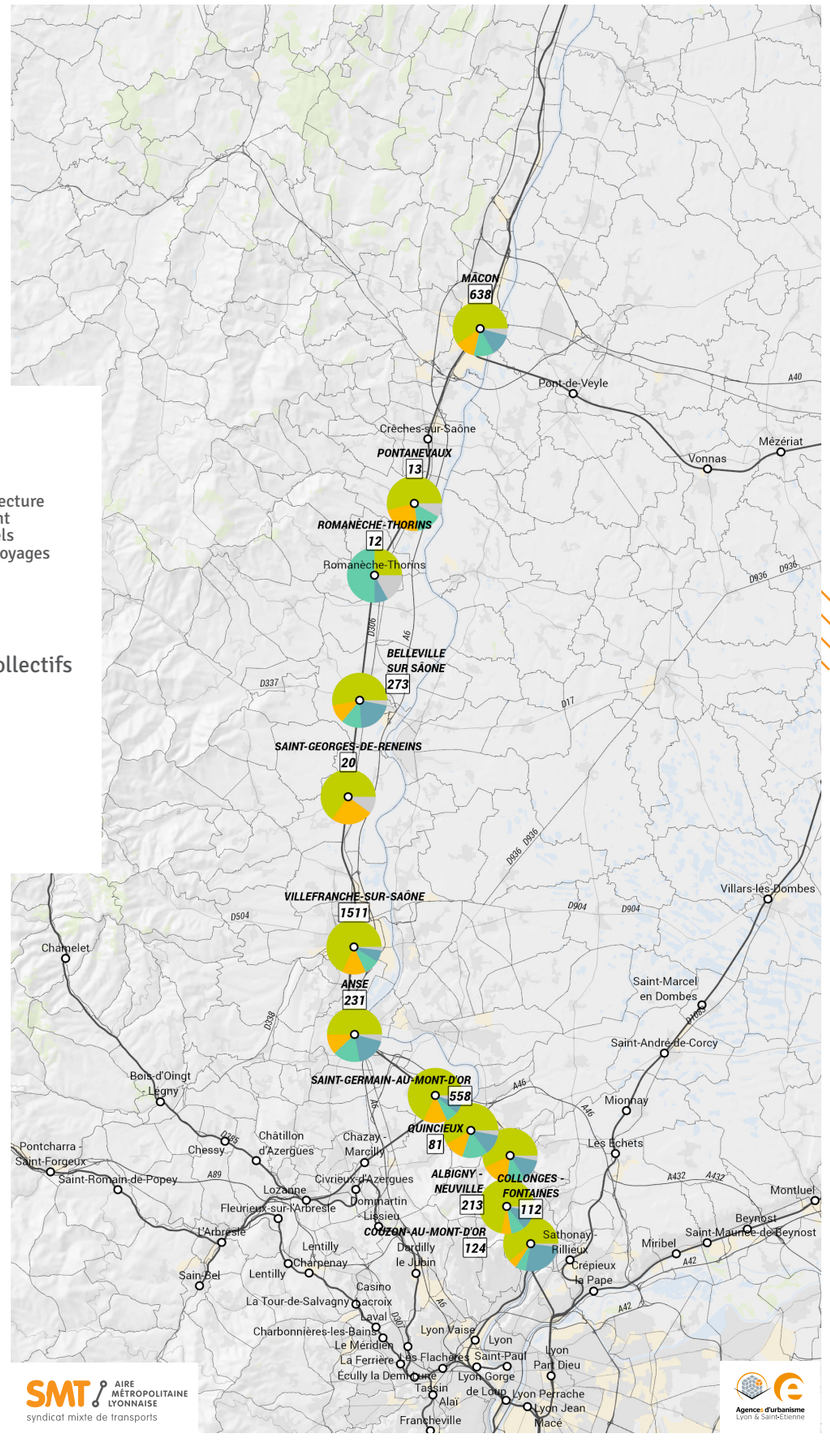
Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

/ 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



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

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

VAL DE SAÔNE

B.4

/ Synthèse des enjeux

Sur la base du diagnostic territorial, différents enjeux ont été identifiés sur le bassin Val de Saône:

- **Améliorer les rabattements tous modes de transports vers les gares :**

  - **Optimiser les rabattements voitures vers les principales gares.** Faciliter le dialogue entre acteurs du bassin Val de Saône pour coordonner les stratégies et actions en matière de conditions d'accès et/ou tarification des parcs relais au regard de l'offre de rabattement / diffusion des TC ;

  - **Mutualiser la mise en place de systèmes de covoiturage / autostop organisé** afin d'améliorer la lisibilité de l'offre pour les usagers ;

  - **Développer les rabattements et la diffusion en modes actifs** en aménageant et jalonnant des itinéraires autour des gares ;

- **Étudier des liaisons de périphérie à périphérie** en lien avec le développement et la création des ZA par des solutions adaptées aux spécificités de ces secteurs.

- **Tarification et amélioration des services à l'usager :**

  - **Travailler à la mise en place de titres T-libr avec le réseau Libellule ;**

  - **Améliorer la qualité de l'information voyageurs** dans les gares pour faciliter l'utilisation des TC : lignes, prochains horaires, etc.

  - **Améliorer l'information voyageurs en situation de trafic perturbé** pour mieux orienter les usagers sur les alternatives ;

  - **Améliorer l'accessibilité PMR** dans les gares de l'axe principal.

/ Les projets et perspectives qui animent le territoire

- **Améliorer l'intermodalité** non seulement en rabattement mais aussi en diffusion (ex. pour des Lyonnais venant travailler dans le bassin) ;

- **Améliorer l'accessibilité PMR** dans certaines gares et lancer une réflexion sur la sécurisation des gares et aux abords, notamment Anse ;

- **Perfectionner la qualité de l'information voyageurs** dans les gares pour faciliter l'utilisation des TC : lignes accessibles, prochains passages, etc.

- **Projet de BHNS Lyon** – Trévoux notamment sur l'emprise ferroviaire entre les gares de Sathonay-Rillieux et Trévoux porté par les acteurs institutionnels du territoire (études pilotées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes).

Les Gares

VAL DE SAÔNE

C

Albigny-Neuville
P. 32>35

Anse
P. 36>39

Belleville-sur-Saône
P. 40>43

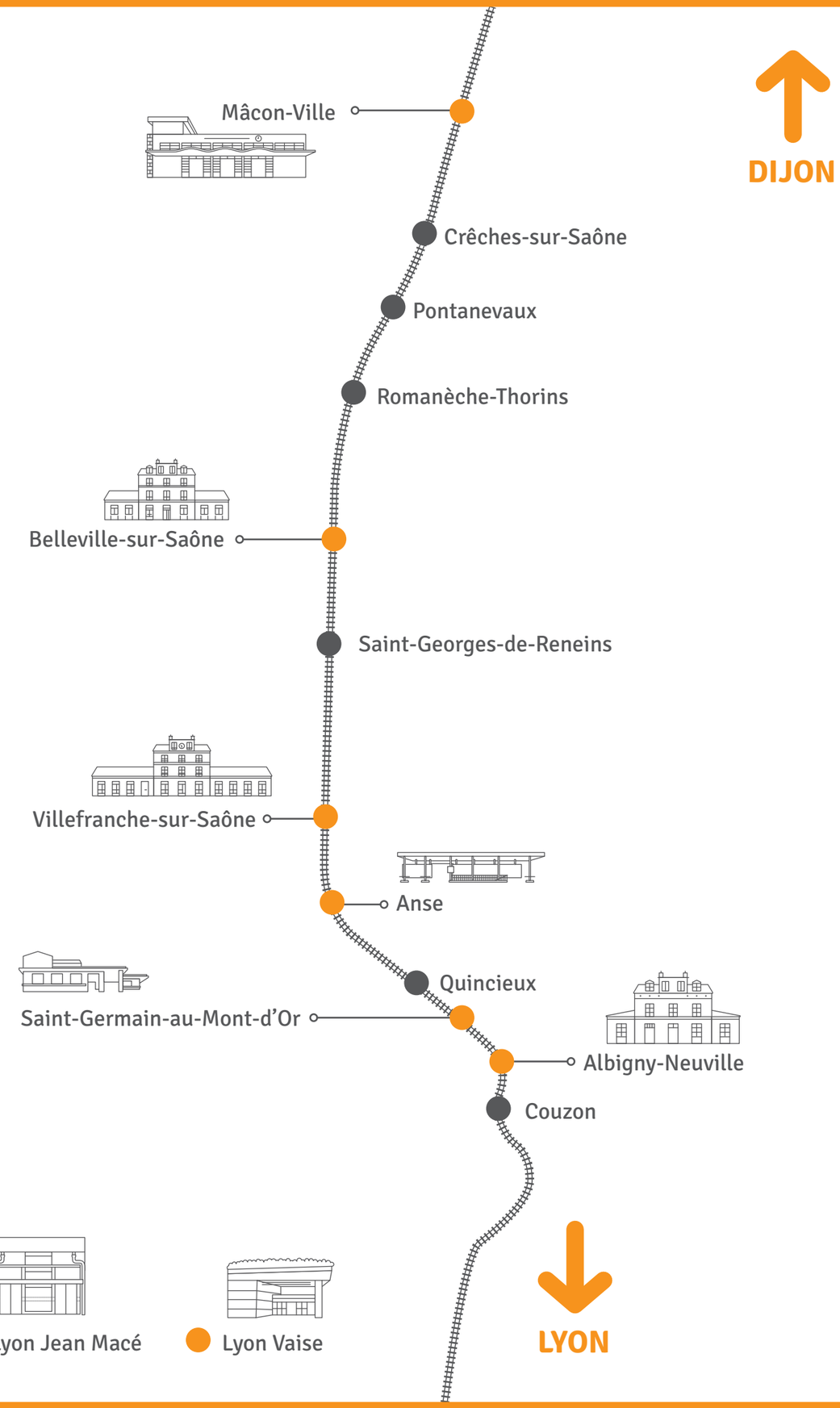
Lyon Jean Macé
P. 44>45

Lyon Vaise
P. 46>47

Mâcon-Ville
P. 48>51

Saint-Germain-au-Mont-d'Or
P. 52>55

Villefranche-sur-Saône
P. 56>59



Gare de

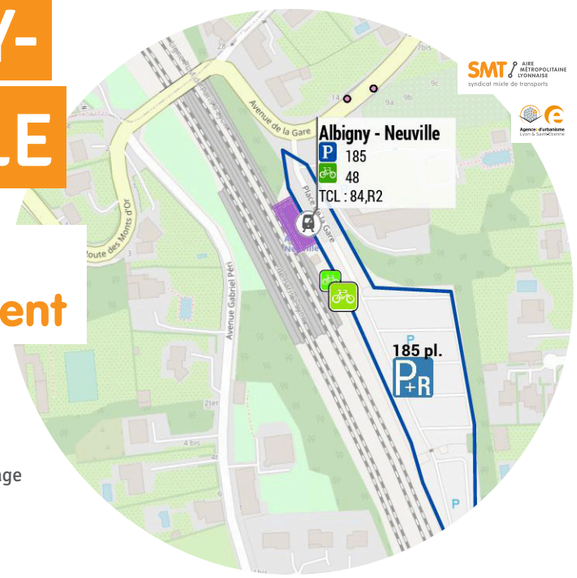
ALBIGNY-NEUVILLE

/ Pôle de Rabattement

Gare de Albigny-Neuville

Gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or

Gare de Couzon-au-Mont-d'Or



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

Ruban

/ Correspondances TC liées à la gare

TCL

Poleymieux > Neuville	R2 ✖
Gare de Vaise > Neuville	84 — 10 min — 19 min

Heure de départ du TER Albigny-Neuville	6h57	7h20	7h27	7h38
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Lyon Part-Dieu	-	7h35	-	-
Lyon Vaise	7h09	-	7h39	7h52
Lyon Perrache	7h16	7h48	7h46	8h08
Lyon Jean Macé	7h23	-	-	-

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 | OUI

TRAIN

911 voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

2 Lignes TCL

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

VÉLOS

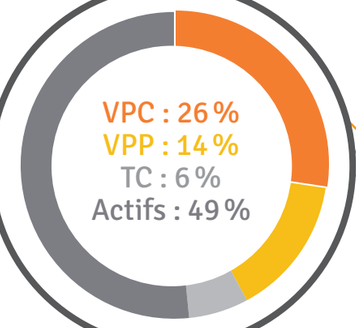
48 places disponibles

Libre service : **Vélo'V**

P+R

185 places disponibles

USAGES*

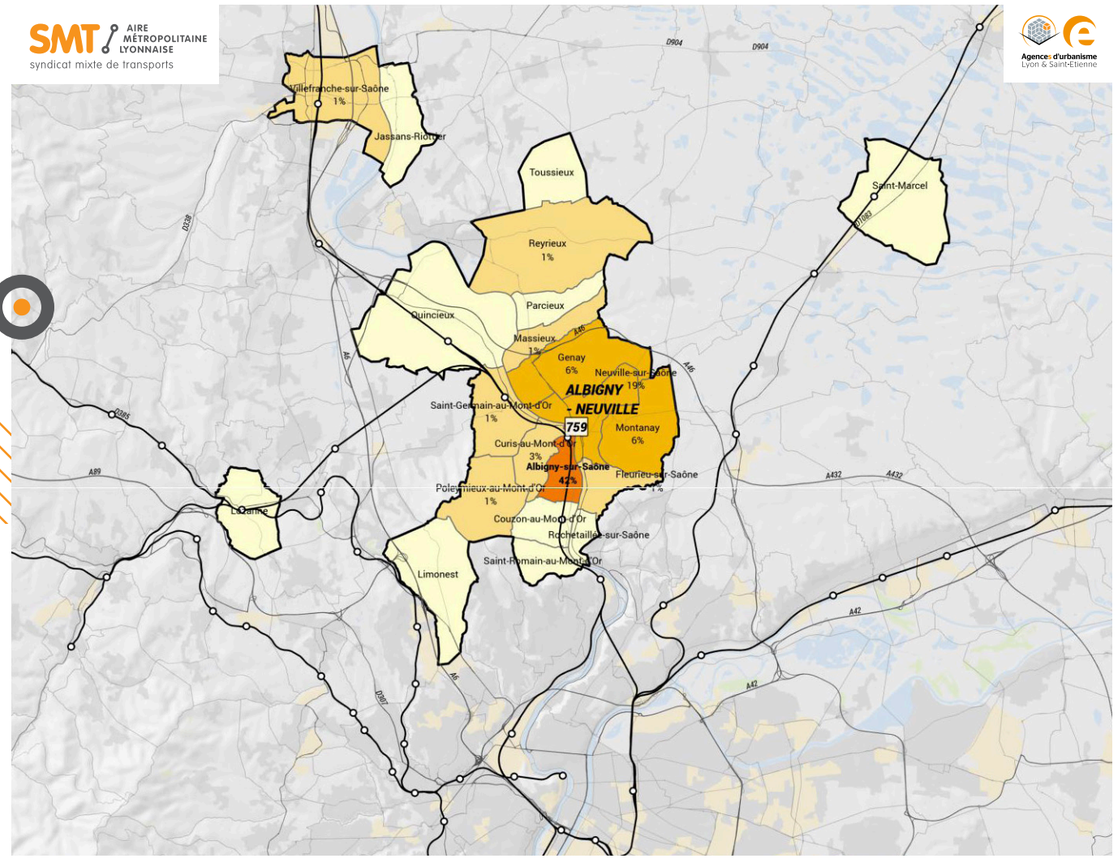


* Usages en modes de rabattement (2016) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

Gare de

ALBIGNY-NEUVILLE

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

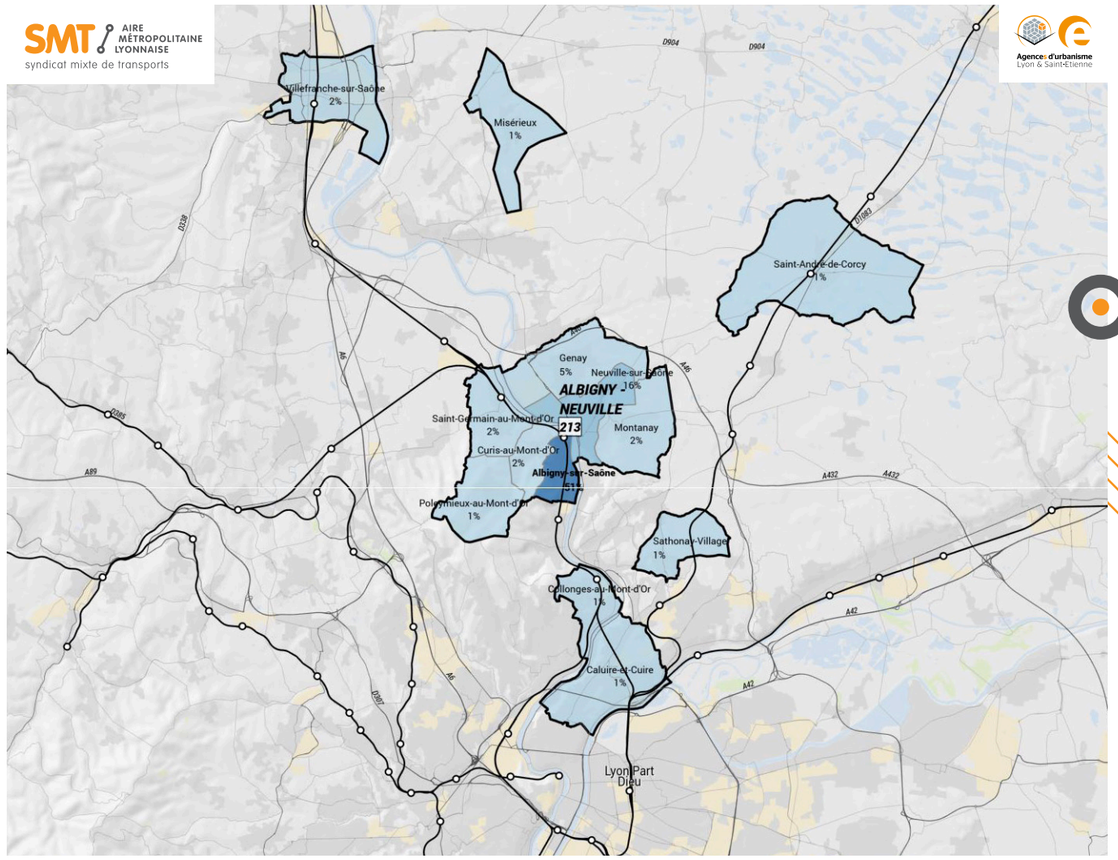


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

42 % des usagers habitent Albigny-Neuville

/ 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 %	

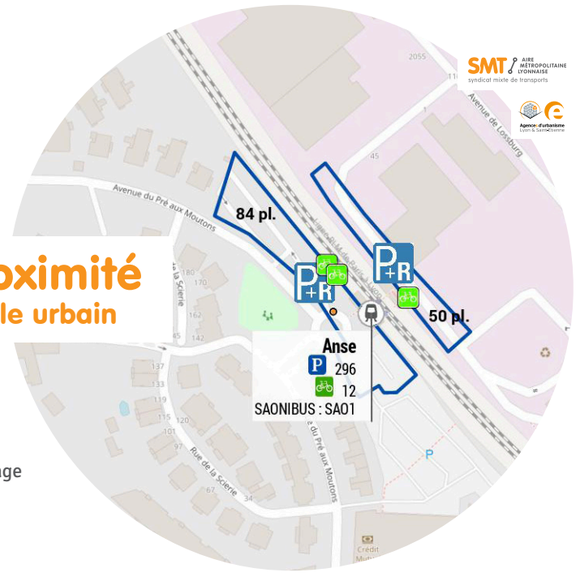
51 % des usagers travaillent à Albigny-Neuville

Gare de
ANSE

Gare de Anse

Gare de Villefranche-sur-Saône — Gare de Quincieux

/ 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
- Cars TCL

/ Correspondances TC
liées à la gare

SAÔNIBUS — Reyrieux > Trévoux > Anse — **1**

		9 min	4 min	9 min
Heure de départ du TER Anse	**6h36**	**6h45**	**7h10**	**7h15**
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h00	-	-	-
Lyon Vaise	-	7h09	7h25	7h41
Lyon Perrache	-	7h16	7h32	7h46
Lyon Jean Macé	-	7h23	7h41	7h52

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
1471
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

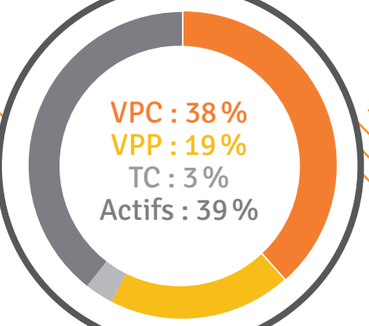
BUS / CAR*
1 Ligne SAÔNIBUS

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

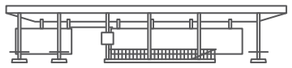
VÉLOS
12
places disponibles

P+R
296
places disponibles

USAGES*

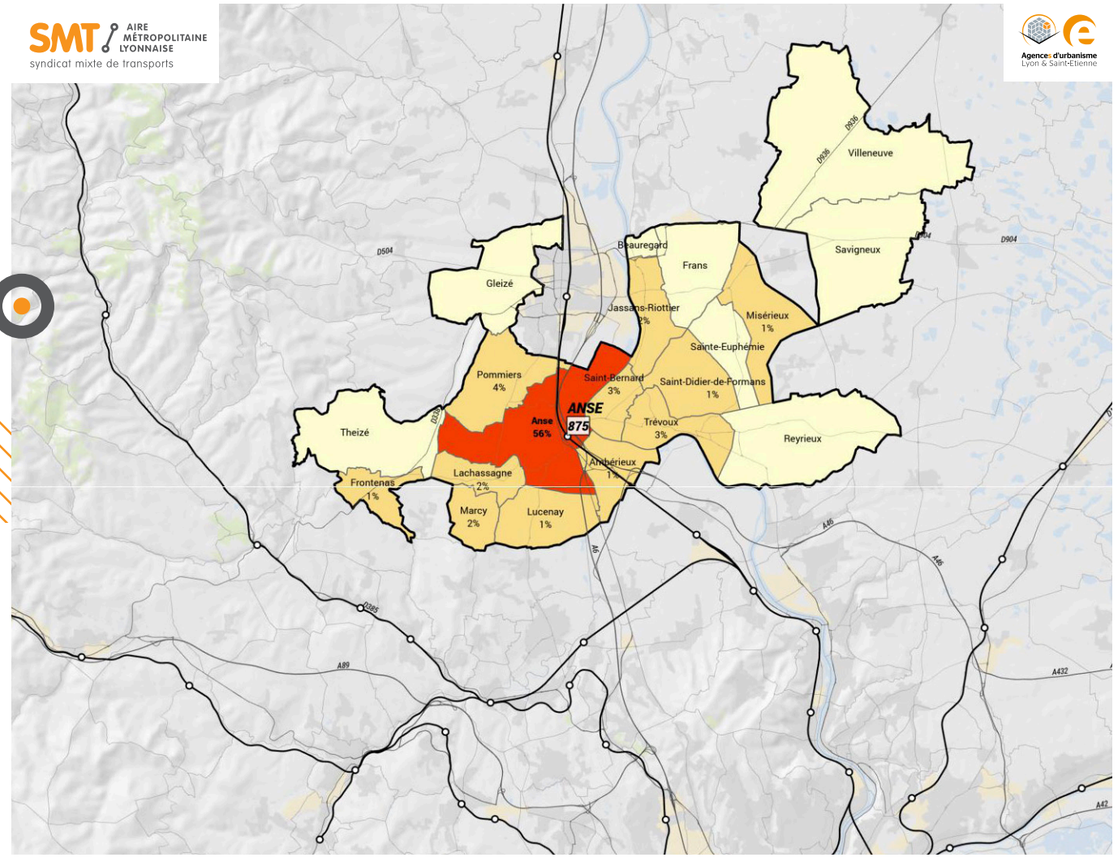


* Usages en modes de rabattement (2016) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de
ANSE

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

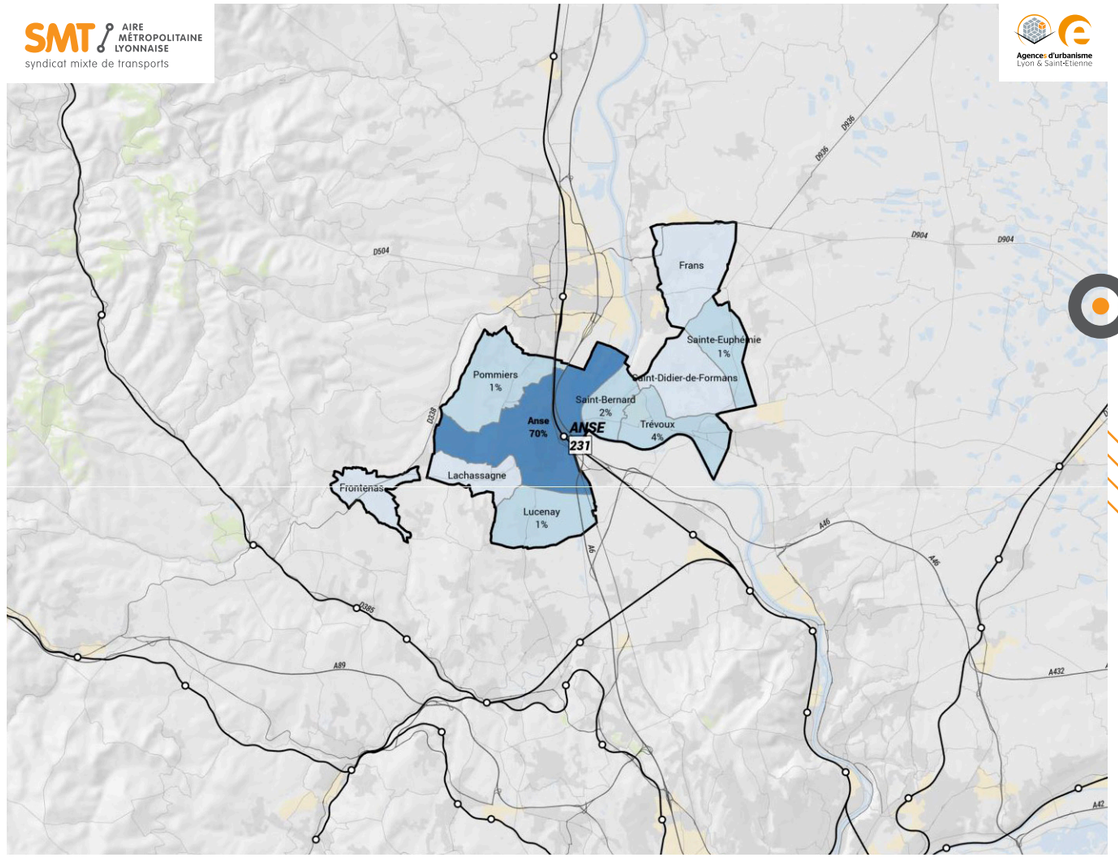


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- 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

56 % des usagers habitent Anse

/ 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

70 % des usagers travaillent à Anse

Gare de

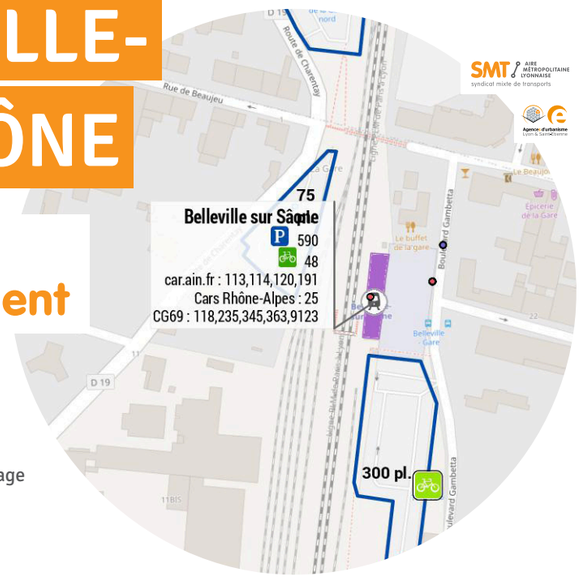
BELLEVILLE-SUR-SAÔNE

/ Pôle de Rabattement

Gare de Belleville-sur-Saône

Gare de Romanèche-Thorins

Gare de Saint-Georges-de-Reneins



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

TIL
Transisère

/ Correspondances TC liées à la gare

CARS RÉGION

Mâcon Loché > Villefranche-sur-Saône — 25

NAVETTE COMCOM BEUJOLAIS VAL DE SÔNE

Saint-Jean-d'Ardières > Belleville-sur-Saône

Heure de départ du TER Belleville-sur-Saône	6h19	6h53	7h08
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h00	-	7h44
Lyon Vaise	-	7h25	-
Lyon Perrache	-	7h32	-
Lyon Jean-Macé	-	7h41	-

CARS.AIN.FR

- 191 Belleville > Saint-Trivers > Villars-les-Dombes
- 120 Bourg-en-Bresse > Thoissey > Belleville
- 114 Belleville > Mâcon
- 113 Belleville > Saint-Germain-au-Mont-d'Or

CARS DU RHÔNE

- 235 Belleville > Mâcon
- 118 Belleville > Saint-Germain-au-Mont-d'Or
- 9123 Belleville > Villefranche
- 363 Belleville > Saint-Trivers > Villars-les-Dombes
- 345 Bourg-en-Bresse > Thoissey > Belleville

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
MOYENNE

T→libr | **NON**

TRAIN

3216
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

- **5** Lignes CARS DU RHÔNE
- **4** Lignes CAR.AIN.FR
- **1** Ligne CARS RÉGION
- **1** NAVETTE Beaujolais Val de Saône

*Nombre de lignes de transports en commun

VÉLOS

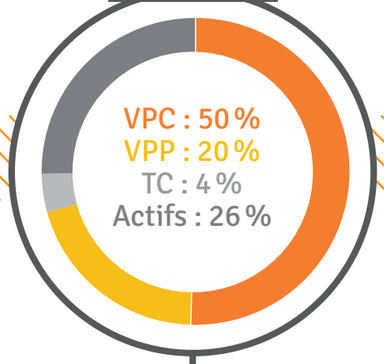
48
places disponibles

ACCESSIBILITÉ
Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

P+R

590
places disponibles

USAGES*

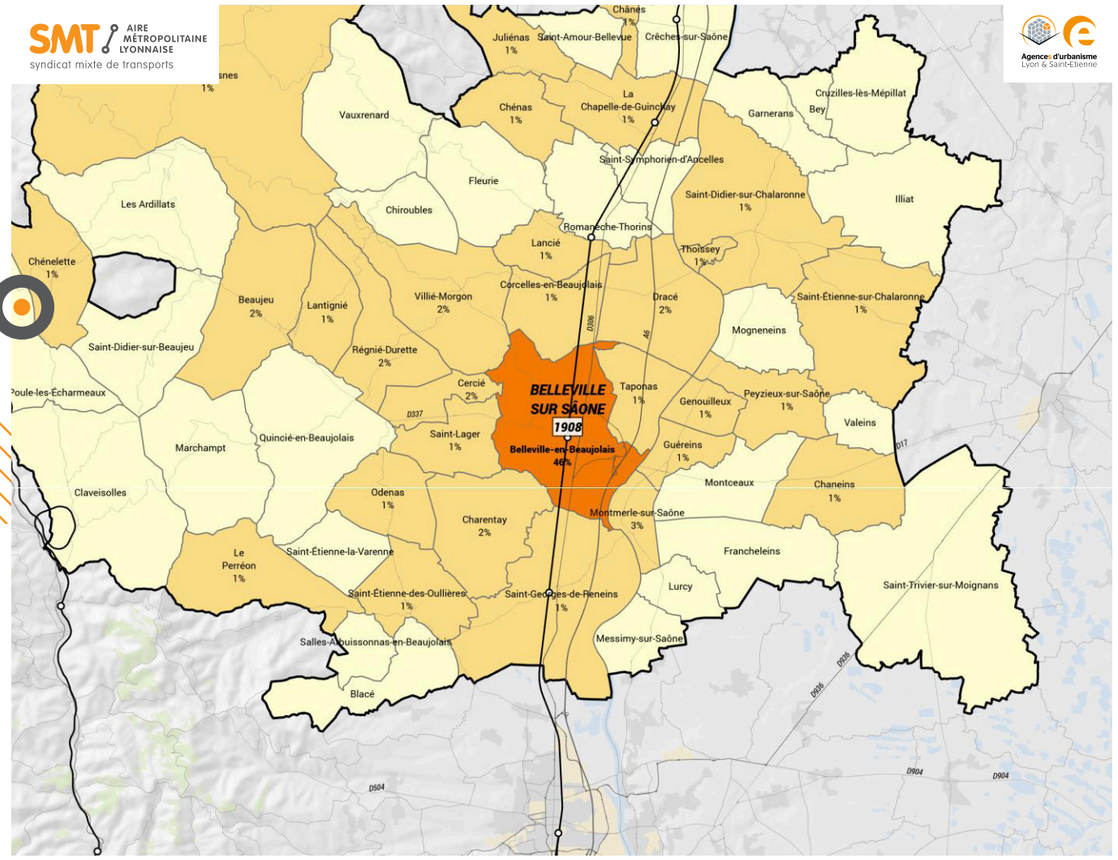


* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

Gare de

BELLEVILLE-SUR-SAÔNE

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

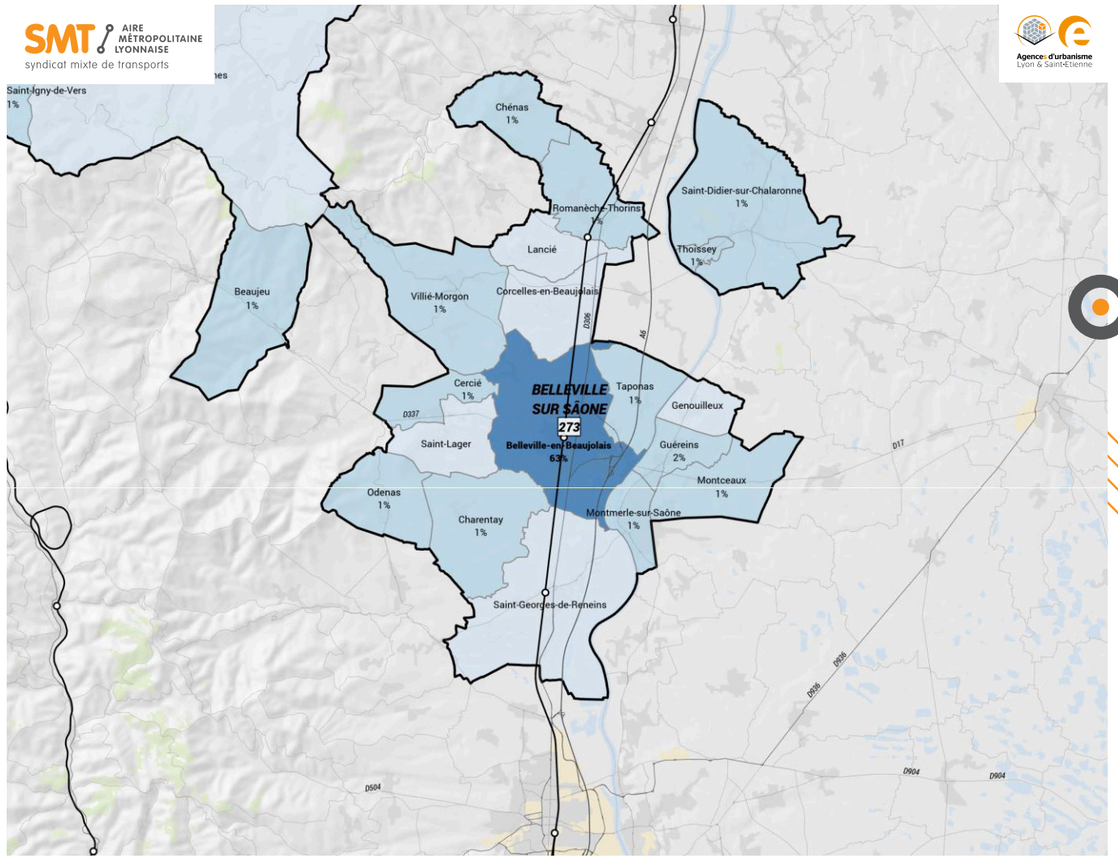


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

46 % des usagers habitent Belleville-sur-Saône

/ 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 %	

63 % des usagers travaillent à Belleville-sur-Saône

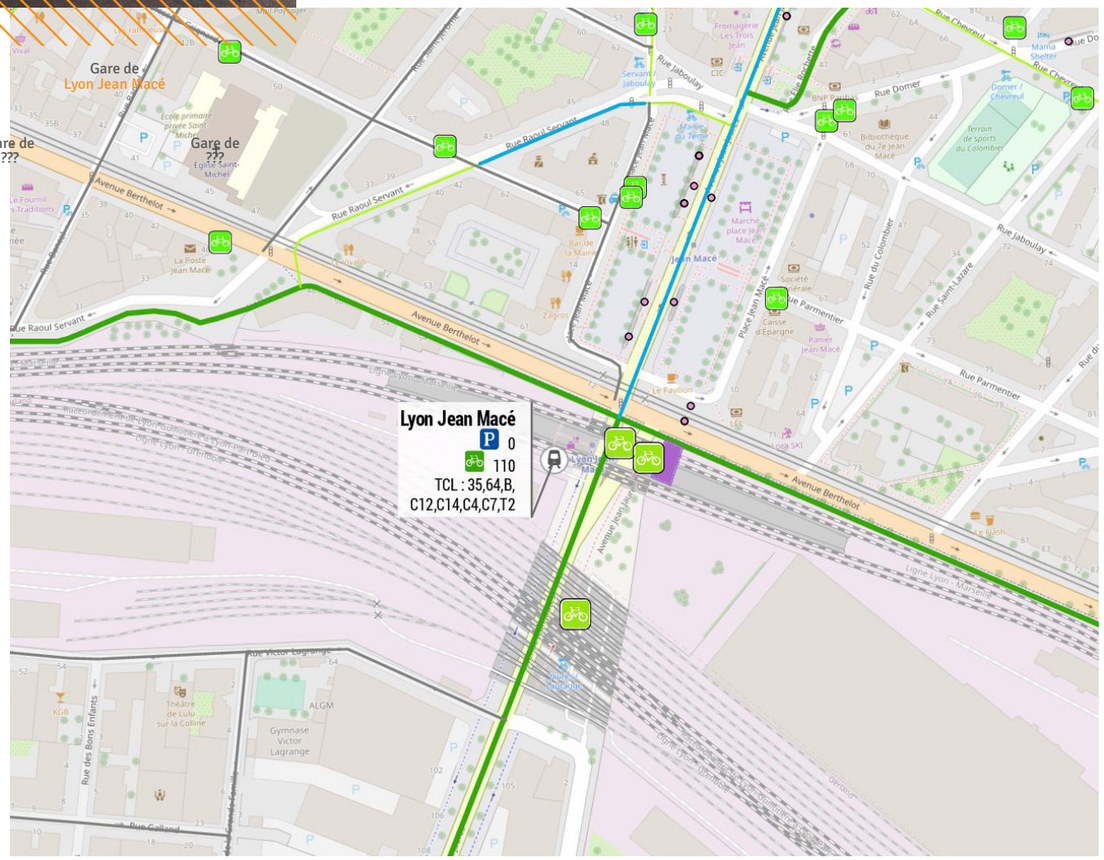
/ Gare Multi Bassin

Gare de
LYON JEAN MACÉ

/ Grand Pôle d'échanges

Gare de
Lyon Jean Macé

Gare de Lyon Perrache — Gare de Lyon-Vaise



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
Cars TCL

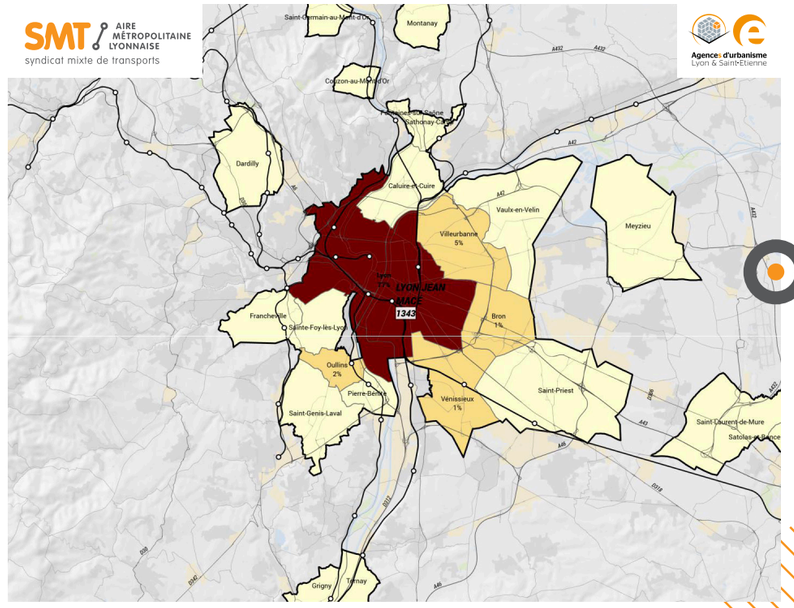
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

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

77 % des usagers habitent Lyon



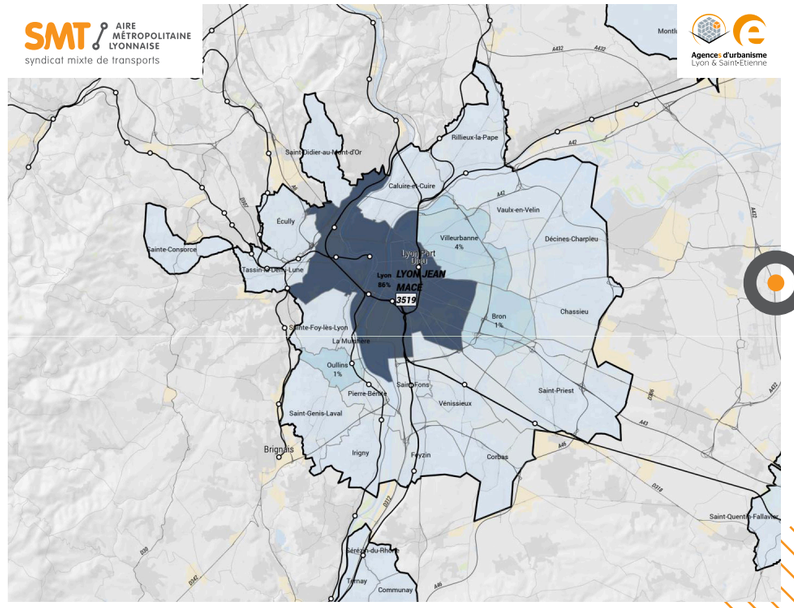
/ Attractivité de la gare en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers

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

86 % des usagers travaillent à Lyon



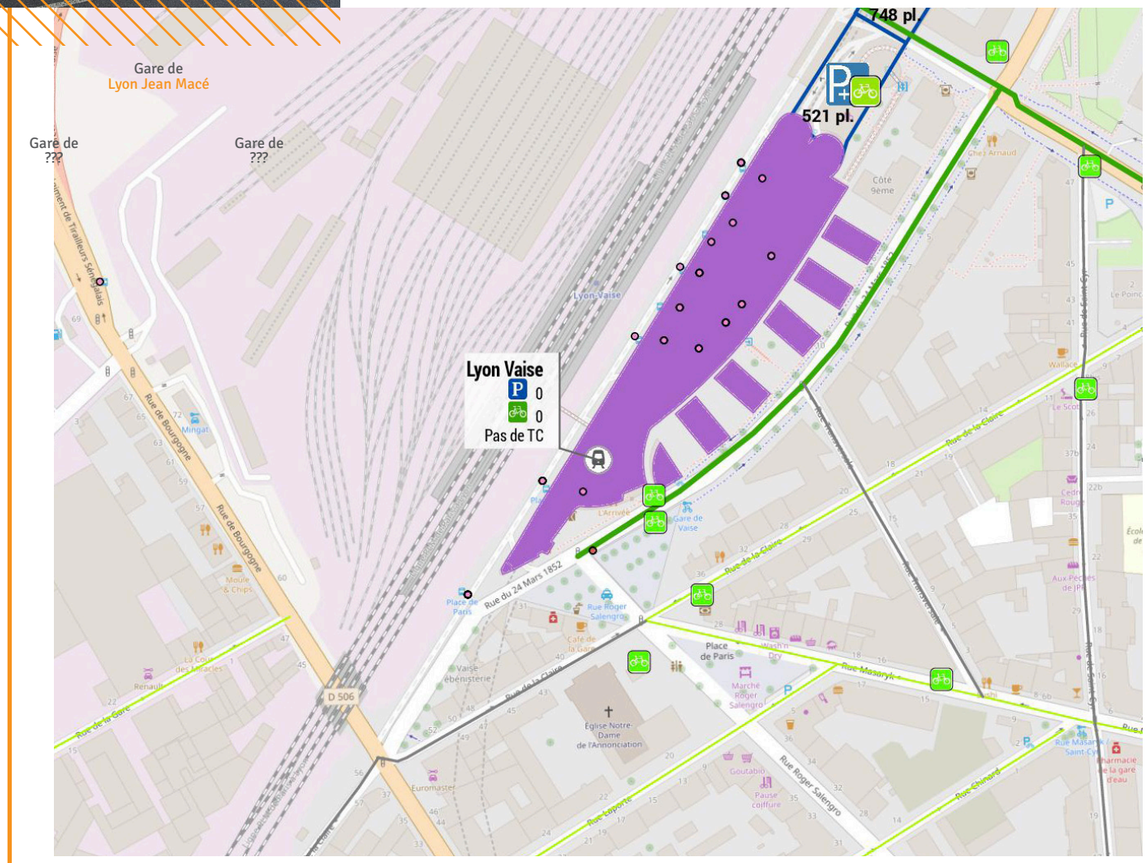
/ Gare Multi Bassin

Gare de
LYON VAISE

/ Grand Pôle d'échanges

Gare de Lyon Vaise

Gare de Collonges-Fontaines — Gare de Lyon Perrache



- 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

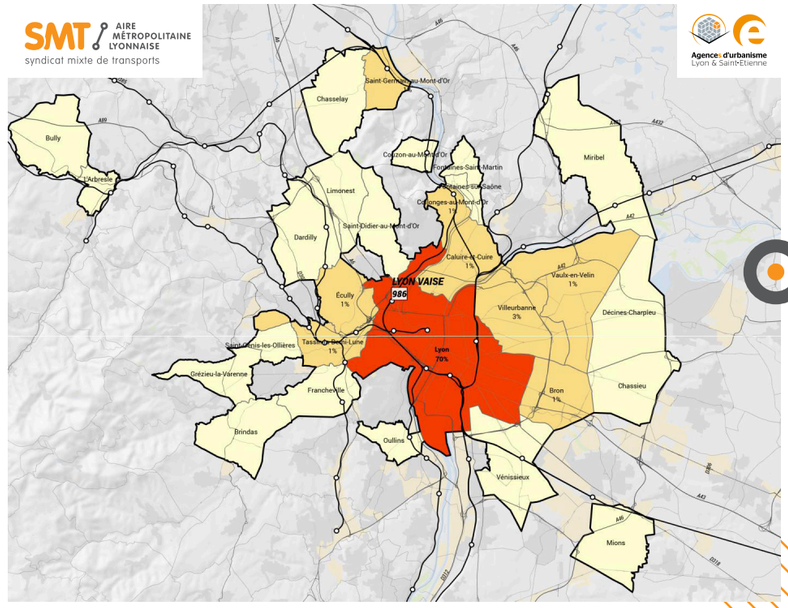
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

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

70 % des usagers habitent Lyon



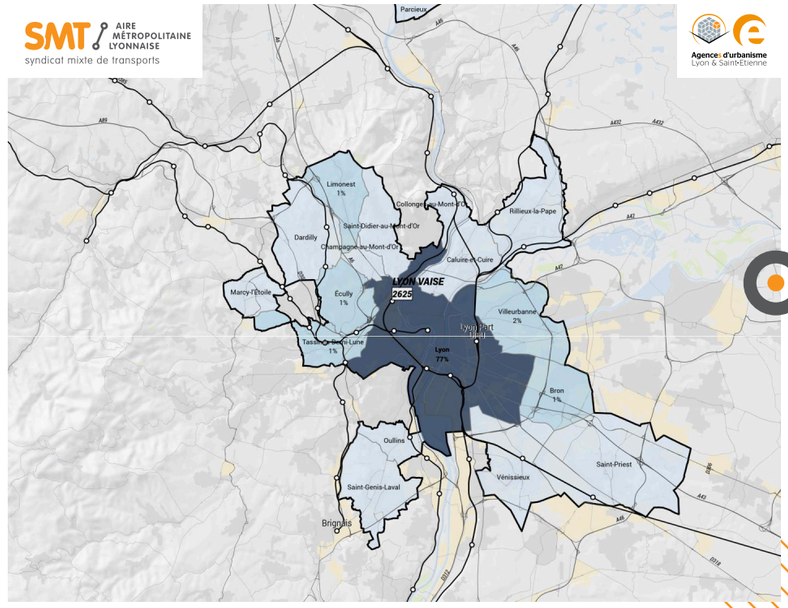
/ Attractivité de la gare en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers

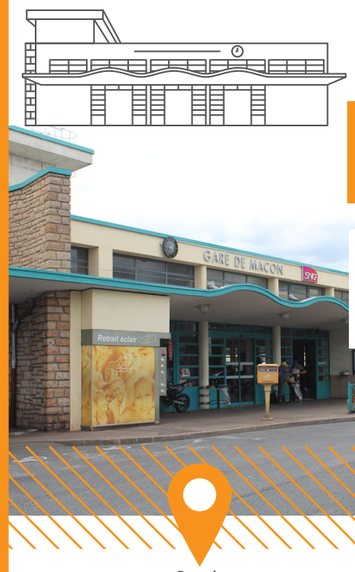
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- 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

77 % des usagers travaillent à Lyon





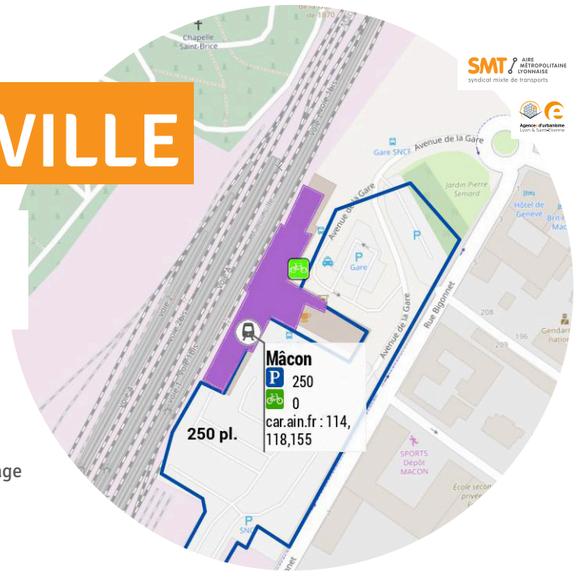
Gare de Mâcon Ville

Gare de Senozan — Gare de Crêches-sur-Saône

Gare de

MÂCON VILLE

/ Grand Pôle d'échanges



- Gares TER
- Aires de covoiturage
- Parcs relais

Aménagements cyclables

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

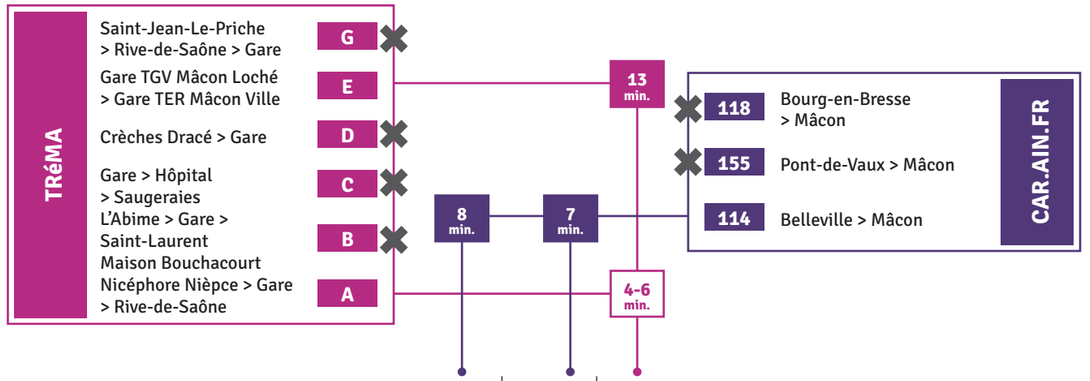
Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- Ruban
- Transisère

/ Correspondances TC
liées à la gare



Heure de départ du TER Mâcon Ville	5h58	6h32	6h54
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h00	-	7h44
Lyon Vaise	-	7h25	-
Lyon Perrache	-	7h32	-
Lyon Jean Macé	-	7h41	-

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 | NON

TRAIN

4528
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

3 Lignes CAR.AIN.FR

6 Lignes TRÉMA

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

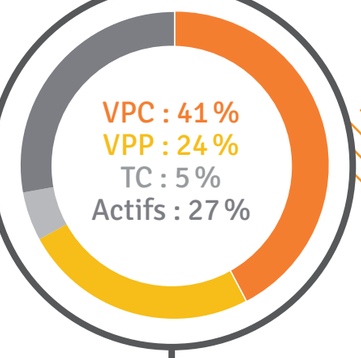
VÉLOS

29
places disponibles

P+R

250
places disponibles

USAGES*

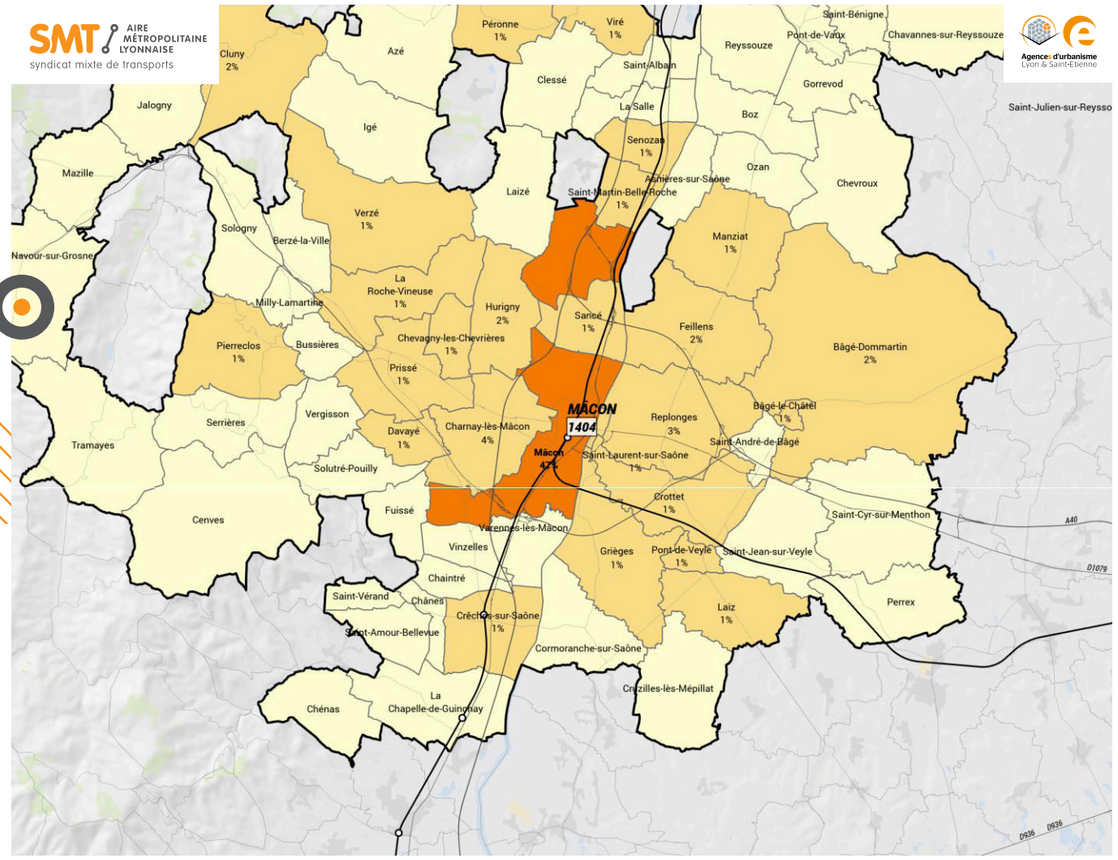


* Usages en modes de rabattement (2016) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

Gare de

MÂCON VILLE

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

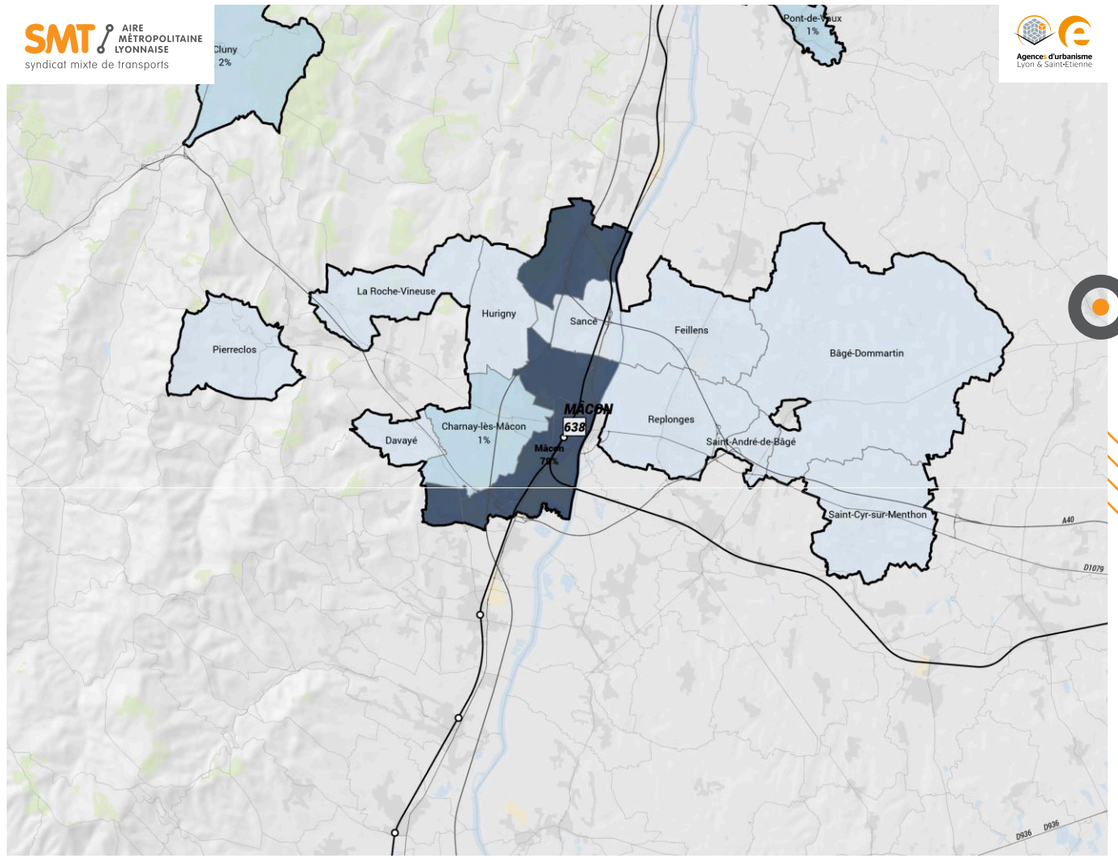


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

47 % des usagers habitent Mâcon

/ 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 %	

79 % des usagers travaillent à Mâcon

Gare de

SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR

/ Pôle de Rabattement

Gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or

Gare de Quincieux — Gare de Albigny-Neuville

Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

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

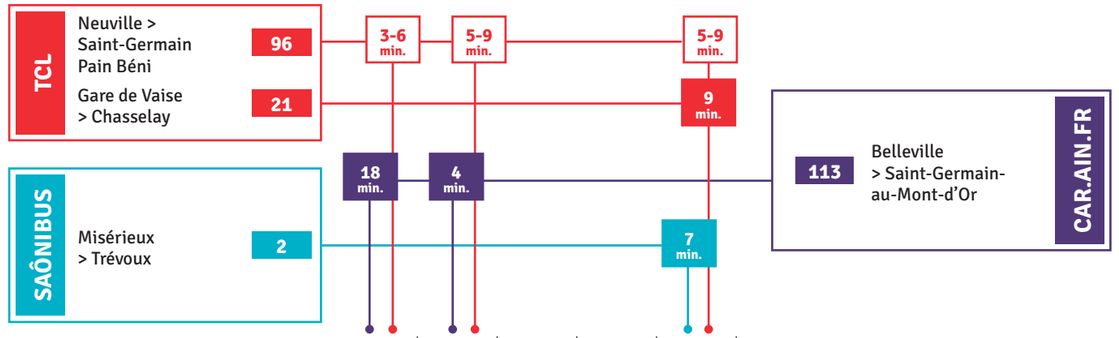
Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- Cars Rhône-Alpes
- Transisère

/ Correspondances TC liées à la gare



Heure de départ du TER Saint-Germain-au-Mont-d'Or	6h42	6h54	7h06	7h17	7h24	7h27
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h00	-	-	-	-	7h44
Lyon Vaise	-	7h09	7h15	7h25	7h39	-
Lyon Perrache	-	7h16	7h24	7h32	7h46	-
Lyon Jean Macé	-	7h23	-	-	-	-

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
MOYENNE

T libr | OUI

TRAIN

1395
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

1 Ligne SAÔNIBUS

2 Lignes TCL

1 Ligne CAR.AIN.FR

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

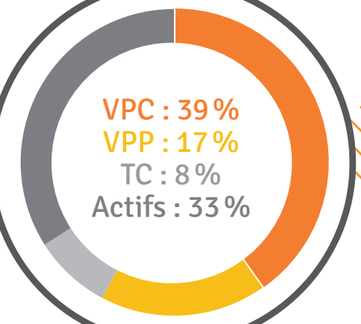
VÉLOS

8
places disponibles

P+R

414
places disponibles

USAGES*

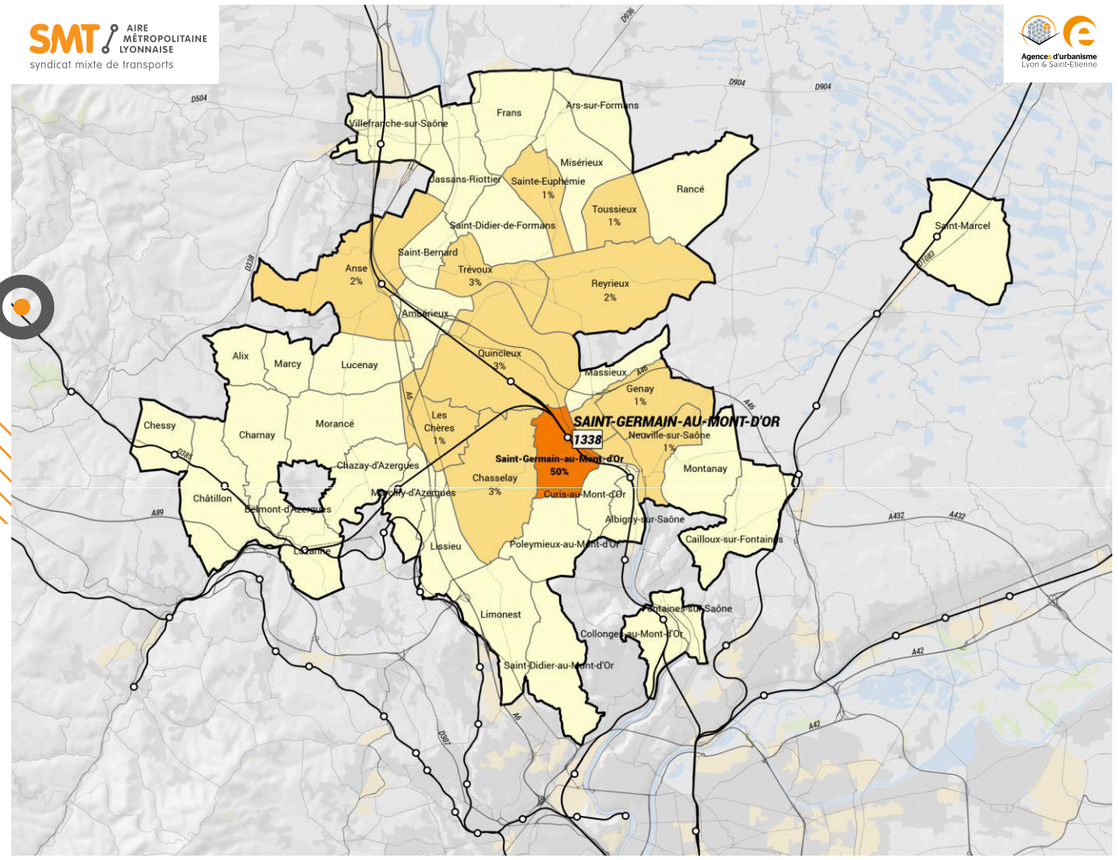


* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

Gare de

SAINT-GERMAIN-AU-MONT-D'OR

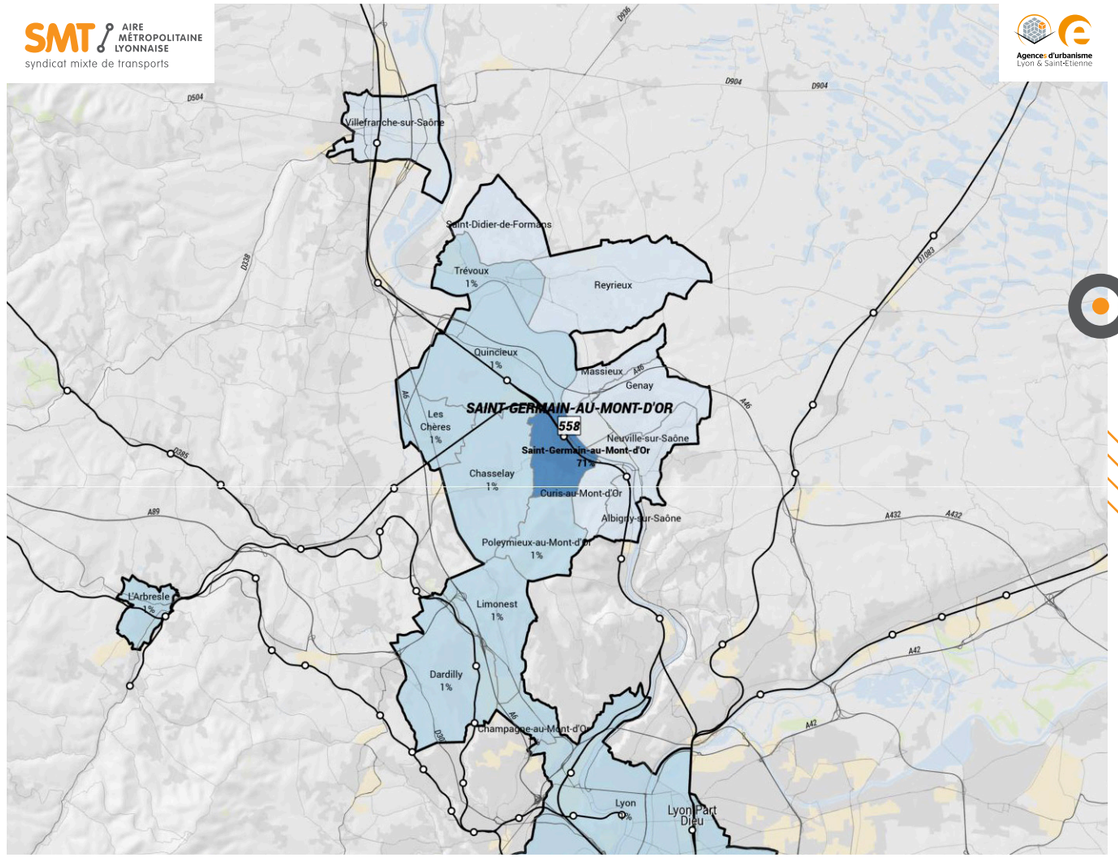
/ Attractivité
de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



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 %	**50 %** des usagers habitent Saint-Germain-au-Mont-d'Or

/ 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 %	**71 %** des usagers travaillent à Saint-Germain-au-Mont-d'Or

Gare de
VILLEFRANCHE-SUR-SÂONE

/ Gare de Pôle Urbain Intermédiaire

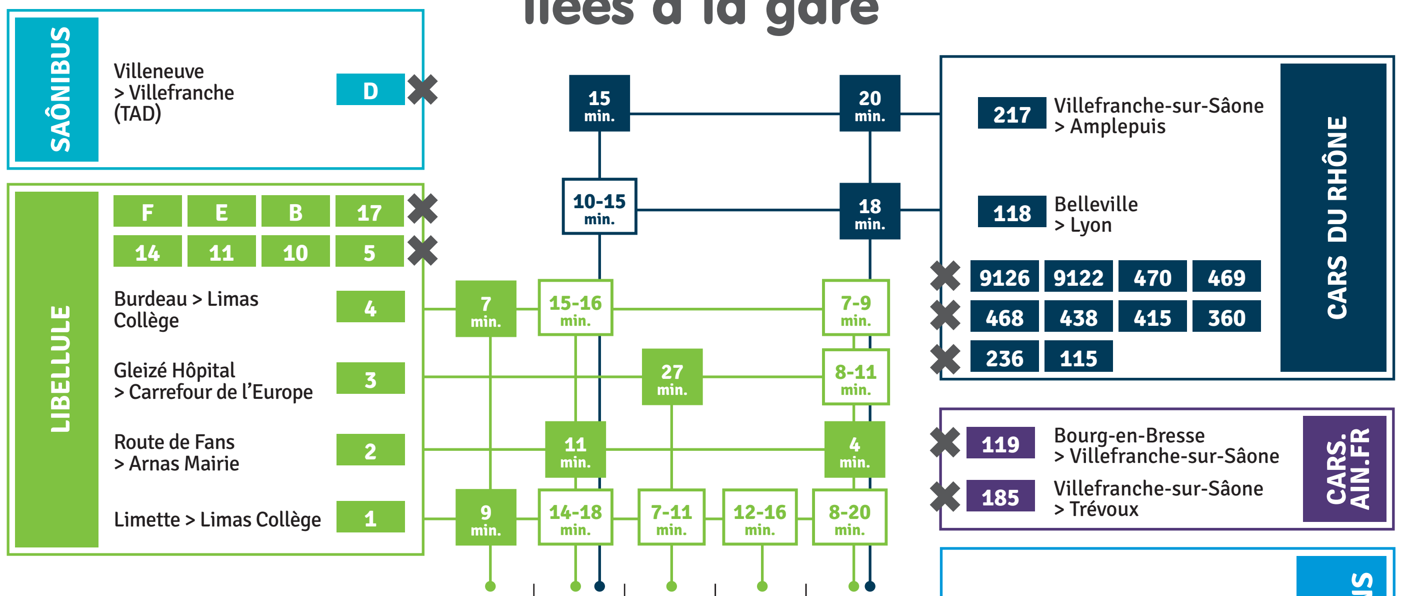
Gares TER
Aires de covoiturage
Parcs relais

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



Heure de départ du TER Villefranche-sur-Saône	6h31	6h40	7h05	7h10	7h10
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-	-
Lyon Part-Dieu	7h00	-	-	-	7h44
Lyon Vaise	-	7h09	7h25	7h39	-
Lyon Perrache	-	7h16	7h32	7h46	-
Lyon Jean Macé	-	7h23	-	7h52	-

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 | NON

TRAIN

8059 voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

- **9** Lignes LIBELLULE
- **12** Lignes CARS DU RHÔNE
- **1** Ligne SAÔNIBUS
- **1** Ligne CARS RÉGION
- **2** Lignes CAR.AIN.FR

*Nombre de lignes de transports en commun

VÉLOS

96 places disponibles

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP Accessible

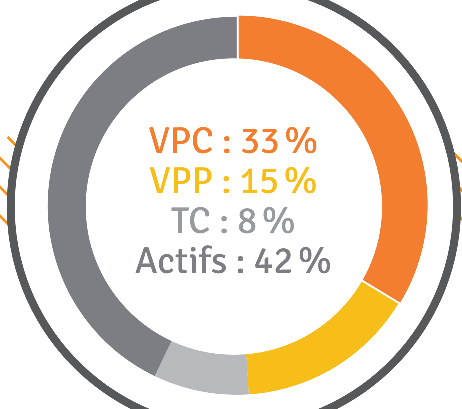
AUTO-PARTAGE

1 CITIZ

P+R

742 places disponibles

USAGES*

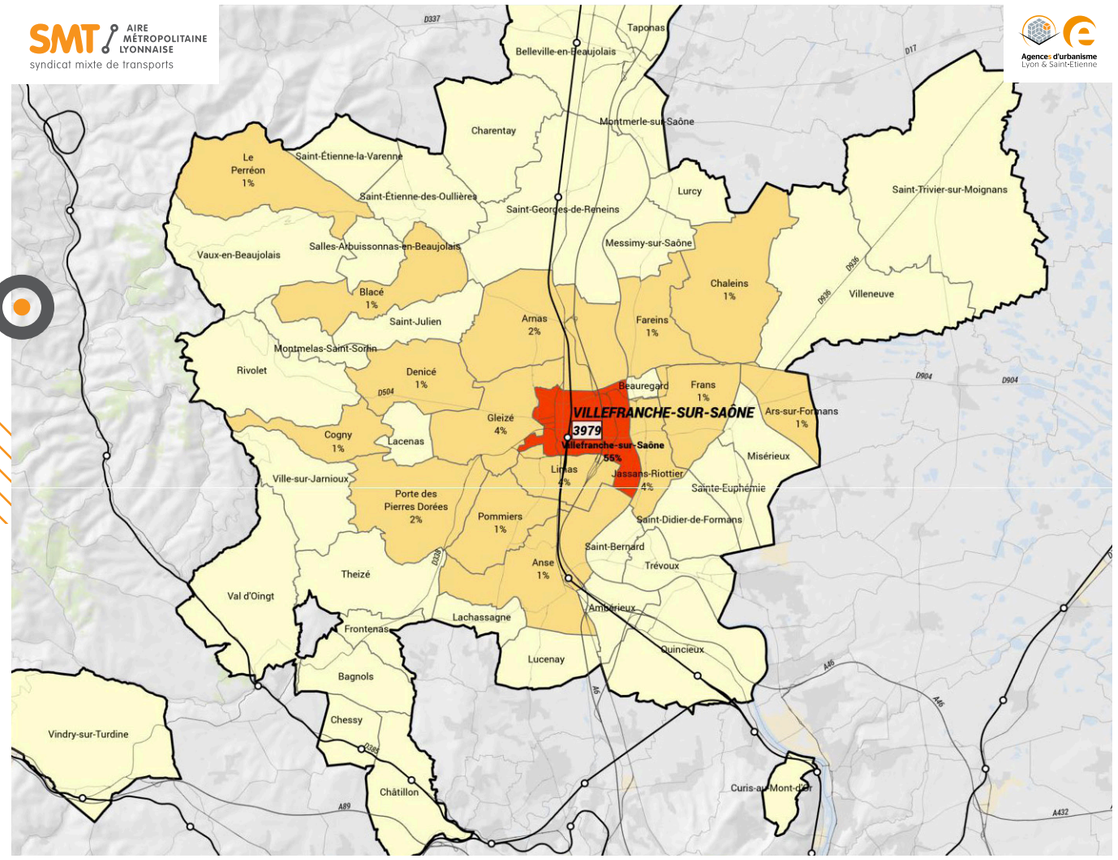


* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

Gare de

VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE

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

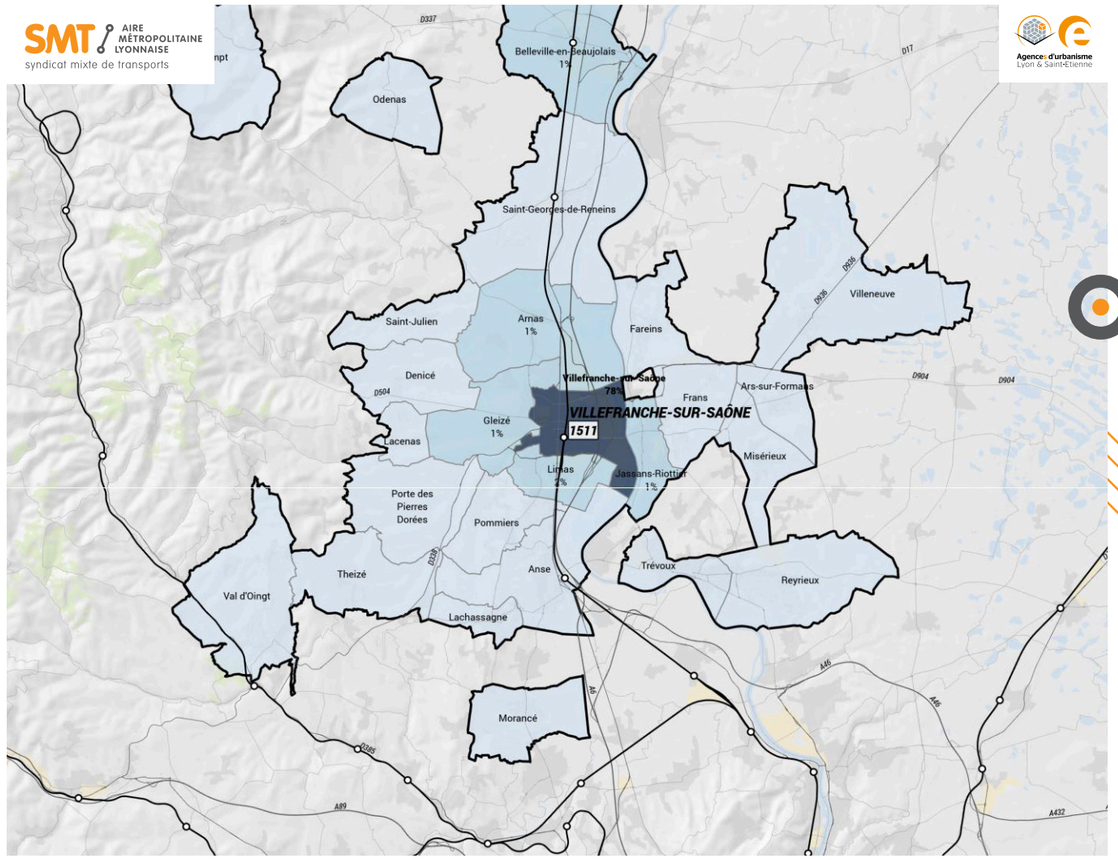


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

55 % des usagers habitent Villefranche-sur-Saône

/ 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 %	

78 % des usagers travaillent à Villefranche-sur-Saône

VAL DE SAÔNE

/ 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 multi-bassins concernant le bassin Val de Saône

Bassin Val de Saône (VS)

Bassin Ouest lyonnais Roanne (OLR)

Fiche OLR-VS-1
Aménagement du PEM de l'échangeur routier de la Garde (axe A6/A7)

Bassin Val de Saône (VS)

Bassin Gier - Mornantais (GM)

Bassin Vallée du Rhône (VR)

Fiche VS-VR-GM1
Voie de circulation réservée au covoiturage sur A6/A7

Actions spécifiques au bassin Val de Saône

Bassin Val de Saône (VS)

cahiers de bassins

cahiers de fiches actions

Fiche VS-1
Étude sur l'optimisation des liaisons TC avec la gare de Villefranche

Fiche VS-2
Développement de la gare d'Anse

Fiche VS-3
Création d'un titre T-Libr avec les réseaux TER, Libellule, Cars du Rhône et TCL

Fiche VS-4
Création d'un P+R à Saint-Germain-au-Mont d'Or

Fiche VS-5
Agrandissement du parking et aménagement des abords de la gare de Saint-Georges-de- Reneins

/ 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**