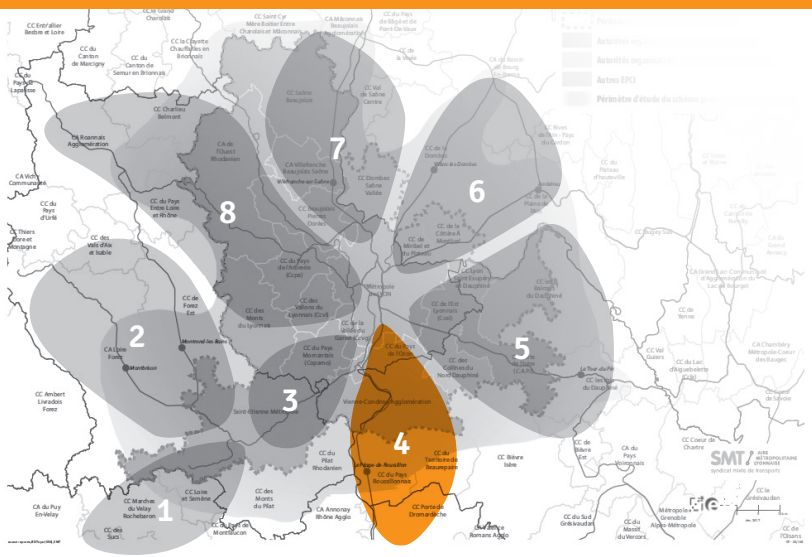
SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

Cahier de bassin 2020



4

VALLÉE DU RHÔNE

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

VALLÉE DU RHÔNE

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 **Vallée du Rhône**

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 > 69
Les **Gares**

Chasse-sur-Rhône P. 34>37
Estressin P. 38>41
Feyzin P. 42>45
Le-Péage-de-Roussillon P. 46>49
Lyon Jean Macé P. 50>51
Saint-Clair - les-Roches P. 52>55
Saint-Rambert-d'Albon P. 56>59
Sérézin-du-Rhône P. 60>63
Vienne P. 64>67

Fiches **Action** — P. 70

Glossaire & Crédits — P. 71

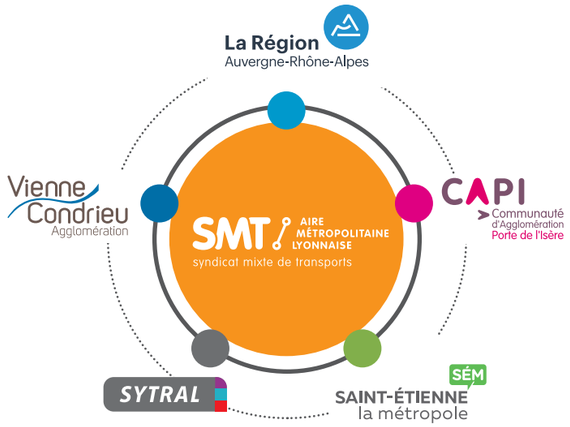
A / Présentation

/ 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.

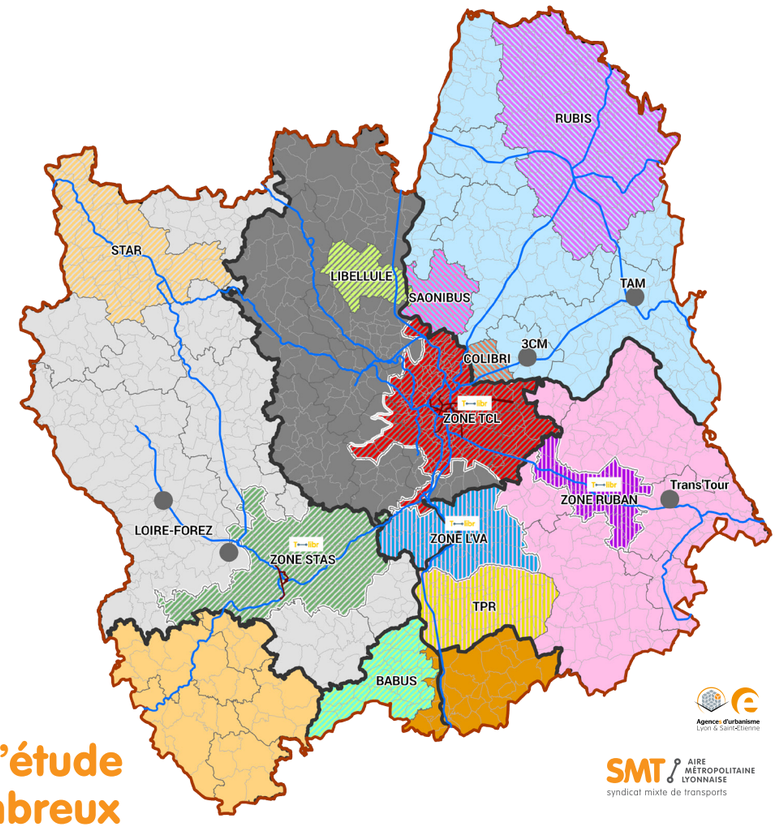


/ Le PAI en chiffres

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

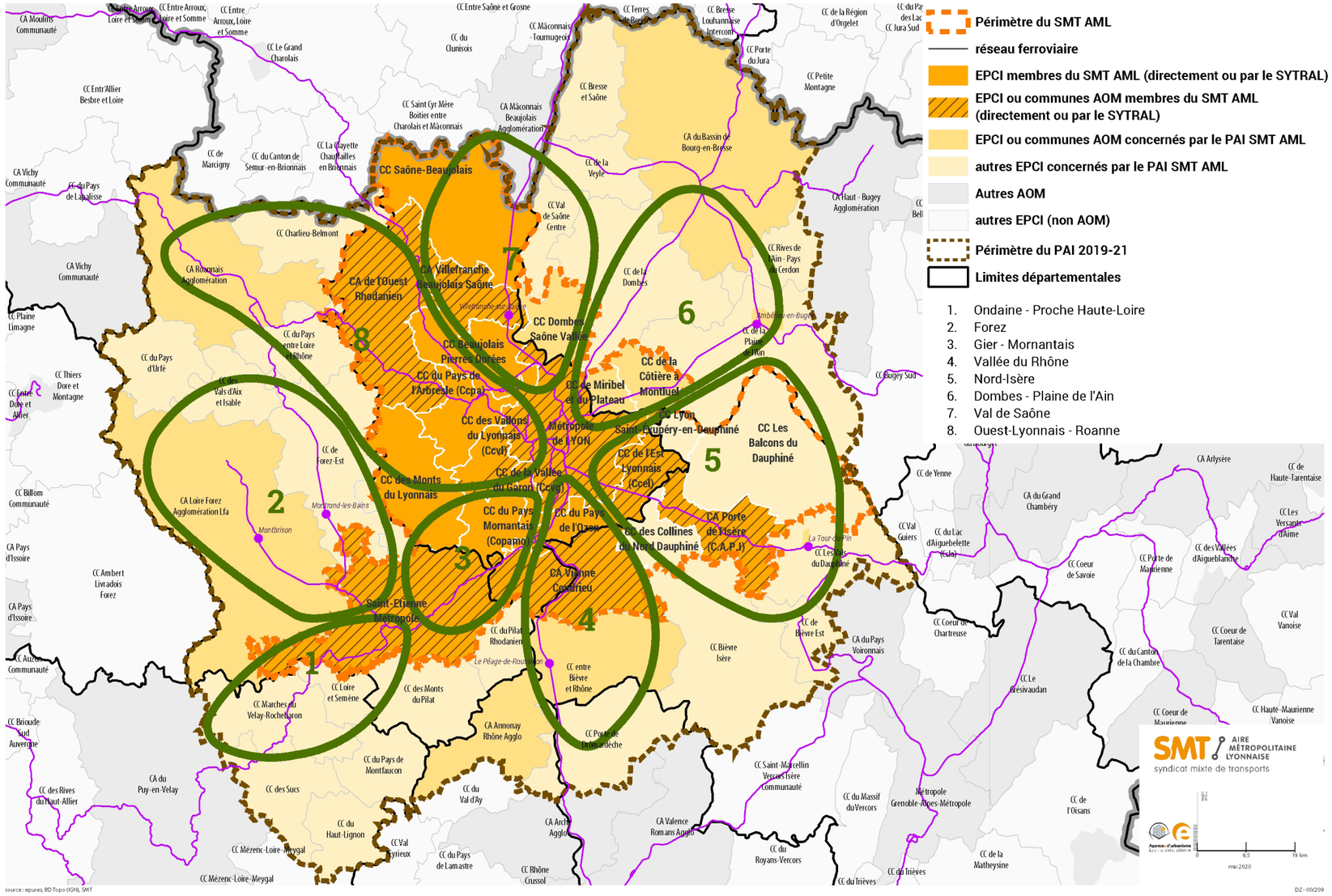
287 000
VOYAGEURS JOURS (TER)

/ 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.**

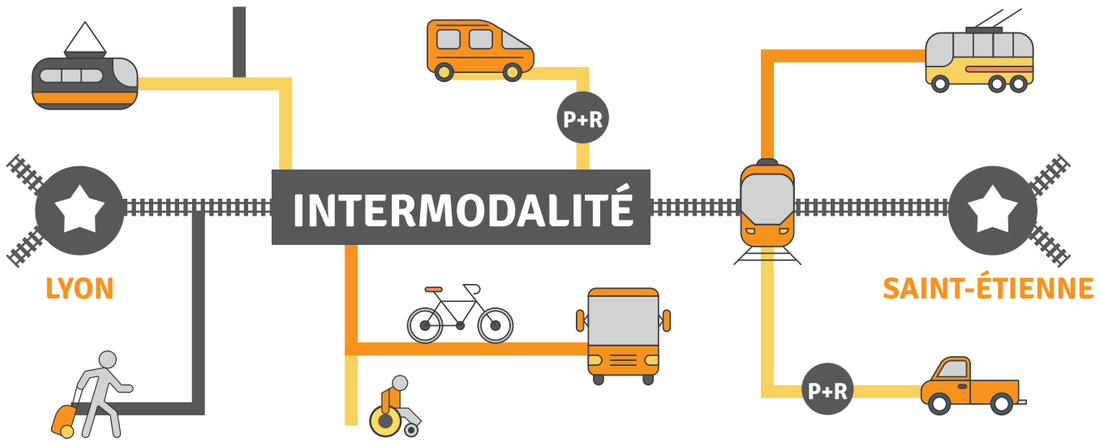
Ce diagnostic a été réalisé au plus près du terrain avec la mobilisation de **plus de 250 personnes représentant 110 structures** sur l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise.

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

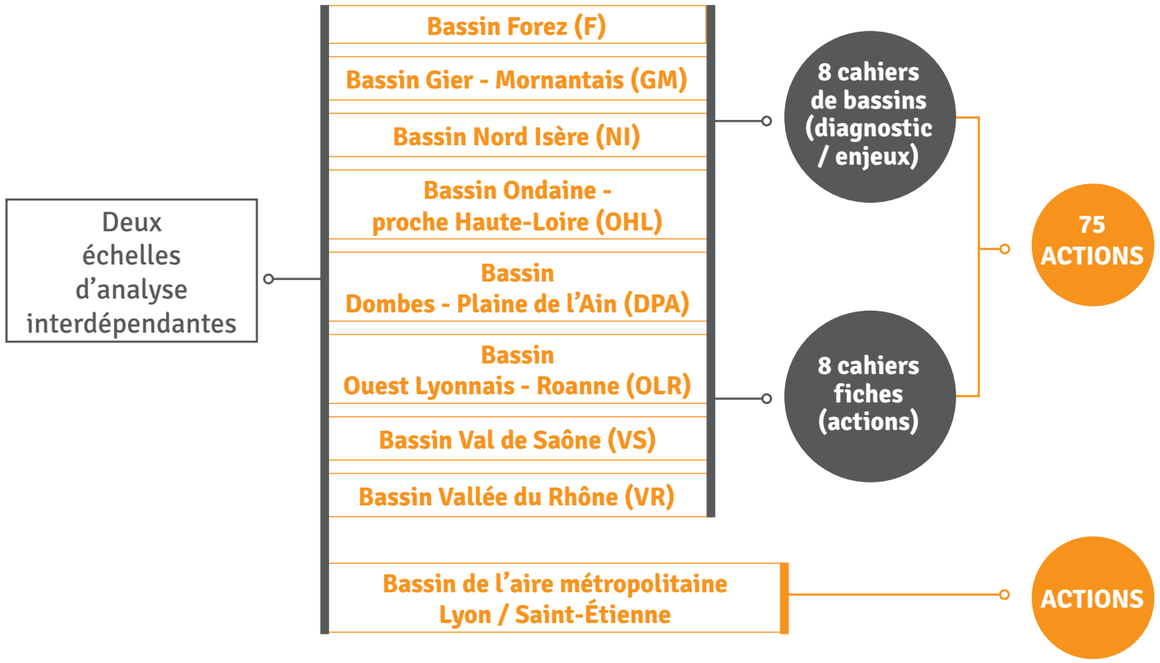
/ Une démarche de terrain pragmatique à visée opérationnelle

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

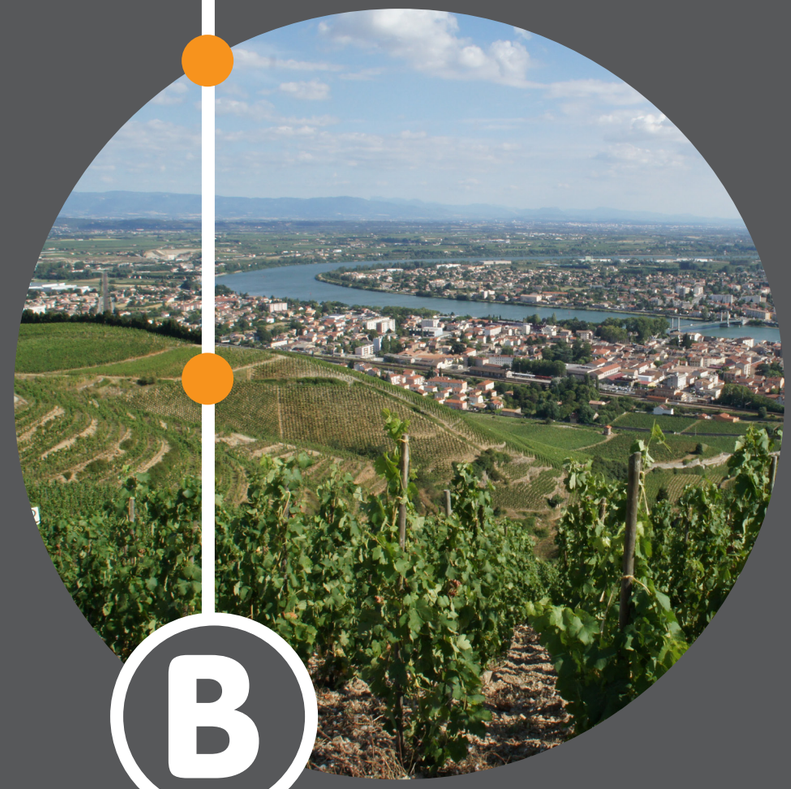
Le 9 mai 2019, 160 élus et techniciens de l'AML ont validé 75 actions ou projets menés sur le territoire du PAI. Le contenu de ces actions et leur déploiement sont précisés dans les cahiers de fiches de chaque bassin.

/ 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

VALLÉE DU RHÔNE

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

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

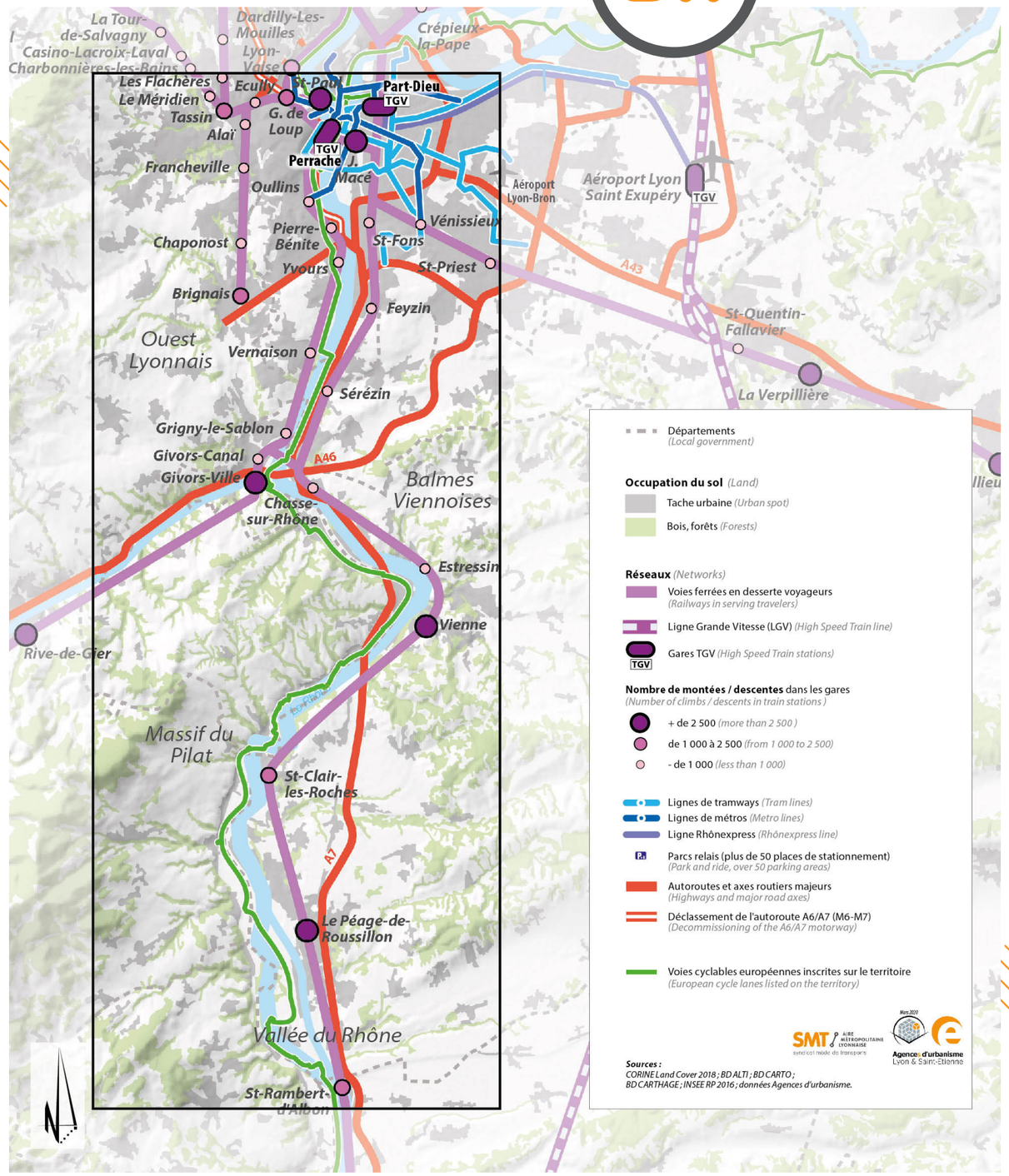
/ Caractéristiques du territoire

VALLÉE DU RHÔNE

B.1

Le bassin « vallée du Rhône » est à **l'interface de 5 départements** et **se structure autour du fleuve alpin** dans un corridor de transport de rang continental, **cumulant l'axe fluvial, trois axes ferroviaires** (dont un desservi en TER) **et un axe autoroutier.**

Plusieurs vallées affluentes constituent d'autres axes de transport, venant desservir les monts et contreforts du Pilat et du Vivarais, les Terres froides ainsi que le Plateau de Chambaran. On dénombre de nombreux réseaux de transport en commun, urbains et interurbains qui viennent compléter l'axe ferroviaire nord-sud et desservir les nombreuses villes de la vallée.



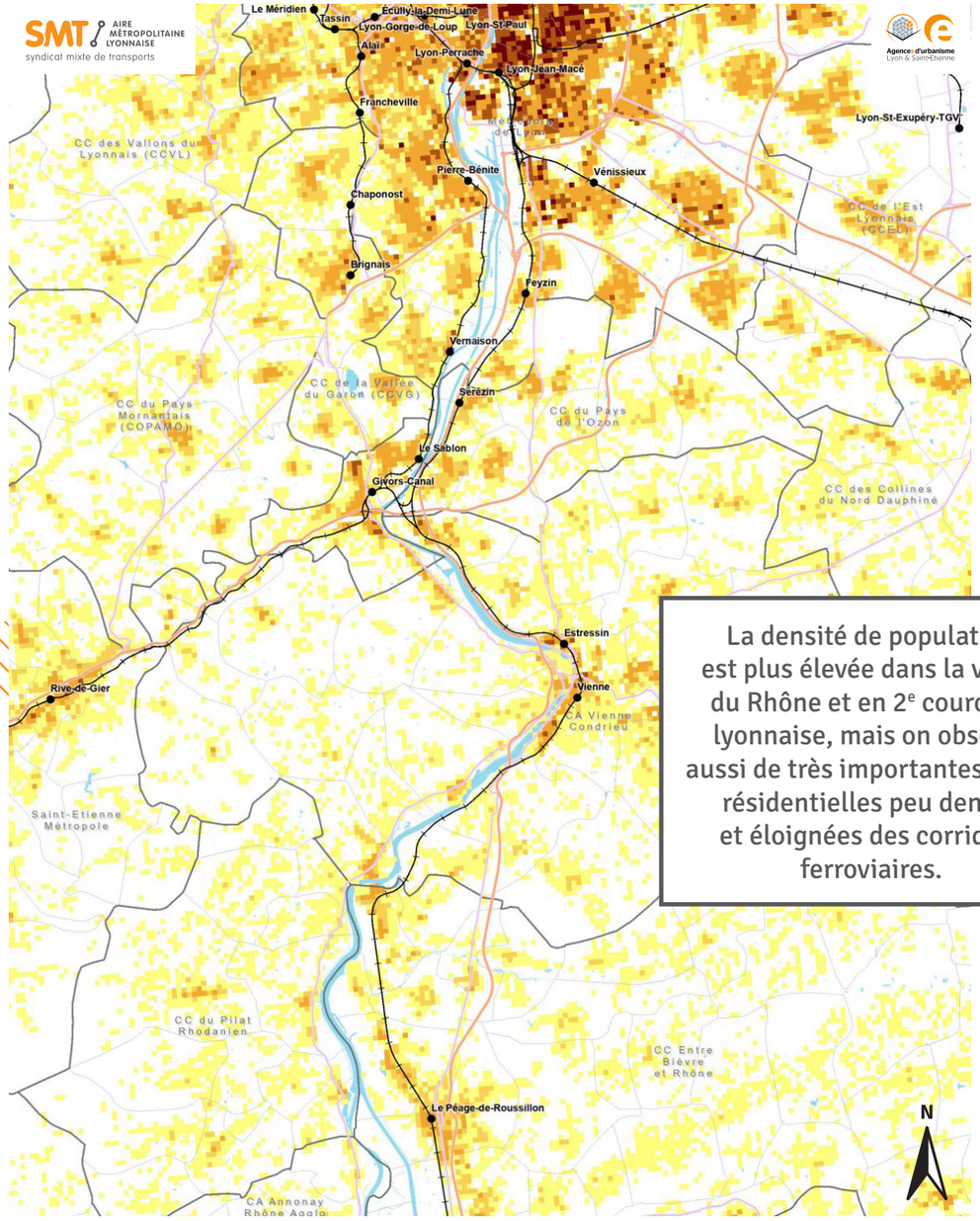
Un territoire qui se structure autour du Rhône.

On peut **discerner deux sous-découpages** en matière de fonctionnement du territoire et des réseaux de transport :

- Le premier, **au nord, entre la métropole lyonnaise et le secteur de Vienne / Givors,** très marqué par les échanges quotidiens avec Lyon (et dans une moindre mesure avec le bassin stéphanois), dans un cadre très urbanisé,

- Le second, **au sud de Vienne / Givors,** très structuré par les emplois et services des villes installées en bord de fleuve.

/ Densité de **population**

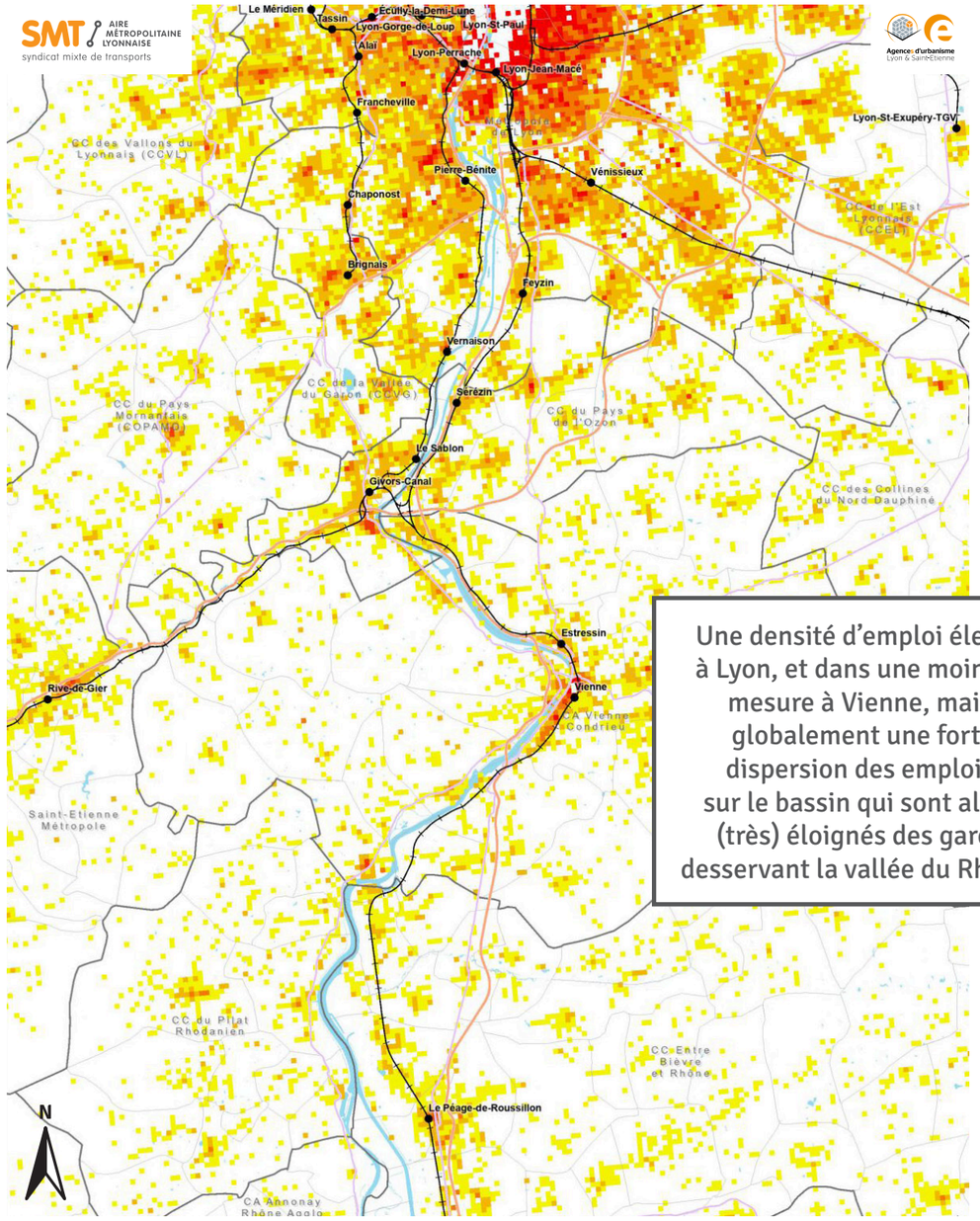


La densité de population est plus élevée dans la vallée du Rhône et en 2e couronne lyonnaise, mais on observe aussi de très importantes zones résidentielles peu denses et éloignées des corridors ferroviaires.

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**

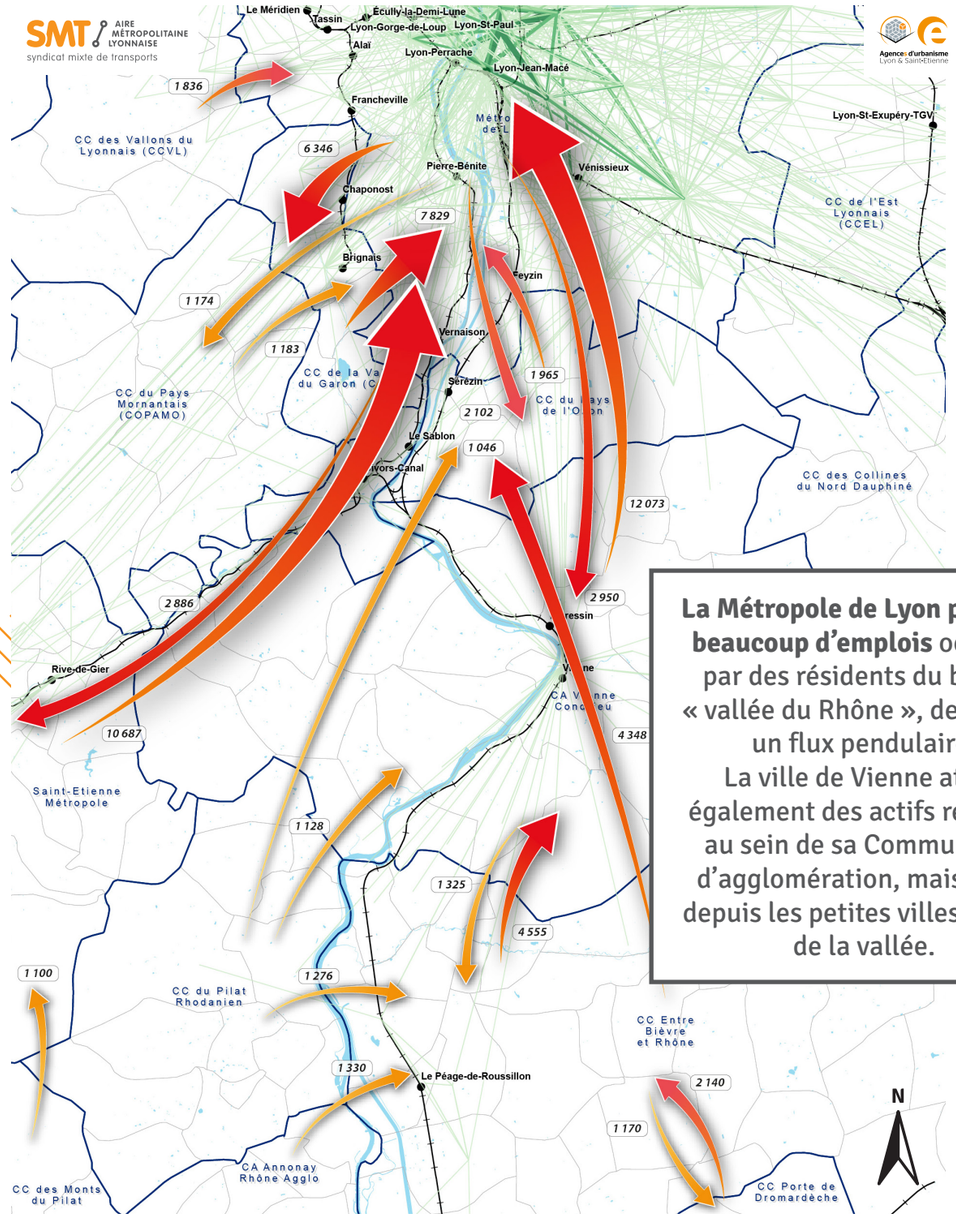


Une densité d'emploi élevée à Lyon, et dans une moindre mesure à Vienne, mais globalement une forte dispersion des emplois sur le bassin qui sont alors (très) éloignés des gares desservant la vallée du Rhône.

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



La Métropole de Lyon polarise beaucoup d'emplois occupés par des résidents du bassin « vallée du Rhône », dessinant un flux pendulaire.
La ville de Vienne attire également des actifs résidant au sein de sa Communauté d'agglomération, mais aussi depuis les petites villes du sud de la vallée.

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

VALLÉE DU RHÔNE

/ Diagnostic d'intermodalité et fréquentation des transports

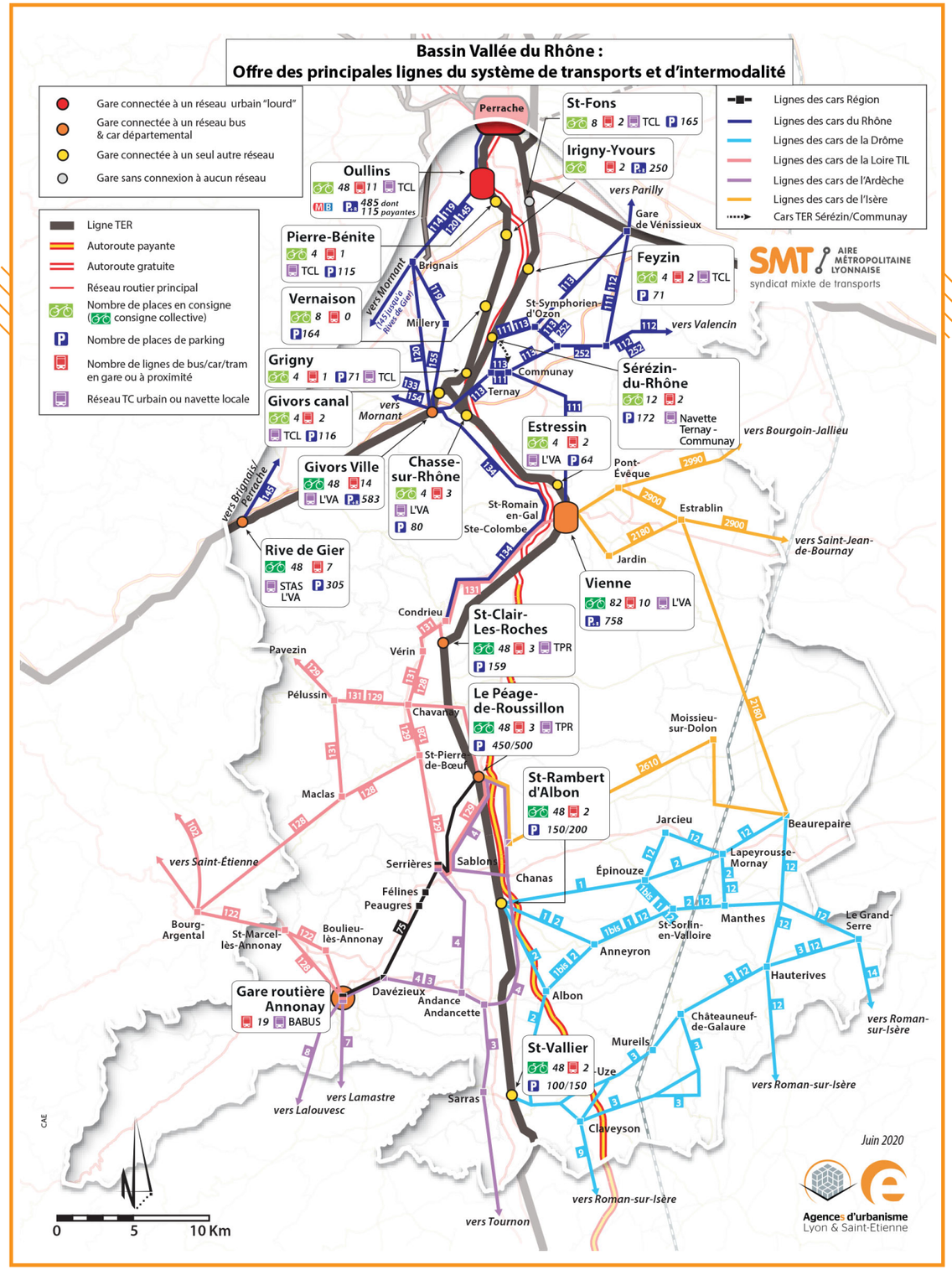
B.2

/ Offres principales de transport et d'intermodalité

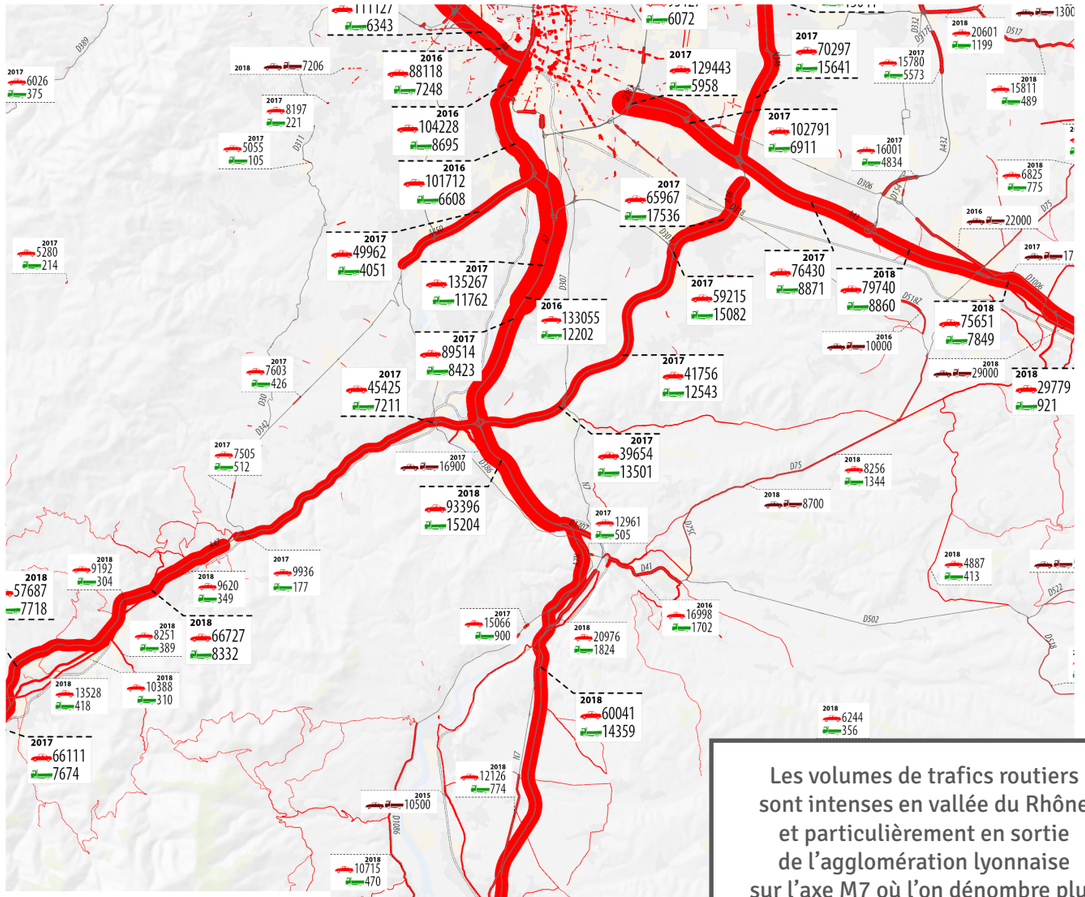
Le bassin de la Vallée du Rhône est globalement bien irrigué par les réseaux interurbains, en lien direct avec l'axe ferroviaire longeant le fleuve.

Les stationnements automobile et vélo en gare sont souvent de grande capacité avec notamment la gare de Vienne qui compte 758 emplacements P+R et 82 places vélo. Pourtant **les tensions voire saturations des stationnements voiture demeurent fréquentes sur les gares du bassin.**

TCL SYTRAL · Til Transports Interurbains de la Loire · Transisère Conseil Général · L'va Lignes de Vienne et Agglomération · Les Cars du Rhône SYTRAL · le Sept · cars Région La Région Auvergne-Rhône-Alpes · tpr Transports du Pays Roussillonnais · TER Auvergne-Rhône-Alpes



/ Fréquentation du réseau routier



Les volumes de trafics routiers sont intenses en vallée du Rhône et particulièrement en sortie de l'agglomération lyonnaise sur l'axe M7 où l'on dénombre plus de **147 000 véhicules.jour** (VL et PL compris), cumulant trafics locaux, de desserte et de transit.

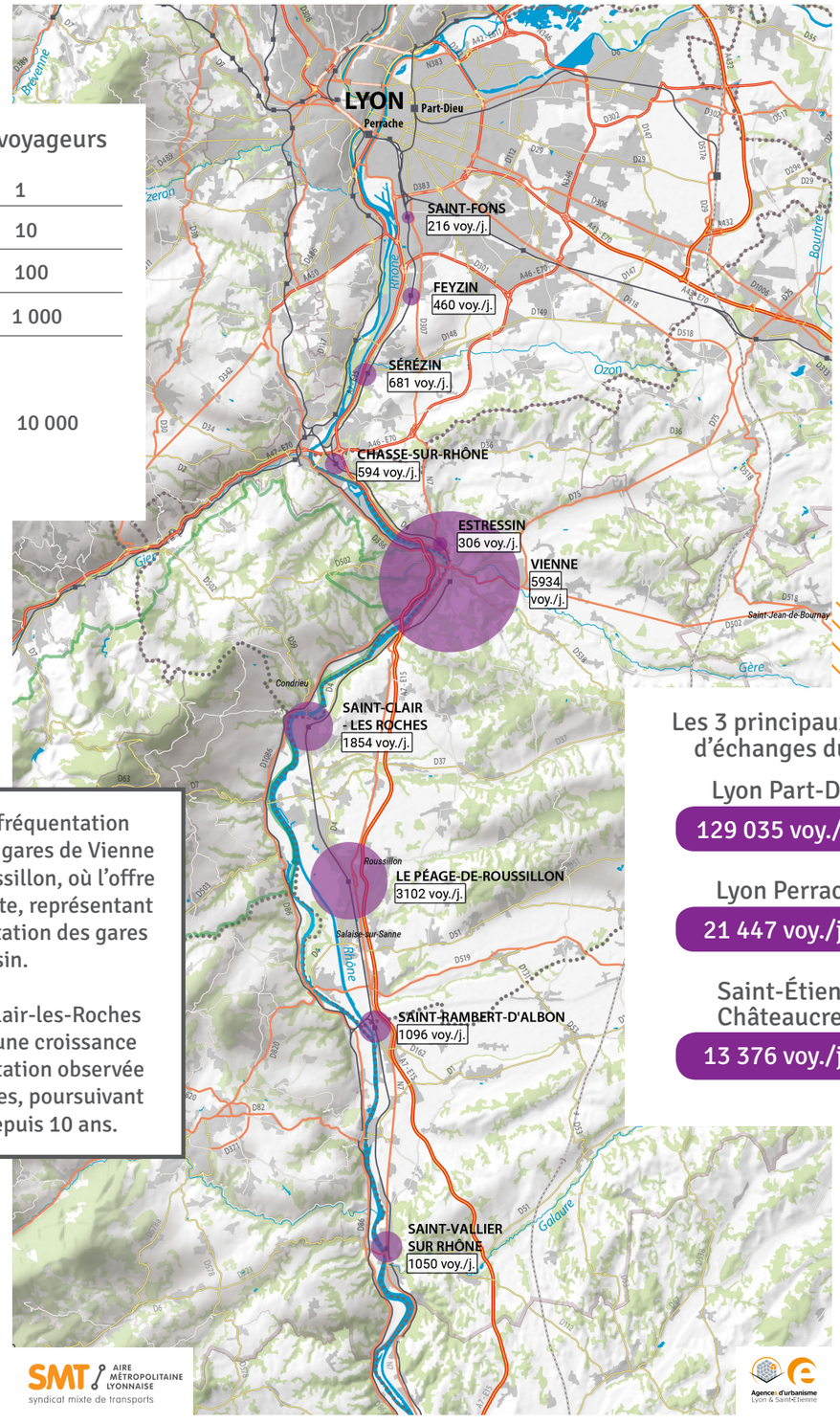
Ces volumes de circulation très importants occasionnent des embouteillages quotidiens avec une congestion au nord de Givors qui s'étale chaque jour de semaine de 7 h 20 à 8 h 20 puis de 17 h à 18 h 20. Une situation qui s'explique par un trafic routier en hausse, puisque ce dernier a augmenté de 2,2 % entre 2010 et 2015 au sud du Péage de Roussillon.

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

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

/ Fréquentation du réseau ferroviaire



La majorité de la fréquentation se concentre sur les gares de Vienne et du Péage-de-Roussillon, où l'offre est la plus importante, représentant 59 % de la fréquentation des gares du bassin.

La gare de Saint-Clair-les-Roches se distingue avec une croissance forte de la fréquentation observée ces dernières années, poursuivant sa dynamique depuis 10 ans.

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

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

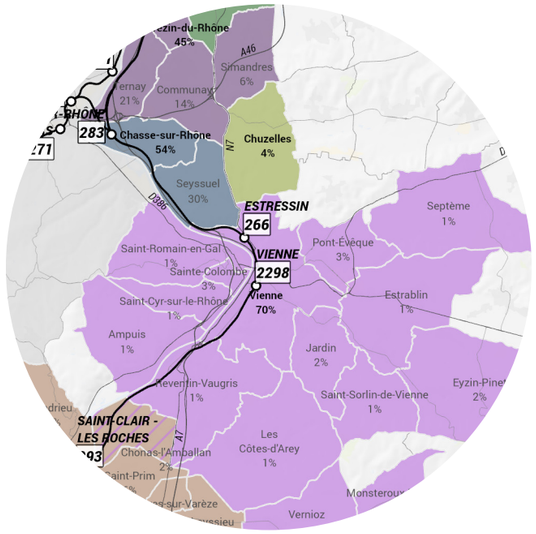
Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

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

VALLÉE DU RHÔNE

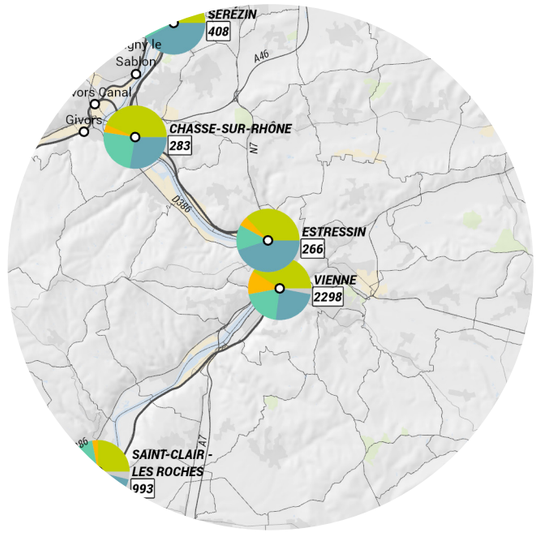
B.3



/ Attractivité des gares en fonction de la commune de résidence

Les aires d'influence des gares du bassin vallée du Rhône sont variables selon leur localisation. On distingue au nord du bassin (Estressin à Pierre-Bénite) des gares avec des aires d'influence limitées à deux ou trois communes.
À l'inverse, dans la partie sud entre Vienne et Saint-Vallier-sur-Rhône, les aires de chalandise sont beaucoup plus vastes, rabattant les résidents de communes éloignées du ferroviaire, pour aller vers Lyon.

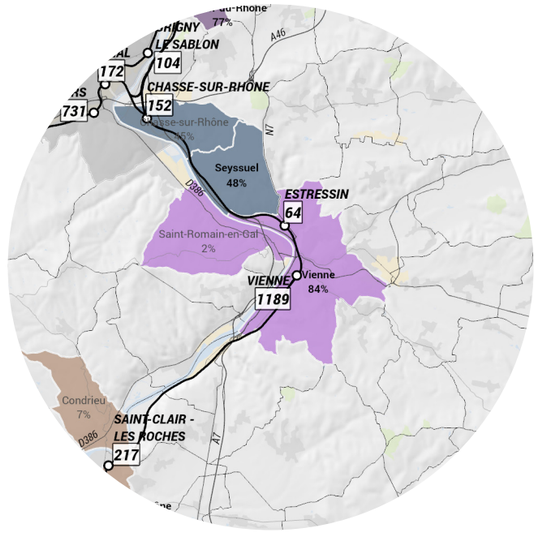
P. 24



/ Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence

La gare de Vienne est un PEM important, cumulant à la fois une intermodalité entre TC, une fonction de gare de centre-ville et de gare centrale du bassin avec un fort rabattement automobile.
De nombreuses gares du bassin sont rejointes en voiture pour les usagers effectuant leur trajet domicile-travail selon des proportions allant de la moitié aux deux-tiers.
Il existe néanmoins des gares de proximité où la moitié des usagers vont en gare à pied ou à vélo, comme les gares de Saint-Fons, de Feyzin ou encore de Chasse-sur-Rhône

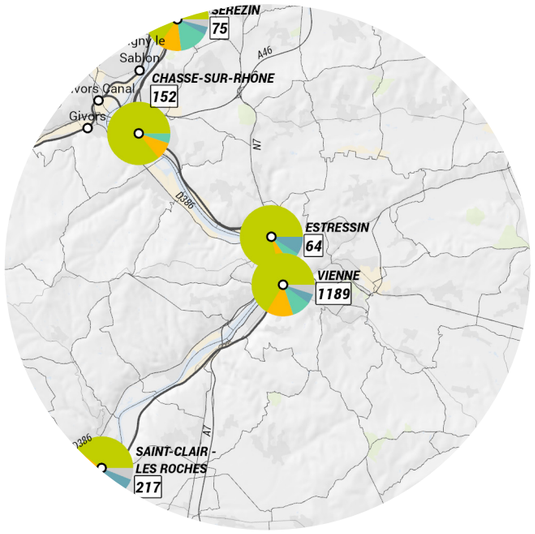
P. 25



/ 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 des usagers se situent à proximité des gares, éventuellement sur la commune contigüe. Les volumes d'usagers peuvent être importants et démontrent la multipolarisation du territoire avec une attractivité marquée pour Vienne et le Péage de Roussillon.

P. 26

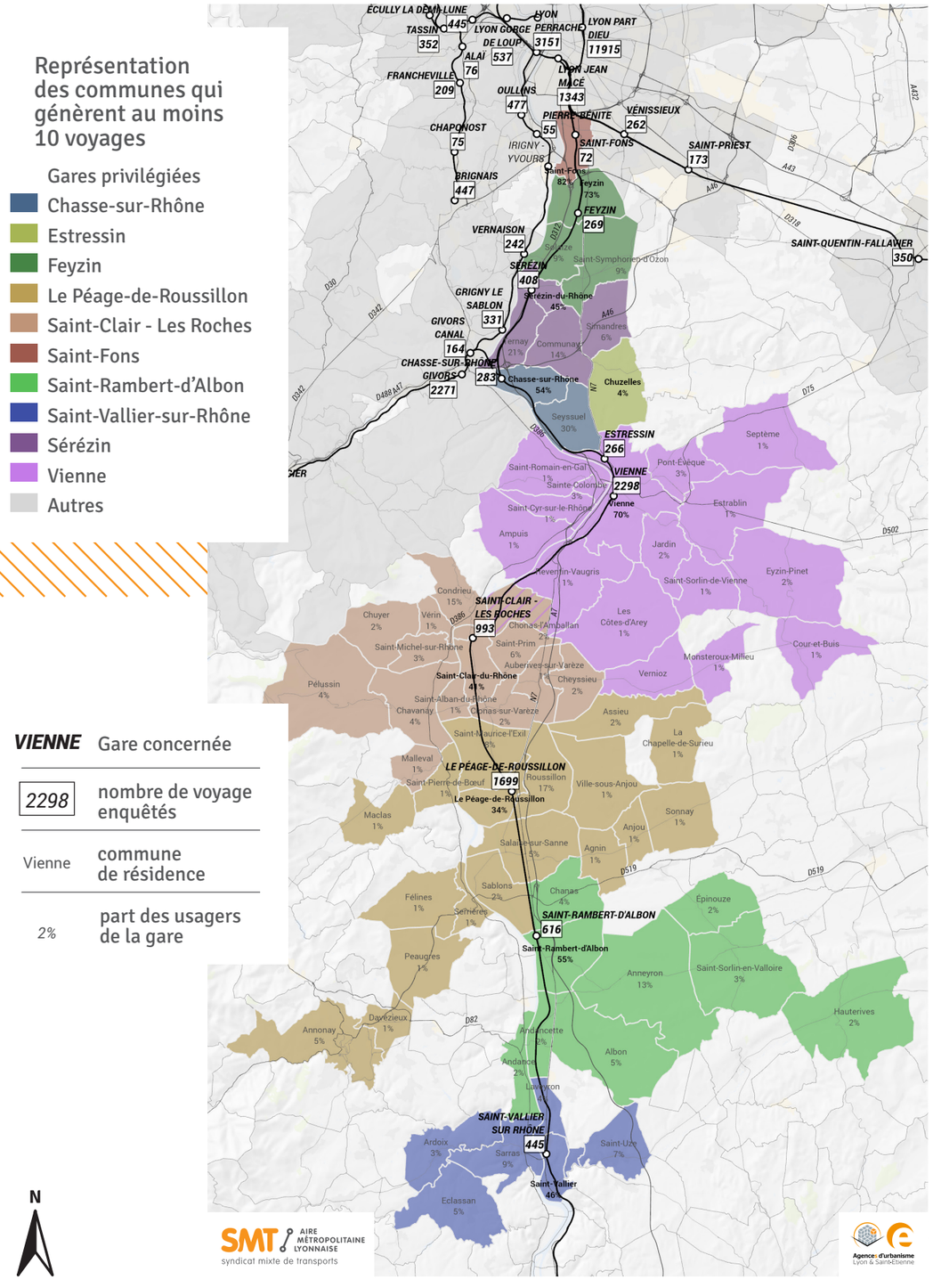


/ Modes de rabattement des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude

On observe que l'usage du TER pour aller travailler ou étudier est lié à la proximité géographique entre la gare de descente et la destination finale de travail ou d'étude, parcourable à pied ou à vélo.
Pour les secteurs desservis par les TC (TCL, L'VA, TPR.)... l'usage peut concerner jusqu'à un quart des travailleurs.

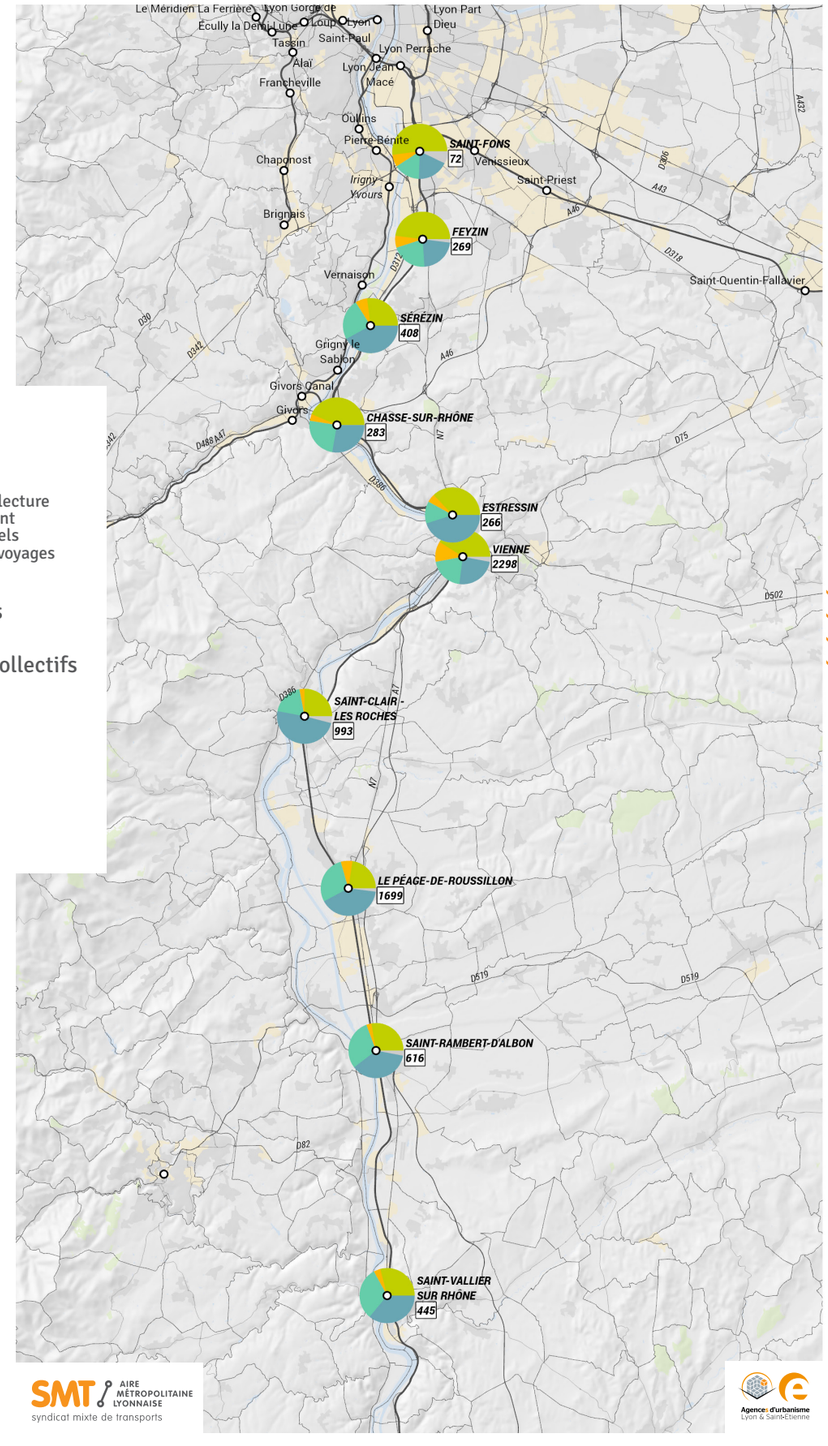
P. 27

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



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

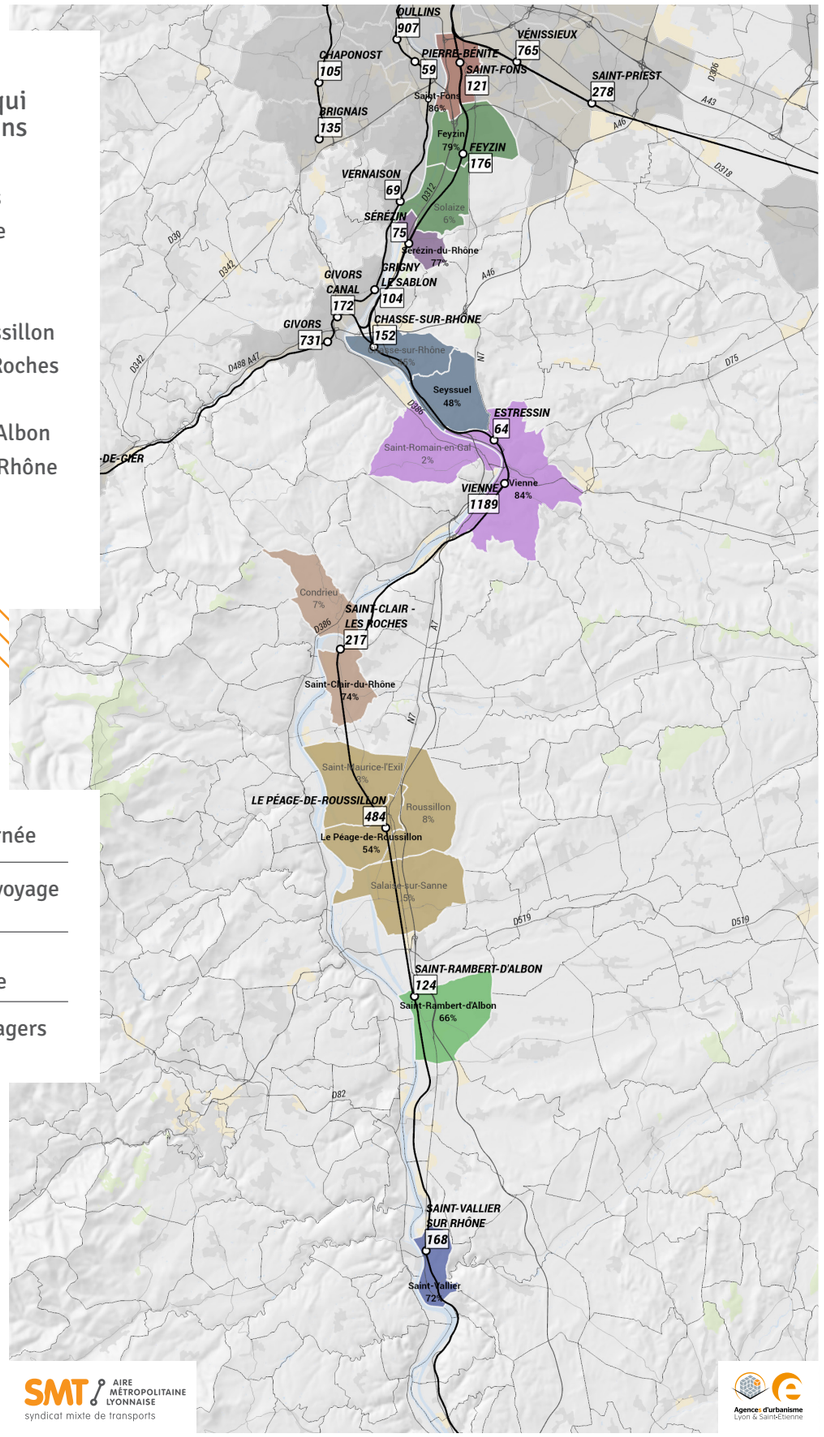


Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

/ 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
- Chasse-sur-Rhône
- Estressin
- Feyzin
- Le Péage-de-Roussillon
- Saint-Clair - Les Roches
- Saint-Fons
- Saint-Rambert-d'Albon
- Saint-Vallier-sur-Rhône
- Sérézin
- Vienne
- Autres



VIENNE Gare concernée

2298 nombre de voyage enquêtés

Vienne commune de résidence

2% part des usagers de la gare

N

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

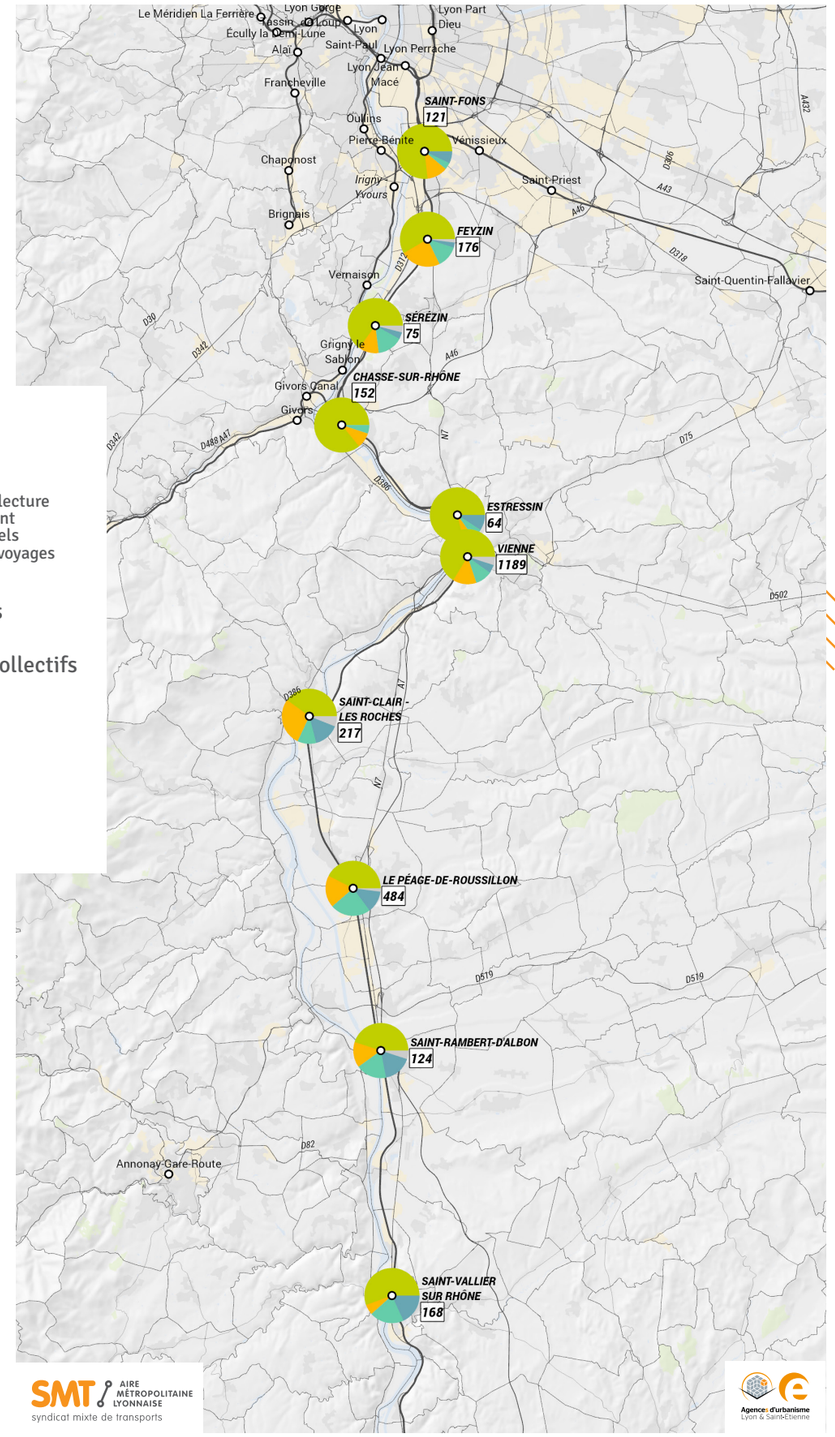
Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

/ 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

VALLÉE DU RHÔNE

B.4

/ Synthèse des enjeux

Tout au long du bassin, on note une absence globale de liaison en transport en commun entre les deux rives du Rhône, marquant une forme de « compartimentage », y compris entre Vienne (30 000 habitants) et Givors (20 000 habitants), ou entre les 2 rives de la « vallée de la chimie » (Vernaison, Feyzin, Pierre Bénite, Saint Fons)...

Hormis les gares lyonnaises, Vienne apparait comme le principal Pôle d'Echanges Multimodal du bassin. Des complémentarités et rabattements entre TER et réseau urbain L'VA ont été organisés, et une gestion exemplaire du P+R TER a été mise en place (selon domiciliation de l'habitant), pour tenter de juguler la forte pression en stationnement pendulaire.

De la même manière, des connexions ont été organisées entre le réseau urbain TPR et les services TER, toutefois, de fortes pressions sur les stationnements en gare sont à souligner, notamment au Péage-de-Roussillon et à Sérézin-sur-Rhône. Comparativement à l'ensemble du territoire couvert par le PAI, le bassin de la Vallée du Rhône apparait comme l'un des plus en pointe dans la promotion et la facilitation de l'intermodalité.

Ces efforts sont à poursuivre comme en attestent les exemples d'itinéraires cyclables telle la ViaRhôna (voie verte cyclable du fleuve Rhône). Si elle est en grande partie aménagée et constitue une épine dorsale cyclable qui peut aussi contribuer au rabattement sur certaines gares (Vienne, Condrieu, Saint-Rambert-d'Albon), de nombreux aménagements en matière d'itinéraires cyclables sécurisés sont encore nécessaires pour desservir les gares et polarités urbaines du bassin.

Hormis les gares lyonnaises, Vienne apparait comme le principal Pôle d'Échanges Multimodal du bassin.

Au cours des réunions entre le SMT AML et les partenaires du bassin Vallée du Rhône, plusieurs enjeux d'intermodalité ont été identifiés :

- **Articuler / coordonner les nombreuses offres de TC** du bassin, aujourd'hui assez « compartimentées » territorialement (Cars du Rhône, TIL, TransIsère, TCL, TPR, cars Région...), pour une meilleure lisibilité de l'offre pour l'usager mais aussi pour une optimisation des dessertes ;

- **Améliorer les liaisons TC et cyclables entre les rives droite et gauche du Rhône, ainsi qu'entre les villes de Givors et Vienne ;**

- **Renforcer la gouvernance des pôles d'échanges multimodaux** (gestion du stationnement, coordination des horaires, diffusion de l'information multimodale auprès des usagers) sur chaque site et entre eux (cohérence des politiques d'arrêts, de la gestion du stationnement) ;

- **Développer le rabattement en modes actifs sur les gares,** pour contribuer à desserrer la demande en stationnement automobile pendulaire.

/ Les projets et perspectives qui animent le territoire

- **La réouverture d'une halte TER à Vaugris** (inscription dans le CPER) est un projet évoqué localement pour permettre une baisse de la pression en stationnement pendulaire à la gare de Vienne. Pour une meilleure accessibilité TC du bassin, **la réhabilitation de la ligne de fret Beaurepaire – St-Rambert-d'Albon** et la réouverture aux voyageurs sont également souhaitées localement ;

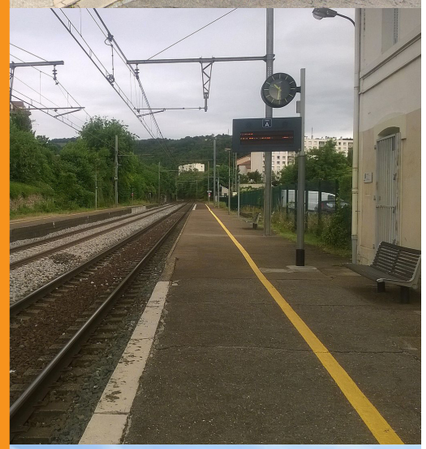
- Avec la création de Vienne Condrieu Agglomération en 2018, **le réseau urbain L'VA connaîtra une extension sur la rive droite en septembre 2021.**
De même, la fusion des intercommunalités du Pays Roussillonnais et du Territoire de Beaurepaire, en 2019, permet d'envisager **une extension du réseau TPR, notamment pour desservir la gare de Saint-Rambert-d'Albon** ;

- L'autoroute A7 constitue l'axe routier principal du secteur et connait de très hauts niveaux de trafic, tant locaux que de transit. **La création d'un échangeur complet à Reventin** (mise en service prévisionnelle fin 2023), **la réalisation progressive de parcs de covoiturage** aux échangeurs, à Chasse-sur-Rhône, à Communay, à Condrieu ou encore à Sérézin-du-Rhône sont autant de projets qui pourraient concourir à une utilisation plus rationnelle et « durable » de cette infrastructure concédée ;

- **Depuis septembre 2020, l'expérimentation d'une voie réservée au covoiturage sur la N7** entre Confluence et Pierre-Bénite a été lancée ;

- **Le SCOT Rives du Rhône** (approuvé en 2019) prévoit d'intensifier les usages autour des gares, en augmentant la densité résidentielle et en accueillant des activités économiques, de veiller à la perméabilité piétonne des opérations d'urbanisme autour des gares et de créer des aménagements cyclables en rabattement sur les gares.

- **Le SCOT de l'agglomération Lyonnaise** (approuvé en 2017) prévoit de prioriser le développement résidentiel dans les quartiers bien desservis, et de dédier les terrains proches d'une gare au stationnement automobile, puis, en fonction des évolutions urbaines aux logements et services.



Les Gares

VALLÉE DU RHÔNE

C

Chasse-sur-Rhône
P. 34 > 37

Estressin
P. 38 > 41

Feyzin
P. 42 > 45

Le-Péage-de-Roussillon
P. 46 > 49

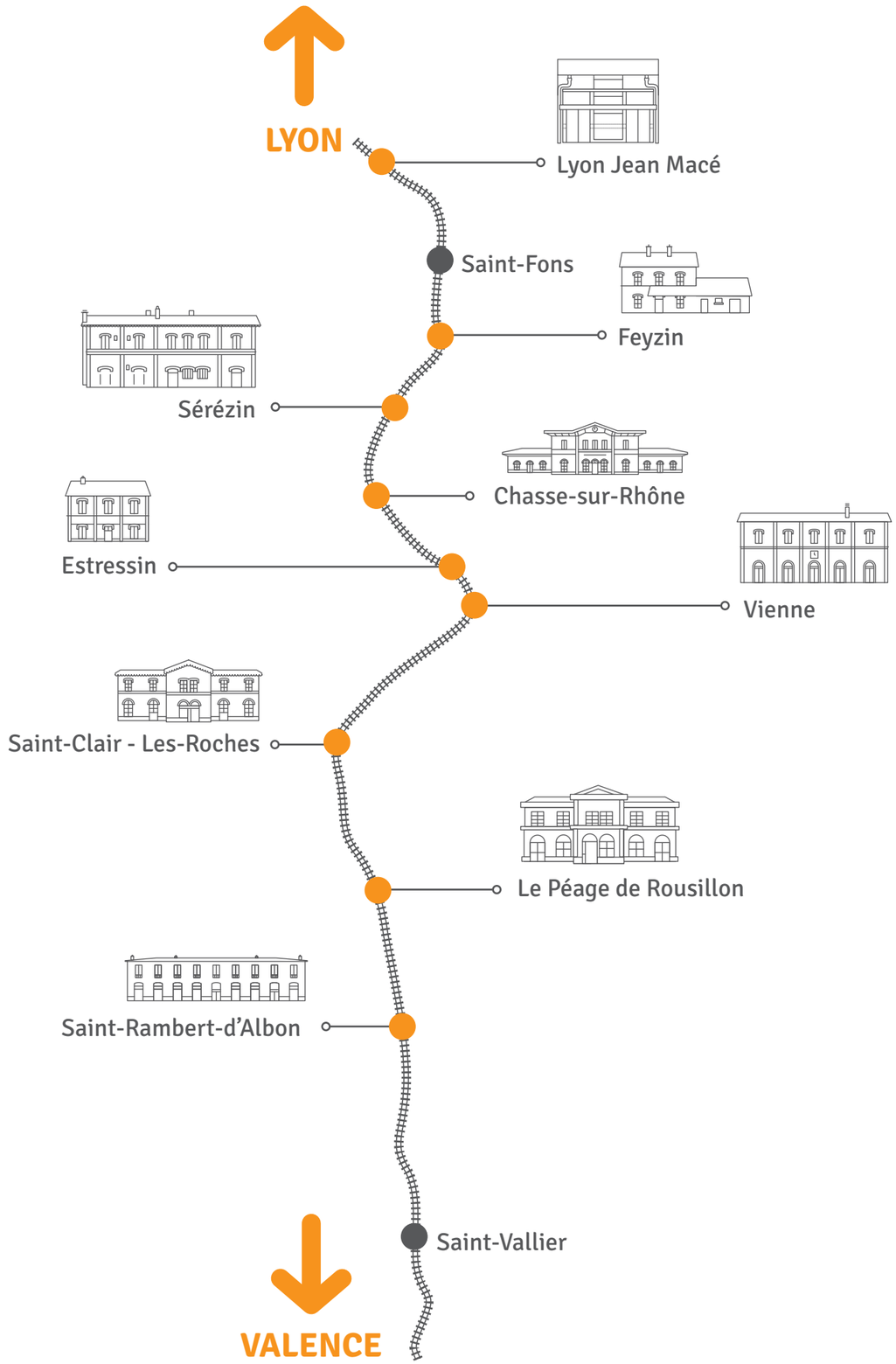
Lyon Jean Macé
P. 50 > 51

Saint-Clair - les-Roches
P. 52 > 55

Saint-Rambert-d'Albon
P. 56 > 59

Sérézin-du-Rhône
P. 60 > 63

Vienne
P. 64 > 67



Gare de

CHASSE-SUR-RHÔNE

Gare de
Chasse-sur-Rhône

Gare de Sérézin-du-Rhône

Gare de Estressin

/ 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
- Vienne

/ Correspondances TC
liées à la gare

L'VA — Chasse-sur-Rhône > Vienne — **7** — **12-24 min.**

Heure de départ du TER Chasse-sur-Rhône	6h46	7h16
Heure d'arrivée du TER	-	-
Lyon Jean-Macé	7h05	7h35
Lyon Perrache	7h10	7h40
Lyon Vaise	7h19	7h49

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

594
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

1 Ligne L'VA

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

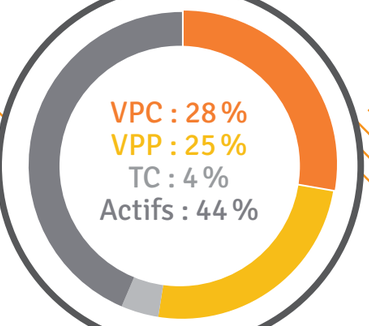
VÉLOS

4
places disponibles

P+R

80
places disponibles

USAGES*

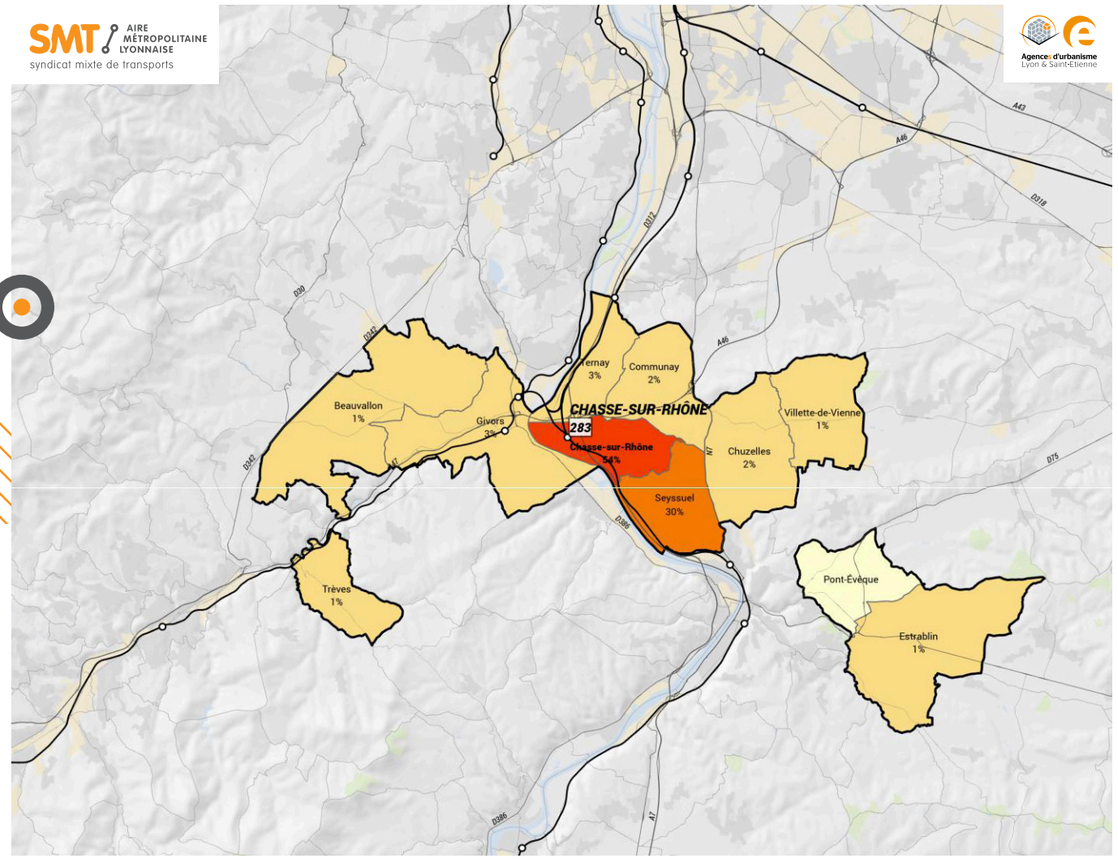


* Usages en modes de rabattement (2016) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

Gare de

CHASSE-SUR-RHÔNE

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

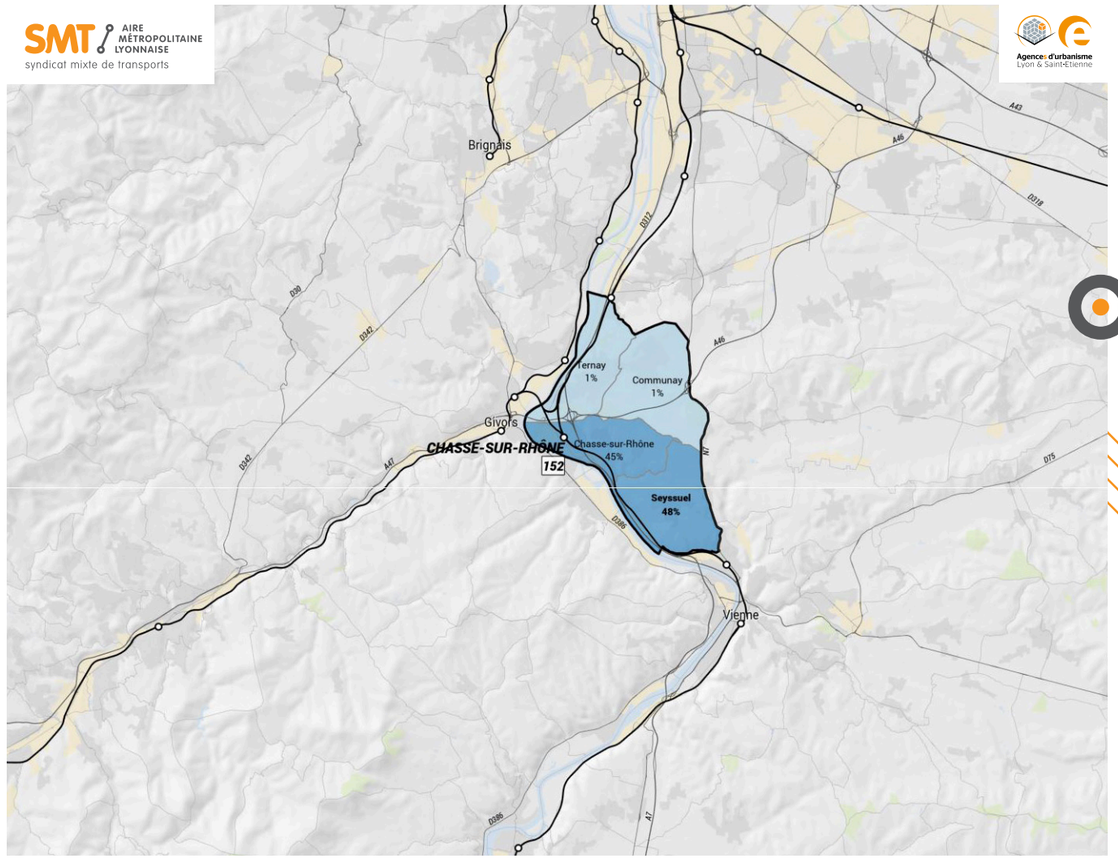


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

54 % des usagers habitent Chasse-sur-Rhône

/ 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 %	

48 % des usagers travaillent à Chasse-sur-Rhône

Gare de
ESTRESSIN

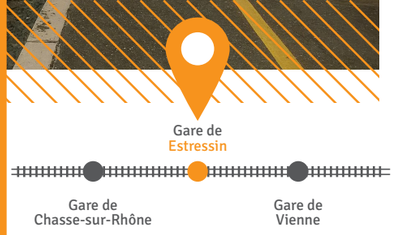
/ Gare de proximité
appartenant à un pôle urbain

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
- Vienne



/ Correspondances TC
liées à la gare

L'VA

		Heure de départ du TER Estressin	6h40	7h10
Estrablin > Malissol Gare	1			11 min.
Estressin > Gare de Vienne > Collège de l'Isle	3		24 min.	12 min.
Estressin > Gare de Vienne > Stade de Malisso,	4		8 min.	27 min.
		Heure d'arrivée du TER	-	-
		Lyon Jean-Macé	7h05	7h35
		Lyon Perrache	7h10	7h40
		Lyon Vaise	7h19	7h49

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
306
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

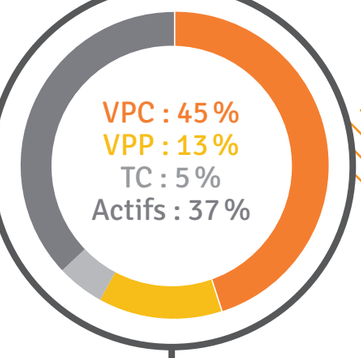
BUS / CAR*
3 Lignes L'VA

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

VÉLOS
4
places disponibles

P+R
64
places disponibles

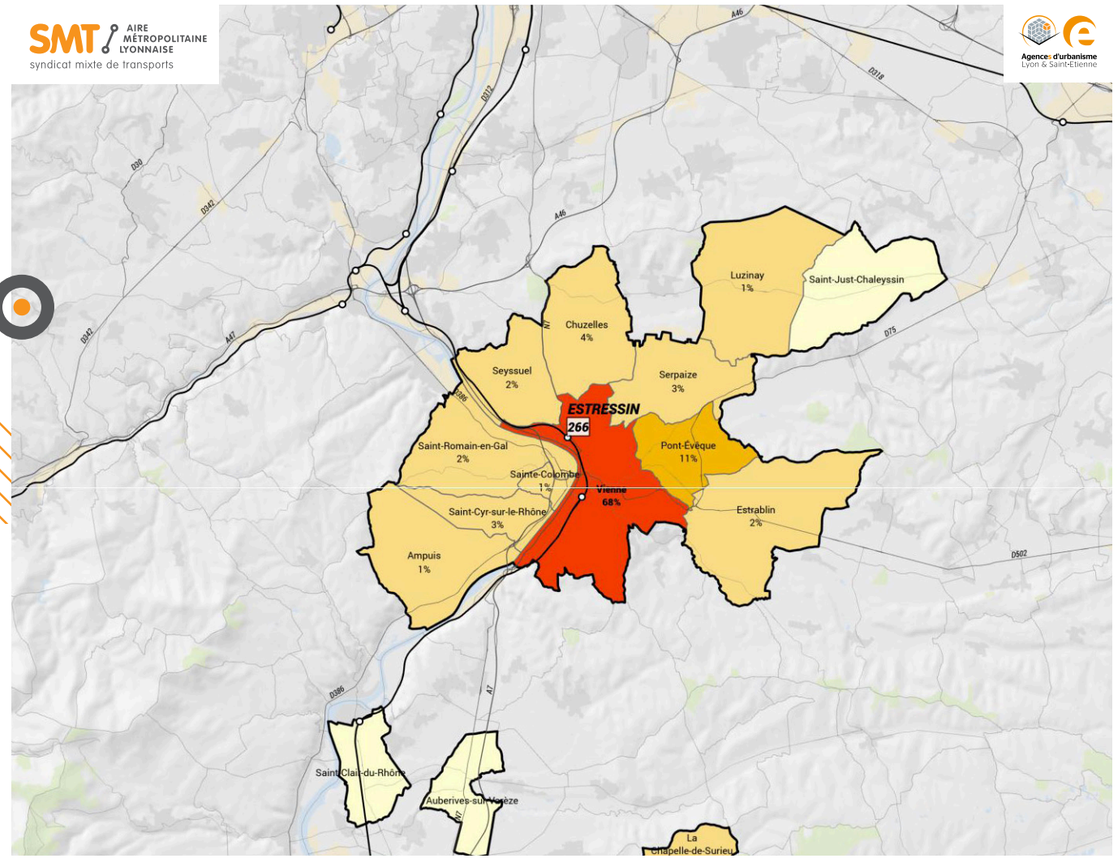
USAGES*



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

Gare de
ESTRESSIN

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

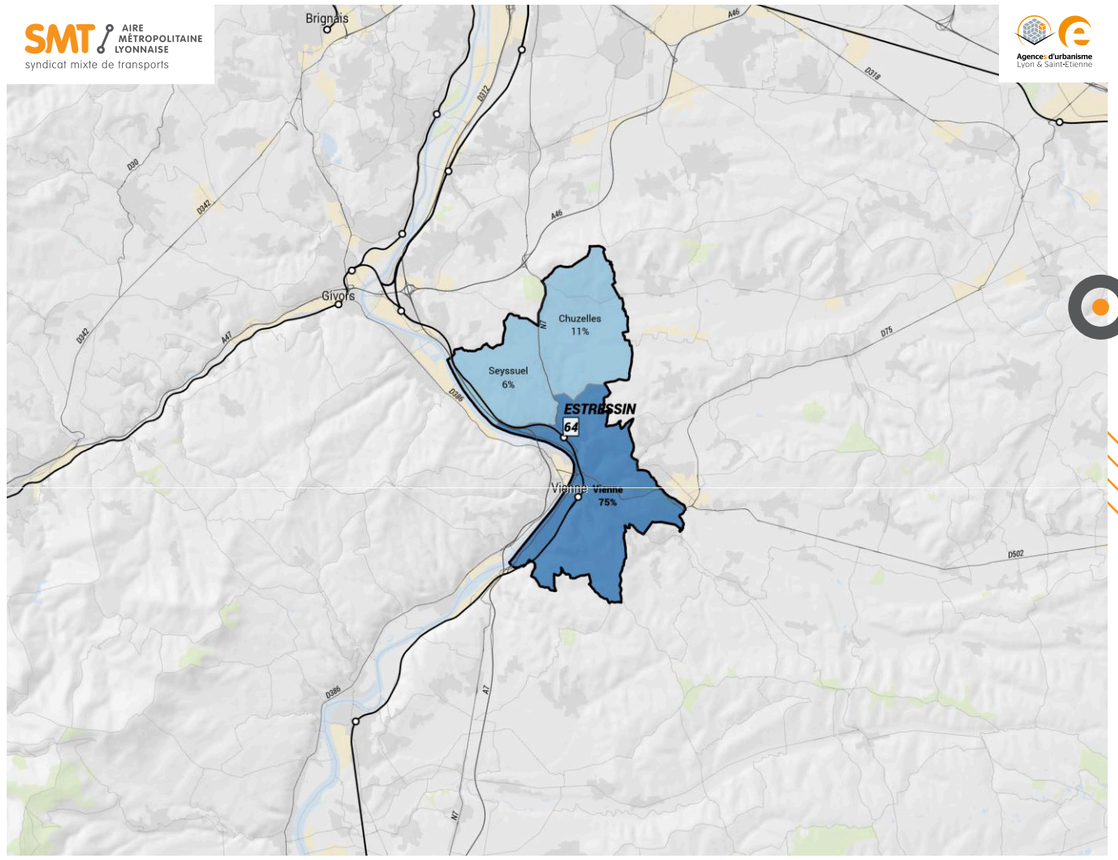


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

68 % des usagers habitent Estressin

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



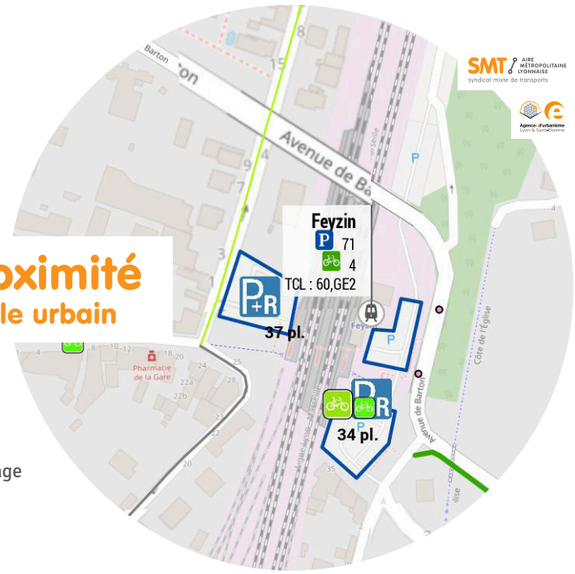
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

75 % des usagers travaillent à Estressin

Gare de
FEYZIN

/ 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

Gare de Feyzin
Gare de Saint-Fons
Gare de Sérézin-du-Rhône

/ Correspondances TC
liées à la gare

TCL

Feyzin Gare > Solaize C.R.E.S	GE2	12 min. / 16 min.
Perrache > Feyzin Les Razes > Château de l'Isle	60	12-15 min. / 14 min.

Heure de départ du TER Feyzin	**6h57**	**7h27**
Heure d'arrivée du TER	-	-
Lyon Jean-Macé	7h05	7h35
Lyon Perrache	7h10	7h40
Lyon Vaise	7h19	7h49

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
460
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
4
places disponibles

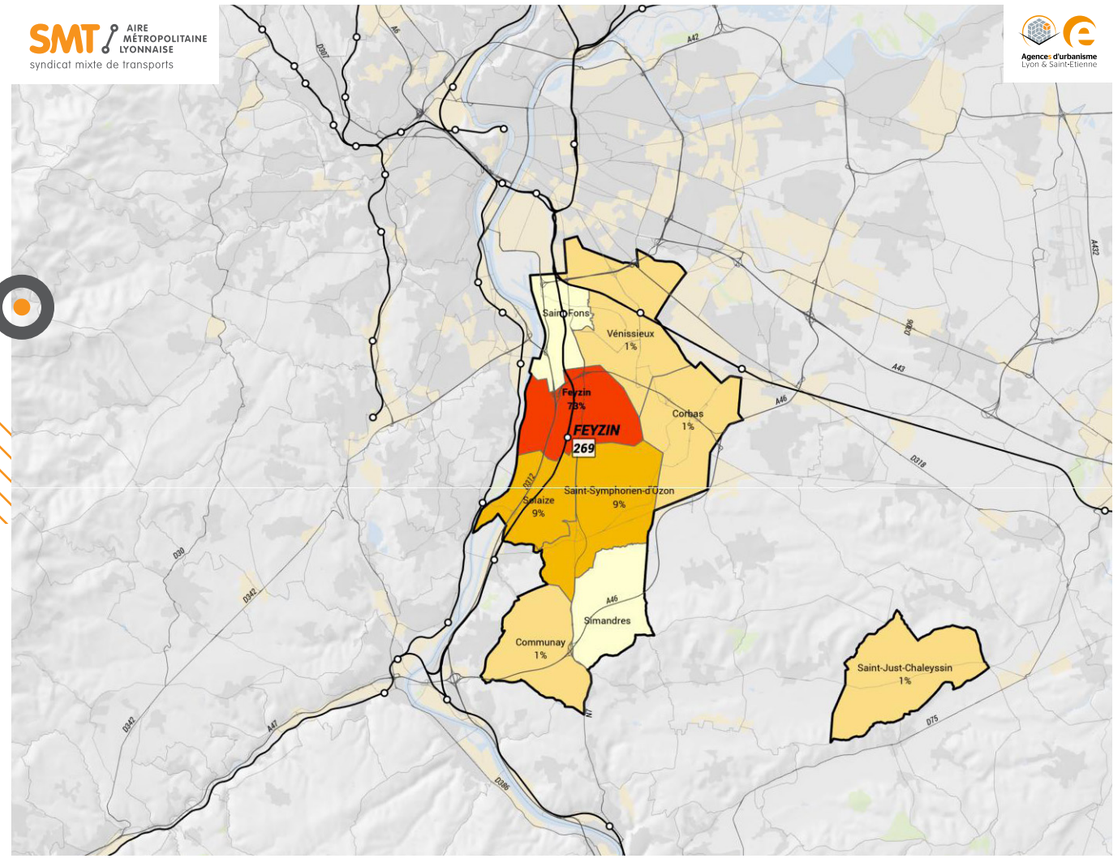
P+R
71
places disponibles

USAGES*
VPC : 22 %
VPP : 21 %
TC : 7 %
Actifs : 48 %

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

Gare de
FEYZIN

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

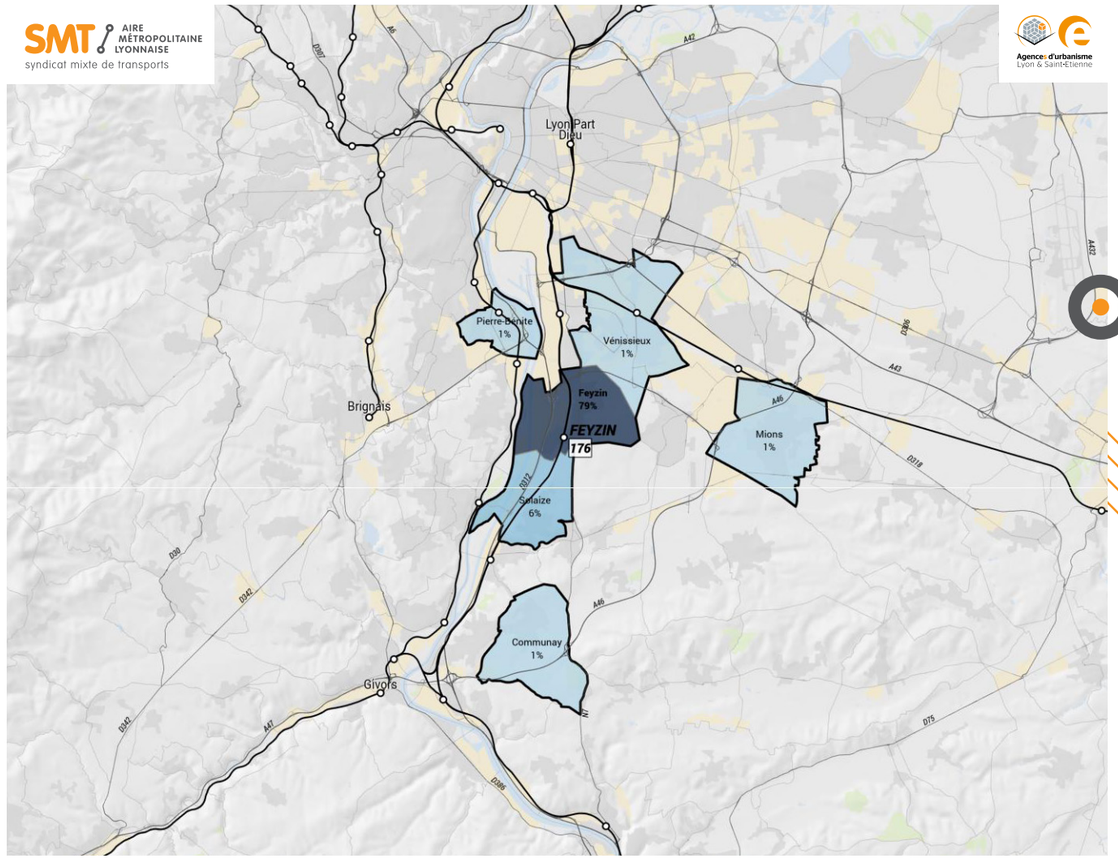


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

73 % des usagers habitent Feyzin

/ 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 Feyzin

Gare de
LE-PÉAGE-DE-ROUSSILLON

/ 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

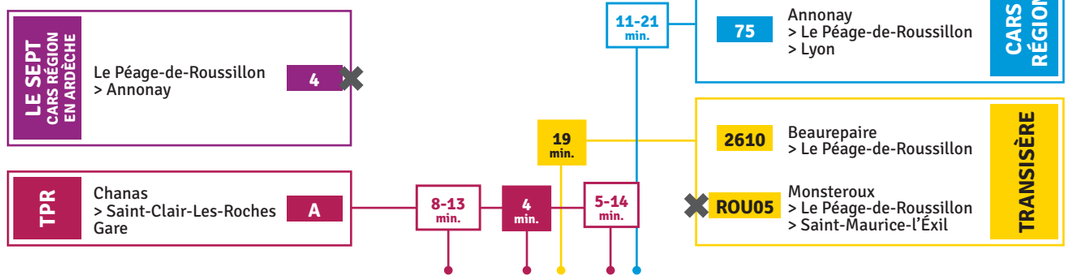
Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- Cars Rhône-Alpes
- Transisère

/ Correspondances TC
liées à la gare



Heure de départ du TER Le-Péage-de- Rousillon	6h43	7h04	7h14
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Lyon Jean-Macé	7h15	-	7h45
Lyon Perrache	7h20	-	7h50
Lyon Vaise	7h30	-	-
Lyon Part-Dieu	-	7h40	-

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

3102
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

1 Ligne CARS RÉGION

2 Ligne TRANSISÈRE

1 Ligne TPR

1 Ligne LE SEPT CARS RÉGION EN ARDÈCHE

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

VÉLOS

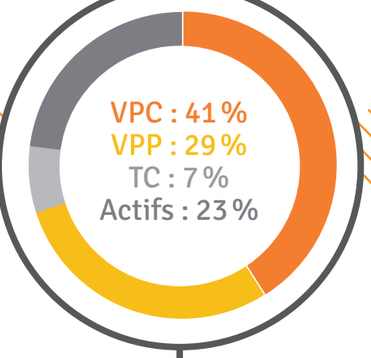
48
places disponibles

ACCESSIBILITÉ
Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

P+R

430
places disponibles

USAGES*

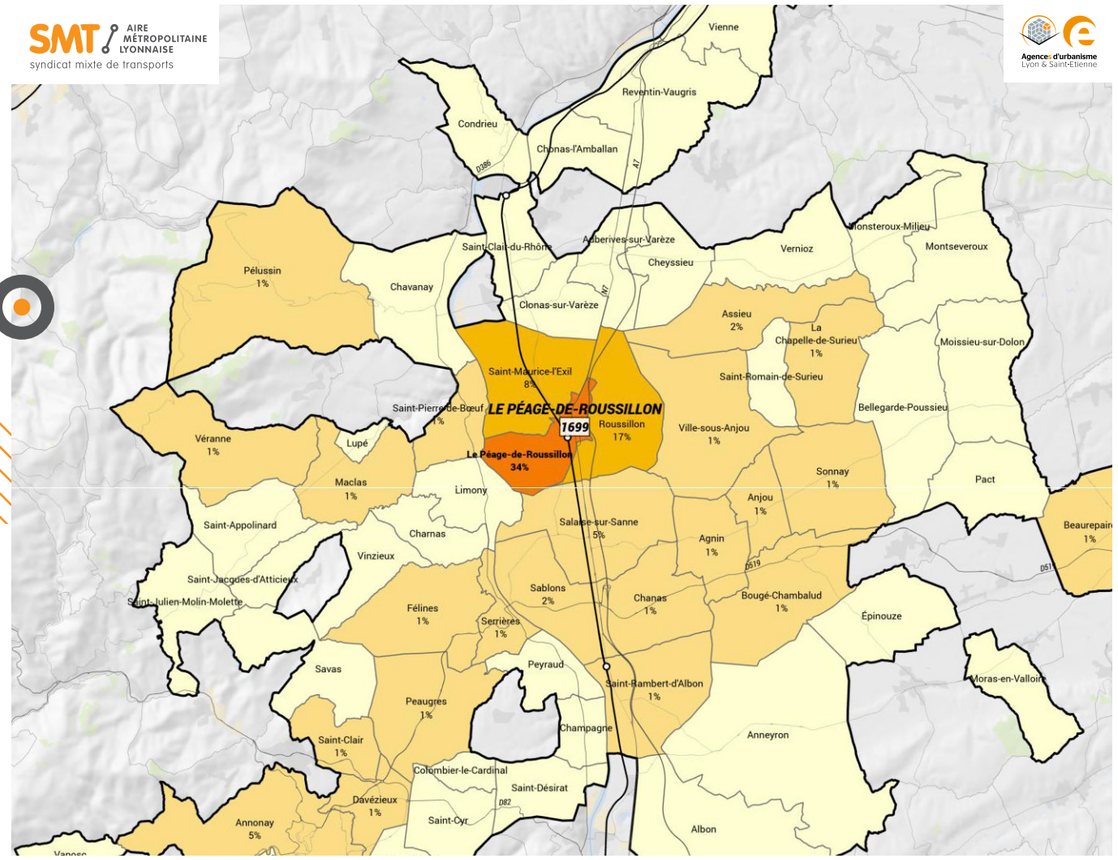


* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

Gare de

LE-PÉAGE-DE-ROUSSILLON

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

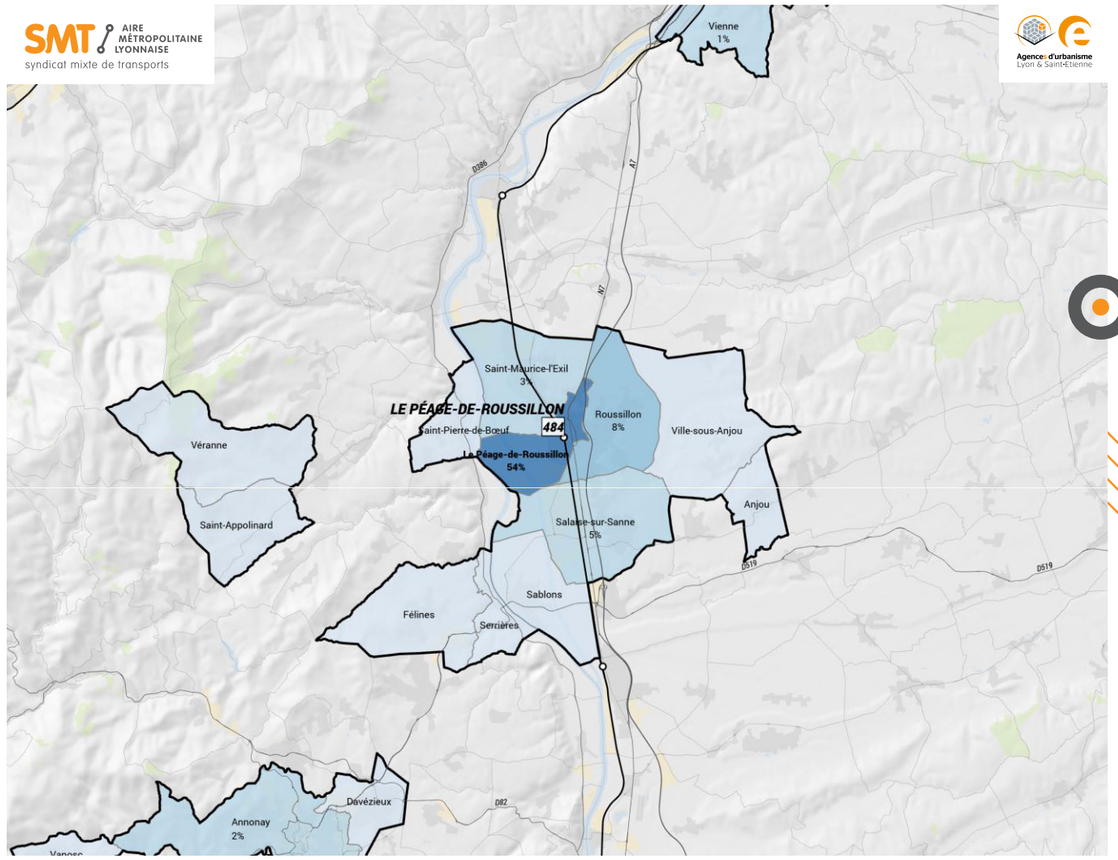


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

34 % des usagers habitent Le-Péage-de-Roussillon

/ 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 %	

54 % des usagers travaillent au Péage-de-Roussillon

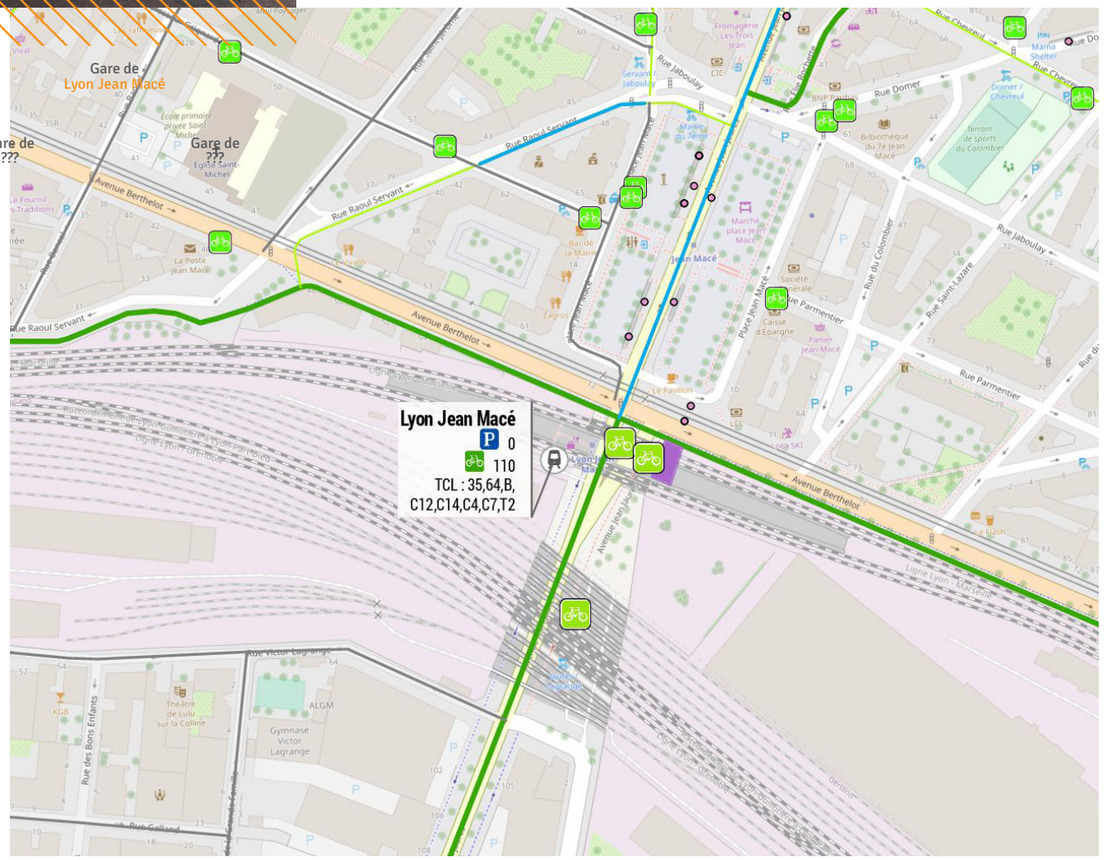
/ Gare Multi Bassin

Gare de
LYON JEAN MACÉ

/ Grand Pôle d'échanges

Gare de Lyon Jean Macé

Gare de Lyon Perrache — Gare de Saint-Fons



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

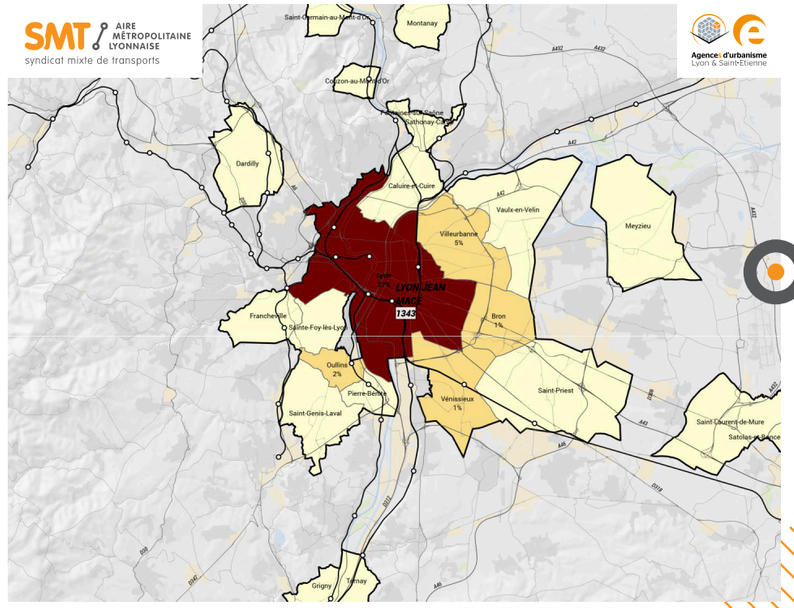
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

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



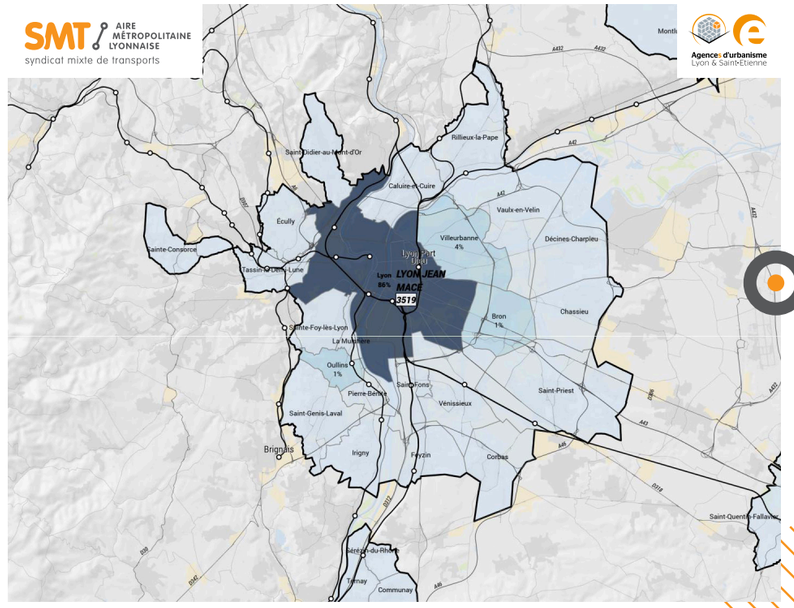
/ Attractivité de la gare en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers

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



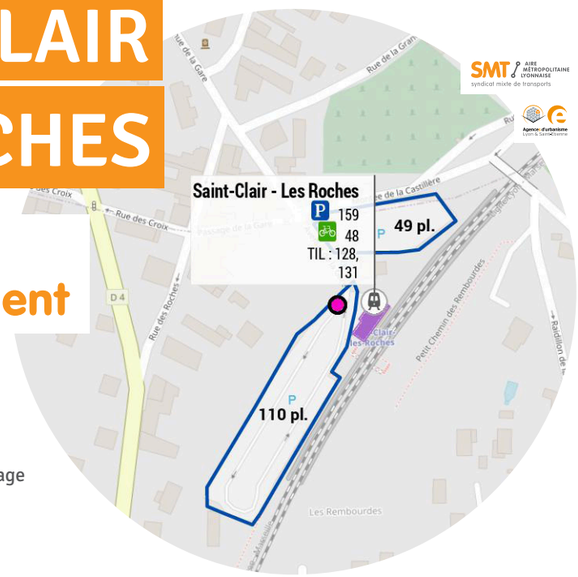
Gare de
Saint-Clair - Les-Roches

Vienne — Gare de Le-Péage-de-Roussillon

Gare de

SAINT-CLAIR LES-ROCHES

/ 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

- TIL
- Transisère

/ Correspondances TC liées à la gare

TPR — Chanas > Saint-Clair Les Roches Gare — **A**

- 10 min. → **TIL** : 131 Maclas > Pélussin > Vienne
- 15 min. → **TIL** : ✖ 128 Pélussin > Maclas > Annonay

Heure de départ du TER Saint-Clair - Les-Roches	6h50	7h10	7h21
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Lyon Jean-Macé	7h15	-	7h45
Lyon Perrache	7h20	-	7h50
Lyon Vaise	7h30	-	-
Lyon Part-Dieu	-	7h40	-

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

1854
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

1 Ligne TPR

2 Lignes TIL

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

VÉLOS

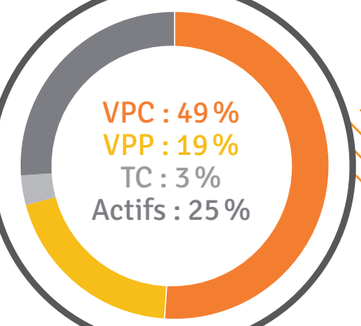
48
places disponibles

ACCESSIBILITÉ
Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

P+R

460
places disponibles

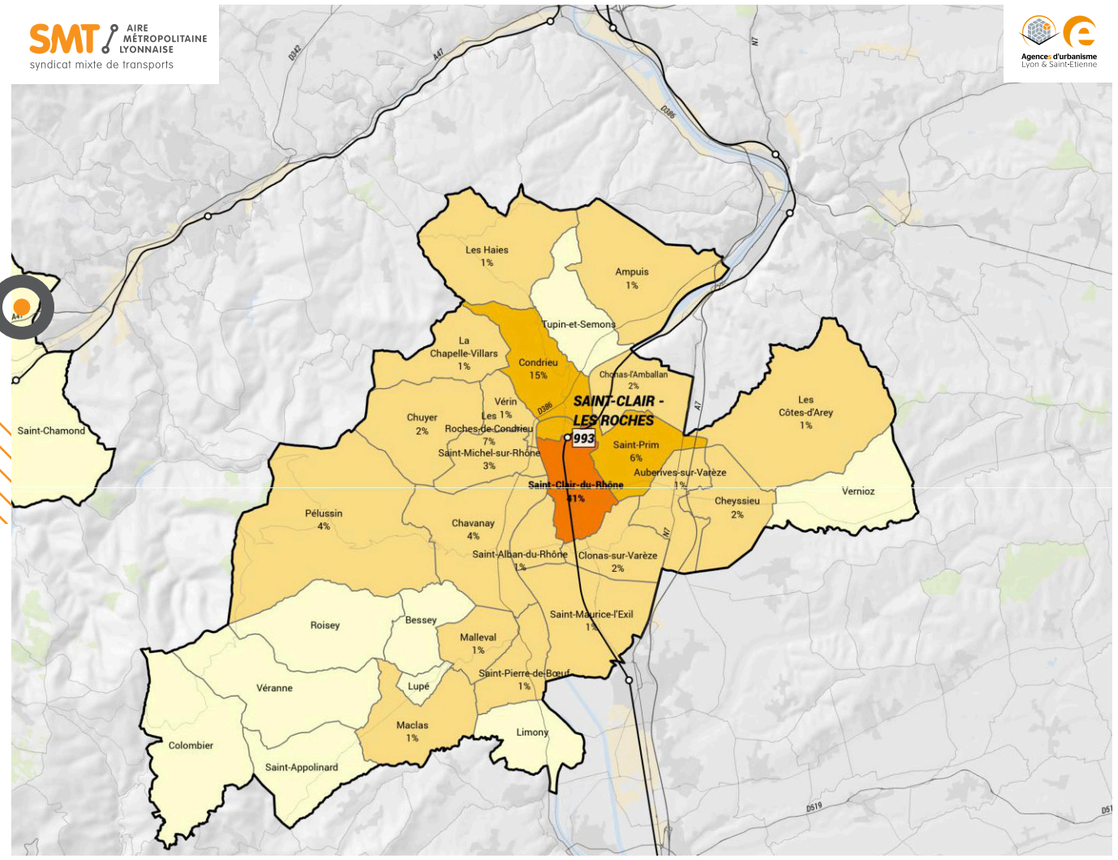
USAGES*



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

Gare de
SAINT-CLAIR LES-ROCHES

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

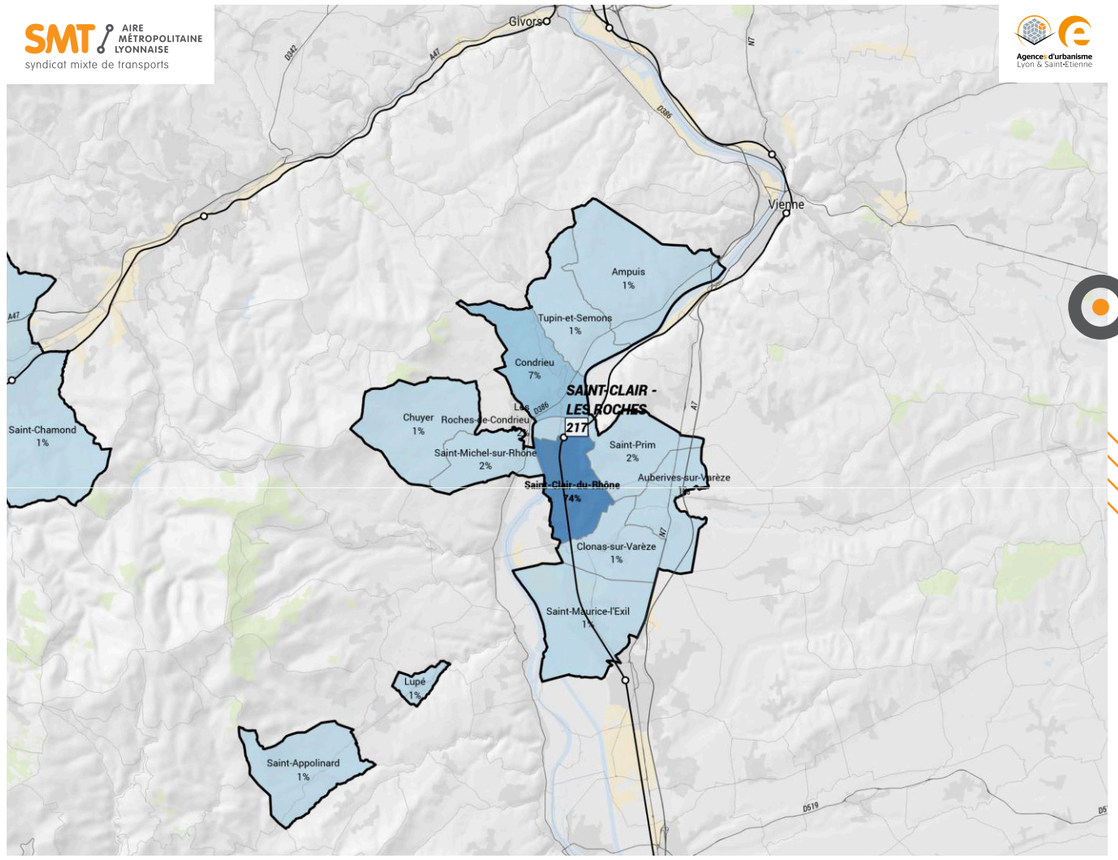


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

41 % des usagers habitent Saint-Clair - Les-Roches

/ 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

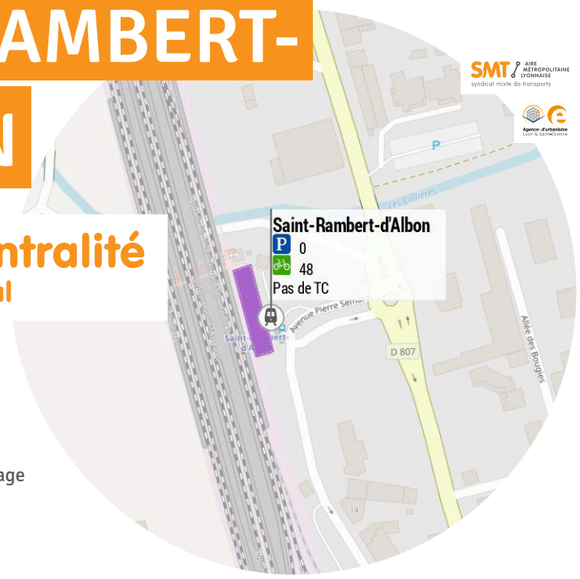
moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1 % à 5 %	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	

74 % des usagers travaillent à Saint-Clair - Les-Roches

Gare de

SAINT-RAMBERT-D'ALBON

/ Gare de centralité
de bassin de vie rural



Gare de Saint-Rambert-d'Albon

Gare de Le-Péage-de-Roussillon

Gare de Saint-Vallier

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

CARS RÉGION (DRÔME) — 1 — Épinouze > Saint-Rambert-d'Albon

24 min.

✖ 4 — Le-Péage-de-Roussillon > Annonay — **LE SEPT CARS RÉGION EN ARDÈCHE**

Heure de départ du TER Saint-Rambert-d'Albon	6h37	6h57	7h08
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Lyon Jean-Macé	7h15	-	7h45
Lyon Perrache	7h20	-	7h50
Lyon Vaise	7h30	-	-
Lyon Part-Dieu	-	7h40	-

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

1096
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

1 Ligne CARS RÉGION

1 Ligne LE SEPT CARS RÉGION EN ARDÈCHE

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

VÉLOS

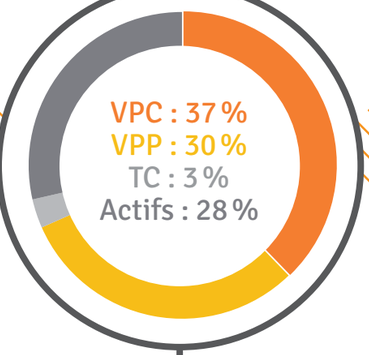
48
places disponibles

AUTO-PARTAGE
4 BLUELY

P+R

150
places disponibles

USAGES*

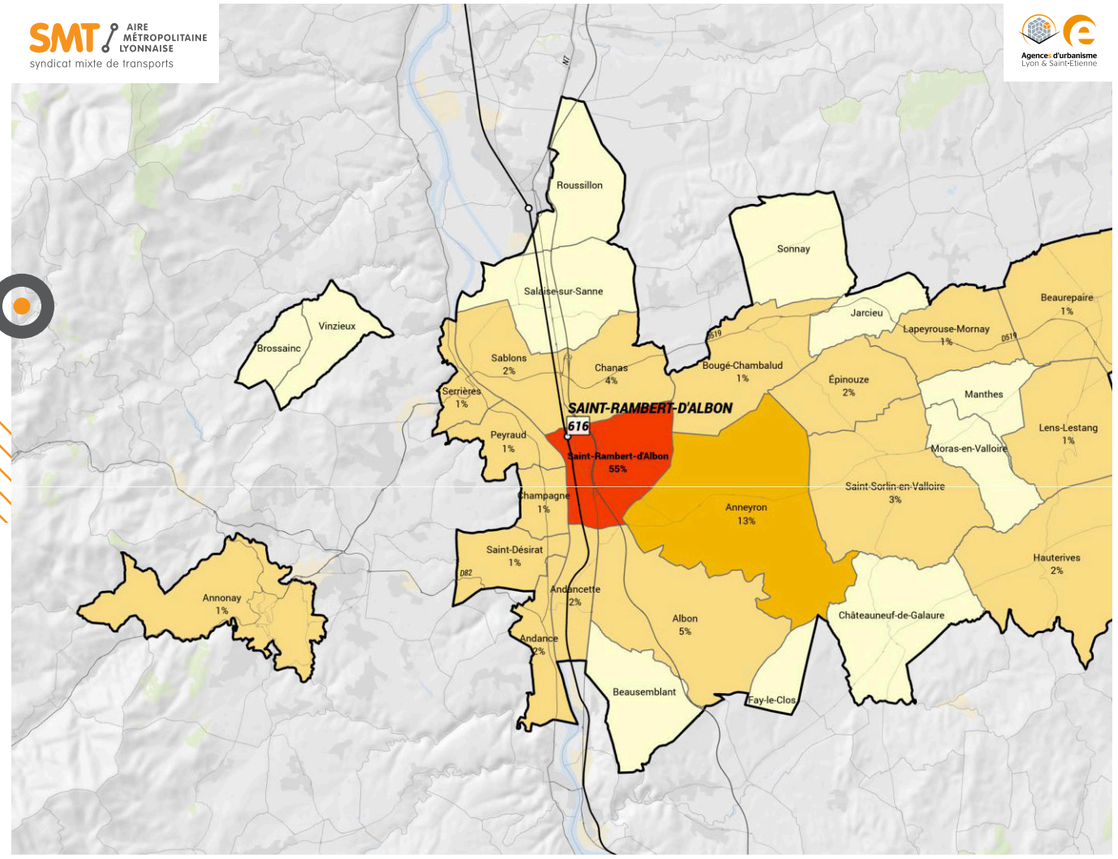


* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

Gare de

SAINT-RAMBERT-D'ALBON

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

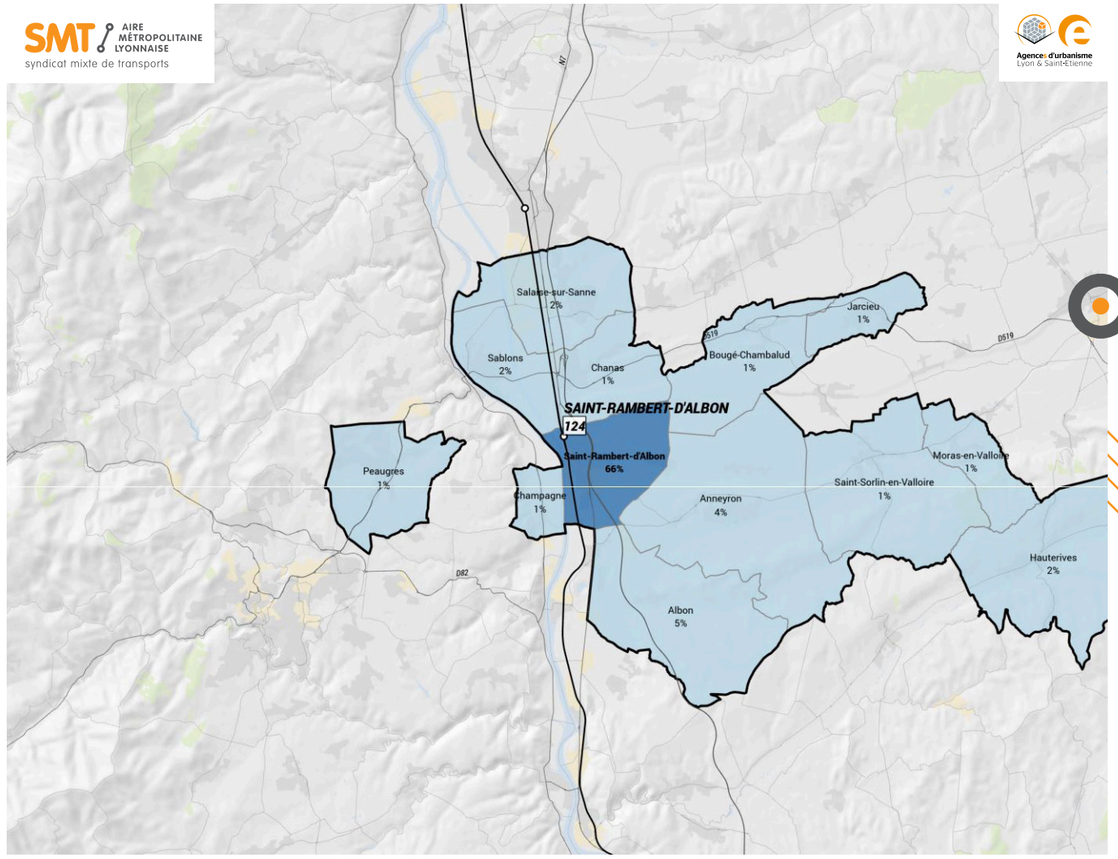


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 Saint-Rambert-d'Albon

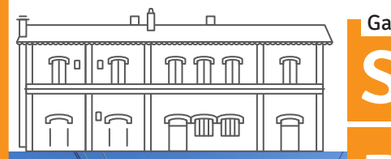
/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



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 %	

66 % des usagers travaillent à Saint-Rambert-d'Albon



Gare de

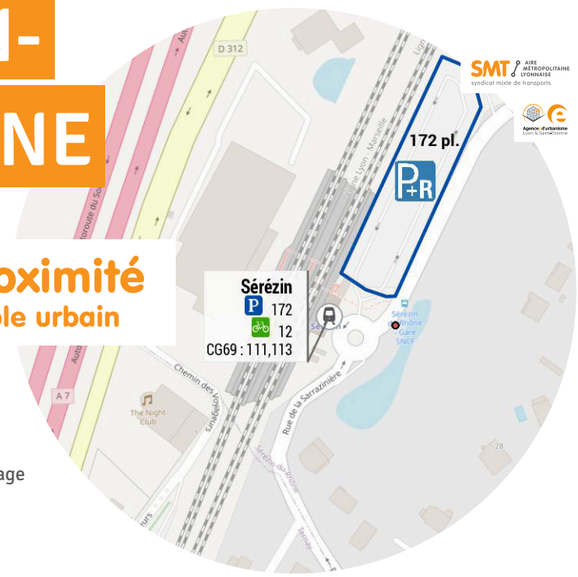
SÉRÉZIN-DU-RHÔNE

/ Gare de proximité
appartenant à un pôle urbain

Gare de Sérézin-du-Rhône

Gare de Feyzin

Gare de Chasse-sur-Rhône



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

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

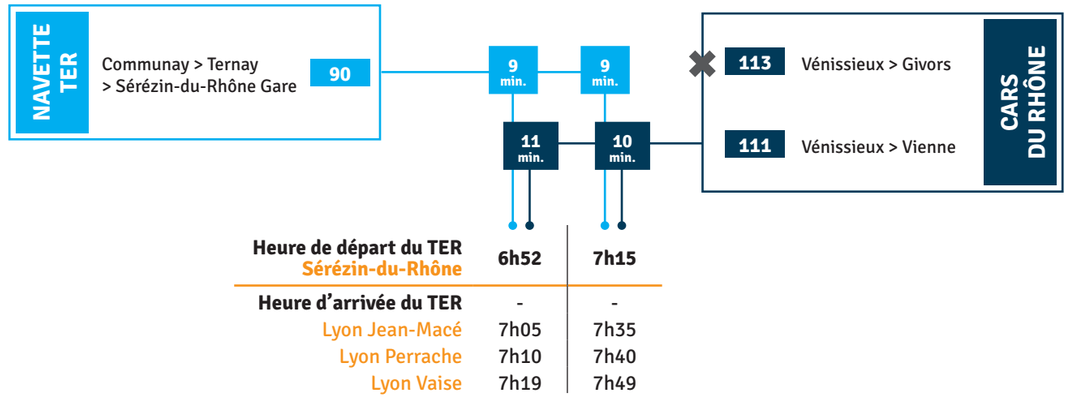
Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- CG69

/ Correspondances TC
liées à la gare



Heure de départ du TER Sérézin-du-Rhône	**6h52**	**7h15**
Heure d'arrivée du TER	-	-
Lyon Jean-Macé	7h05	7h35
Lyon Perrache	7h10	7h40
Lyon Vaise	7h19	7h49

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

681
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

2 Lignes CARS DU RHÔNE

1 Navette TER

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

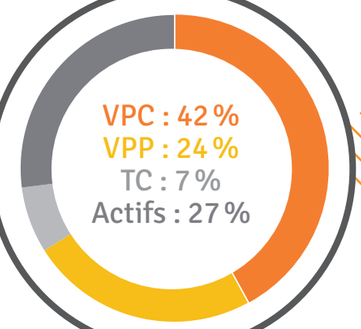
VÉLOS

12
places disponibles

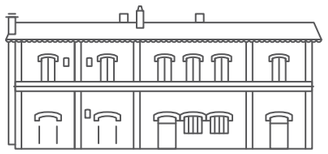
P+R

172
places disponibles

USAGES*



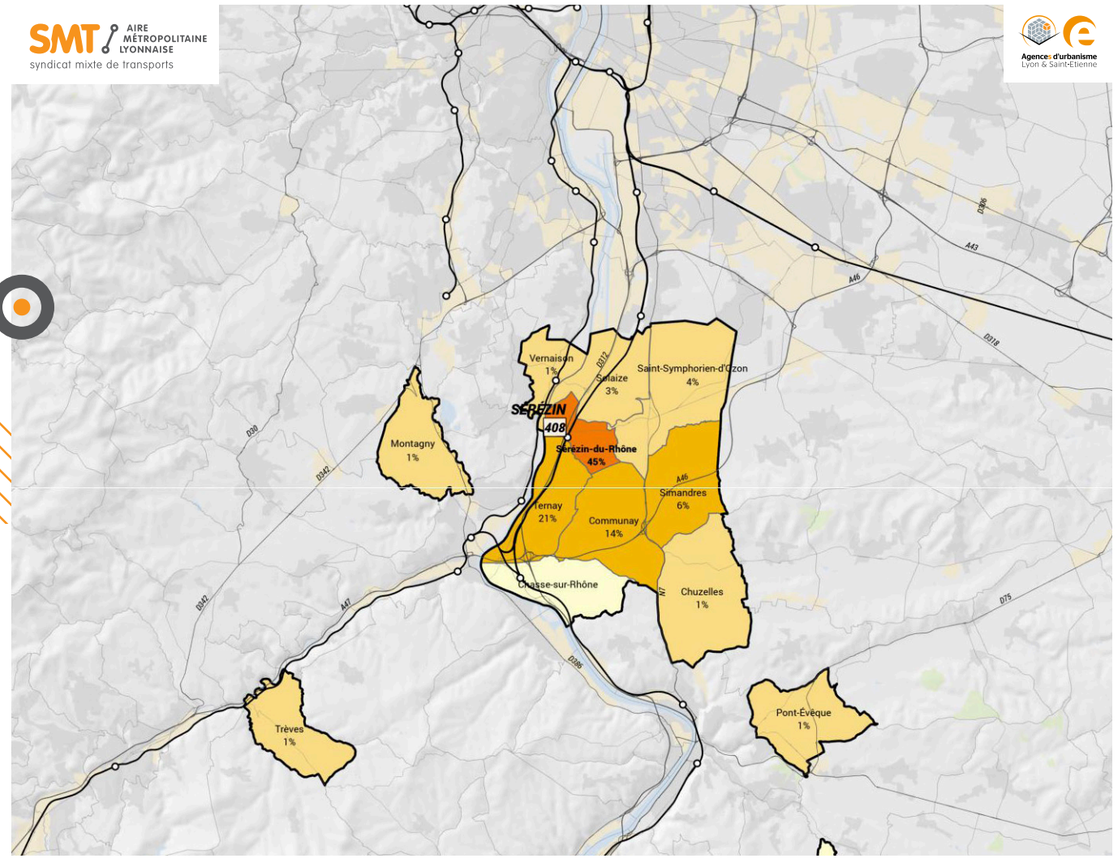
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

SÉRÉZIN-DU-RHÔNE

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

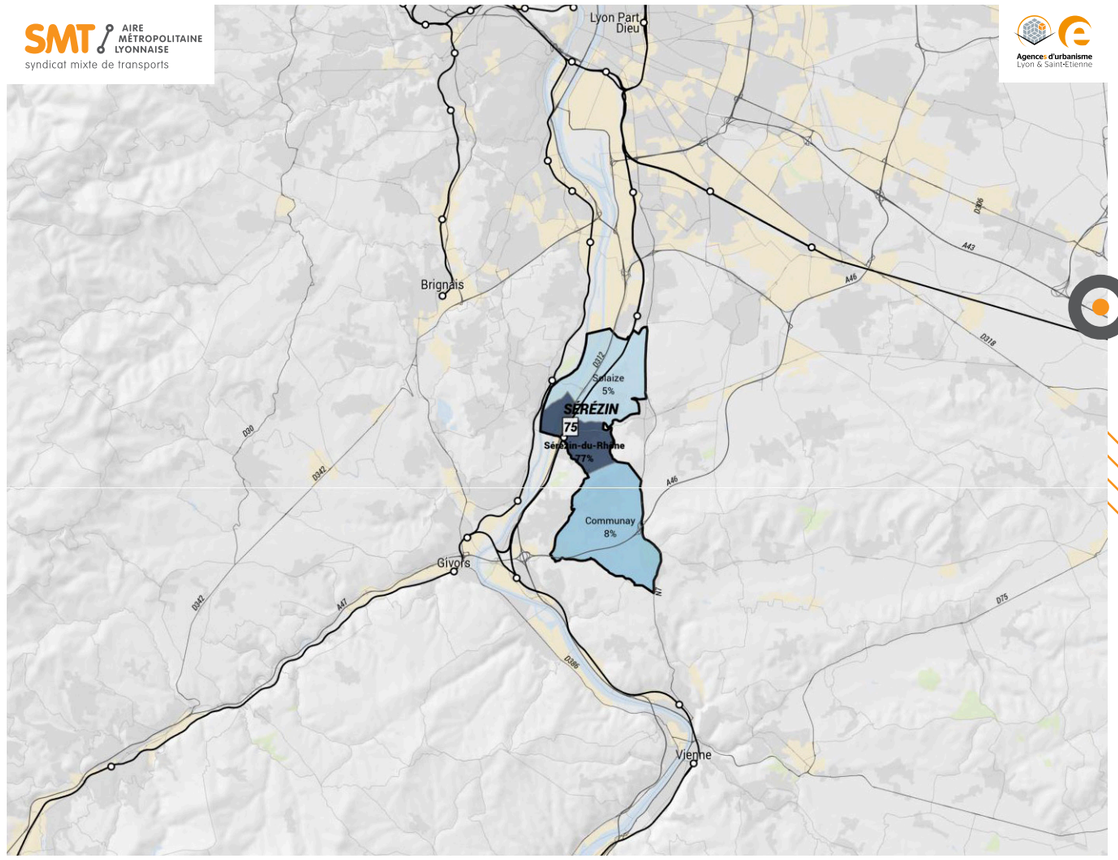


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

45 % des usagers habitent Sérézin-du-Rhône

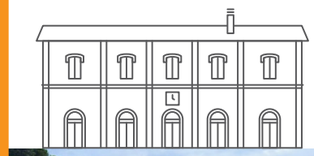
/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



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 %	

77 % des usagers travaillent à Sérézin-du-Rhône



Gare de
VIENNE

/ Gare de Pôle Urbain Intermédiaire

Gare de Vienne

Gare de Estressin — Gare de Saint-Clair Les-Roches

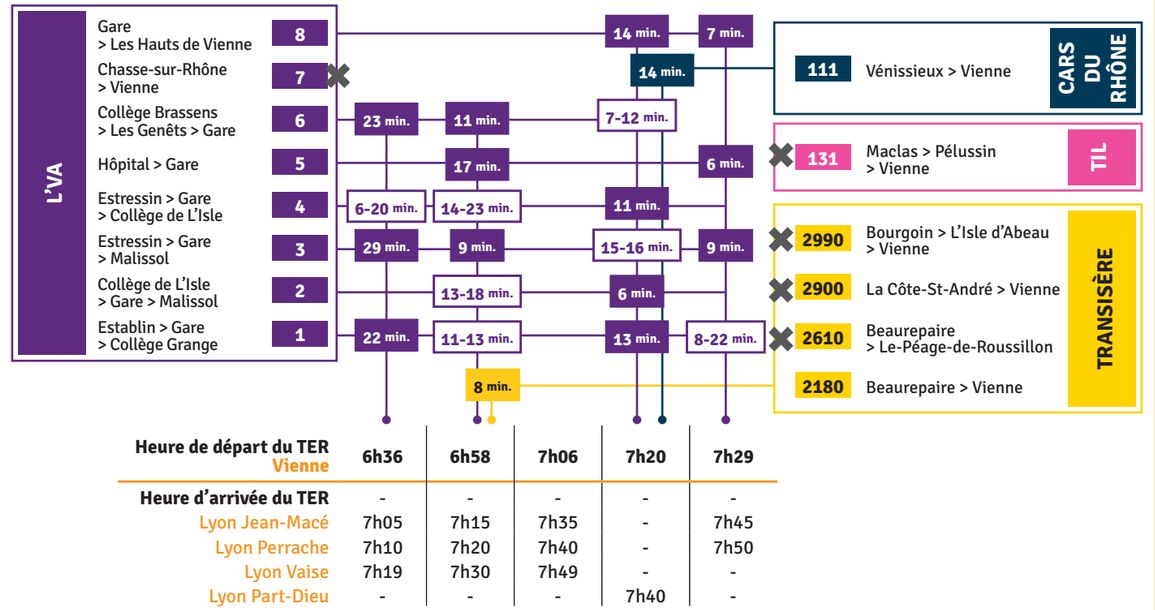
- Gares TER
- Aires de covoiturage
- Parcs relais

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

Stationnements vélos
- Couverts
- Autres

Arrêts TC
- TIL
- Vienne

/ Correspondances TC
liées à la gare



Heure de départ du TER Vienne	6h36	6h58	7h06	7h20	7h29
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-	-
Lyon Jean-Macé	7h05	7h15	7h35	-	7h45
Lyon Perrache	7h10	7h20	7h40	-	7h50
Lyon Vaise	7h19	7h30	7h49	-	-
Lyon Part-Dieu	-	-	-	7h40	-

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

5934
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

8 Lignes L'VA

1 Ligne TIL

4 Lignes TRANSISÈRE

1 Ligne CARS DU RHÔNE

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

VÉLOS

82
places disponibles

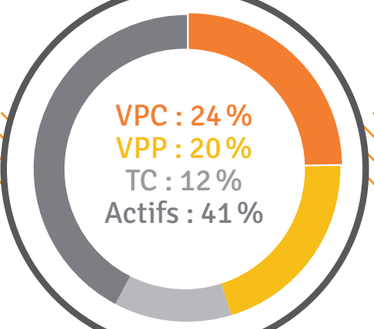
ACCESSIBILITÉ
Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

AUTO-PARTAGE
1 CITIZ

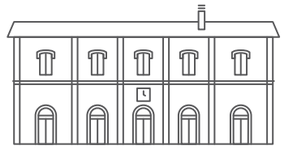
P+R

766
places disponibles

USAGES*

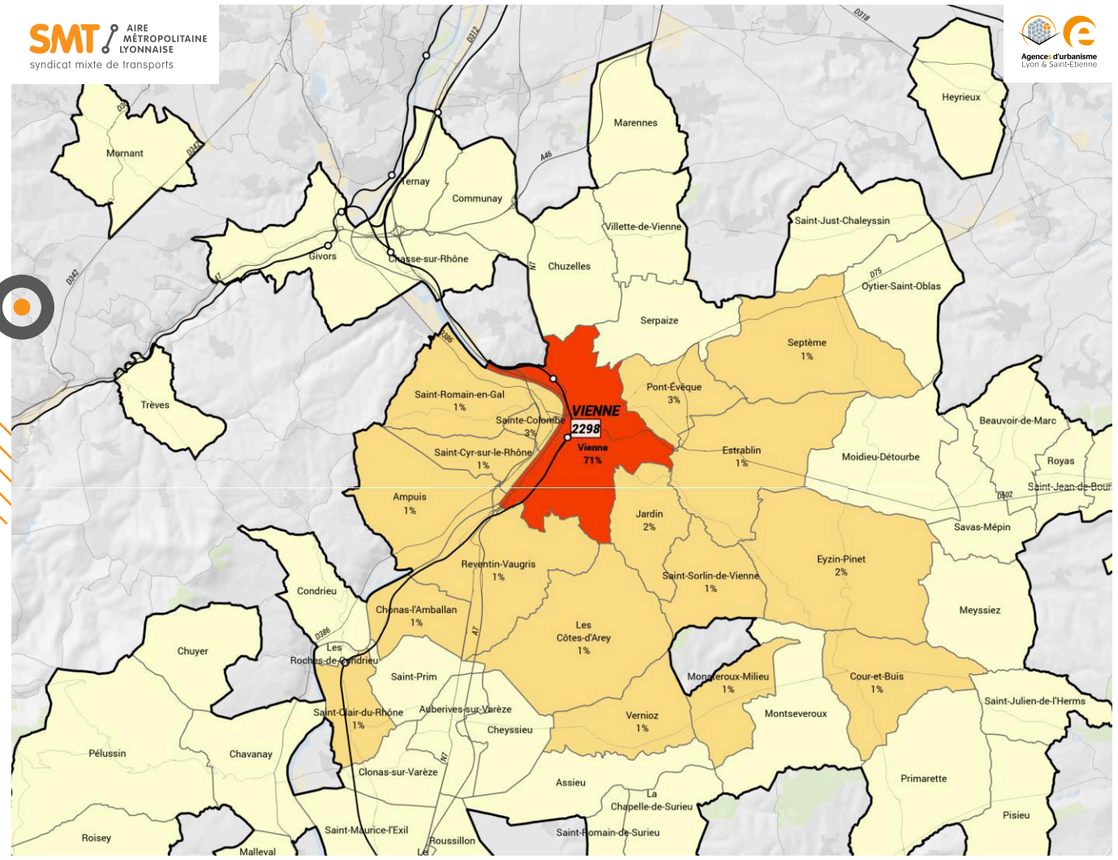


* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de
VIENNE

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

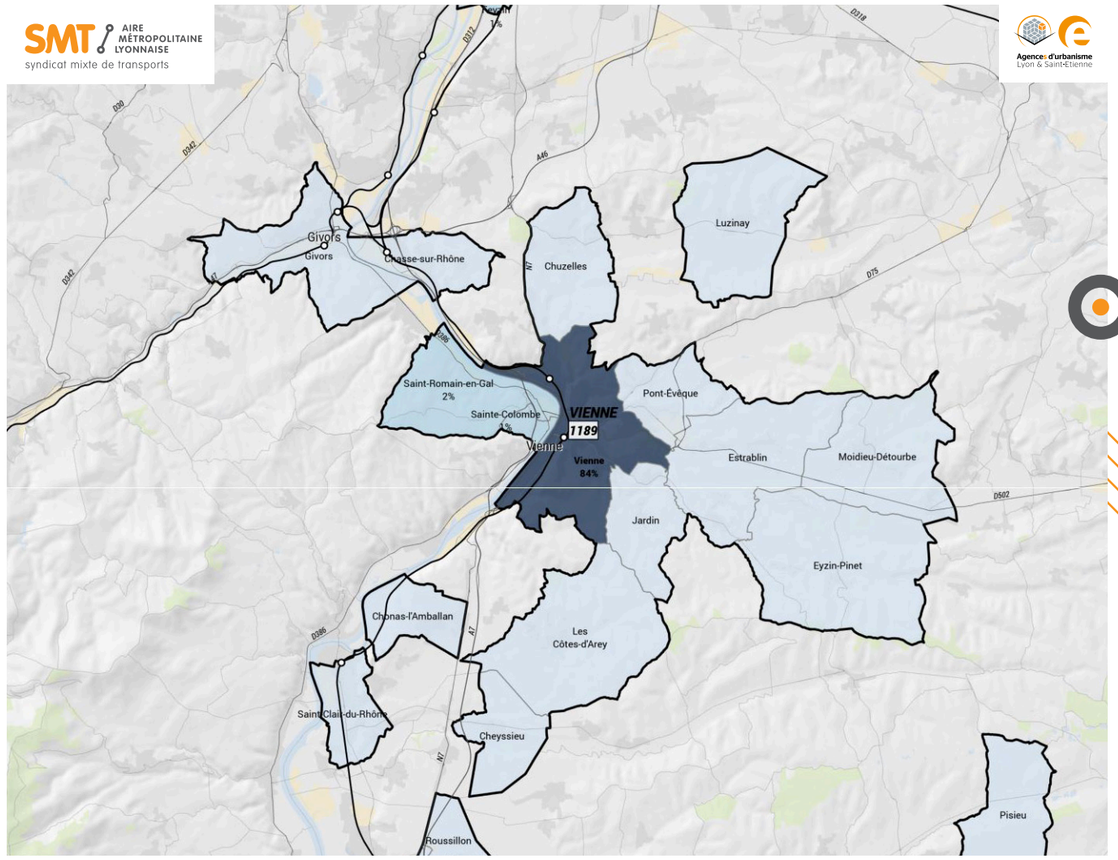


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

71 % des usagers habitent Vienne

/ 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 Vienne

/ 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 Vallée du Rhône

Bassin Gier - Mornantais (GM)

Bassin Vallée du Rhône (VR)

Fiche GM-VR1
Gestion partagée du PEM de Givors-Ville

Fiche GM-VR2
Aire métropolitaine de covoiturage à Chasse-sur-Rhône (A47 N°8)

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 Vallée du Rhône

Bassin Vallée du Rhône (VR)

cahiers de bassins

cahiers de fiches actions

Fiche VR-1
Étude de la réouverture d'une halte TER à Vaugris-Gare

Fiche VR-2
Meilleure liaison entre la gare de Saint-Clair - les-Roches et Condrieu

Fiche VR-3
Aménagement de la gare du Péage-de-Roussillon

Fiche VR-4
Mise en accessibilité de la gare de Saint-Clair - les-Roches

Fiche VR-5
Gouvernance du PEM de Vienne + extension P+R

Fiche VR-6
Échangeur et aire de covoiturage de Vienne-Sud (Reventin-Vaugris)

Fiche VR-7
Faciliter les rabattements tous modes en gare de Sérézin-du-Rhône

/ 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**