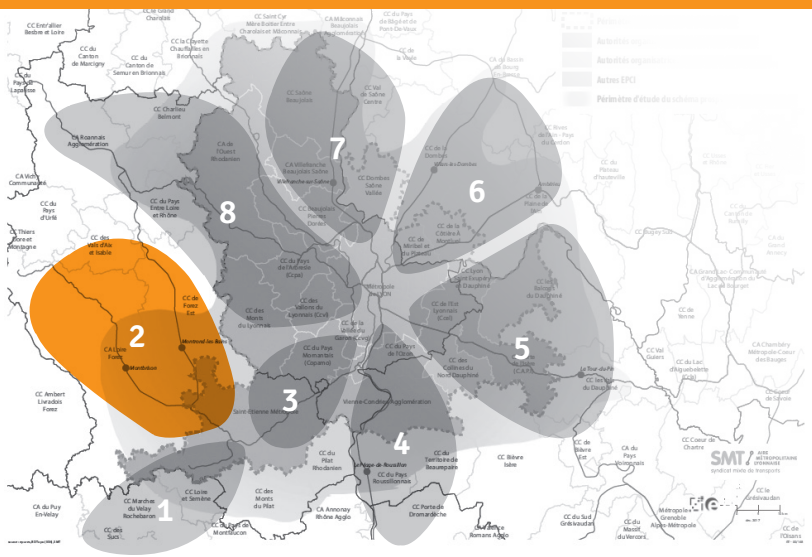
SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

Cahier de bassin 2020





2 FOREZ









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

FOREZ

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 **Forez**

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**

Bonson P. 32 > 35
Feurs P. 36 > 39
Montbrison P. 40 > 43
Montrond-les-Bains P. 44 > 47
Saint-Étienne Châteaucreux P. 48 > 49
Saint-Étienne La Terrasse P. 50 > 53
Veauche - Saint-Galmier P. 54 > 57

Fiches **Action** — P.58

Glossaire & Crédits — P. 59

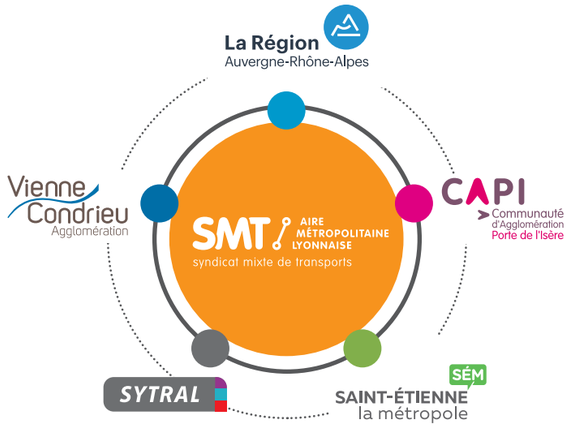
A / Présentation

/ 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.

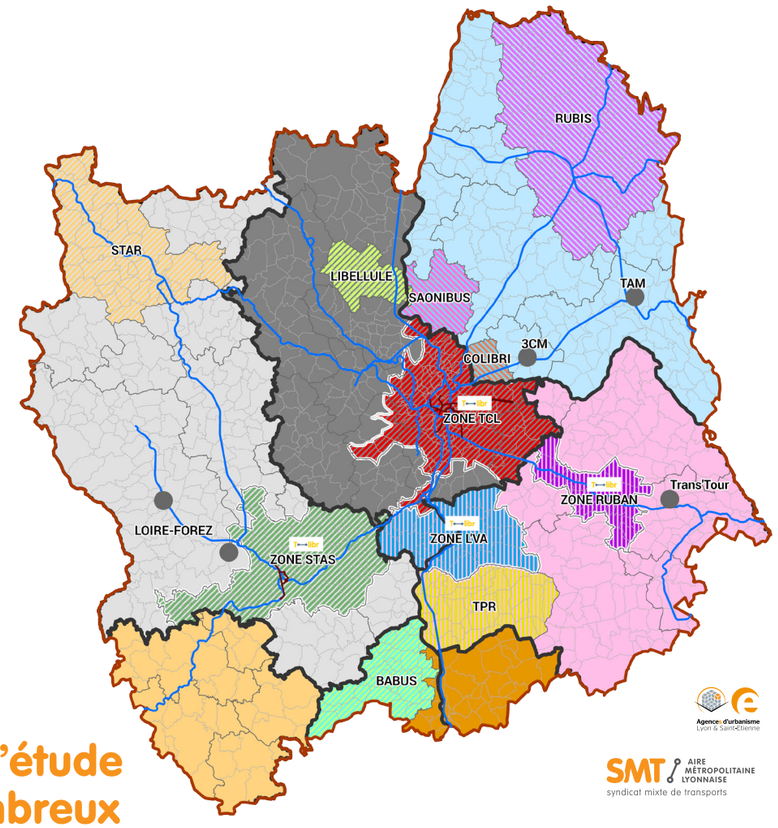


/ Le PAI en chiffres

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

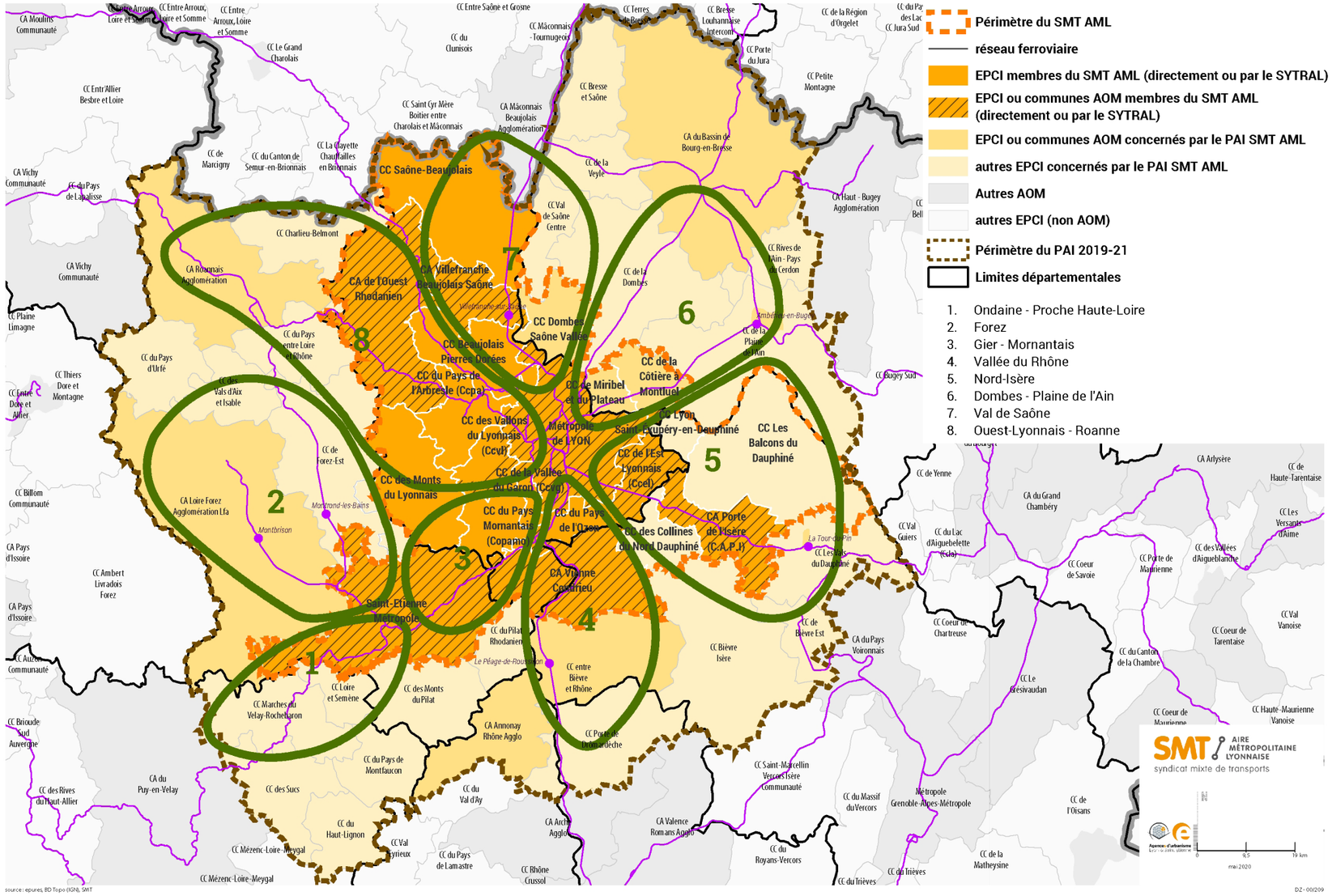
287 000
VOYAGEURS JOURS (TER)

/ 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.**

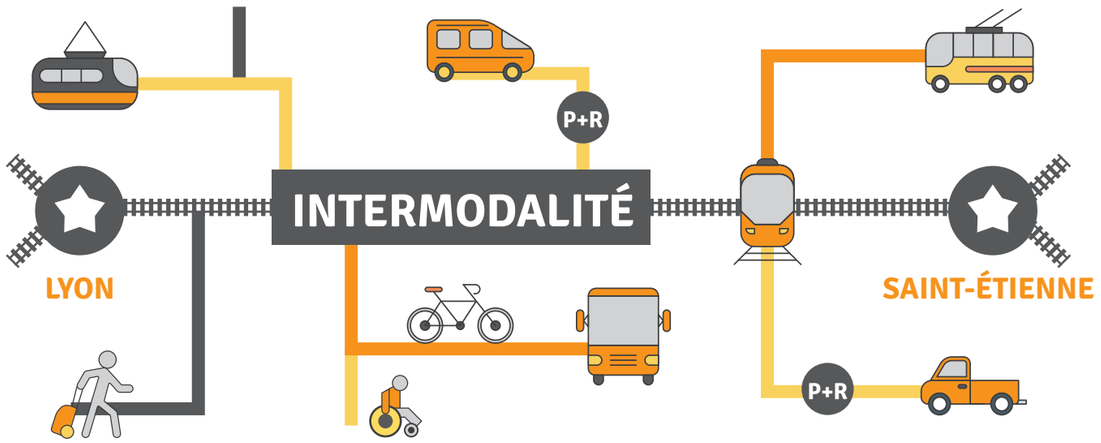
Ce diagnostic a été réalisé au plus près du terrain avec la mobilisation de **plus de 250 personnes représentant 110 structures** sur l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise.

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

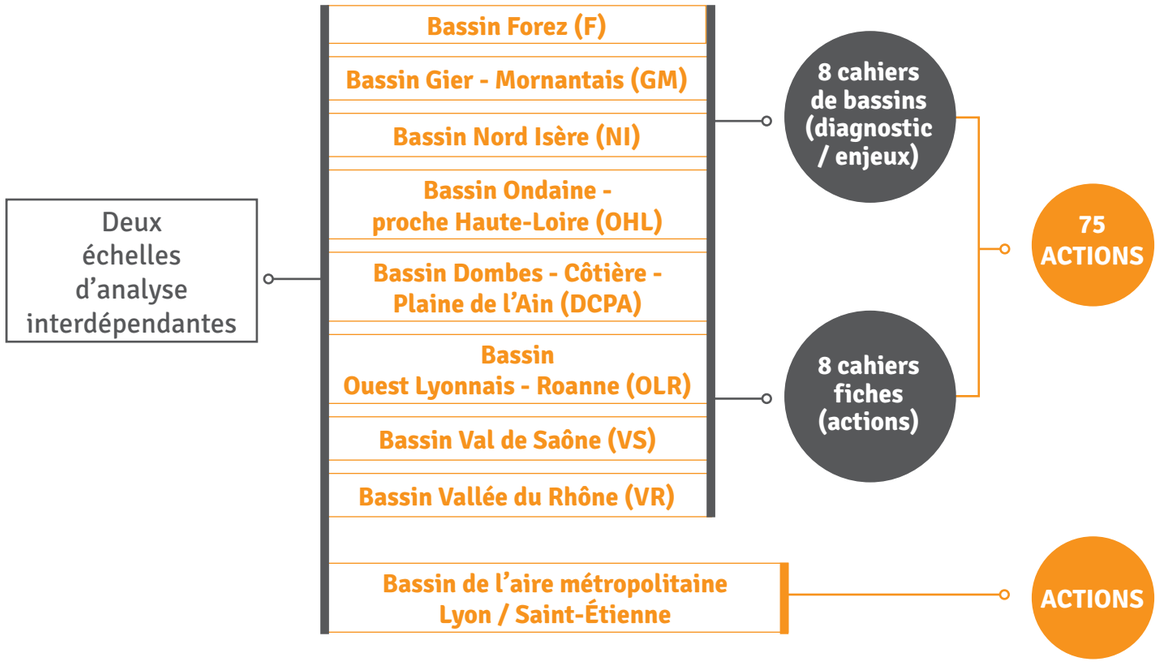
/ Une démarche de terrain pragmatique à visée opérationnelle

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

FOREZ

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

P.12 P.13

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

/ Caractéristiques du territoire

FOREZ

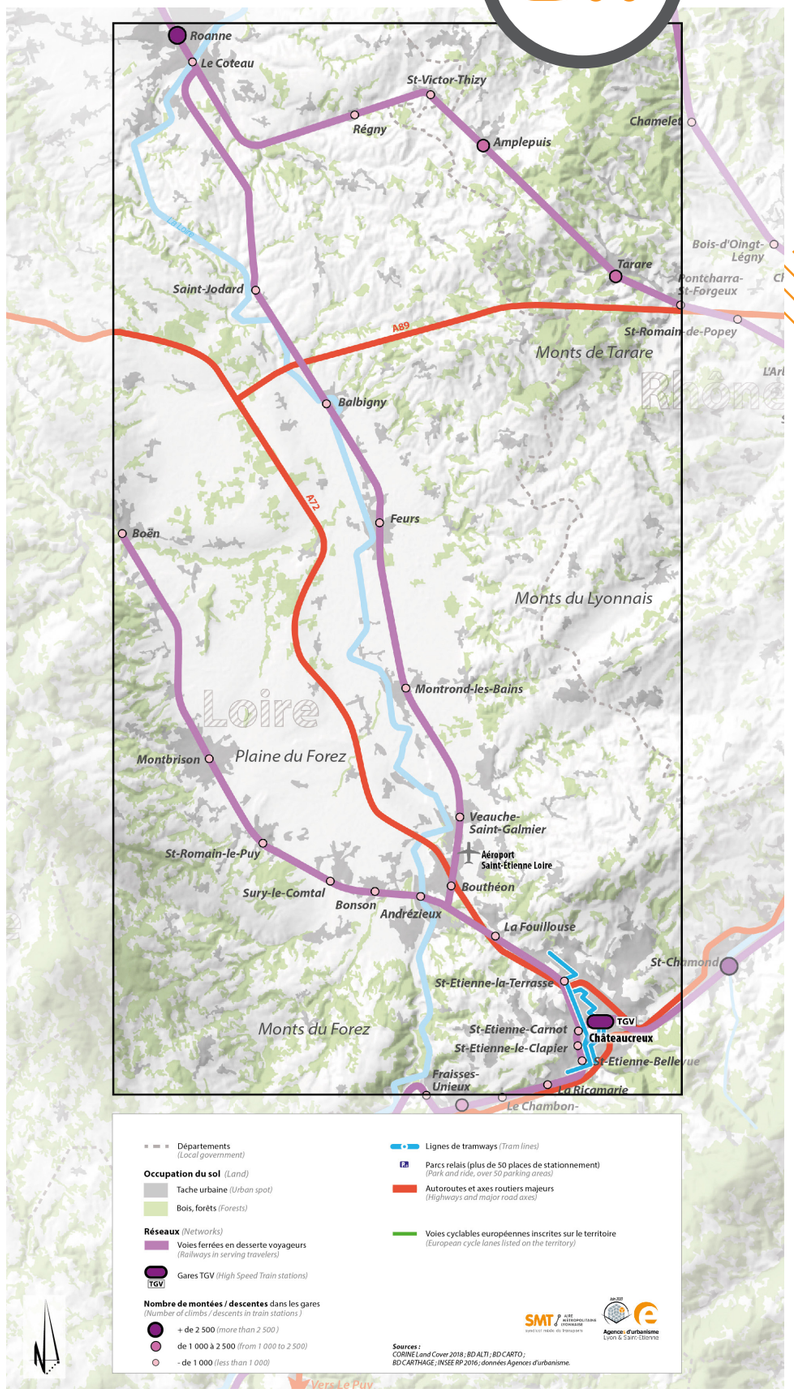
B.1

Un territoire structuré par la Loire

Le bassin du Forez est structuré par le fleuve de la Loire, entouré de monts et organisé autour de **deux axes ferroviaires :**
- **Saint-Étienne <> Boën**
- **Saint-Étienne <> Roanne**

La plaine du Forez a été urbanisée de manière significative au cours des dernières décennies et s'est dotée d'équipements routiers rapides reliant les 2 rives de la Loire à la métropole stéphanoise.

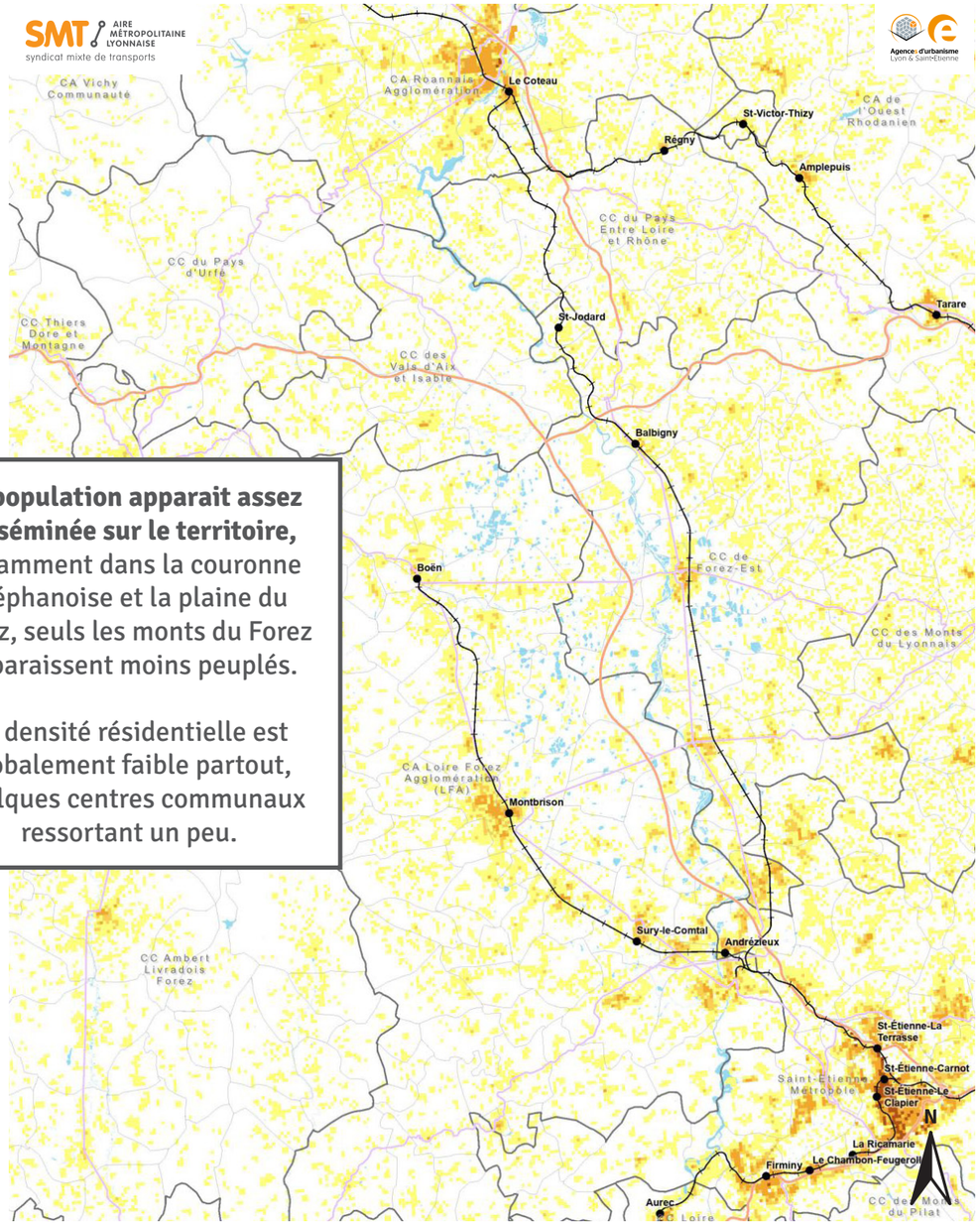
On dénombre **16 gares dans ce bassin,** dont 10 qui jouent un rôle de desserte de proximité. Saint-Étienne Châteaucreux constitue le Pôle d'Echanges Multimodal principal, à la fois comme destination principale des flux pendulaires quotidiens depuis le Forez, mais aussi comme « tête de pont » pour les flux ferroviaires de longue portée.



Le bassin du Forez apparait comme **un territoire où les offres de transport ont été particulièrement juxtaposées** : chaque réseau a été développé selon sa rationalité propre, sans que des lieux d'intermodalité ni des coopérations ou intégrations tarifaires ne viennent faciliter l'usage pour les utilisateurs.

Il convient toutefois de noter que la complémentarité des réseaux s'est nettement renforcée ces dernières années dans le sud-plaine du Forez, bien qu'une marge de progression et de systématisation demeure.

/ Densité de **population**



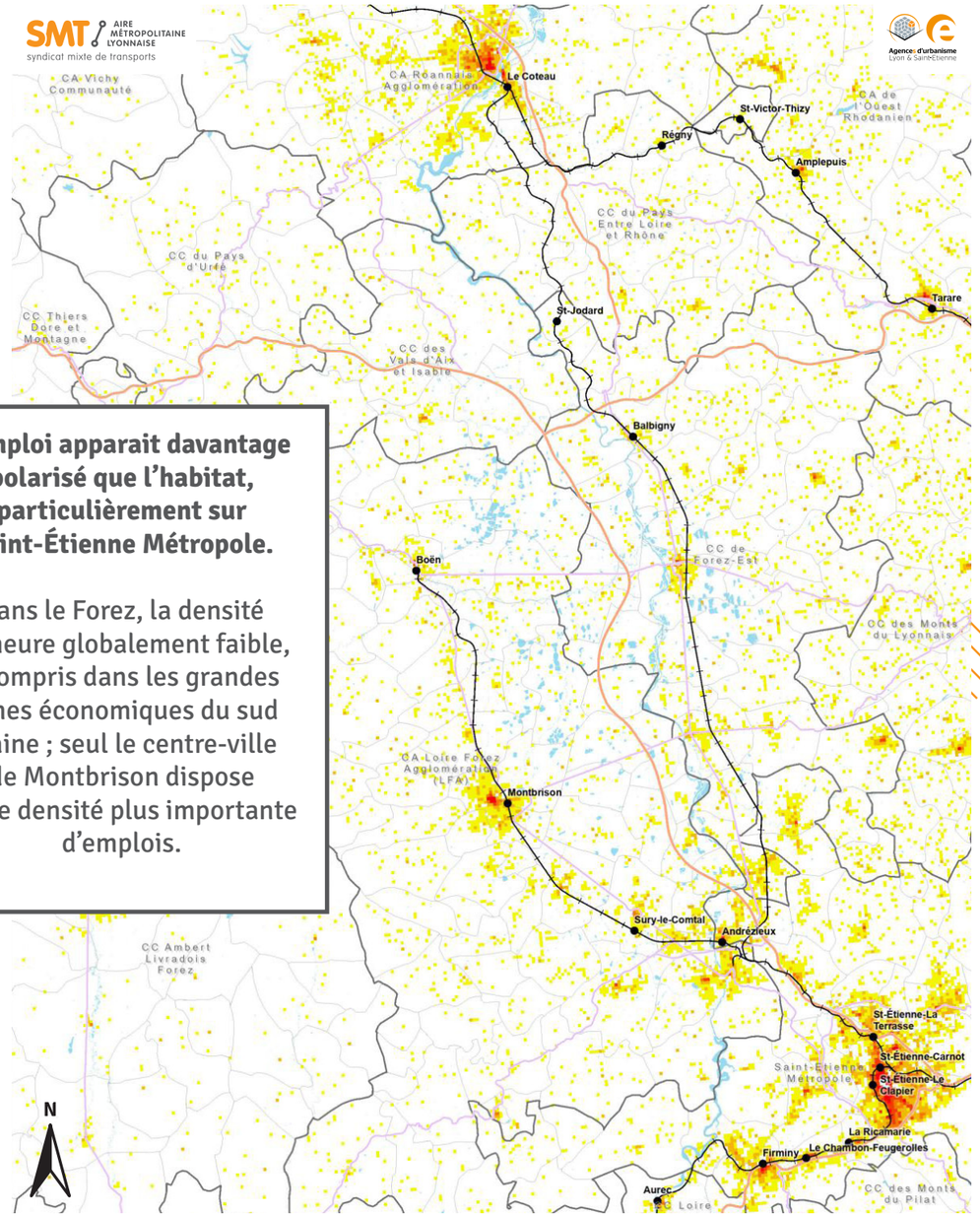
La population apparait assez disséminée sur le territoire, notamment dans la couronne stéphanoise et la plaine du Forez, seuls les monts du Forez apparaissent moins peuplés.

La densité résidentielle est globalement faible partout, quelques centres communaux ressortant un peu.

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**



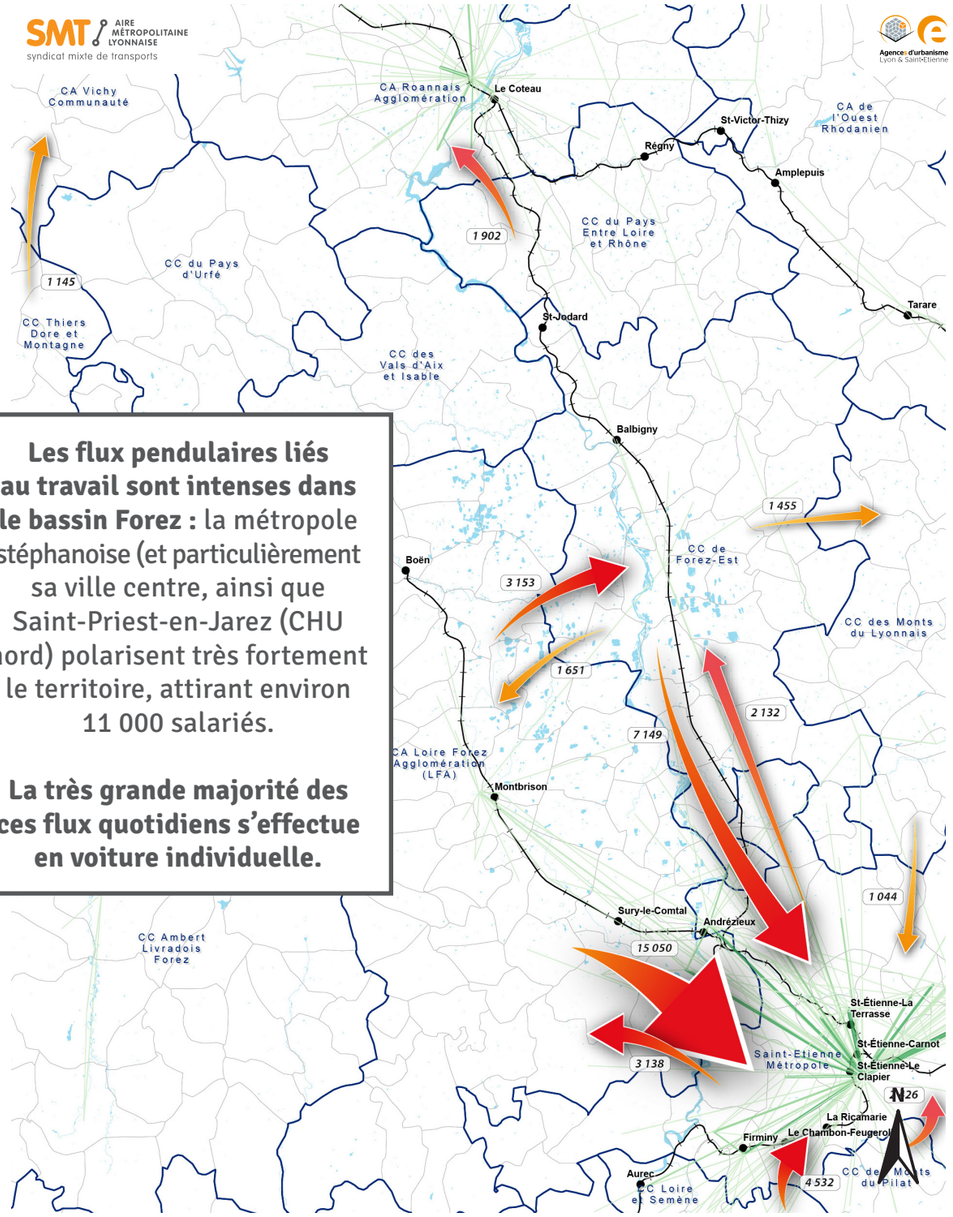
L'emploi apparait davantage polarisé que l'habitat, particulièrement sur Saint-Étienne Métropole.

Dans le Forez, la densité demeure globalement faible, y compris dans les grandes zones économiques du sud plaine ; seul le centre-ville de Montbrison dispose d'une densité plus importante d'emplois.

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 pendulaires liés au travail sont intenses dans le bassin Forez : la métropole stéphanoise (et particulièrement sa ville centre, ainsi que Saint-Priest-en-Jarez (CHU nord) polarisent très fortement le territoire, attirant environ 11 000 salariés.

La très grande majorité des ces flux quotidiens s'effectue en voiture individuelle.

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



FOREZ

/ Diagnostic d'intermodalité et fréquentation des transports

B.2

/ Offres principales de transport et d'intermodalité

Les différentes offres de transport public sont essentiellement radiales et centrées sur Saint-Étienne. Mais les lignes C2, 303 et 305 offrent des liaisons transversales dans la plaine du Forez.

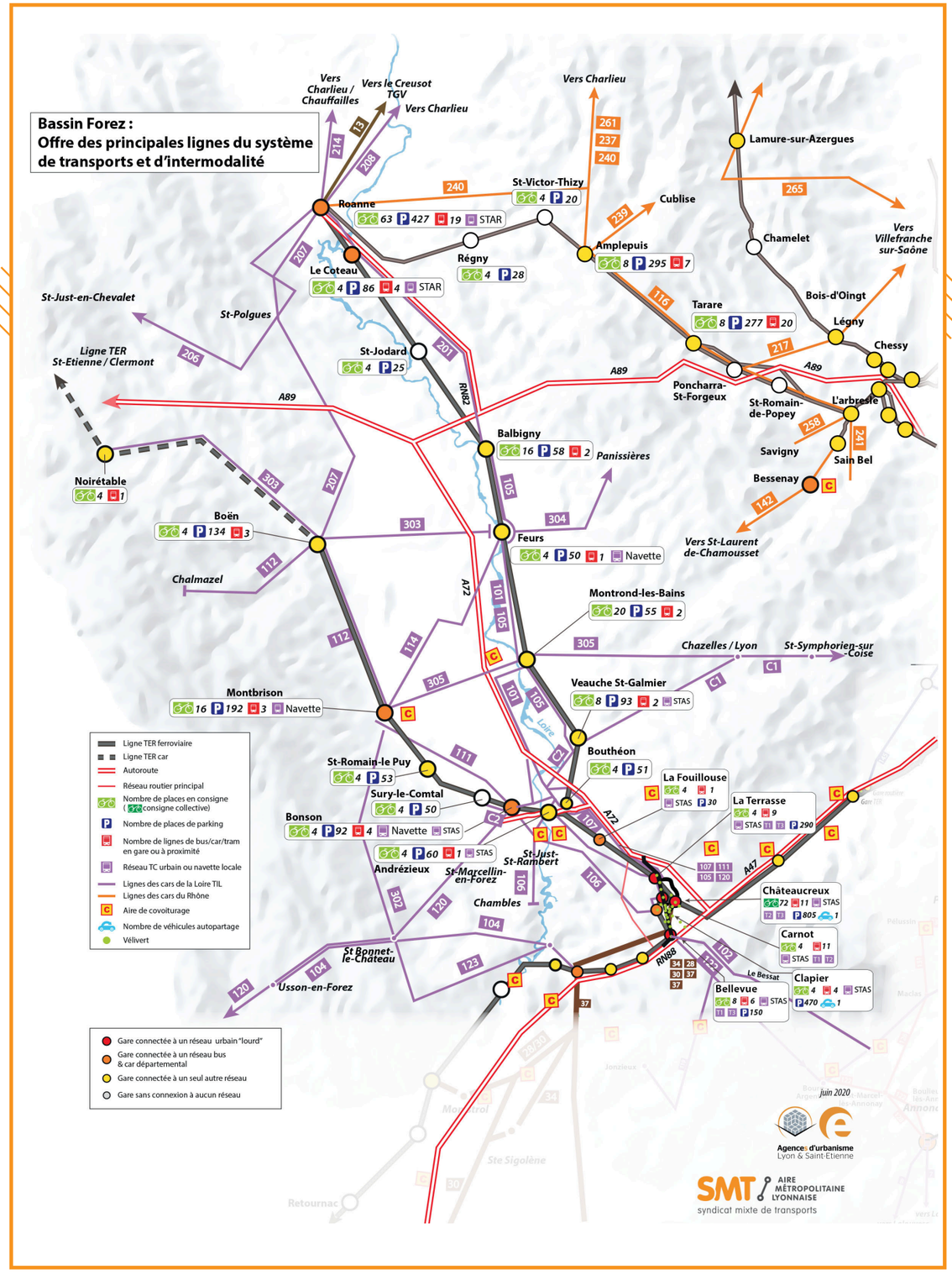
Les lignes C1 et C2 sont une intéressante première phase d'amélioration de l'offre dans le sud de la plaine, supplantant des services autrefois juxtaposés. Loire Forez et la ville de Feurs ont développé de leur côté des navettes de desserte pour certaines communes.

stas TRANSPORTS URBAINS SAINT-ETIENNE METROPOLE

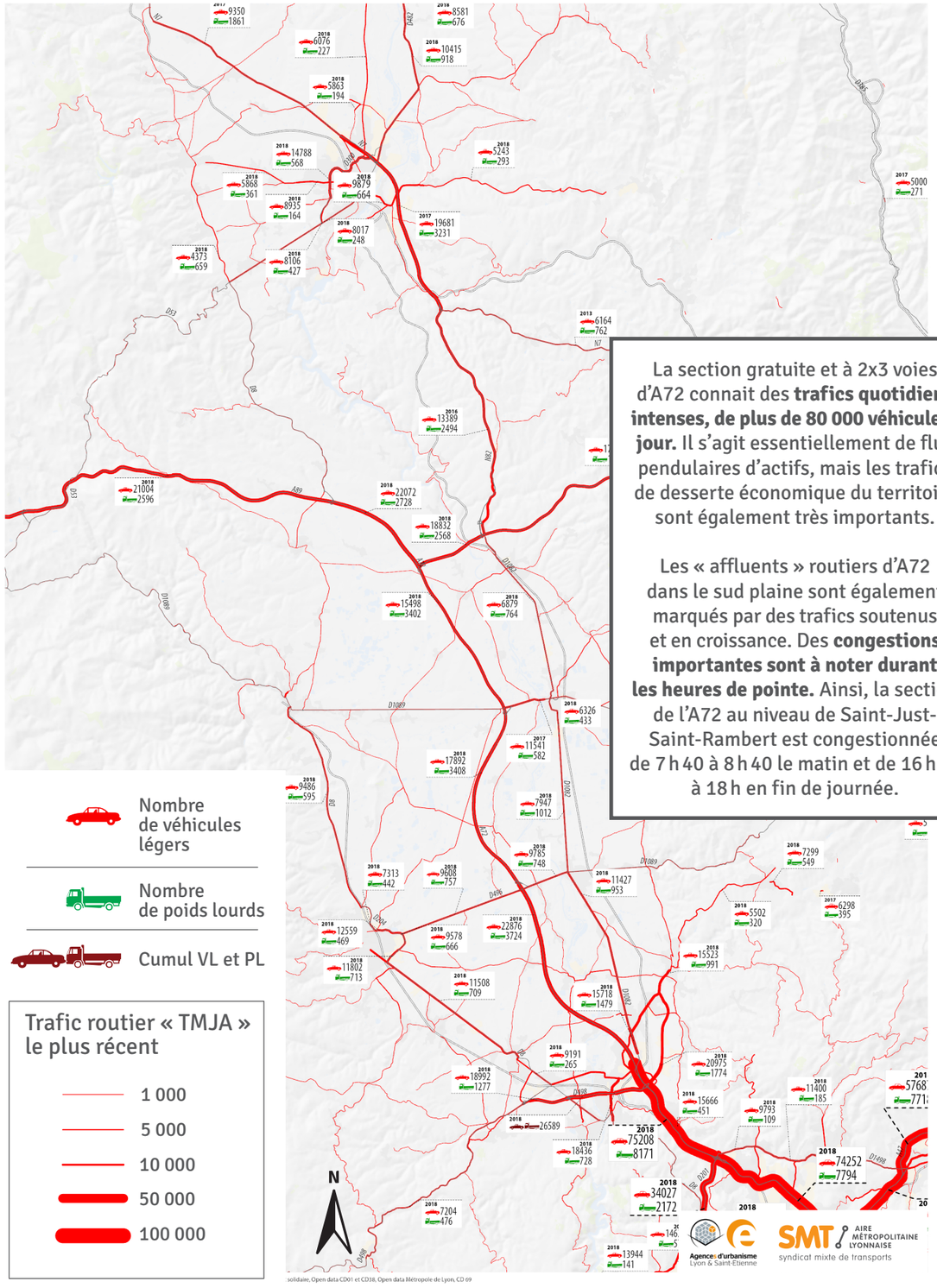
TIL Transports Interurbains de la Loire

Loire Forez Agglo

TER AUVERGNE-RHÔNE-ALPES



/ Fréquentation du réseau routier



Nombre de véhicules légers

Nombre de poids lourds

Cumul VL et PL

Trafic routier « TMJA » le plus récent

- 1 000
- 5 000
- 10 000
- 50 000
- 100 000

La section gratuite et à 2x3 voies d'A72 connait des **trafics quotidiens intenses, de plus de 80 000 véhicules/jour.** Il s'agit essentiellement de flux pendulaires d'actifs, mais les trafics de desserte économique du territoire sont également très importants.

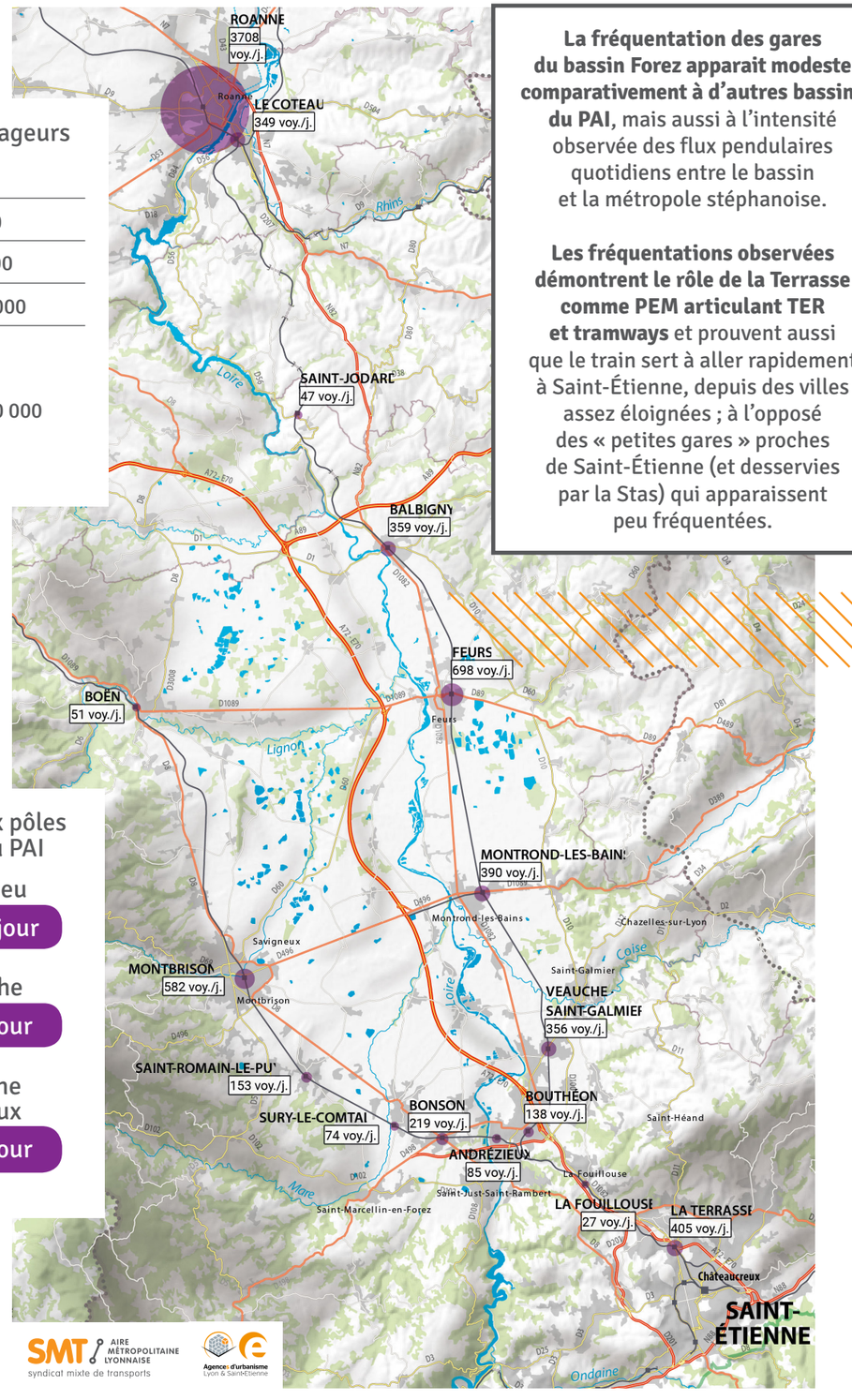
Les « affluents » routiers d'A72 dans le sud plaine sont également marqués par des trafics soutenus et en croissance. Des **congestions importantes sont à noter durant les heures de pointe.** Ainsi, la section de l'A72 au niveau de Saint-Just-Saint-Rambert est congestionnée de 7 h 40 à 8 h 40 le matin et de 16 h 50 à 18 h en fin de journée.

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

Nombre de voyageurs

- 1
- 10
- 100
- 1 000
- 10 000



La fréquentation des gares du bassin Forez apparait modeste comparativement à d'autres bassins du PAI, mais aussi à l'intensité observée des flux pendulaires quotidiens entre le bassin et la métropole stéphanoise.

Les fréquentations observées démontrent le rôle de la Terrasse comme PEM articulant TER et tramways et prouvent aussi que le train sert à aller rapidement à Saint-Étienne, depuis des villes assez éloignées ; à l'opposé des « petites gares » proches de Saint-Étienne (et desservies par la Stas) qui apparaissent peu fréquentées.

Les 3 principaux pôles d'échanges du PAI

Lyon Part-Dieu
129 035 voy./jour

Lyon Perrache
21 447 voy./jour

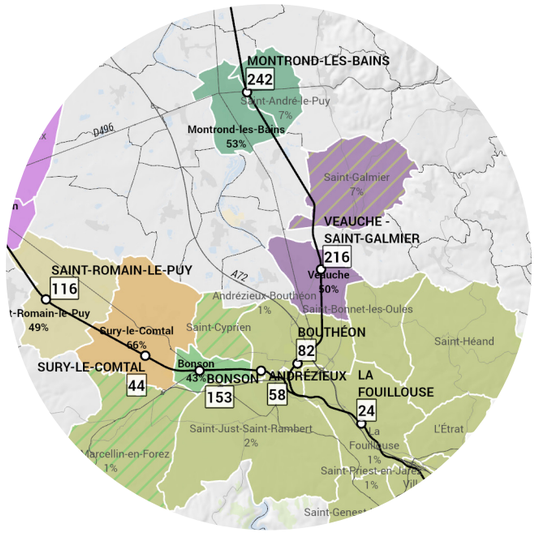
Saint-Étienne Châteaucreux
13 376 voy./jour

Sources : SNCF Open data, epures, BD Topo (IGN), SMT AML, CORINE Land Cover 2018, BD ALTI, BD CARTO, BD CARTHAGE - Juin 2020

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

FOREZ

B.3

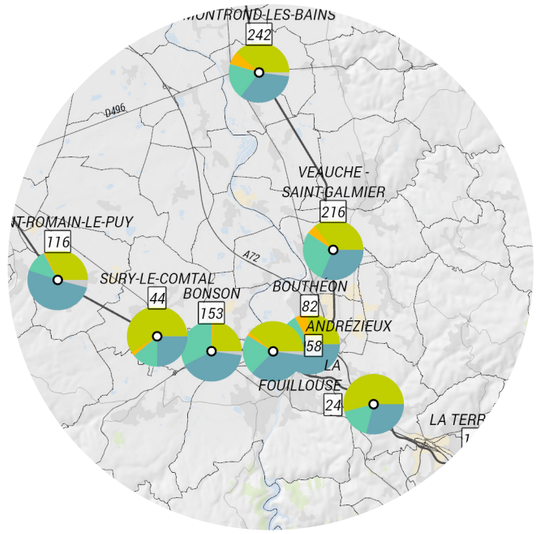


/ Attractivité des gares en fonction de la commune de résidence

Le rôle prédominant de la voiture individuelle dans les flux pendulaires avec la métropole stéphanoise entraine une forme de « marginalisation » des aires de chalandise des gares dans le Forez, avec des rabattements peu étendus.

De plus, **l'exploitation très fréquemment dégradée de l'axe TER de Montbrison** vient aggraver ce constat. Par contrecoup, l'aire de chalandise de Châteaucreux apparait « démesurée », mais elle ne concerne que des flux peu nombreux et de longue portée, en direction de Lyon.

P. 24

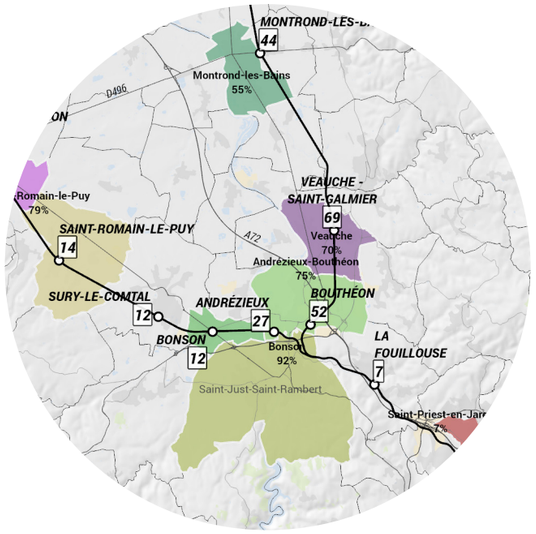


/ Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence

Malgré l'envergure territoriale souvent limitée des aires de chalandise des gares du Forez, **le mode majoritaire d'accès en gare est très fréquemment la voiture.**

Certaines gares sont néanmoins bien insérées d'un point de vue urbain et peuvent être marquées par une part importante, voire majoritaire, d'accès piétons (le vélo demeurant très marginal malgré un contexte topographique a priori favorable).

P. 25

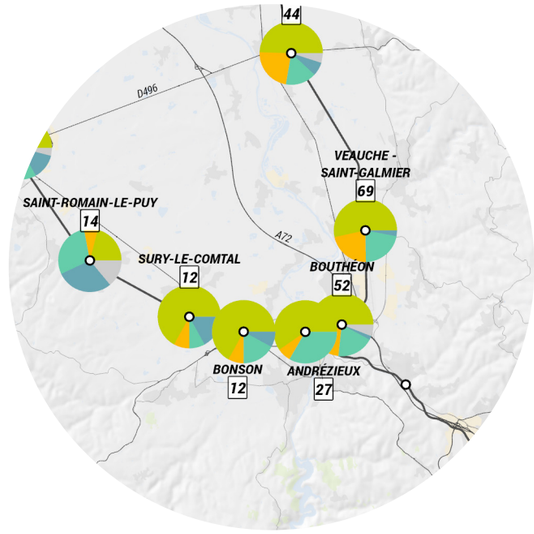


/ Attractivité des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude

L'analyse des gares de destination pour les motifs travail ou étude donne à voir un usage modeste du TER, à l'exception notable des gares stéphanoises.

Partout ailleurs, il s'agit d'usages de proximité. Aucune aire de chalandise pluricommunale n'est à recenser dans la plaine du Forez, pour ces motifs.

P. 26



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

On observe que les salariés, scolaires et étudiants descendant du TER marchent jusqu'à leur destination finale, hormis à Saint-Étienne où l'intermodalité avec les trams et les bus est également notable.

Pour les villes de Montbrison et de Saint-Romain l'usage de la voiture en trajet final demeure prépondérant.

P. 27

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

Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

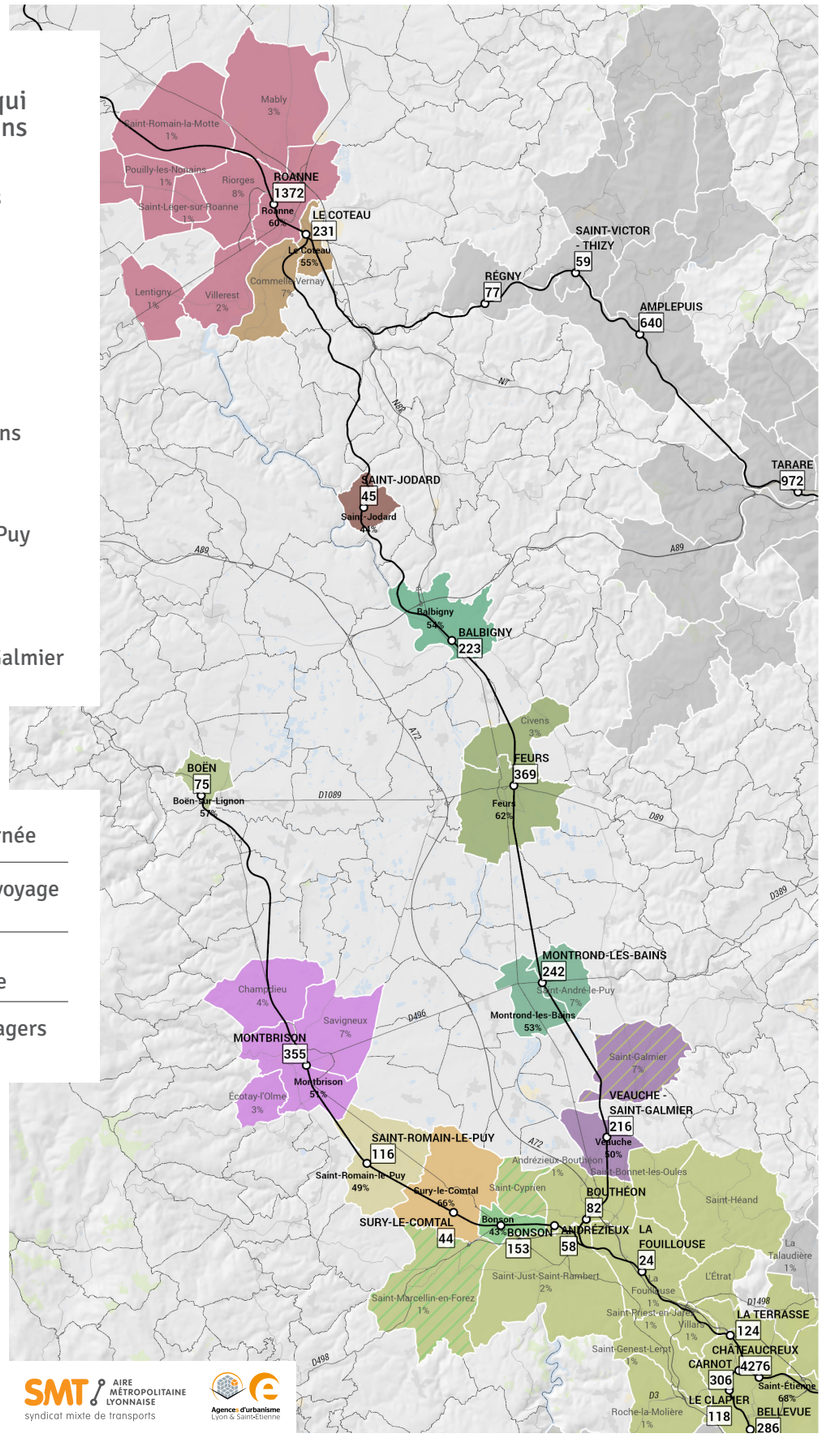
Gares privilégiées
- Balbigny
- Bonson
- Boën
- Feurs
- Le Coteau
- Montbrison
- Montrond-les-Bains
- Roanne
- Saint-Jodard
- Saint-Romain-le-Puy
- Saint-Étienne Châteaucreux
- Sury-le-Comtal
- Veauche - Saint-Galmier
- Autres

FEURS Gare concernée

369 nombre de voyage enquêtés

Feurs commune de résidence

62 % part des usagers de la gare



N

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

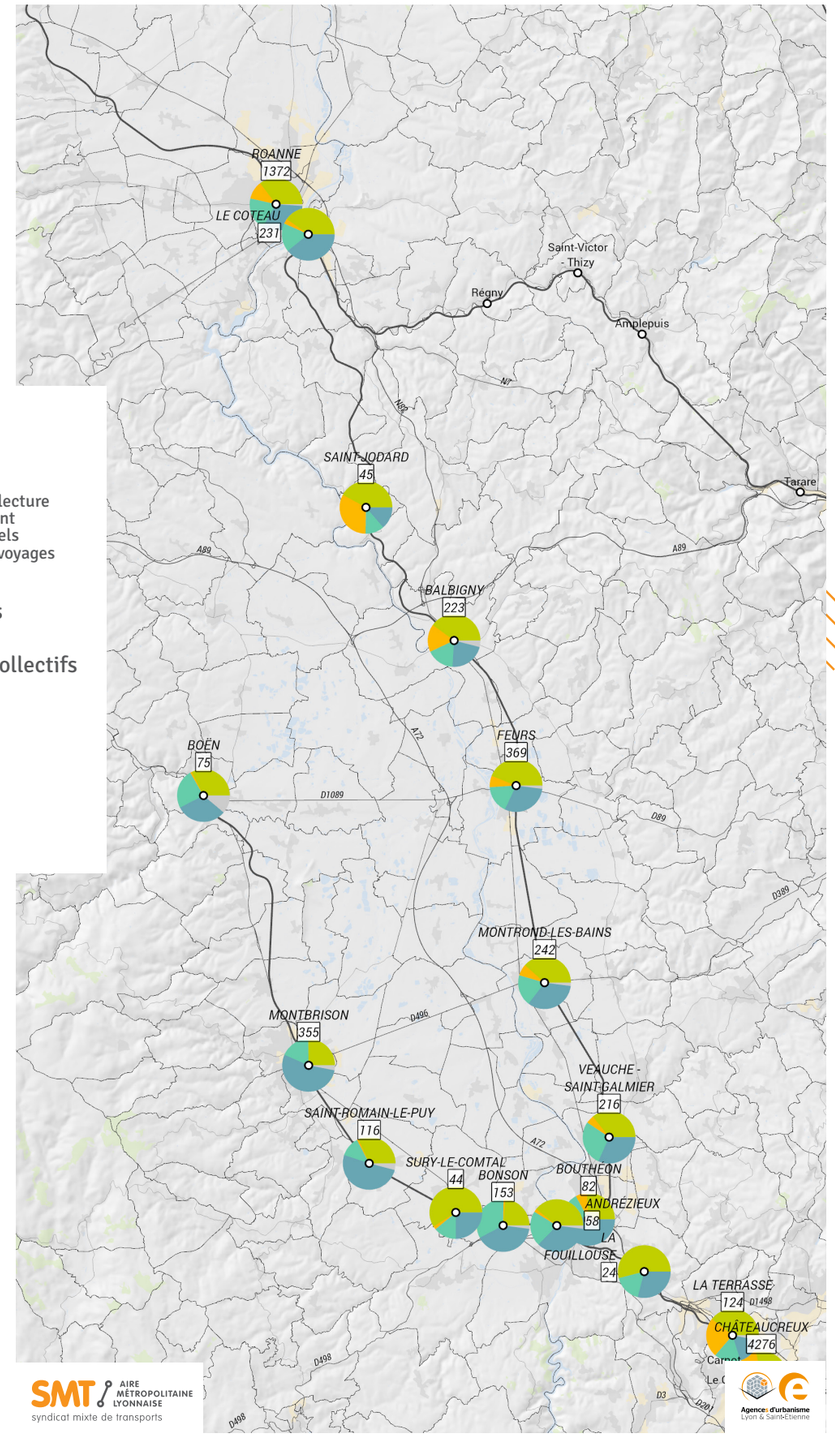
Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

/ 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

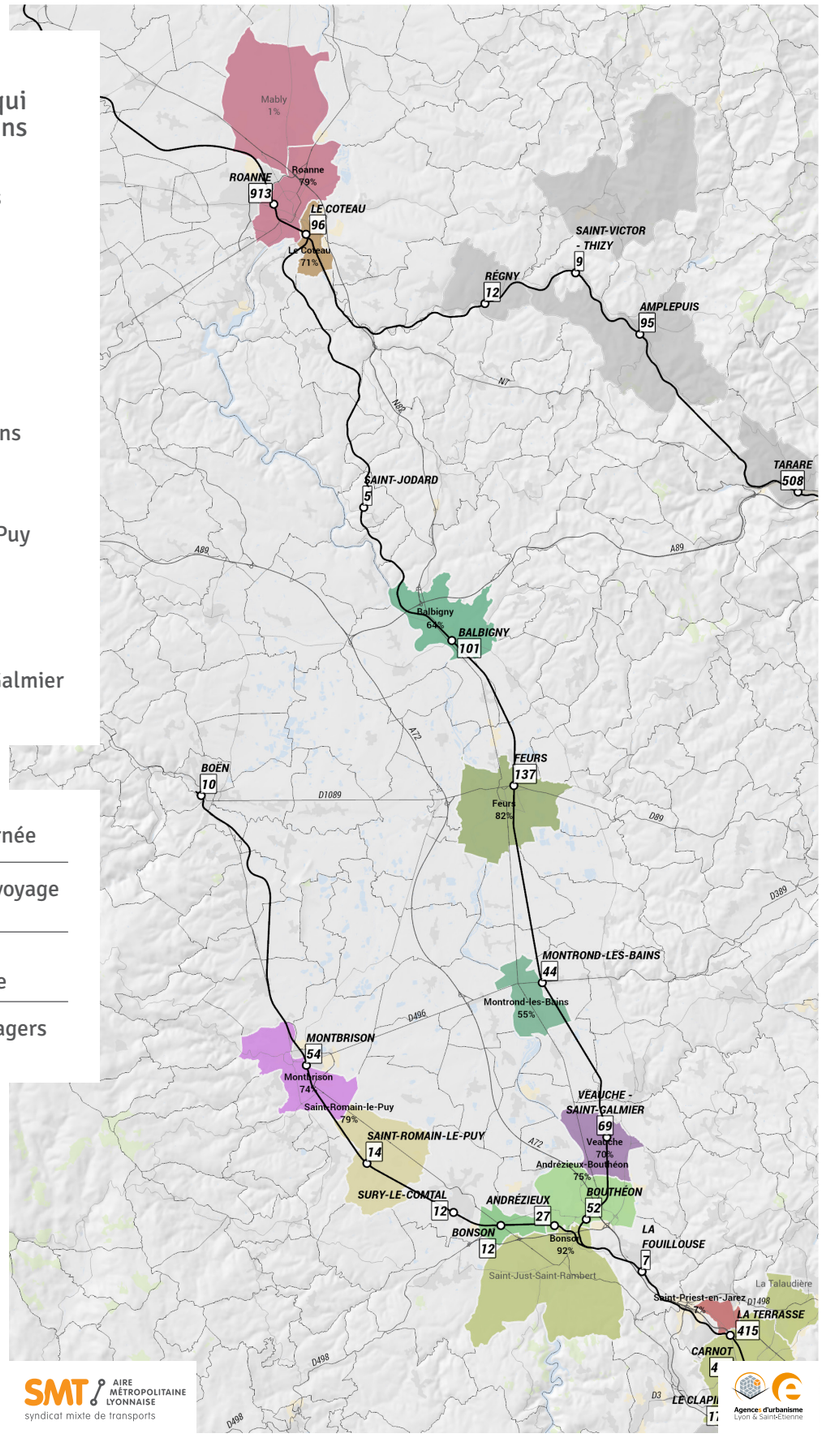


SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

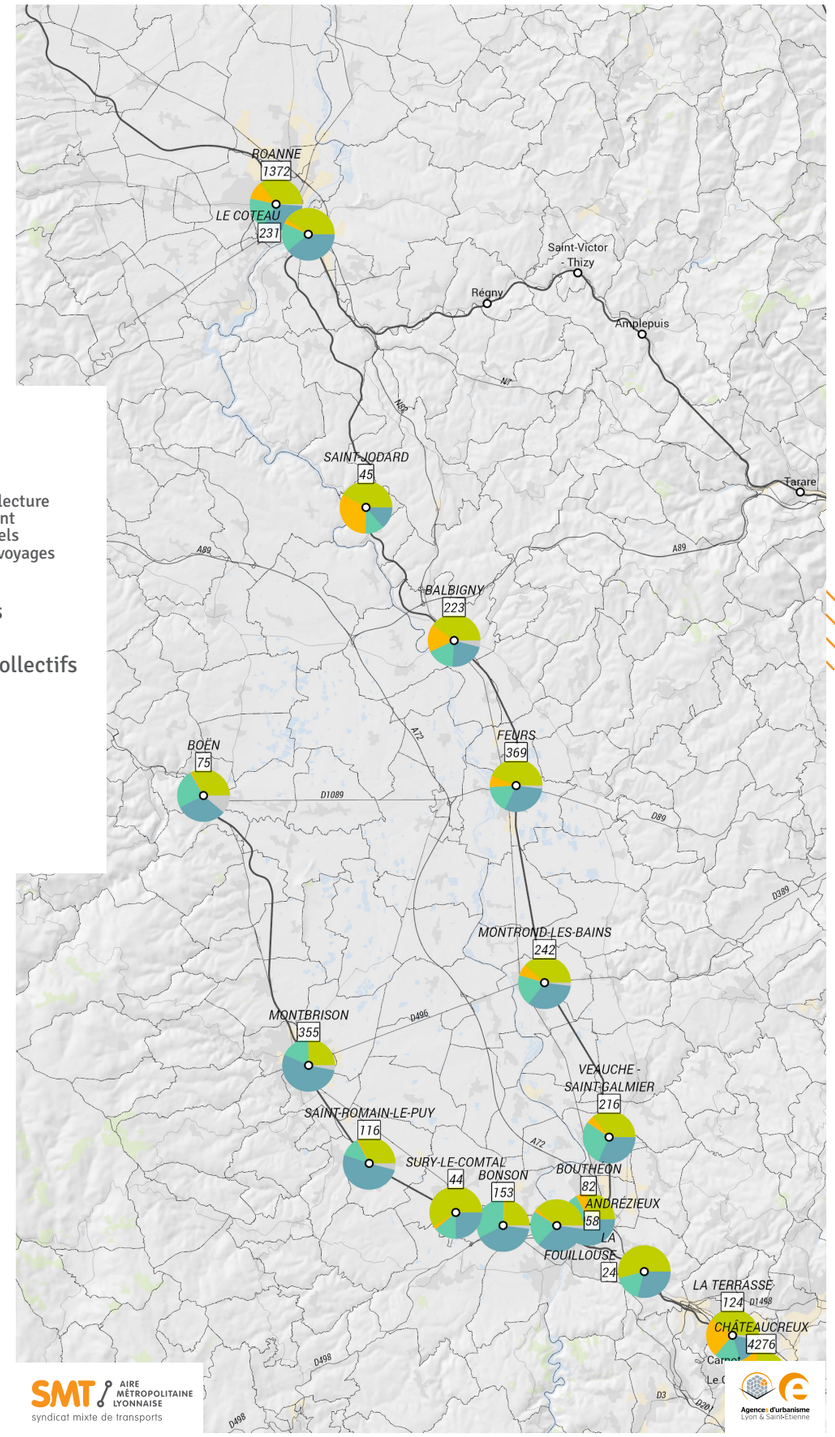
Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

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



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



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

FOREZ

B.4

/ Synthèse des enjeux

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

- **Rechercher une meilleure articulation et complémentarité entre les réseaux :**

  - **Meilleure coordination des horaires entre les lignes du réseau TIL et les services TER** avec des adaptations ponctuelles de tracés pour que les gares soient mieux desservies par les cars interurbains ;

  - Poursuite des efforts de coopération tarifaire entre les réseaux, notamment sur les axes desservis à la fois par TER et par TIL / Stas.

- **Améliorer la lisibilité et l'aménagement du pôle multimodal de la Terrasse, à Saint-Étienne**

  - **Entre ses différentes entités** (gare, pôle bus, arrêts cars, parc relais, stationnement urbain) ;

  - **Améliorer son accessibilité en modes actifs** et surtout en vélo ;

- **Renforcer le rôle des gares de Bonson et de Veauche-St-Galmier comme PEM « tête de pont »** pour les accès pendulaires quotidiens en direction de Saint-Étienne ;

- De manière générale, **améliorer l'accès en « modes actifs » (marche, vélo) à l'ensemble des gares du bassin,** en développant des itinéraires cyclables sécurisés et jalonnés en rabattement vers les gares, qui sont presque toutes implantées en secteur plat et urbanisé.

/ Les projets et perspectives qui animent le territoire

- Sur les 2 branches ferroviaires du secteur, **plusieurs projets d'aménagement des gares et de leurs abords,** voire de leurs quartiers environnants sont portés par les communes et/ou les intercommunalités. Pleinement cohérente avec les projets de territoire (EPCI, SCOT, Inter-Scot.)„. cette dynamique est porteuse de sens, alors même que les congestions routières pendulaires se renforcent.

- Cette **congestion routière, particulièrement installée sur le secteur du nœud routier de la Gouyonnière,** fait l'objet d'un groupe de travail partenarial associant l'ensemble des collectivités concernées, sous l'égide du Préfet de la Loire et du président du Département, afin de définir un plan d'action multimodal mais aussi urbain sur ce secteur.

- Le **besoin d'une meilleure articulation des offres TC** (urbaine, interurbaine, ferroviaire) et des services associés (informations tarifications, sites de P+R voire de covoiturage) constitue l'enjeu principal d'amélioration, dans un contexte d'évolution récente des périmètres et compétences en la matière.

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









FOREZ

Les Gares

C

Bonson
P. 32 > 35

Feurs
P. 36 > 39

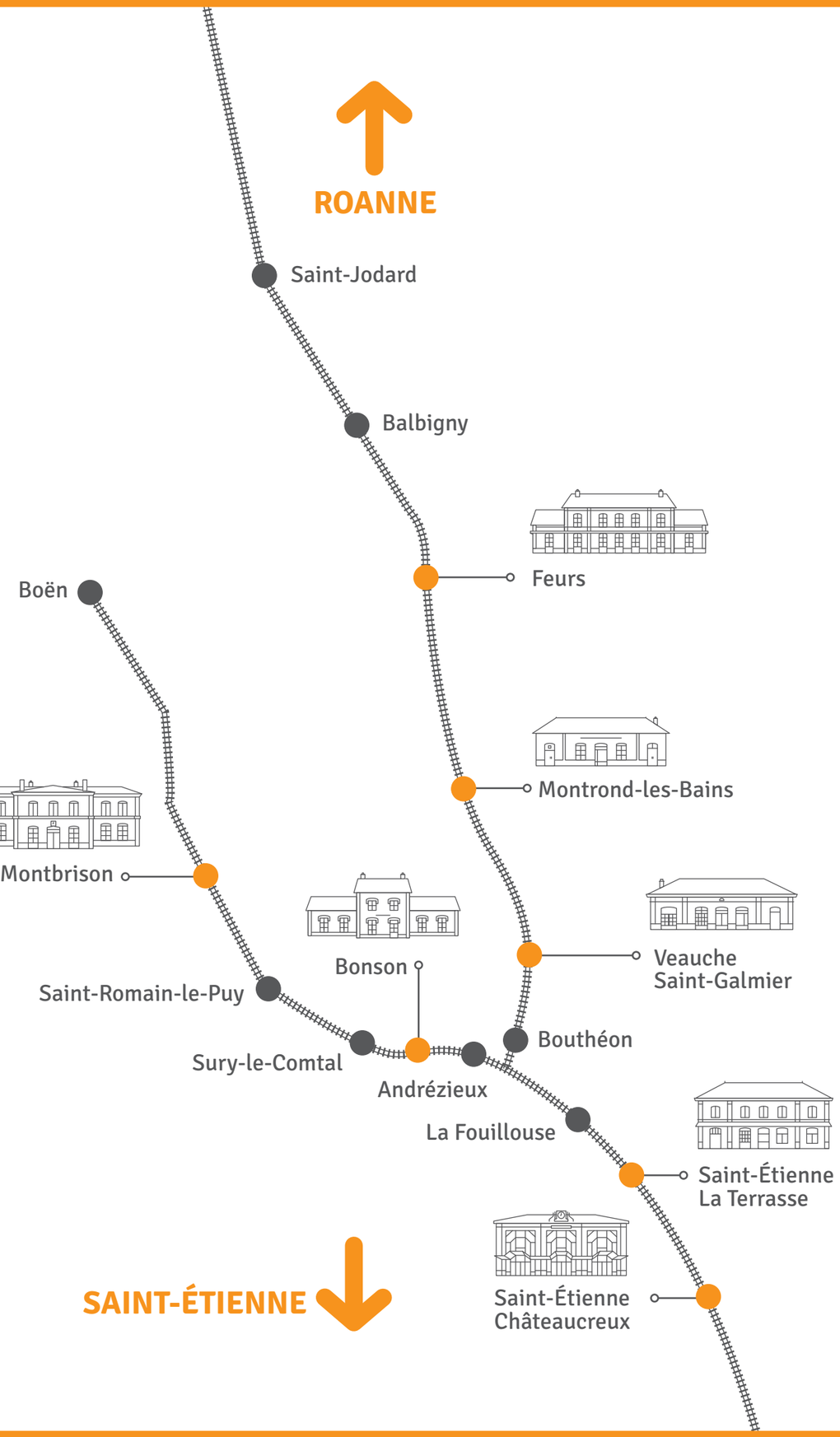
Montbrison
P. 40 > 43

Montrond-les-Bains
P. 44 > 47

Saint-Étienne
Châteaucreux
P. 48 > 49

Saint-Étienne
La Terrasse
P. 50 > 53

Veauche - Saint-Galmier
P. 54 > 57

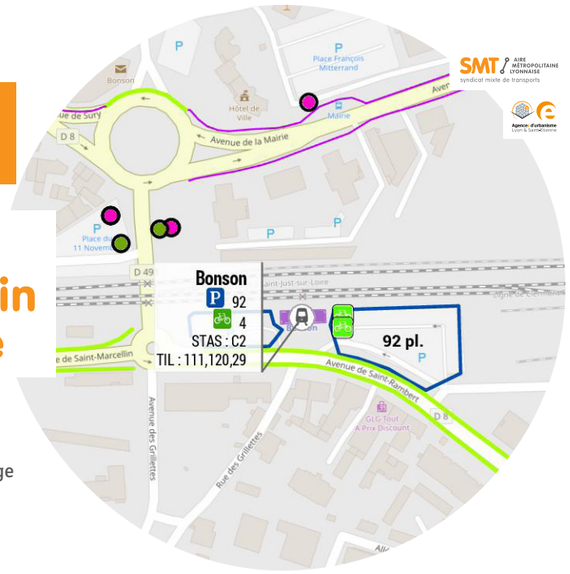




Gare de
BONSON

/ 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

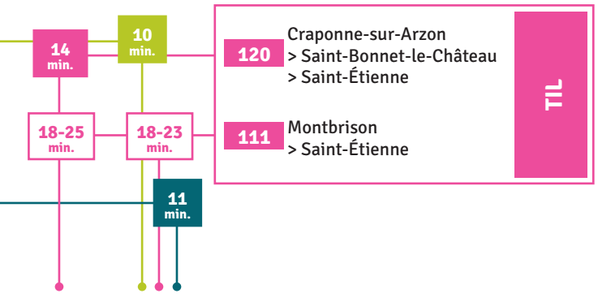
- STAS
- TIL



/ Correspondances TC
liées à la gare

STAS — Sury-le-Comtal > Andrézieux-Bouthéon > Saint-Galmier — C2

NAVETTE LFA — Navette Saint-Just-Saint-Rambert > Bonson



Heure de départ du TER Bonson	7h06	7h31
Heure d'arrivée du TER	-	-
Saint-Étienne La Terrasse	7h23	7h48
Saint-Étienne Châteaucreux	7h27	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
MOYENNE

T-libr | NON

TRAIN

219
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

1 Ligne STAS

2 Lignes TIL

1 Navette LFA



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

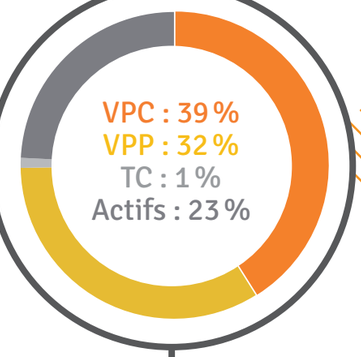
VÉLOS

4
places disponibles

P+R

92
places disponibles

USAGES*

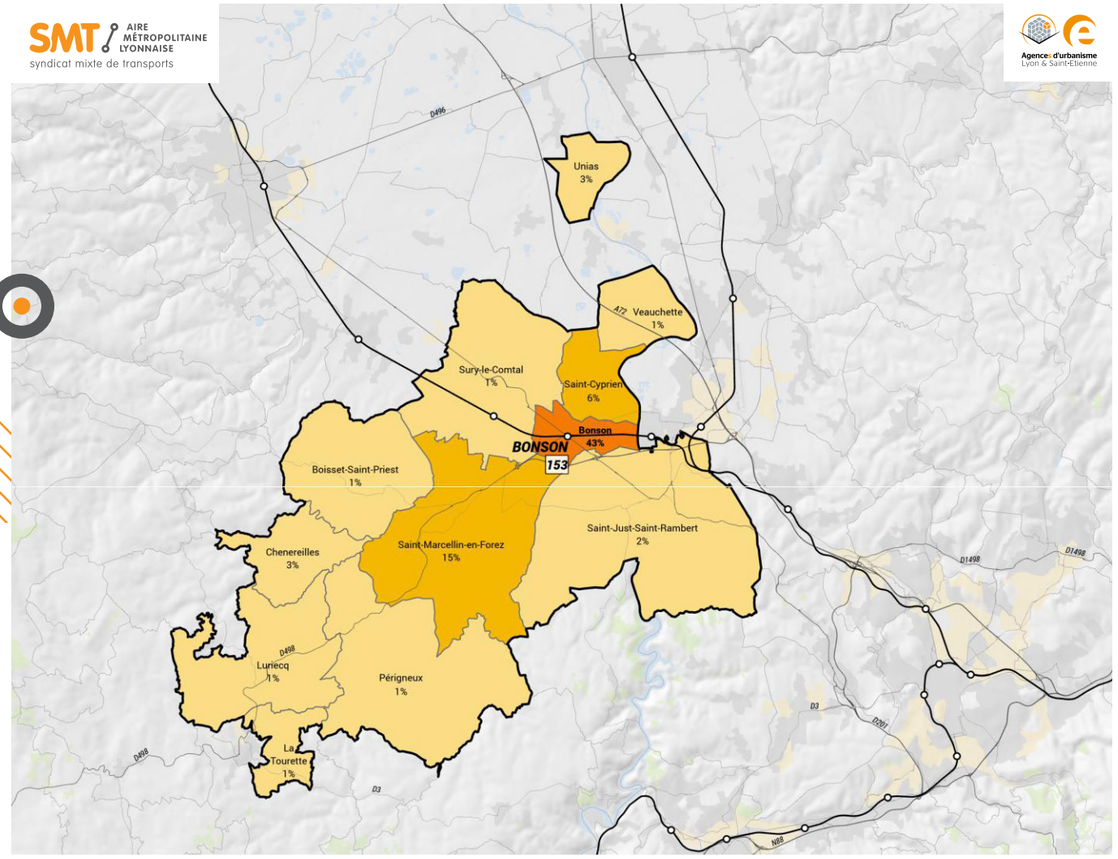


* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de
BONSON

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

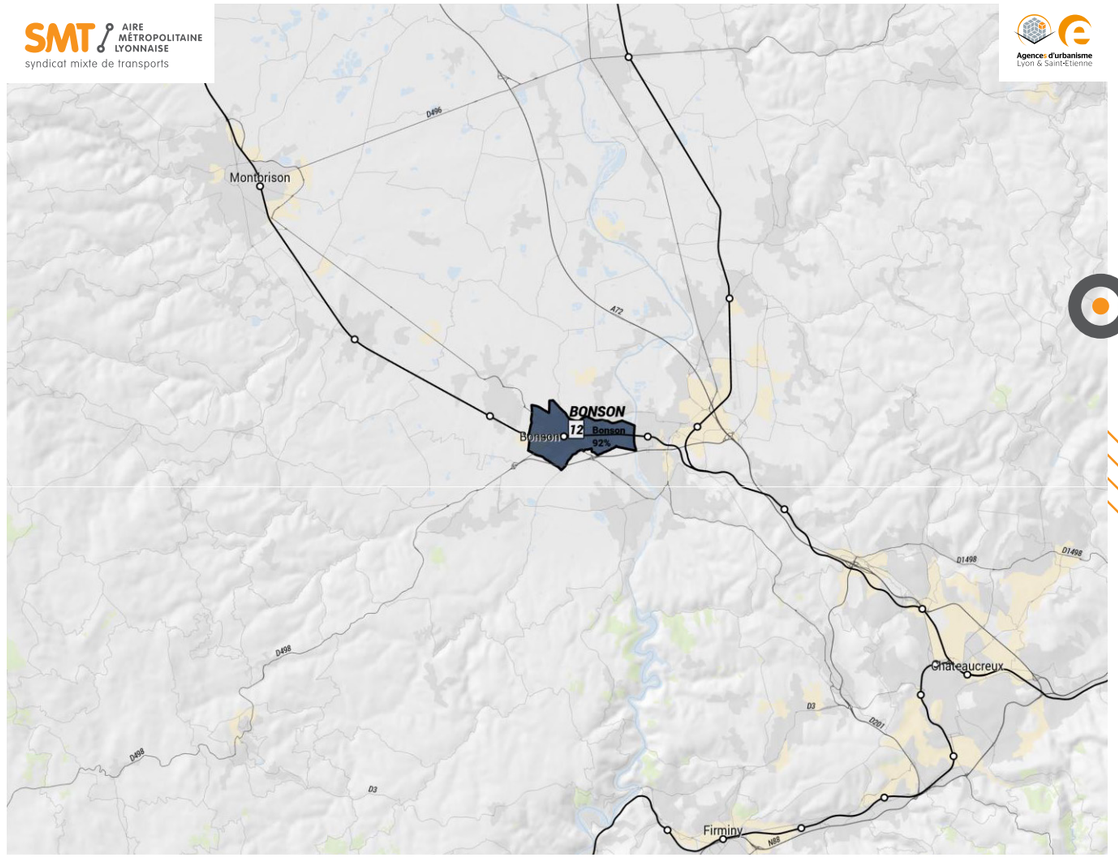


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- 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

43 % des usagers habitent Bonson

/ 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

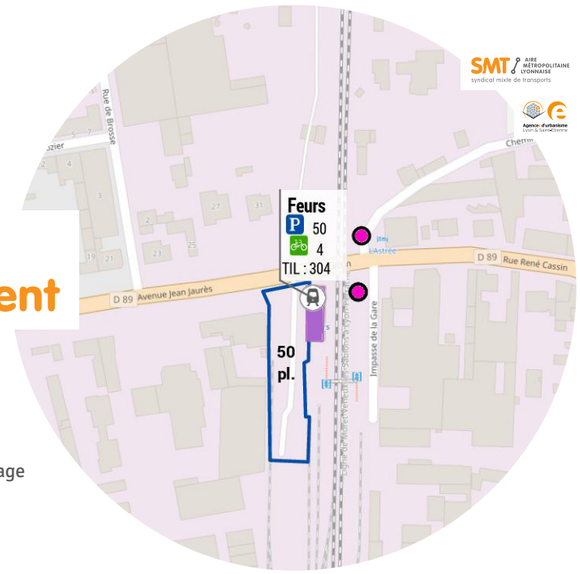
92 % des usagers travaillent à Bonson



Gare de
FEURS

/ 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

/ Correspondances TC
liées à la gare

NAVETTE DE FEURS — La Noaille ✖

✖ **304** Panissière > Feurs — **TIL**

Heure de départ du TER Feurs	6h32	7h01
Heure d'arrivée du TER	-	-
Saint-Étienne La Terrasse	7h03	7h33
Saint-Étienne Châteaucreux	7h07	7h37

LÉGENDE

✖ Pas de correspondance en heures de pointe du matin

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

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

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

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

Qualité intermodalité TC-Train
PAS DE CONNEXION TC

T-libr | NON

TRAIN

698
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

1 Ligne TIL

1 Navette de Feurs



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

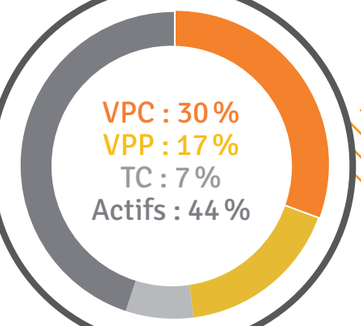
VÉLOS

4
places disponibles

P+R

50
places disponibles

USAGES*

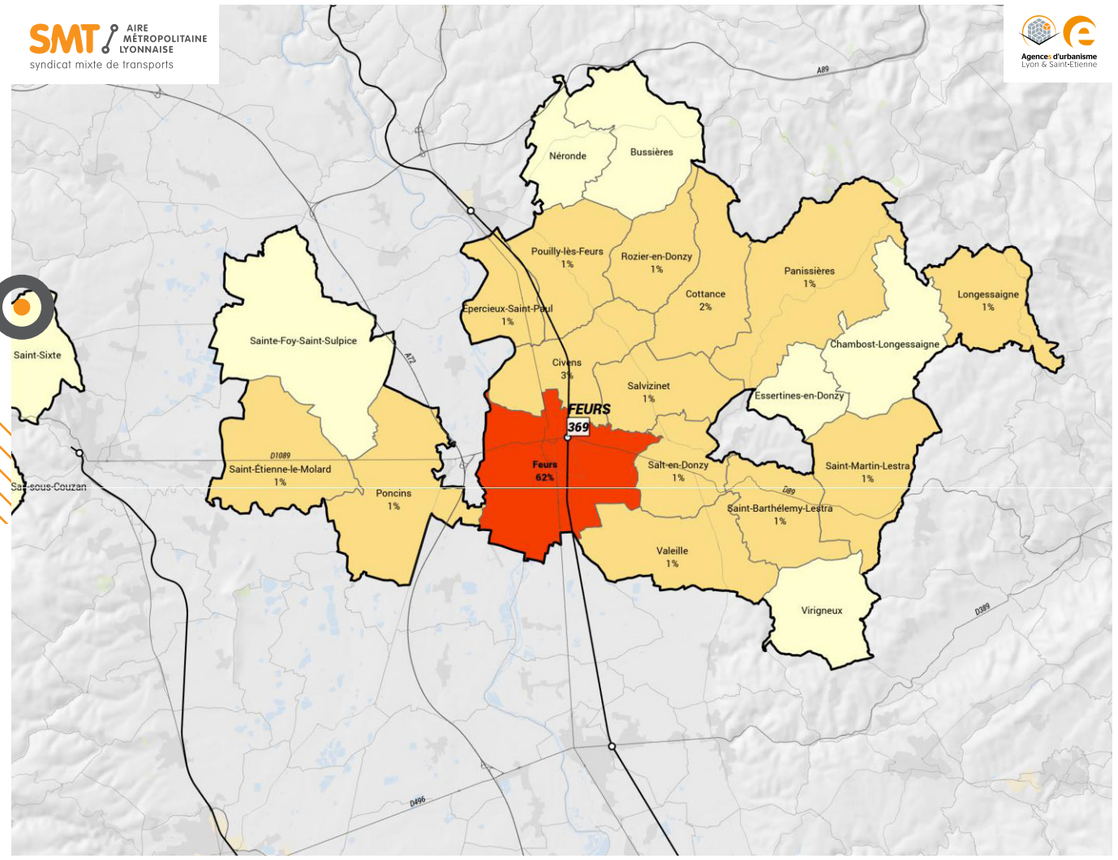


* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de
FEURS

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

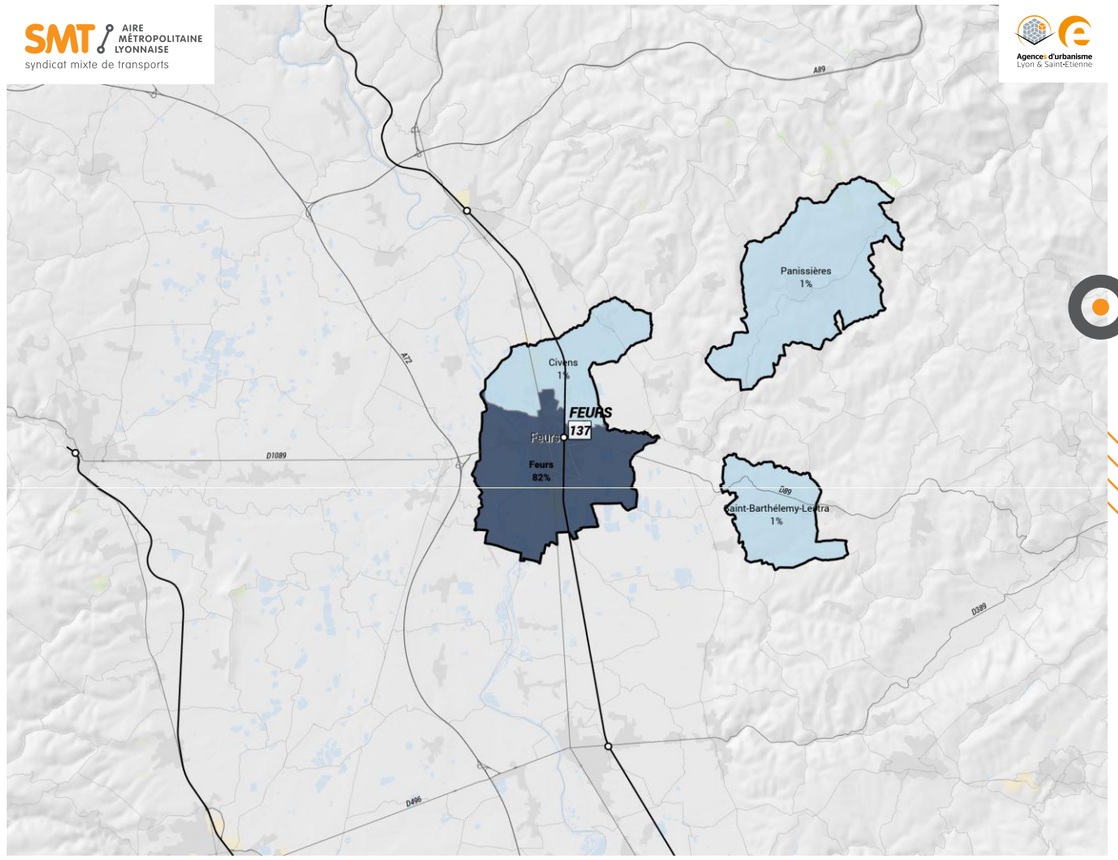


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

62 % des usagers habitent Feurs

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



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

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

82 % des usagers travaillent à Feurs



Gare de
MONTBRISON

/ 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

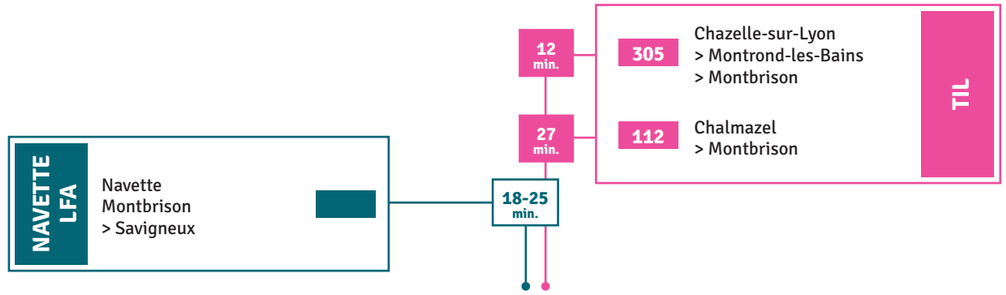
- TIL

Gare de Montbrison

Gare de Boën-sur-Lignon

Gare de Saint-Romain-le-Puy

/ Correspondances TC liées à la gare



Heure de départ du TER Montbrison	**6h49**	**7h12**
Heure d'arrivée du TER	-	-
Saint-Étienne La Terrasse	7h23	7h48
Saint-Étienne Châteaucreux	7h27	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
MOYENNE

T-libr | NON

TRAIN

582
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

2 Lignes TIL

1 Navette LFA



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

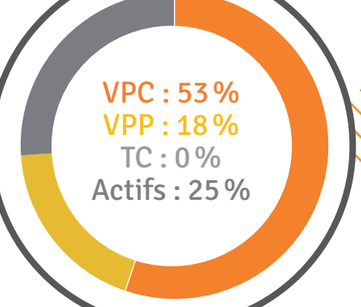
VÉLOS

16
places disponibles

P+R

192
places disponibles

USAGES*



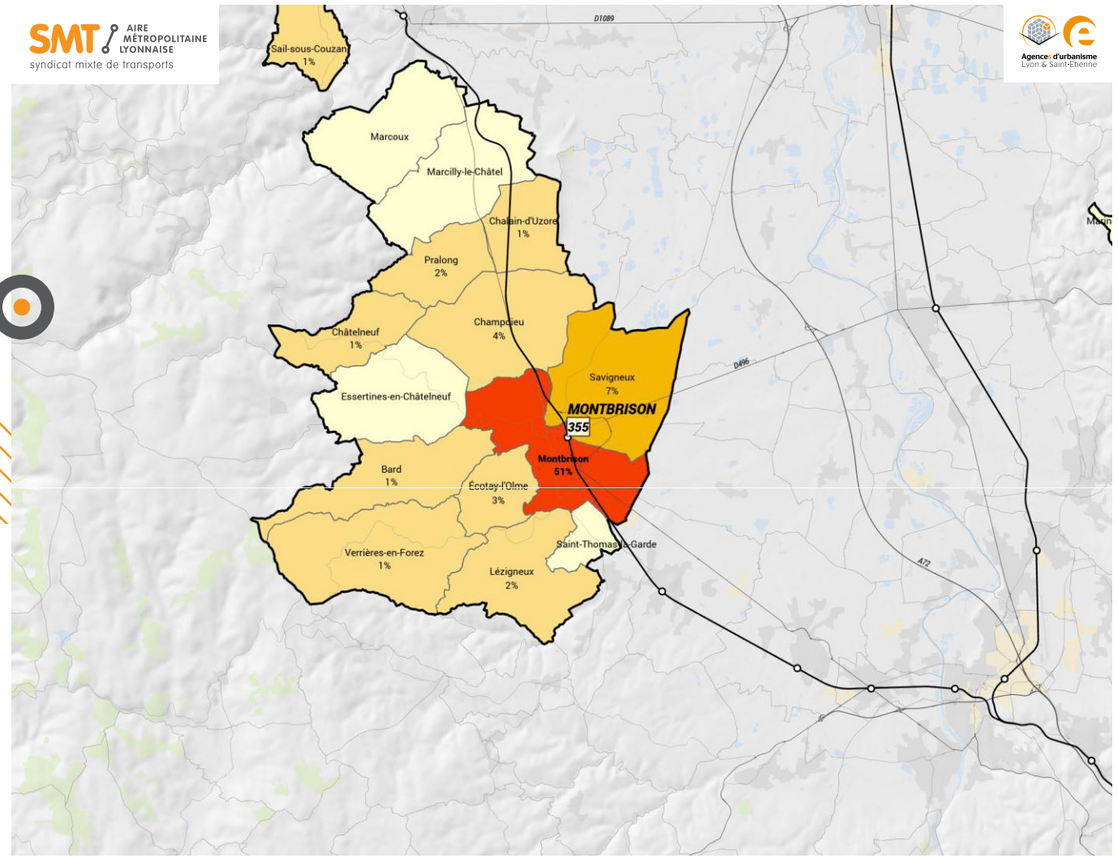
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

MONTBRISON

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

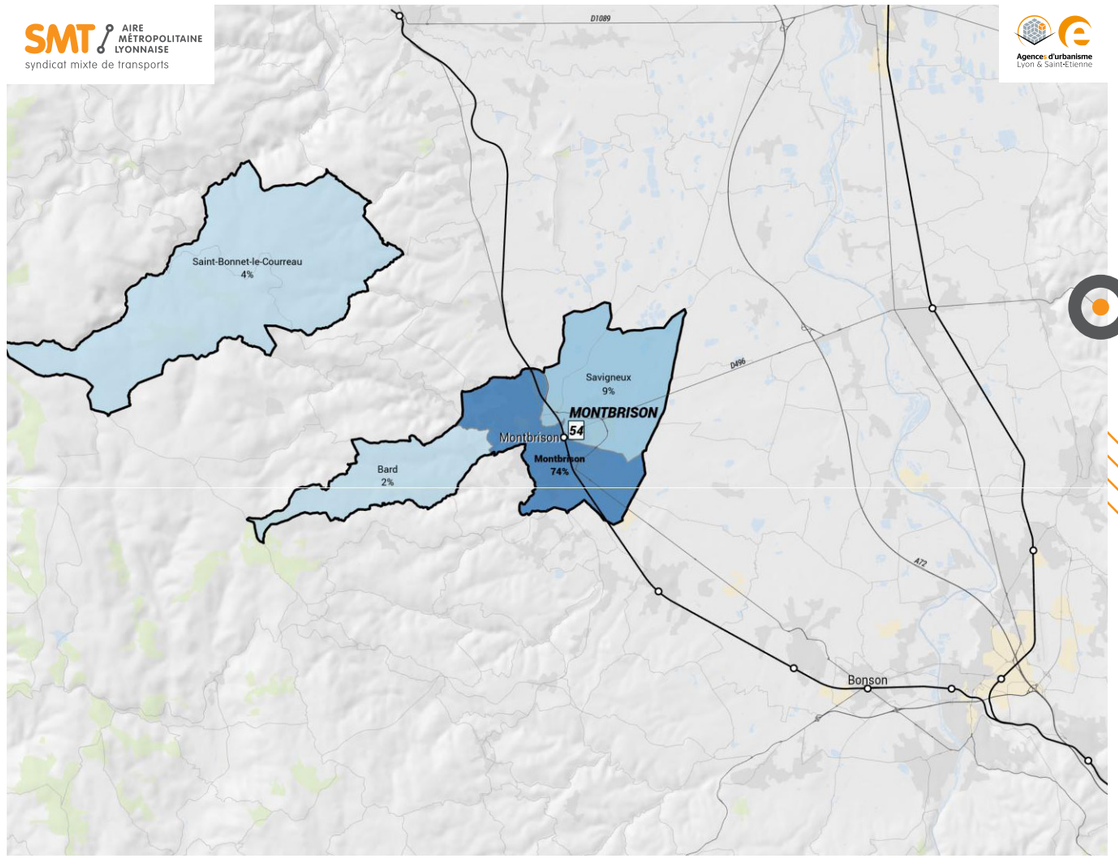


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- 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

51 % des usagers habitent Montbrison

/ 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

74 % des usagers travaillent à Montbrison

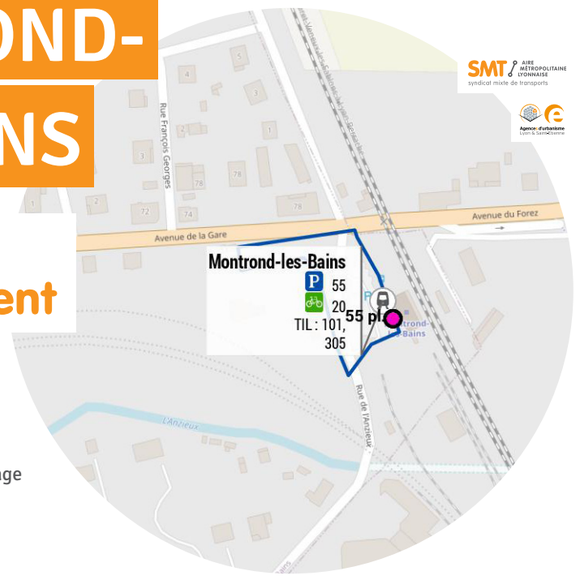
Gare de

MONTROND-LES-BAINS

/ Pôle de rabattement







Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

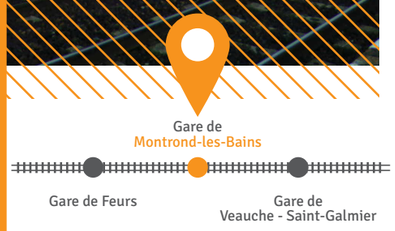
- Pistes
- Bandes
- Couloir de bus
- Espaces mixtes
- Zones 30
- Voies vertes

Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- TIL



/ Correspondances TC liées à la gare

TIL

Chazelle-sur-Lyon
> Montrond-les-Bains
> Montbrison — **305** ✖

Feurs
> Montrond-les-Bains
> Andrézieux-Bouthéon — **101**

15 min.

Heure de départ du TER Montrond-les-Bains	**6h40**	**7h10**
Heure d'arrivée du TER	-	-
Saint-Étienne La Terrasse	7h03	7h33
Saint-Étienne Châteaucreux	7h07	7h37

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

390
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

2 Lignes TIL



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

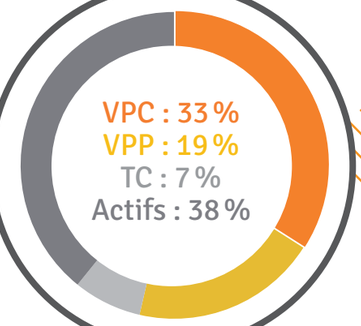
VÉLOS

20
places disponibles

P+R

55
places disponibles

USAGES*



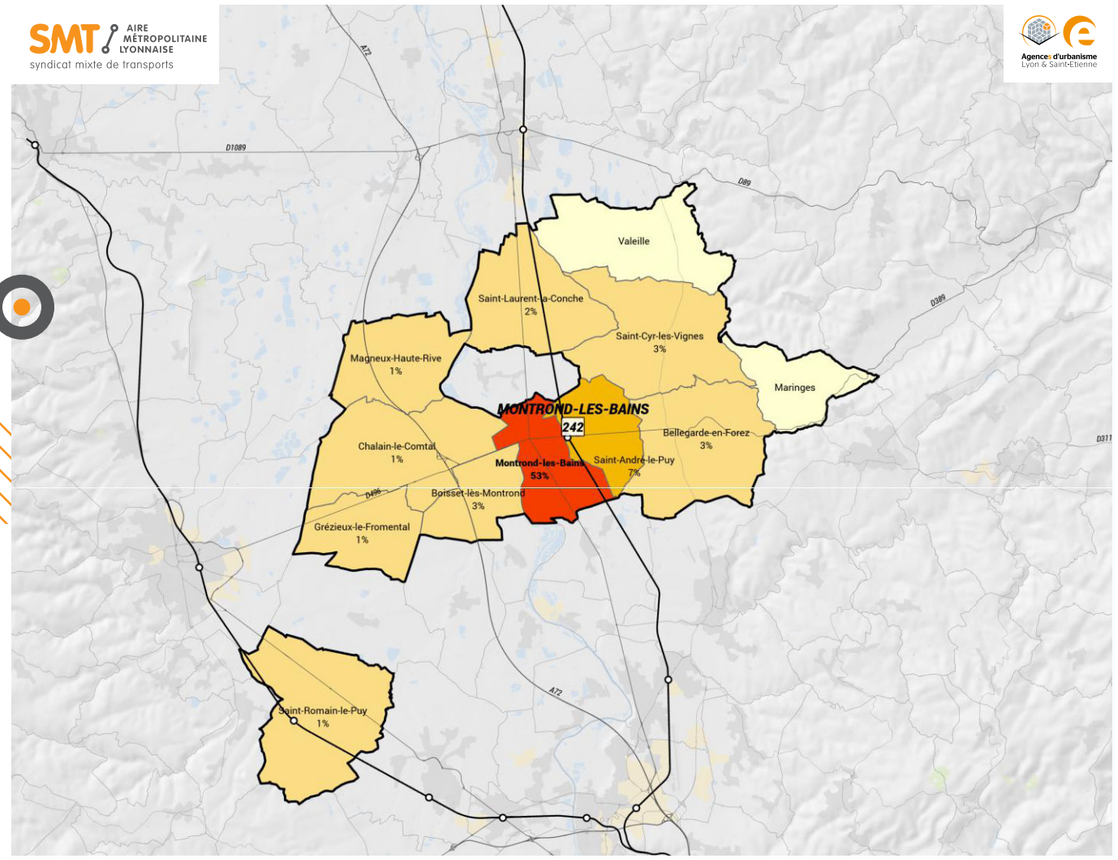
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

MONTROND-LES-BAINS

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

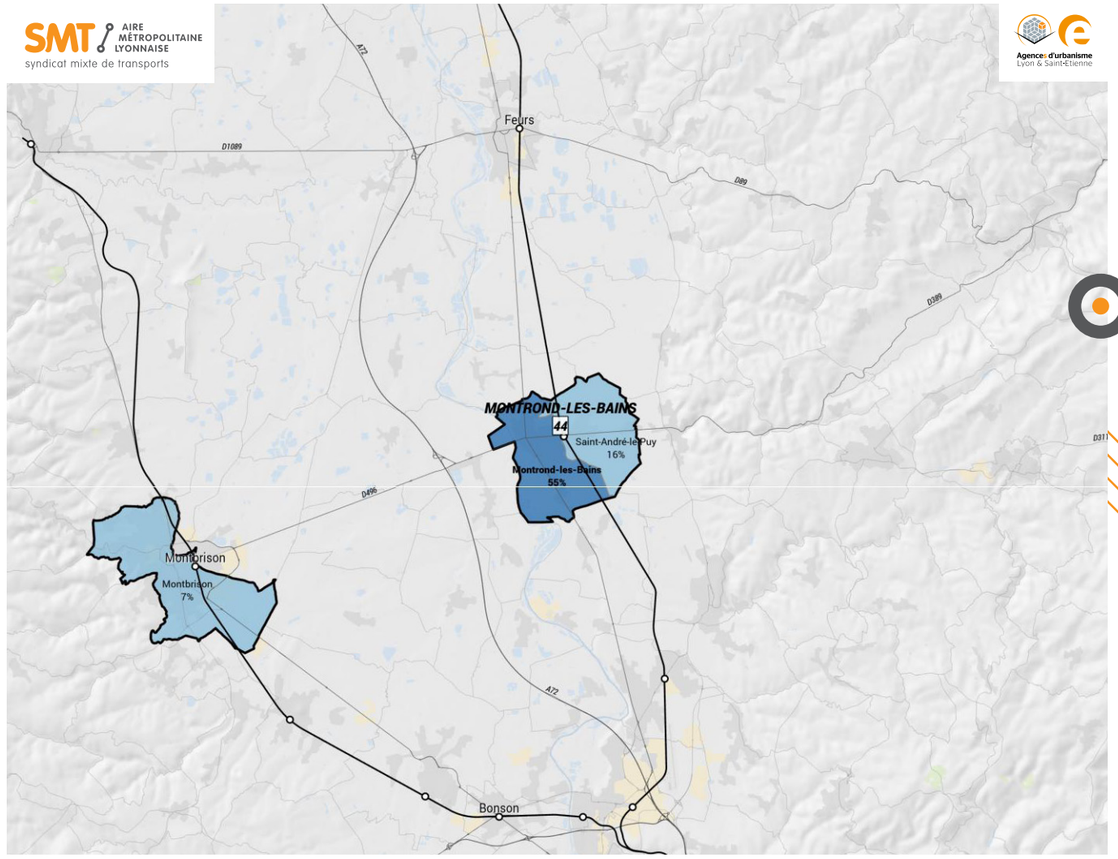


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

53 % des usagers habitent Montrond-les-Bains

/ 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 %	

55 % des usagers travaillent à Montrond-les-Bains

/ Gare Multi Bassin



Gare de

SAINT-ÉTIENNE CHÂTEAUCREUX



/ Grand Pôle d'échanges



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

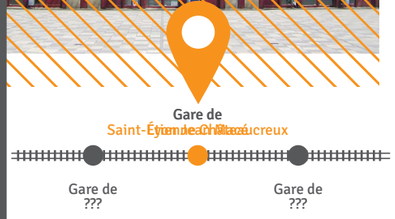
- Pistes
- Bandes
- Couloir de bus
- Espaces mixtes
- Zones 30
- Voies vertes

Stationnements vélos

Couverts — Autres

Arrêts TC

- STAS
- TIL



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

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

T libr | OUI

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

AUTO-PARTAGE
1 CITIZ

ACCESSIBILITÉ
Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

TRAIN
13376 voyageurs par jour* en 2017

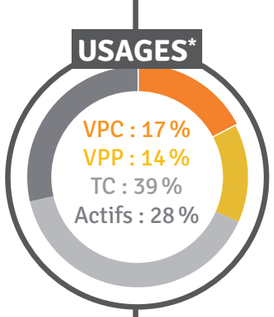
* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS/CAR*
5 Ligne STAS
8 Lignes TIL

*Nombre de lignes de transports en commun

P+R
805 places disponibles

USAGES*



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

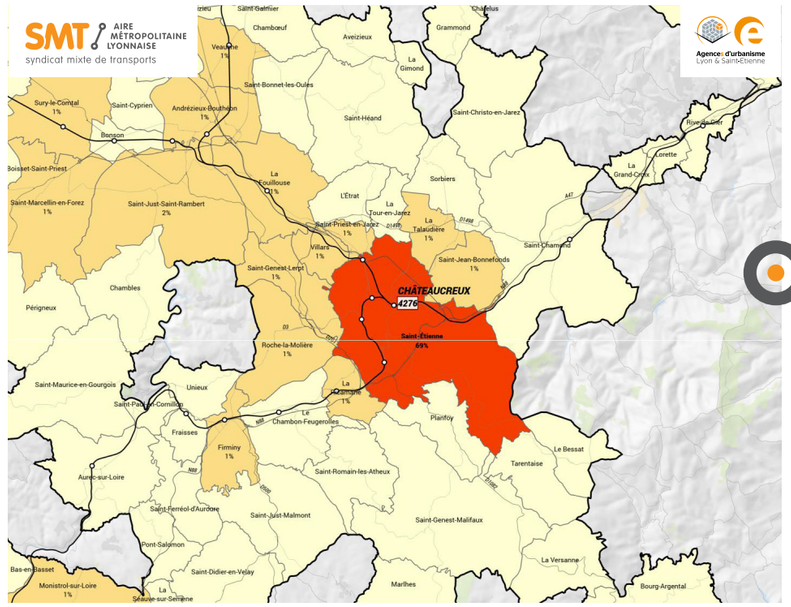
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

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

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

Aire de chalandise de la gare

69 % des usagers habitent Saint-Étienne



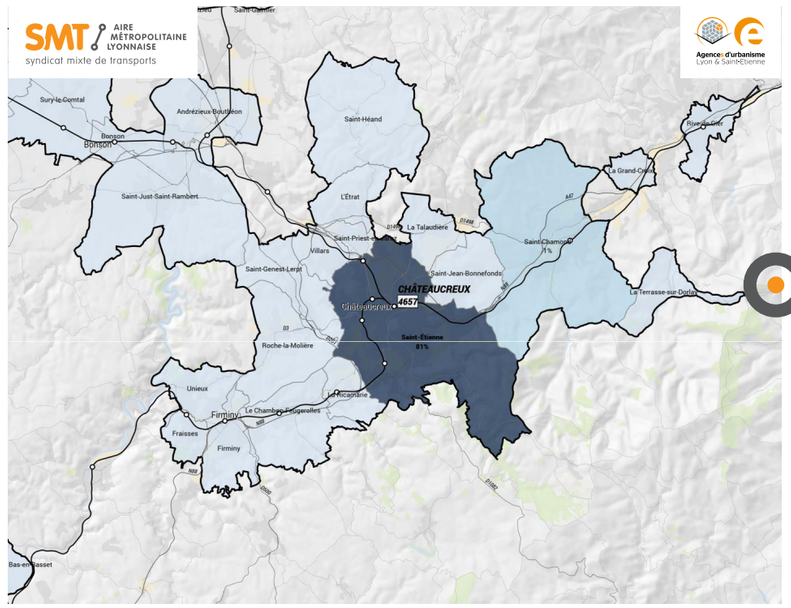
/ Attractivité de la gare en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers

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

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

Aire de chalandise de la gare

81 % des usagers travaillent à Saint-Étienne



Gare de

SAINT-ÉTIENNE LA TERRASSE

/ Pôle d'interconnexion de TCSP





Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

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

Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

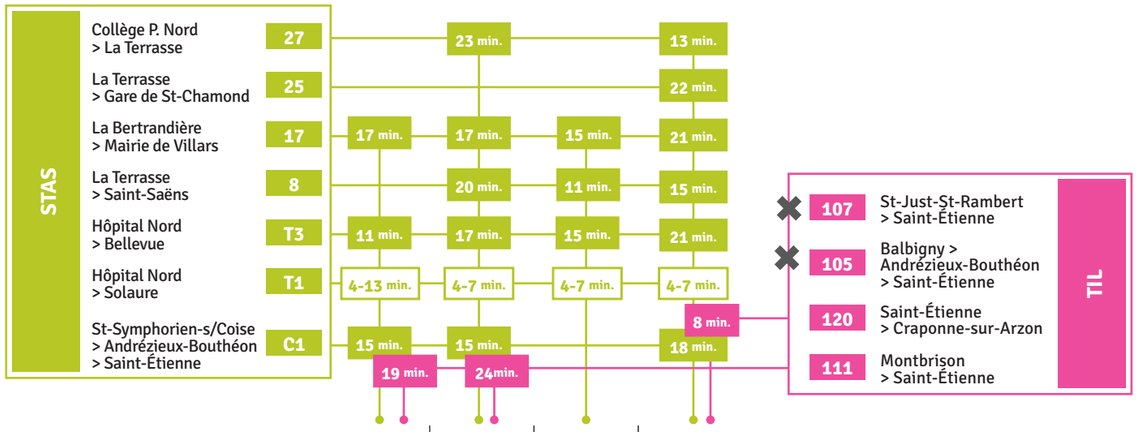
- STAS
- TIL

Gare de Saint-Étienne - La Terrasse

Gare de La Fouillouse

Gare de Saint-Étienne - Châteaucreux

/ Correspondances TC liées à la gare



Heure de départ du TER Saint-Étienne - La Terrasse	7h03	7h23	7h33	7h48
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h07	7h27	7h37	7h52
Correspondance pour Lyon	7h11 | 7h56	7h34 | 8h29	7h50 | 8h36	8h04 | 8h59

LÉGENDE

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

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

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

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

T libr | OUI

TRAIN

405 voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

7 Lignes STAS

4 Lignes TIL



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

VÉLOS

4 places disponibles

Libre service : **VéliVert**

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

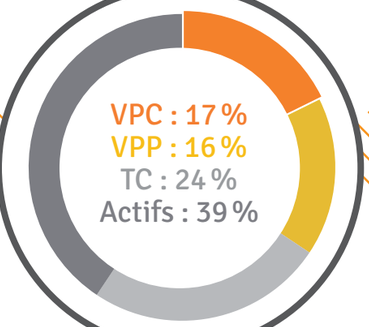
AUTO-PARTAGE

1 CITIZ

P+R

289 places disponibles

USAGES*



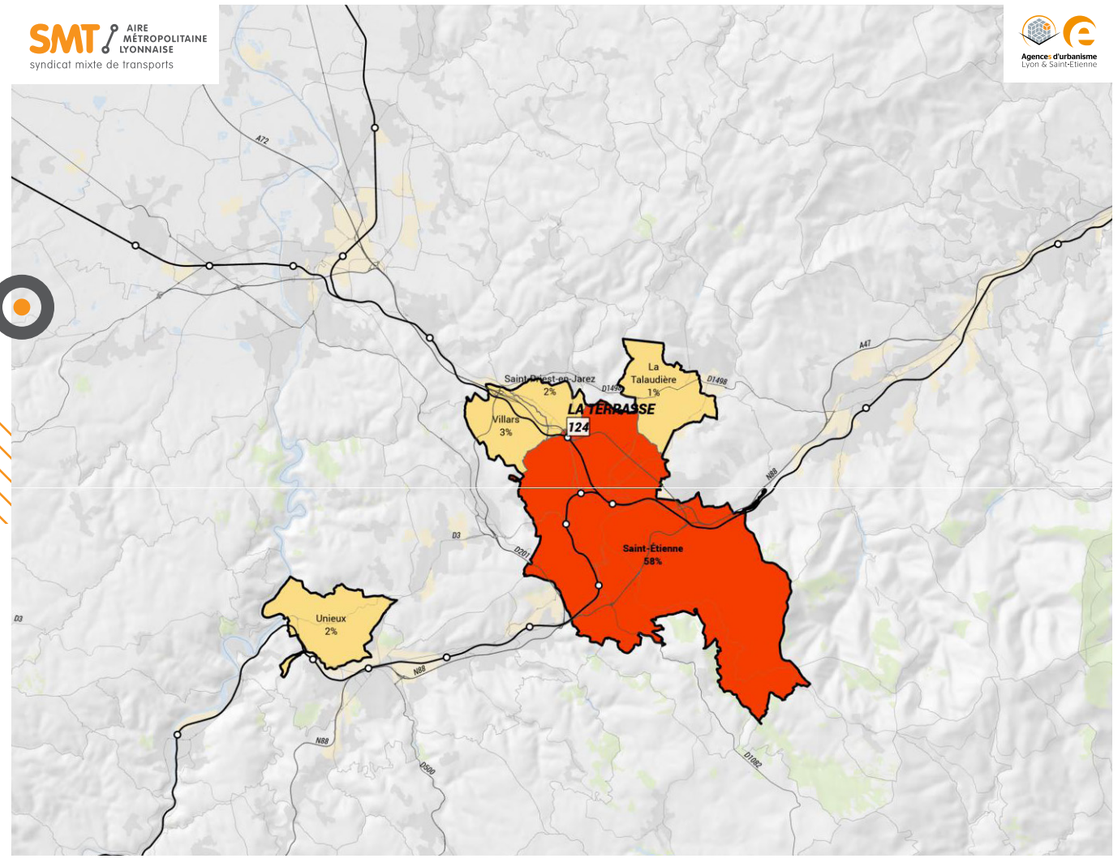
* Usages en modes de rabattement (2016) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

SAINT-ÉTIENNE LA TERRASSE

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

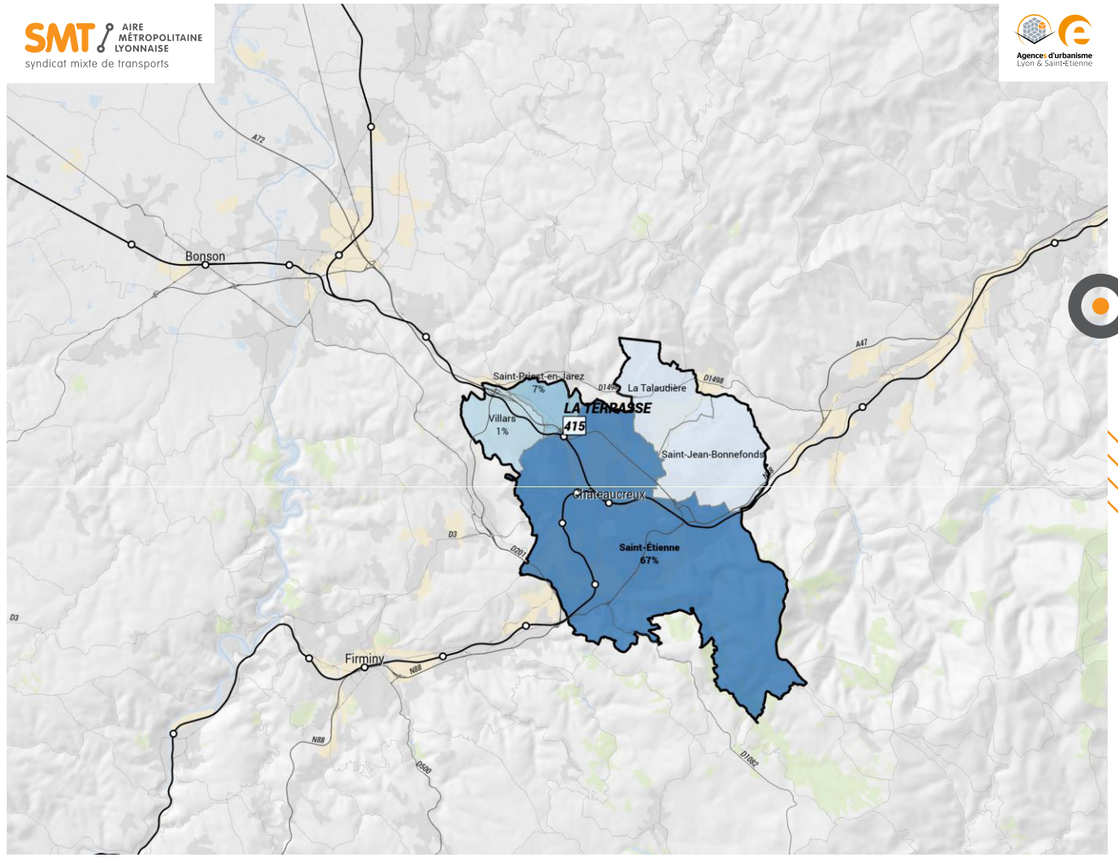


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

58 % des usagers habitent Saint-Étienne

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



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

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

67 % des usagers travaillent à Saint-Étienne

Gare de

VEAUCHE SAINT-GALMIER





/ Gare de proximité



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

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

Stationnements vélos

Couverts — Autres

Arrêts TC

STAS



/ Correspondances TC
liées à la gare

STAS

Sury-le-Comtal
> Andrézieux-Bouthéon
> Saint-Galmier — C2

Saint-Symphorien-sur-Coise
> Andrézieux-Bouthéon
> Saint-Étienne — C1 ✖

12 min.

Heure de départ du TER Veauche - Saint-Galmier	**6h48**	**7h18**
Heure d'arrivée du TER	-	-
Saint-Étienne La Terrasse	7h03	7h33
Saint-Étienne Châteaucreux	7h07	7h37

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

356
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

2 Lignes STAS



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

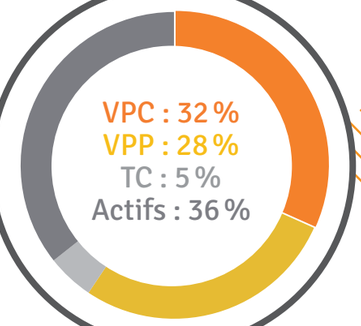
VÉLOS

8
places disponibles

P+R

93
places disponibles

USAGES*



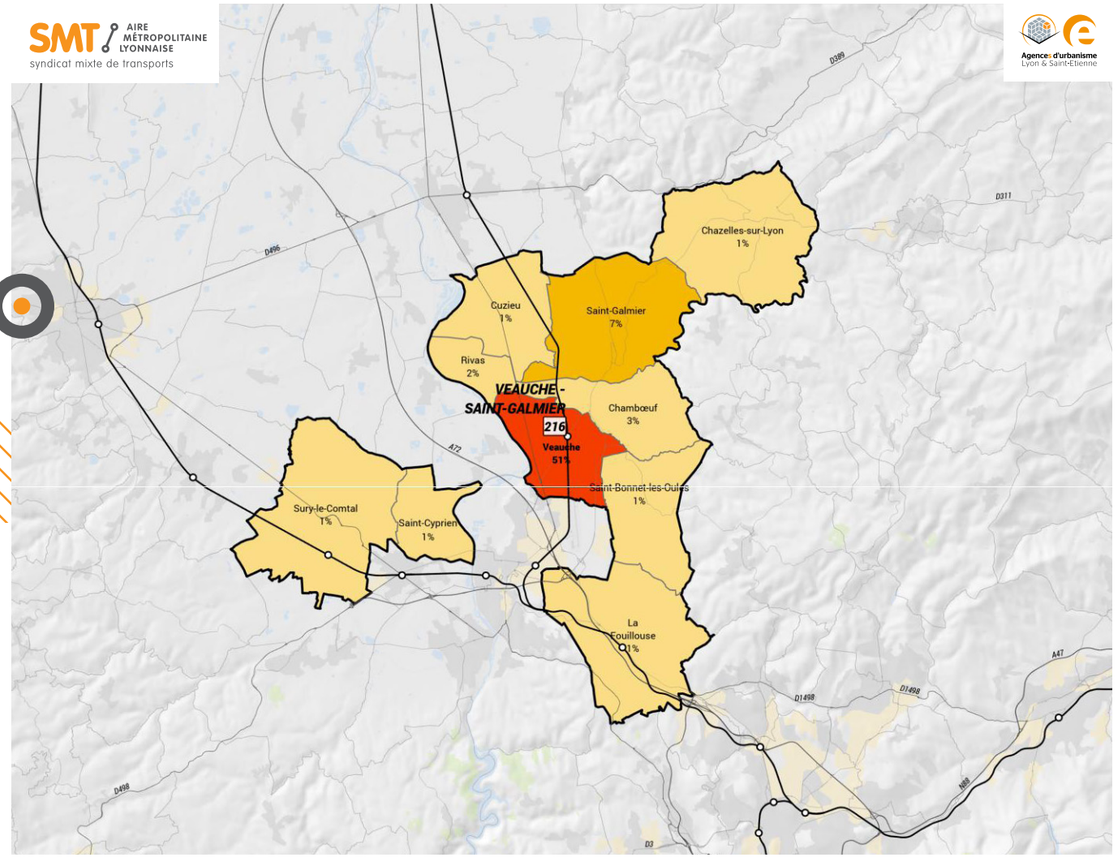
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

VEAUCHE SAINT-GALMIER

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

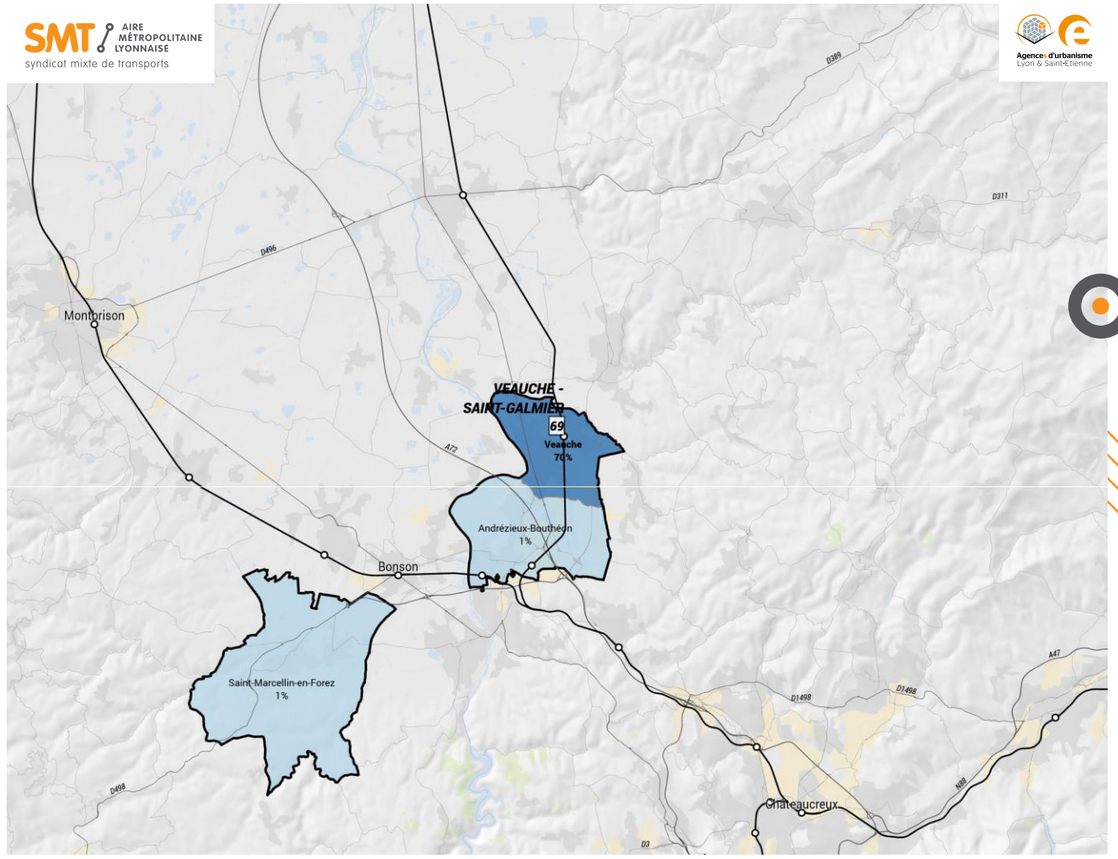


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

51 % des usagers habitent Veauche - Saint-Galmier

/ 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 %	

70 % des usagers travaillent à Veauche - Saint-Galmier

FOREZ

/ Fiches Actions

Actions générales deployées sur tous les bassins du PAI

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

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

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

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

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

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

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

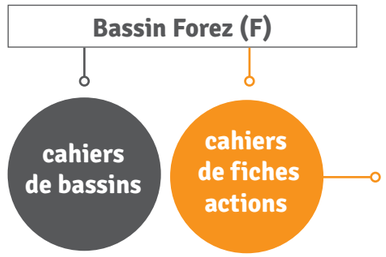
Fiche AML-4B
Aménagements du PEM de Lyon Perrache (phase 1)

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

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

Fiche AML-6-SMT
Expérimentations d'innovations intermodales

Actions spécifiques au bassin Forez



Fiche F-1
Étude sur les fonctionnalités, les complémentarités et les tarifications des TC

Fiche-2
Améliorer le fonctionnement et l'accessibilité du PEM de Saint-Étienne La Terrasse

Fiche F-3
Création d'un P+R tramway au musée d'art moderne et contemporain

Fiche F-4
Aménagement de la gare de Veauche - Saint-Galmier

Fiche F-5
Aménagement de la gare de Montrond les Bains

Fiche F-6
Aménagement de la gare de Feurs

Fiche F-7
Aménagement de la gare de Sury-le-Comtal

Fiche F-8
Projet d'aménagement de la gare de Montbrison

Fiche F-9
Aménagement de la gare de Boën

Fiche F-10
Reconversion du bâtiment voyageurs et aménagement du quartier gare à Balbigny

Fiche F-11
Étude prospective de voie réservée TC + covoiturage sur A72

Fiche F-12
Aménagement de la desserte par autocars TER de Noirétable

Fiche F-13
Réalisation d'un PEM à Andrézieux

/ 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**