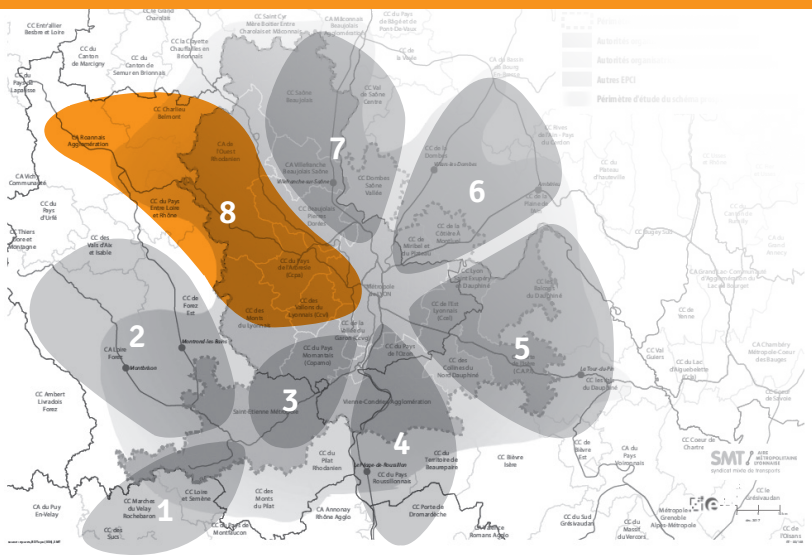
SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

Cahier de bassin 2020





8

OUEST LYONNAIS



ROANNE









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

OUEST LYONNAIS - ROANNE

A — P. 4 > 10
Présentation

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

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

Fiches **Action** — P. 78

B — P. 11 > 33
Le Bassin **Ouest Lyonnais Roanne**

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

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

B.3 — P. 22 > 31
Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement

B.4 — P. 32 > 33
Synthèse des enjeux et perspectives pour le territoire

Glossaire & Crédits — P. 79

C — P. 36 > 77
Les **Gares**

Amplepuis P. 36>39
L'Arbresle P. 40>43
Le Coteau P. 44>47
Lentilly-le-Charpenay P. 49>51
Lozanne P. 52>55
Lyon Gorge-de-Loup P. 56>57
Lyon Jean Macé P. 58>59
Lyon Saint-Paul P. 60>61
Lyon Vaise P. 62>63
Roanne P. 64>67
Tarare P. 69>71
Tassin-la-Demi-Lune P. 72>75

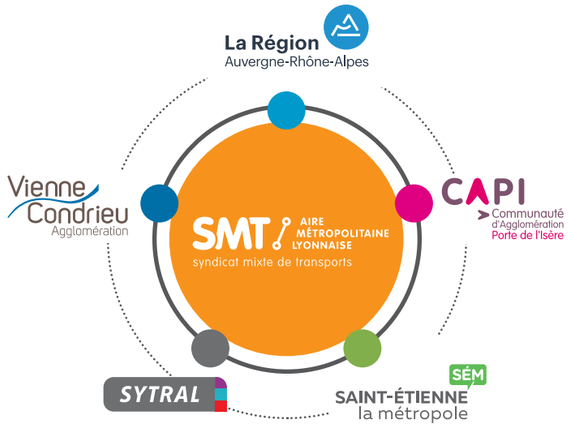
A / Présentation

/ 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.

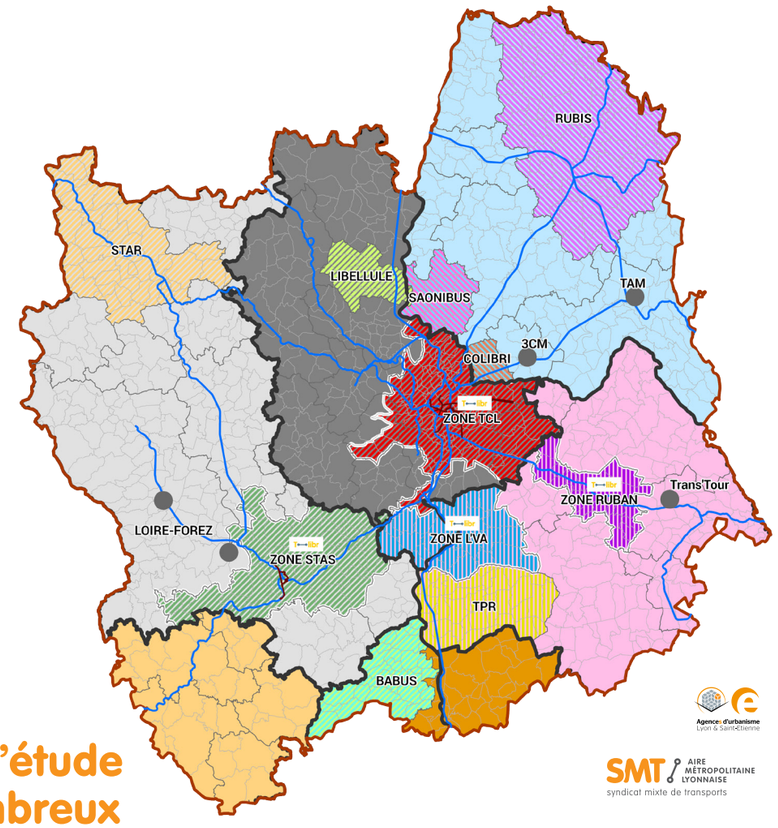


/ Le PAI en chiffres

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

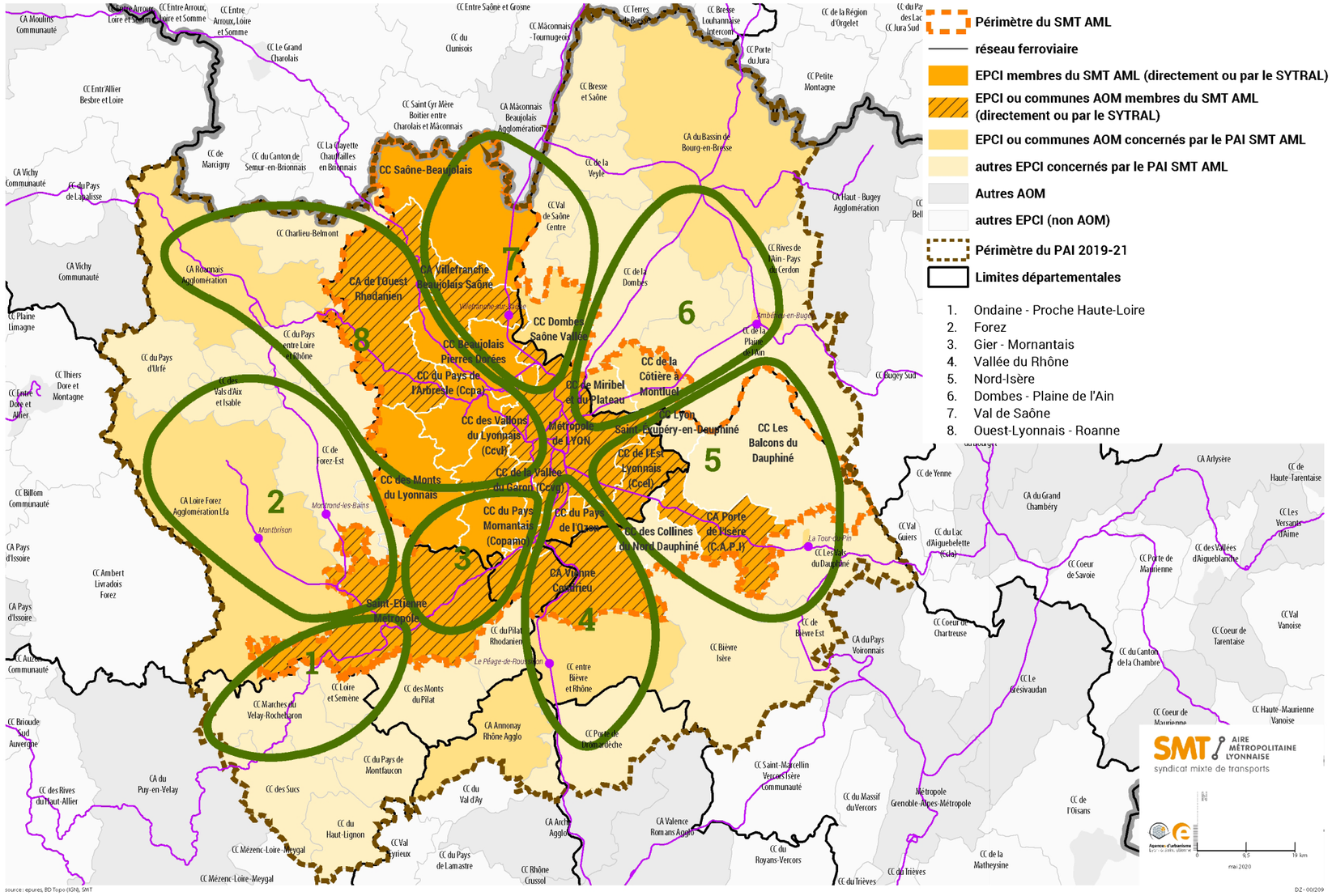
287 000
VOYAGEURS JOURS (TER)

/ 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.



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

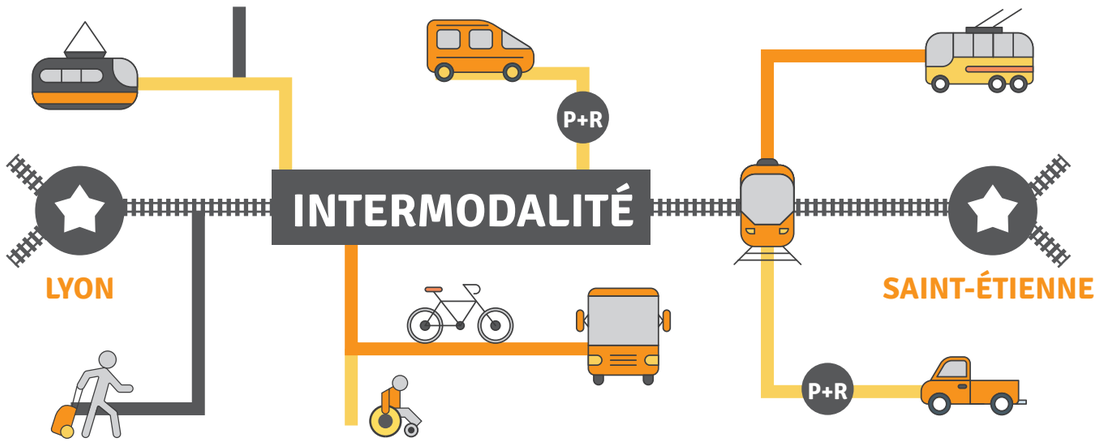
8
CAHIERS de bassin 2020

/ 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.

/ 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

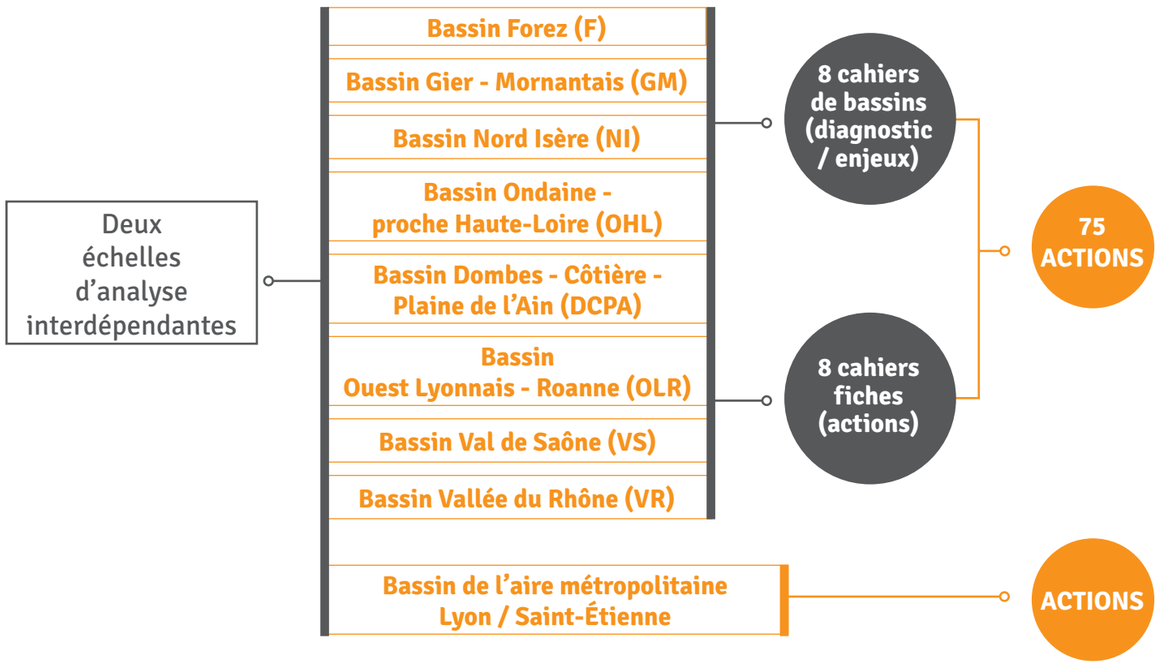
/ Une démarche de terrain pragmatique à visée opérationnelle

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

OUEST LYONNAIS - ROANNE

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 > 31

B.4 — Synthèse des enjeux et perspectives pour le territoire — P. 32 > 33

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

/ Caractéristiques du territoire

OUEST LYONNAIS - ROANNE

B.1

L'urbanisation suit le relief et l'influence métropolitaine et se situe plutôt en proximité de Lyon et dans les fonds de vallées.
Hormis l'agglomération roannaise, ce territoire vallonné semble peu propice à une pratique massive du vélo, d'autant que très peu d'itinéraires sont sécurisés, notamment pour accéder aux gares.
Le développement de l'offre de vélos à assistance électrique pourrait réduire les freins à l'usage liés au relief.

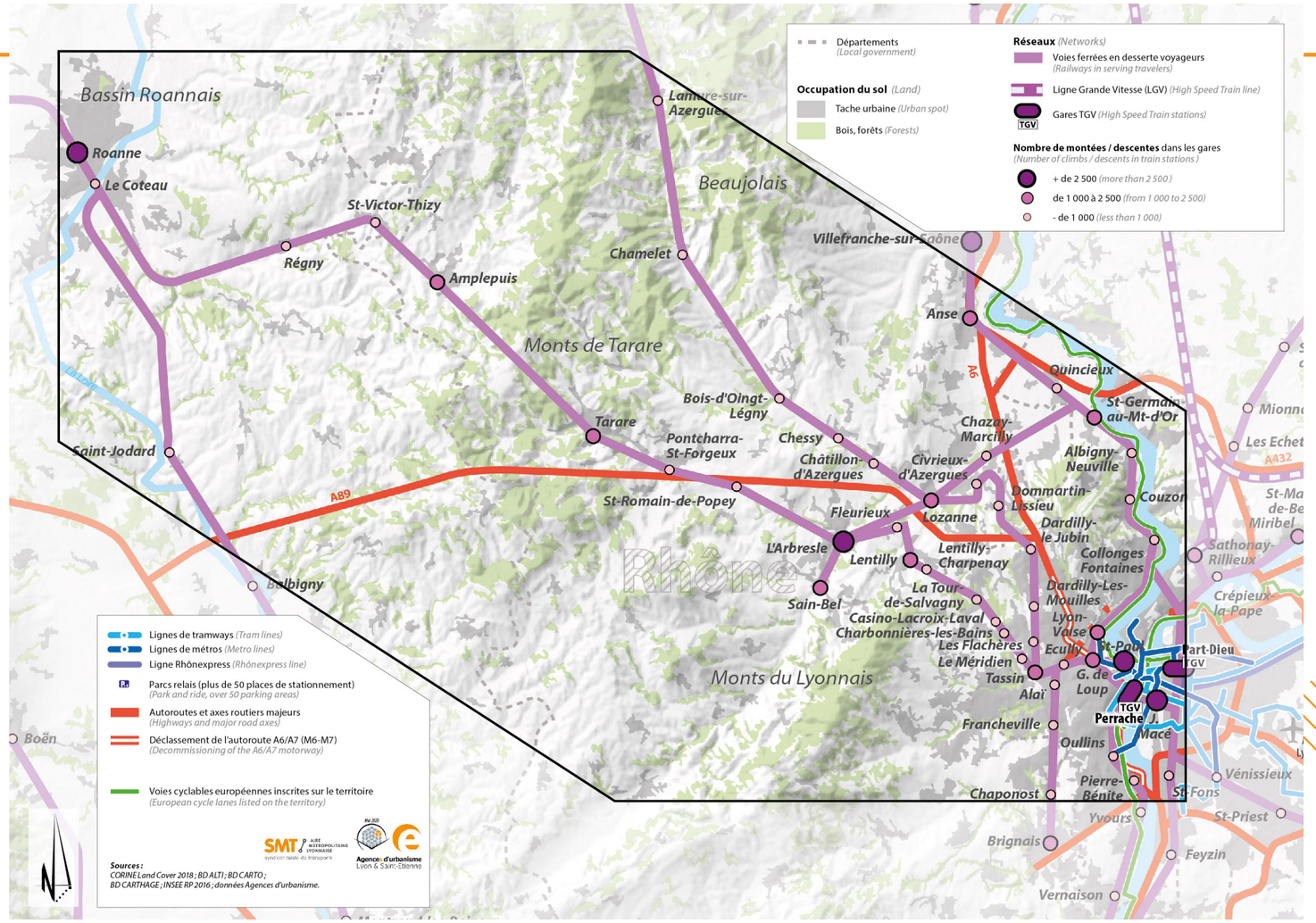
Un territoire vallonné fortement marqué par le relief.

Le bassin Ouest Lyonnais Roanne **est fortement marqué par le relief** avec un territoire formé par de nombreuses vallées (Brévenne, Turdine, Azergues, Yzeron).

Les infrastructures de transport, ferroviaires comme routières, suivent globalement ces vallées, et contournent les Monts d'Or pour atteindre Lyon soit par l'est (val de Saône), soit par l'ouest (Ecully / Dardilly). Les principaux Pôles d'échanges ou gares du bassin sont Roanne, Tarare, l'Arbresle, Lozanne. Les branches dites « de l'ouest lyonnais », au départ de Saint-Paul, desservent Gorge de Loup, Tassin, Charbonnière, Brignais, et également l'Arbresle et Lozanne.

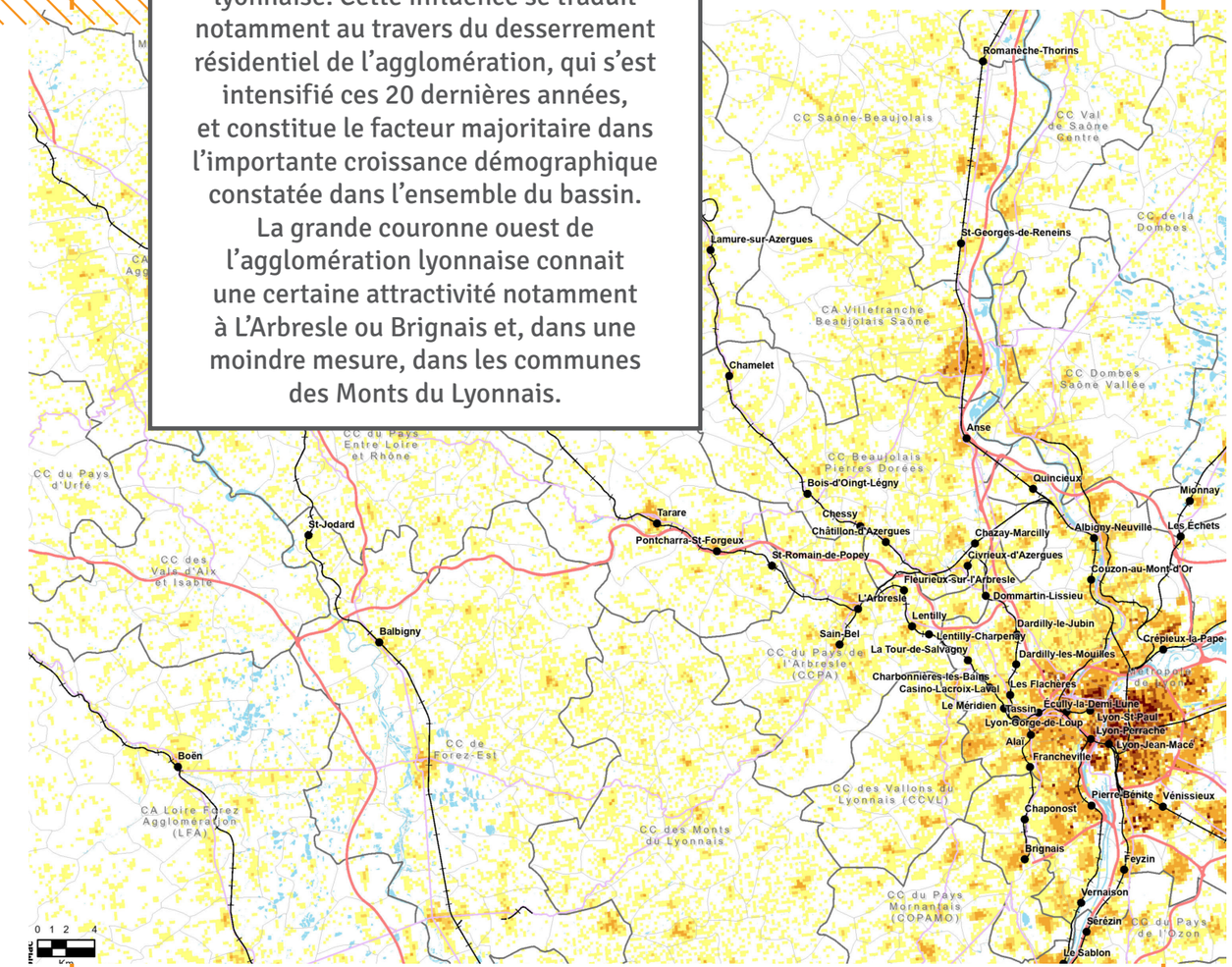
Le PEM de Roanne constitue le site d'intermodalité majeur du secteur et a bénéficié de très importants aménagements ces 20 dernières années.

L'essentiel du rabattement pendulaire sur le ferroviaire s'effectue en voiture individuelle, provoquant de fréquentes saturations des parkings de gare ou dans les rues alentour créant des conflits d'usage dans les centres-villes.



/ Densité de population

Dans sa partie orientale, le bassin Ouest Lyonnais - Roanne est en grande partie sous l'influence de la métropole lyonnaise. Cette influence se traduit notamment au travers du desserrement résidentiel de l'agglomération, qui s'est intensifié ces 20 dernières années, et constitue le facteur majoritaire dans l'importante croissance démographique constatée dans l'ensemble du bassin.
La grande couronne ouest de l'agglomération lyonnaise connait une certaine attractivité notamment à L'Arbresle ou Brignais et, dans une moindre mesure, dans les communes des Monts du Lyonnais.



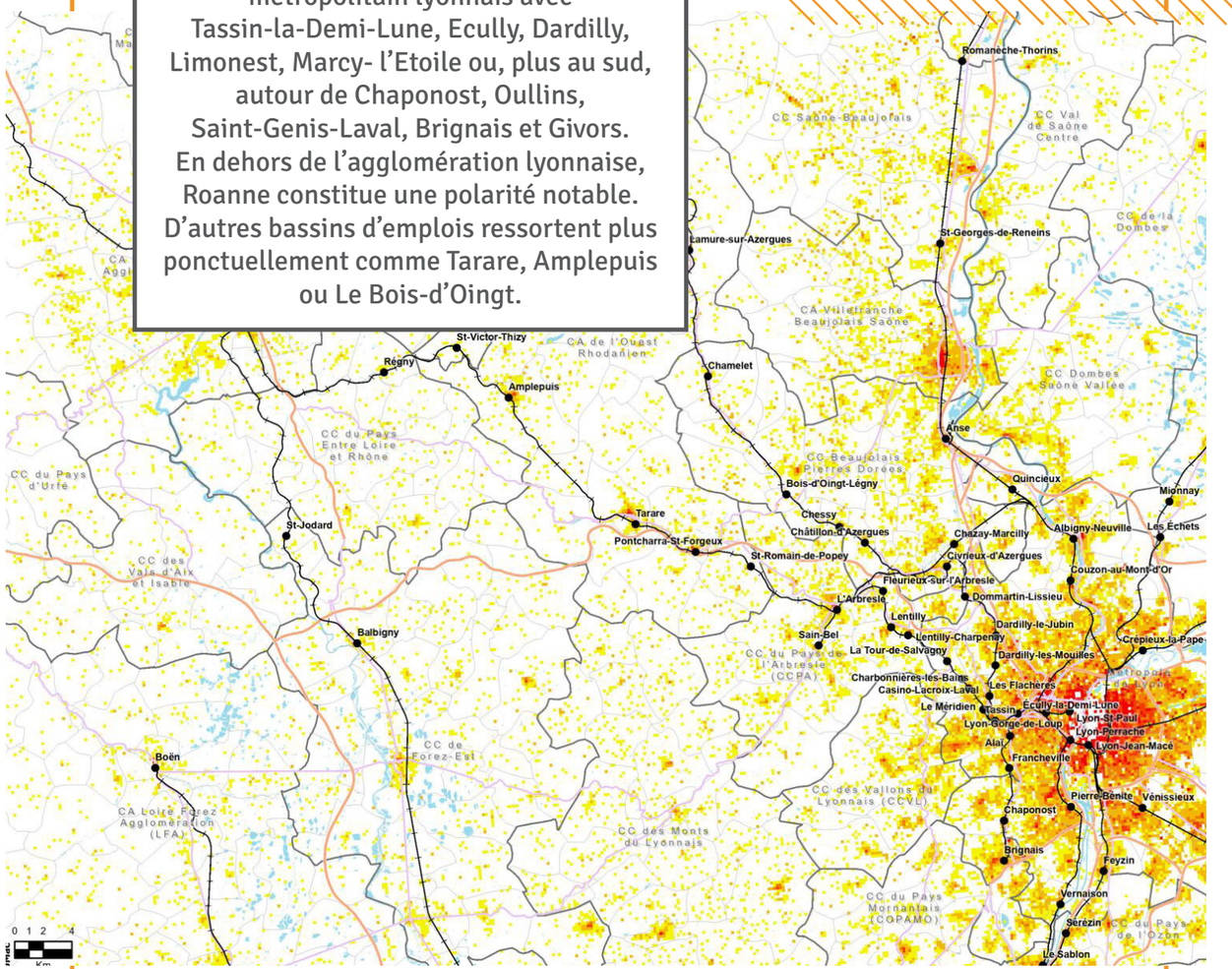
SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports
Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

Population par carreau de 200m issue de Filosofi2015

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

/ Densité d'emploi

Avec plus de 120 000 emplois, le bassin dispose d'une offre importante et attractive localisée principalement sur le périmètre métropolitain lyonnais avec Tassin-la-Demi-Lune, Ecully, Dardilly, Limonest, Marcy- l'Etoile ou, plus au sud, autour de Chaponost, Oullins, Saint-Genis-Laval, Brignais et Givors.
En dehors de l'agglomération lyonnaise, Roanne constitue une polarité notable. D'autres bassins d'emplois ressortent plus ponctuellement comme Tarare, Amplepuis ou Le Bois-d'Oingt.



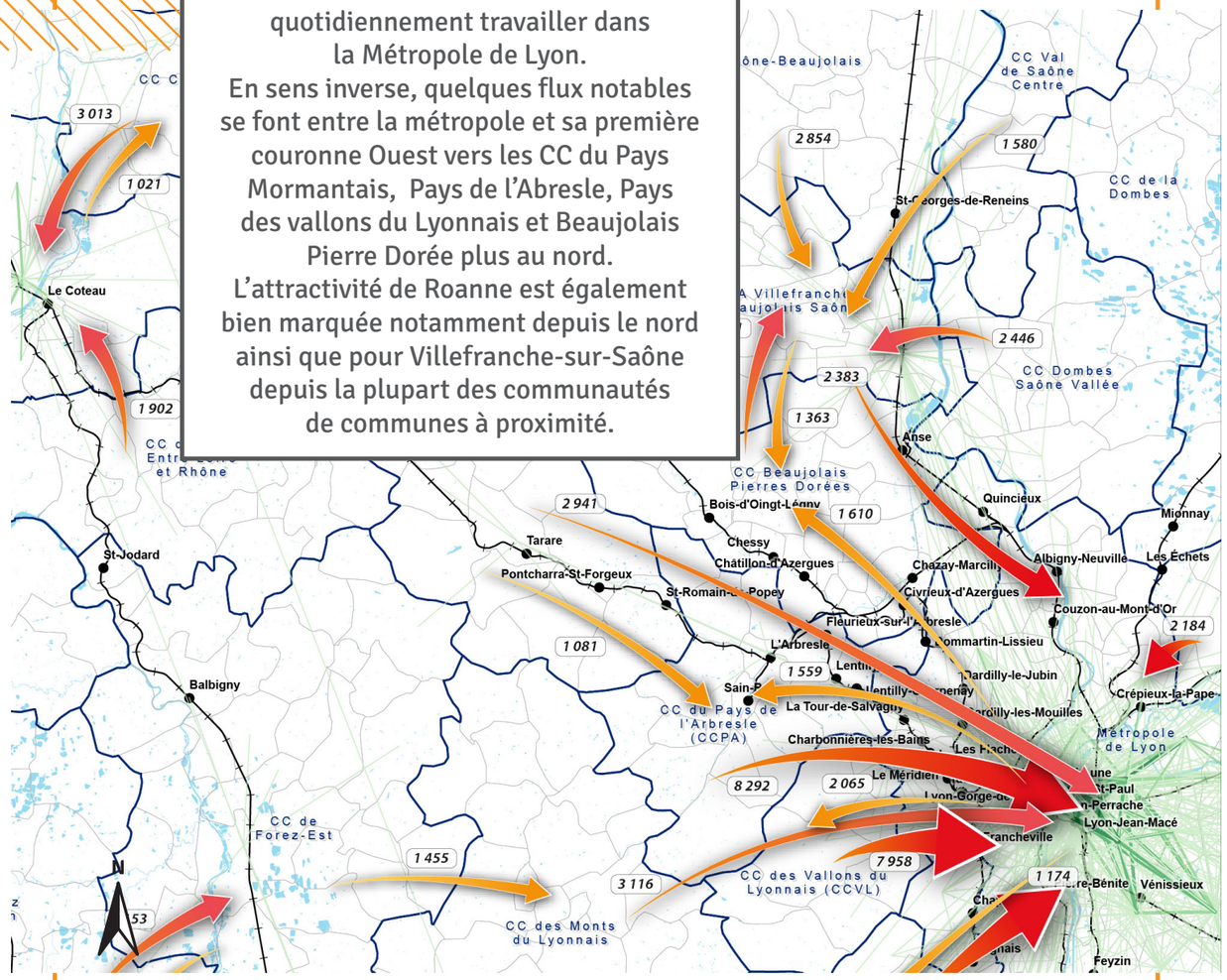
SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports
Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

Emplois par carreau de 200m issus de Sirene 2019

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

/ Trajets domicile / travail

Le bassin se caractérise par des flux polarisés sur l'agglomération lyonnaise. Plus de 40 000 actifs du bassin vont ainsi quotidiennement travailler dans la Métropole de Lyon.
En sens inverse, quelques flux notables se font entre la métropole et sa première couronne Ouest vers les CC du Pays Mormantais, Pays de l'Abresle, Pays des vallons du Lyonnais et Beaujolais Pierre Dorée plus au nord.
L'attractivité de Roanne est également bien marquée notamment depuis le nord ainsi que pour Villefranche-sur-Saône depuis la plupart des communautés de communes à proximité.



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

Trajet domicile travail issus du recensement de la population 2016

TRAJETS

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

Principaux Flux domicile-travail entre EPCI supérieur à 1 000

Nombre d'actifs/jour

Tronçons de voie ferrée

Gares

Périmètre des EPCI

Commune



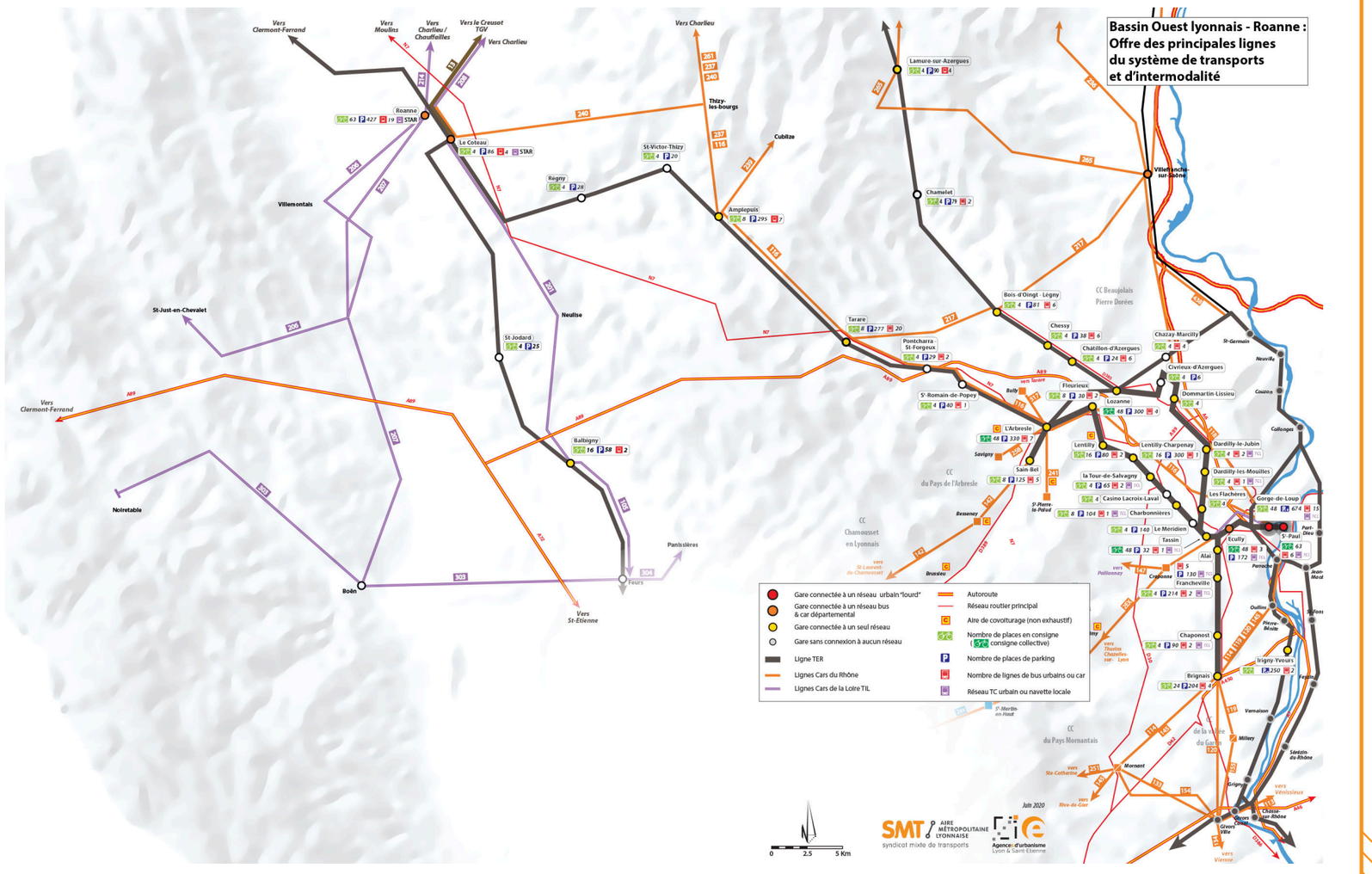
B.2

OUEST LYONNAIS - ROANNE

/ Diagnostic
d'intermodalité et fréquentation des transports

/ Offres principales
de transport et d'intermodalité

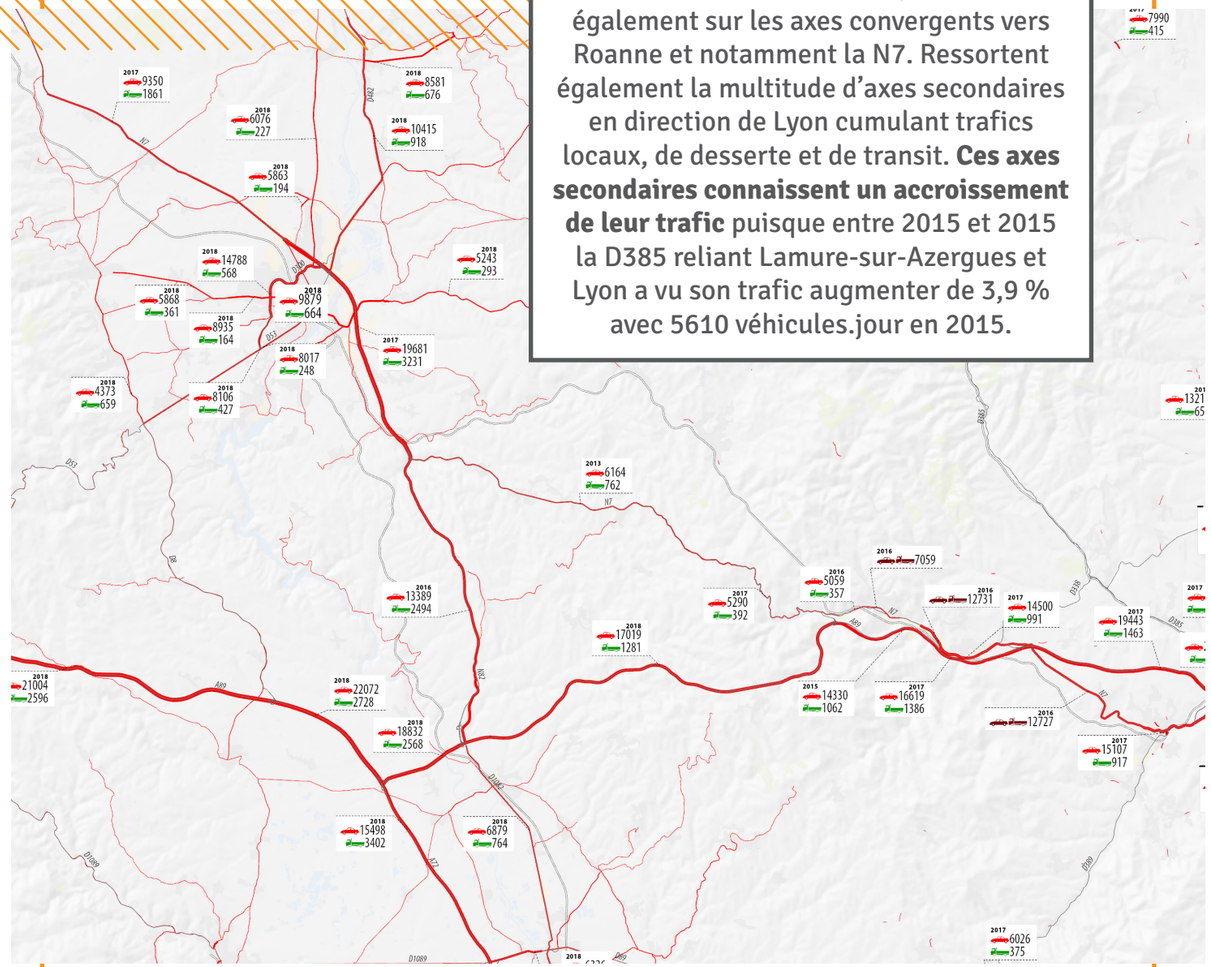
Parallèlement aux lignes de TER, la desserte en transports collectifs est relativement dense sur le versant Est du bassin notamment grâce aux différentes lignes de trams-trains qui offrent une desserte ferroviaire de proximité. L'intermodalité avec les transports urbains et interurbain (Cars du Rhône) est également dense. Lyon Gorge-de-Loup est le principal pôle d'échange du bassin, constituant la « porte d'entrée » vers l'agglomération lyonnaise via le métro D.



TER
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES

/ Fréquentation du réseau routier

Sur le bassin Ouest Lyonnais Roanne, les trafics routiers sont marqués sur les axes autoroutiers A89, A72 mais également sur les axes convergents vers Roanne et notamment la N7. Ressortent également la multitude d'axes secondaires en direction de Lyon cumulant trafics locaux, de desserte et de transit. **Ces axes secondaires connaissent un accroissement de leur trafic** puisque entre 2015 et 2015 la D385 reliant Lamure-sur-Azergues et Lyon a vu son trafic augmenter de 3,9 % avec 5610 véhicules.jour en 2015.



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

Trafic routier « TMJA » le plus récent

1 000
5 000
10 000
50 000
100 000

Nombre de véhicules légers

Nombre de poids lourds

Cumul VL et PL

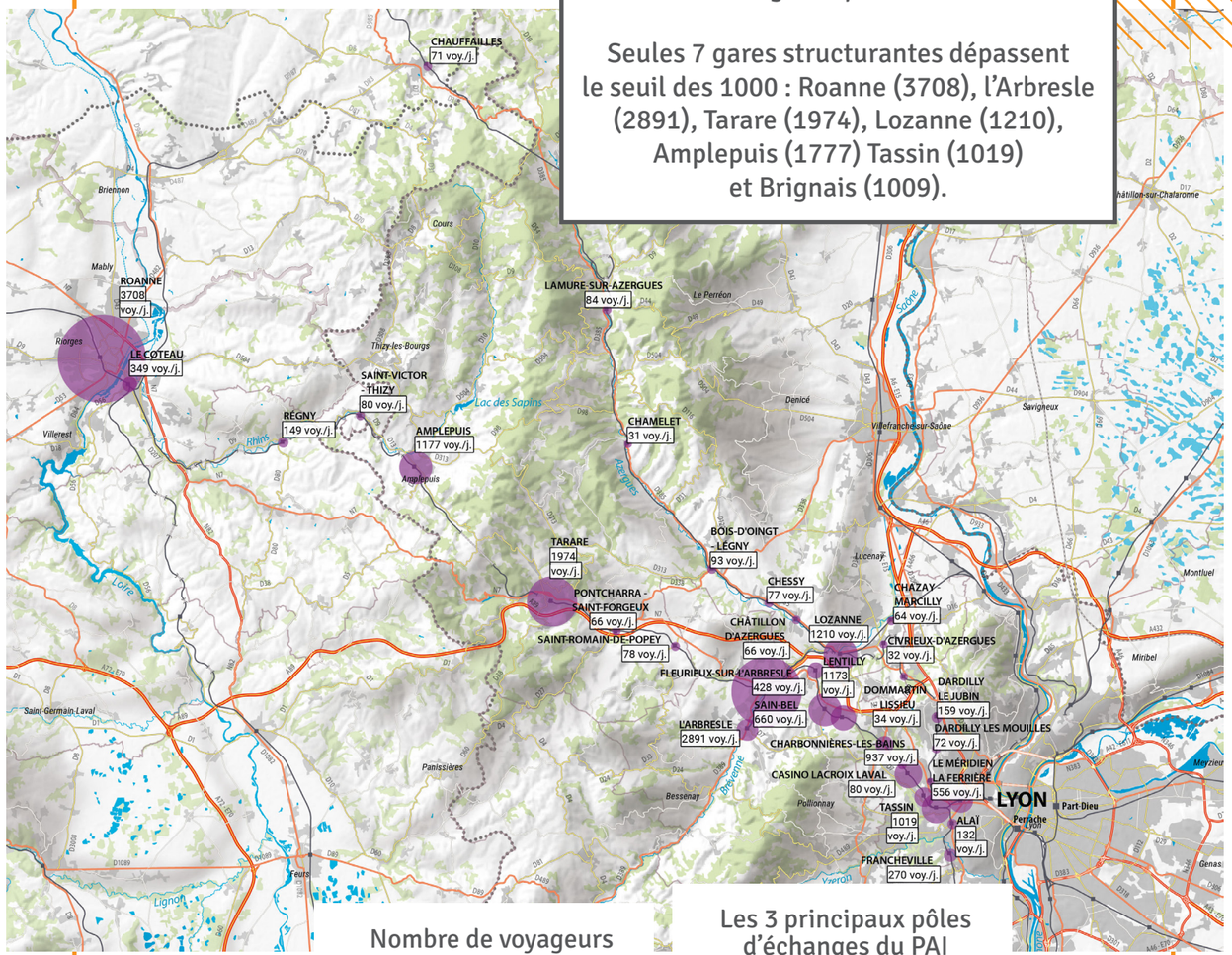
N

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

/ Fréquentation du réseau ferroviaire

La fréquentation des gares en voyageurs. jour est très diverse. 18 gares sur 30 n'atteignent pas les 300.

Seules 7 gares structurantes dépassent le seuil des 1000 : Roanne (3708), l'Arbresle (2891), Tarare (1974), Lozanne (1210), Amplepuis (1777) Tassin (1019) et Brignais (1009).



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

Nombre de voyageurs

1
10
100
1 000
10 000

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

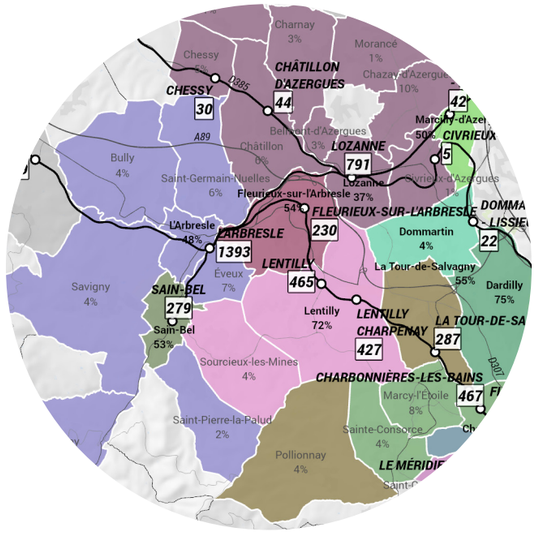
N

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

OUEST LYONNAIS - ROANNE

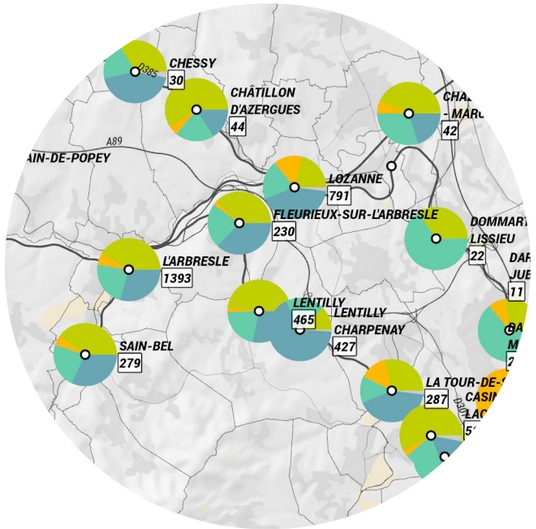
B.3



/ Attractivité des gares en fonction de la commune de résidence

L'ouest du bassin est marqué par l'importance des aires de chalandise des gares de Roanne et Tarare tournées vers Lyon et qui rayonnent chacune sur une dizaine de communes.
Apparaissent ensuite quelques gares de proximité comme le Coteau, Régny, Saint-Victor ou Saint-Romain avec des services ferroviaires moins nombreux et une influence géographique réduite.
En approche de Lyon, la multitude de lignes ferroviaires et le contexte d'accès à chaque gare (réseau routier, topographie, intégration urbaine) entrainent une certaine diversité détendue des aires de chalandises qui restent globalement assez restreintes. Seules Lozanne et l'Arbresle ressortent plus fortement en rayonnant chacune sur 9 communes.

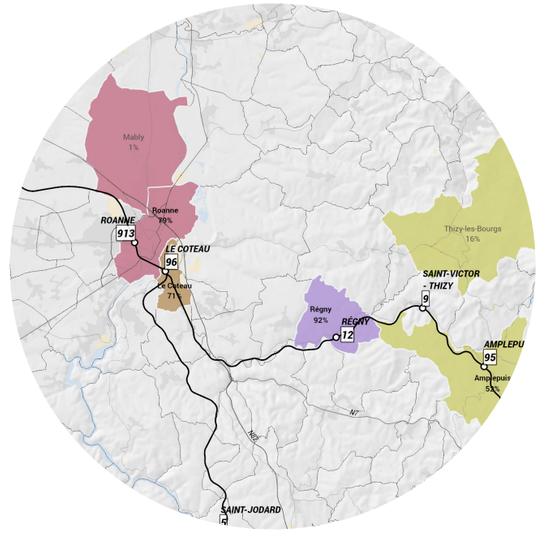
P. 24 et P. 26



/ Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence

On constate sur le bassin **des modes de rabattement variables en fonction des branches ferroviaires concernées.**
Dans des secteurs moins denses, plusieurs gares présentent une part modale importante pour les rabattements motorisés : Amplepuis, Tarare, Saint-Romain-de-Popey et les 3 gares de la vallée d'Azergues : Lamure, Chamelet, le Bois-d'Oingt.
Dans les secteurs les plus urbains, la part des transports collectifs ressort nettement.
Pour les gares du tram-train, la part des modes actifs est également significative hormis pour la branche de Brignais.

P. 25 et P. 27

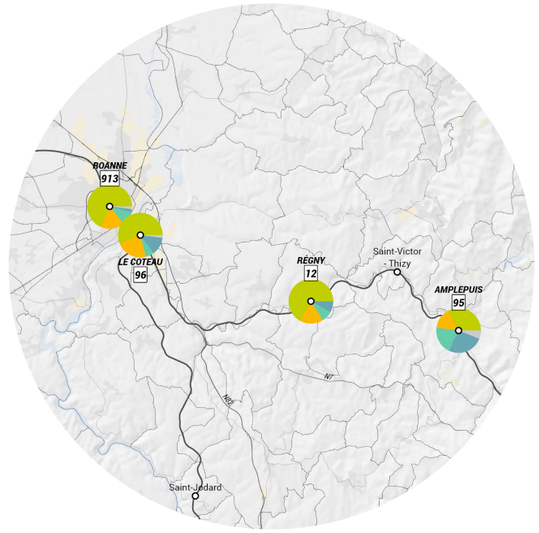


/ Attractivité des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude

Pour les déplacements vers le lieu de travail ou d'étude, on observe que la commune de destination est souvent identique à celle où se situe la gare de descente.

Les volumes de montées / descentes en gare peuvent être significatifs (ex. L'Arbresle, Lozanne), en lien avec le phénomène de multipolarisation du territoire.

P. 28 et P. 30



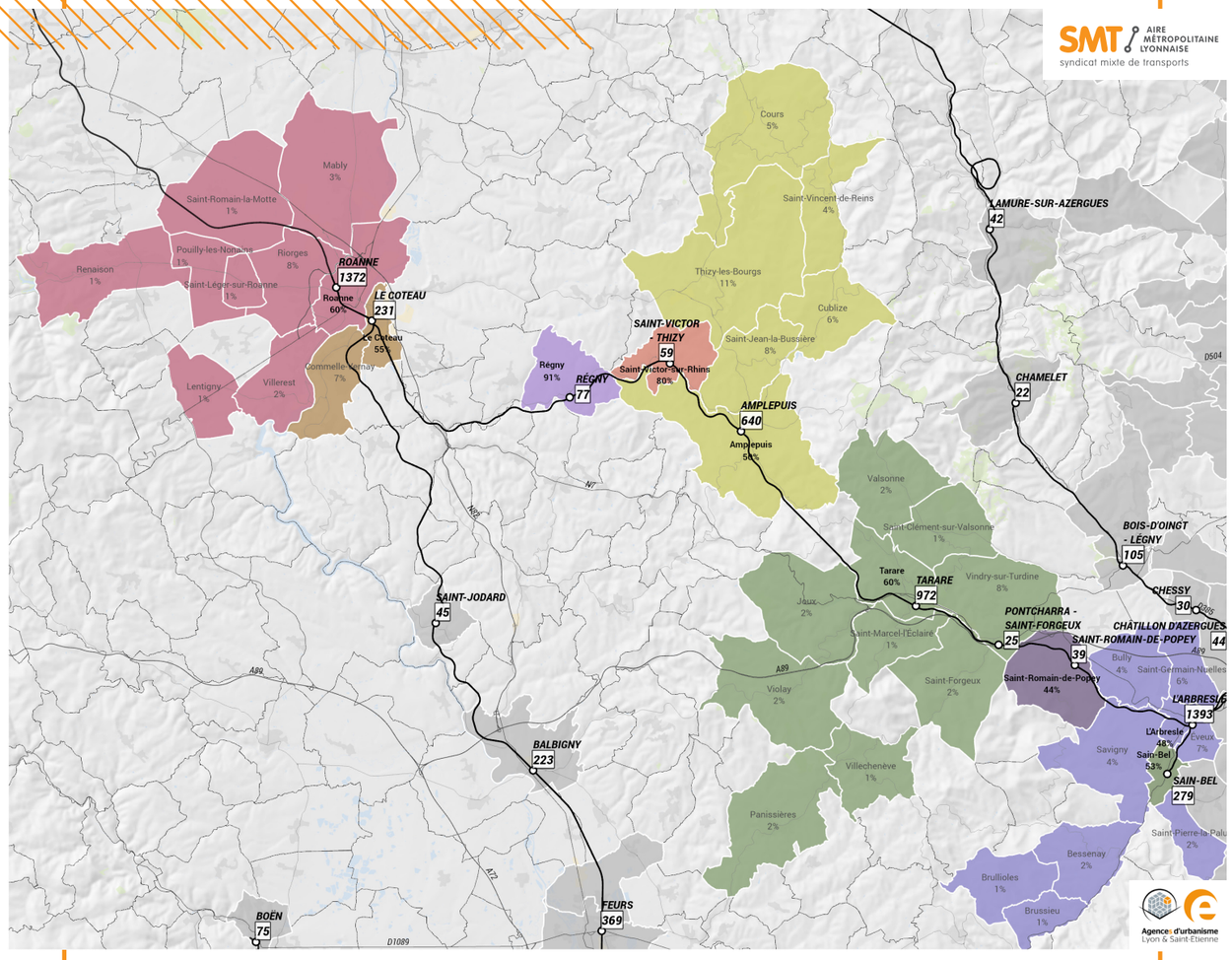
/ Modes de rabattement des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude

Dans le cadre de l'usage du TER pour aller travailler ou étudier, en lien avec la proximité entre la gare de descente et la destination, on note la part importante de la marche (et dans une moindre mesure, du vélo).

Pour les gares bénéficiant d'une desserte par un réseau de TC urbain, son usage peut représenter une part de 15 à 20 %, comme pour Francheville, Tassin ou Ecully-la-Demi-Lune.

P. 29 et P. 31

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



Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

Gares privilégiées

- Amplepuis
- L'Arbresle
- Le Coteau
- Roanne
- Régny
- Sain Bel
- Saint-Romain-de-Popey
- Saint-Victor - Thizy
- Tarare
- Autres

ROANNE Gare concernée

913 nombre de voyage enquêtés

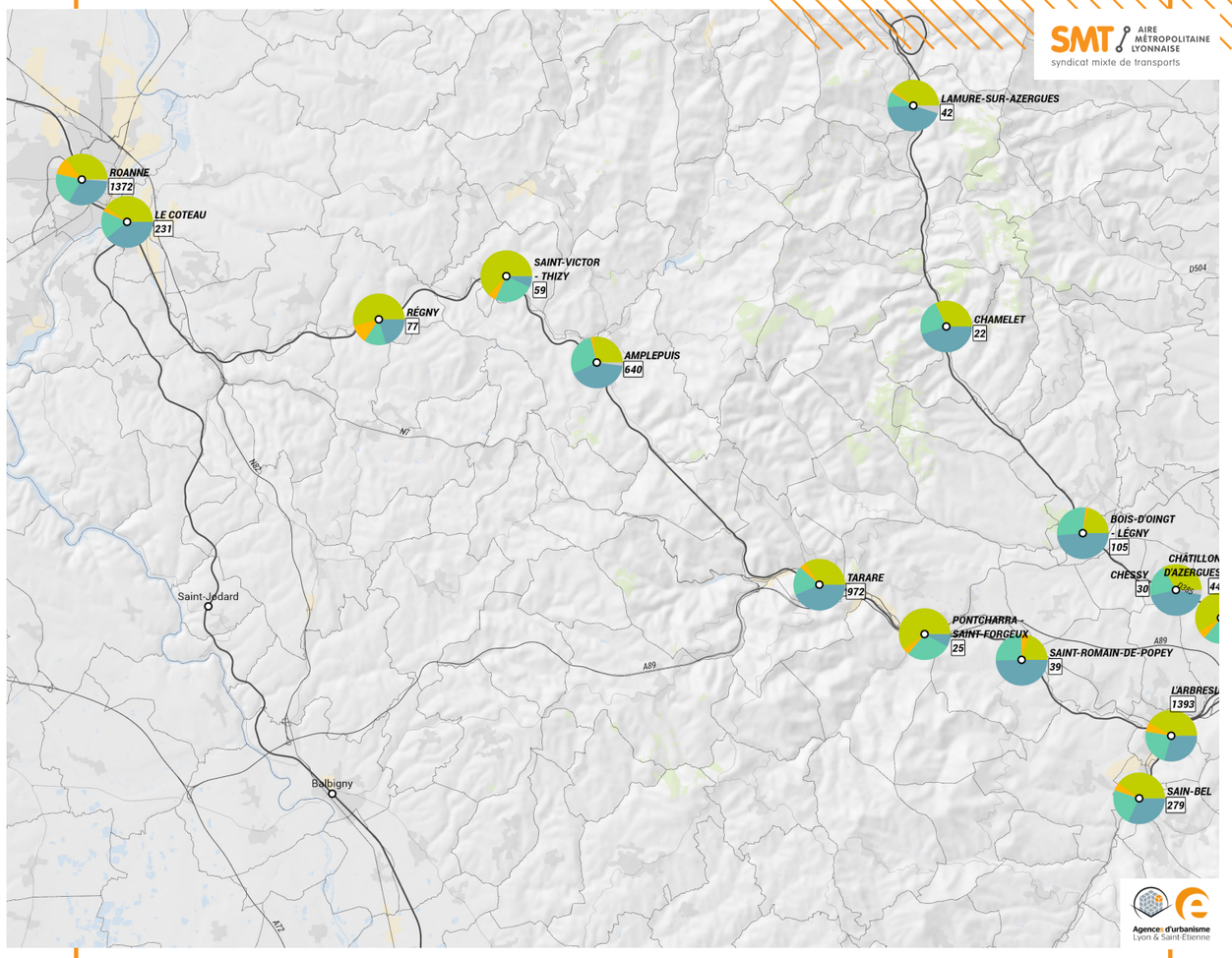
Roanne commune de résidence

78% part des usagers de la gare

N

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

/ Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence



Mode d'accès aux gares

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

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

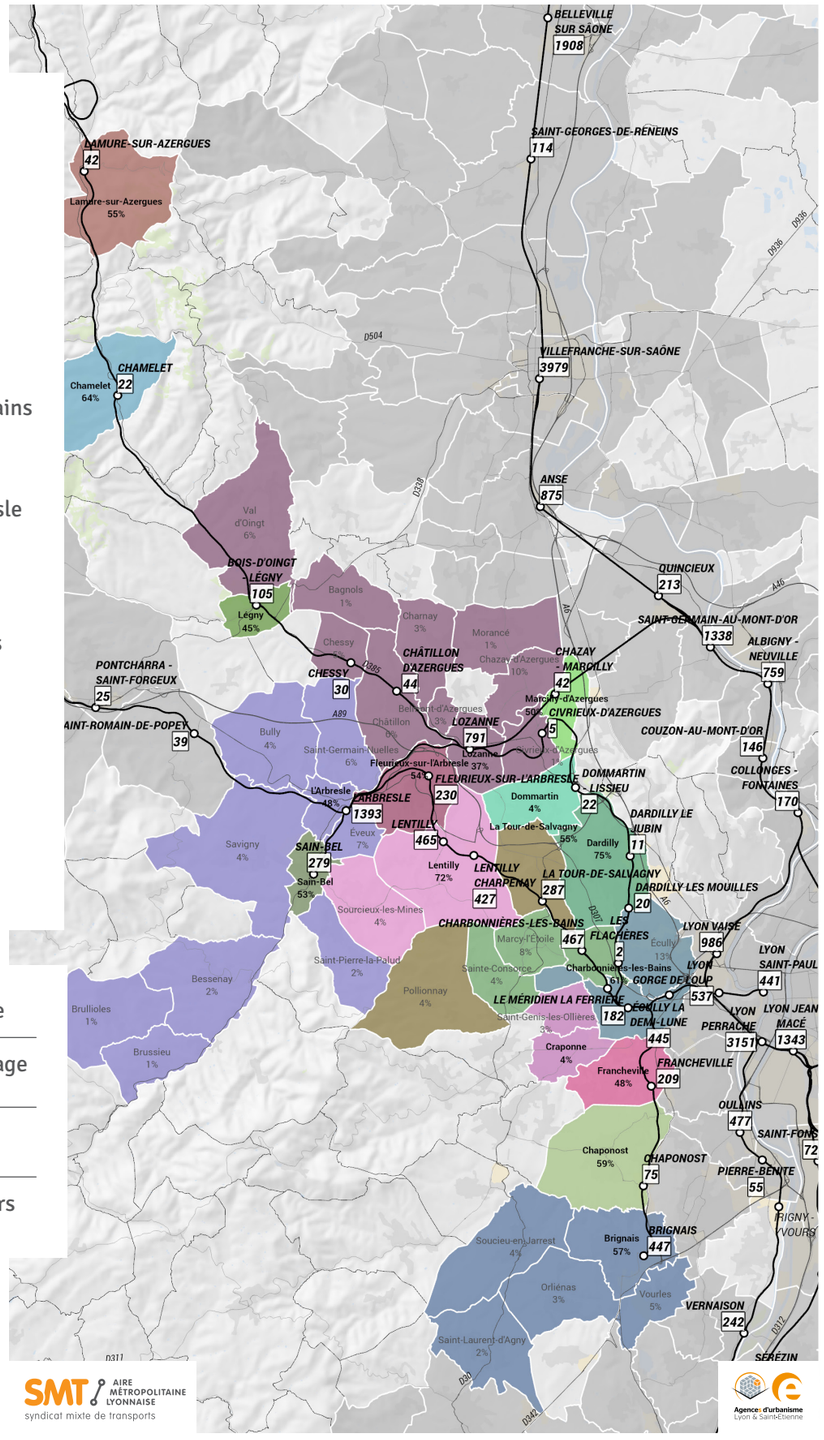
N

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

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

Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

Gares privilégiées
- Bois-d'Oingt - Légny
- Brignais
- Chamelet
- Chaponost
- Charbonnières-les-Bains
- Chazay - Marcilly
- Dardilly-les-Mouilles
- Fleurieux-sur-l'Arbresle
- Francheville
- L'Arbresle
- La-Tour-de-Salvagny
- Lamure-sur-Azergues
- Lentilly
- Lentilly Charpenay
- Lozanne
- Sain-Bel
- Tassin
- Écully la Demi-Lune
- Autres



L'ARBRESLE Gare concernée

1393 nombre de voyage enquêtés

L'Arbresle commune de résidence

48 % part des usagers de la gare

N

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Étienne

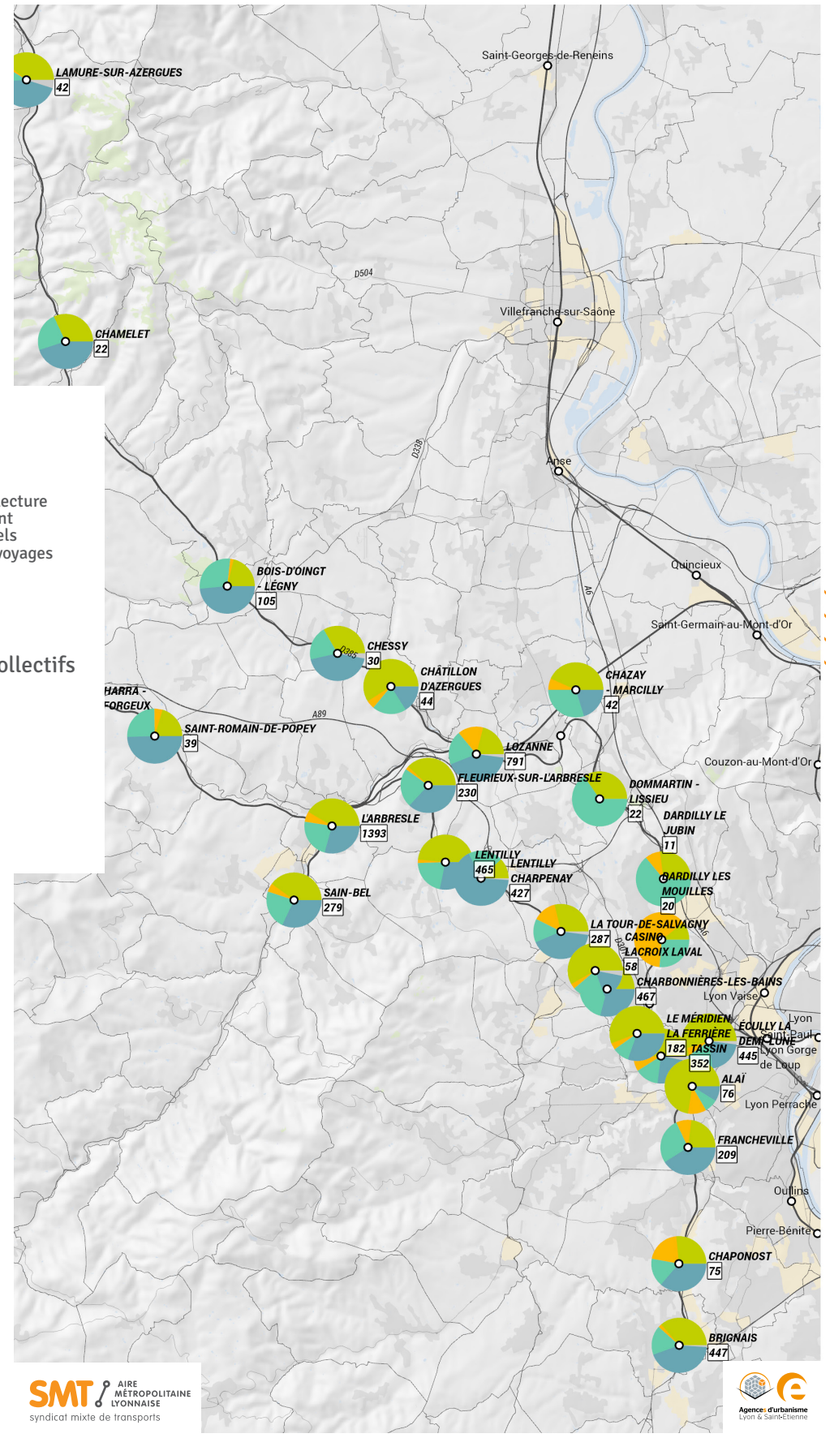
Sources : enquêtes origine/destination 2014-2016 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement epures - Mars 2020

/ 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

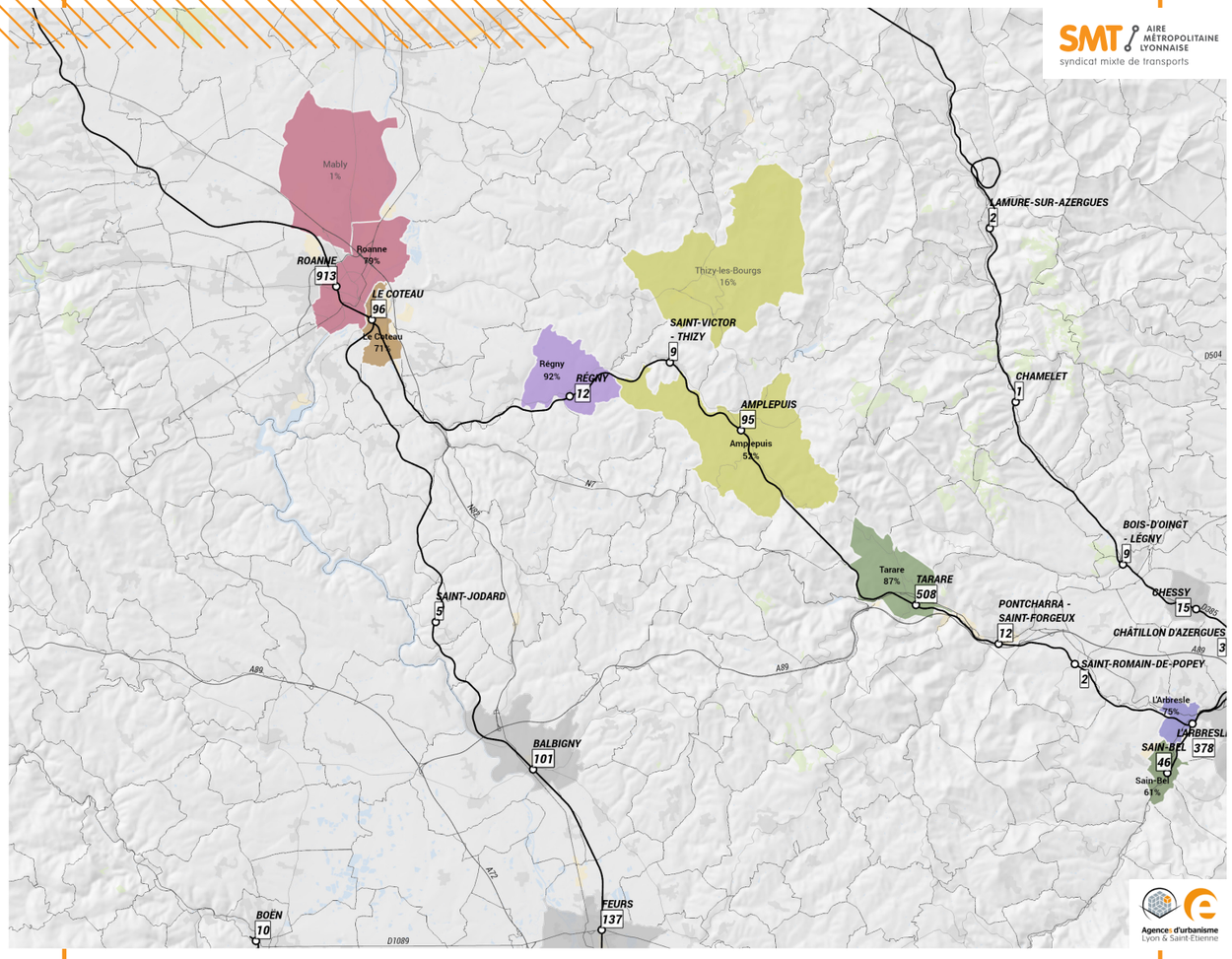


SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat mixte de transports

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



Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

Gares privilégiées

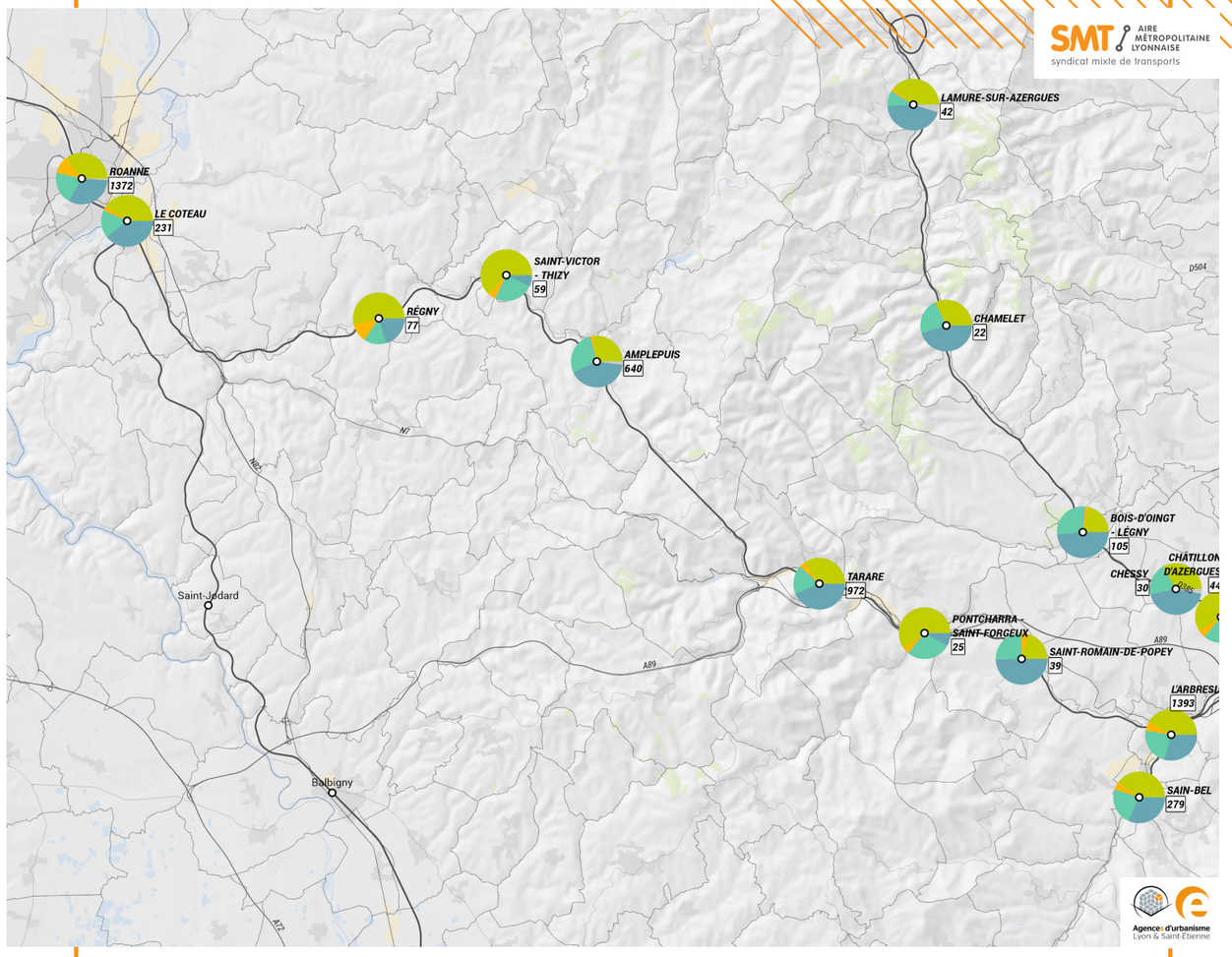
- Amplepuis
- L'Arbresle
- Le Coteau
- Roanne
- Régny
- Sain Bel
- Saint-Romain-de-Popey
- Saint-Victor - Thizy
- Tarare
- Autres

RÉGNY	Gare concernée
12	nombre de voyage enquêtés
Régny	commune de résidence
92%	part des usagers de la gare

N

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

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



Mode d'accès aux gares

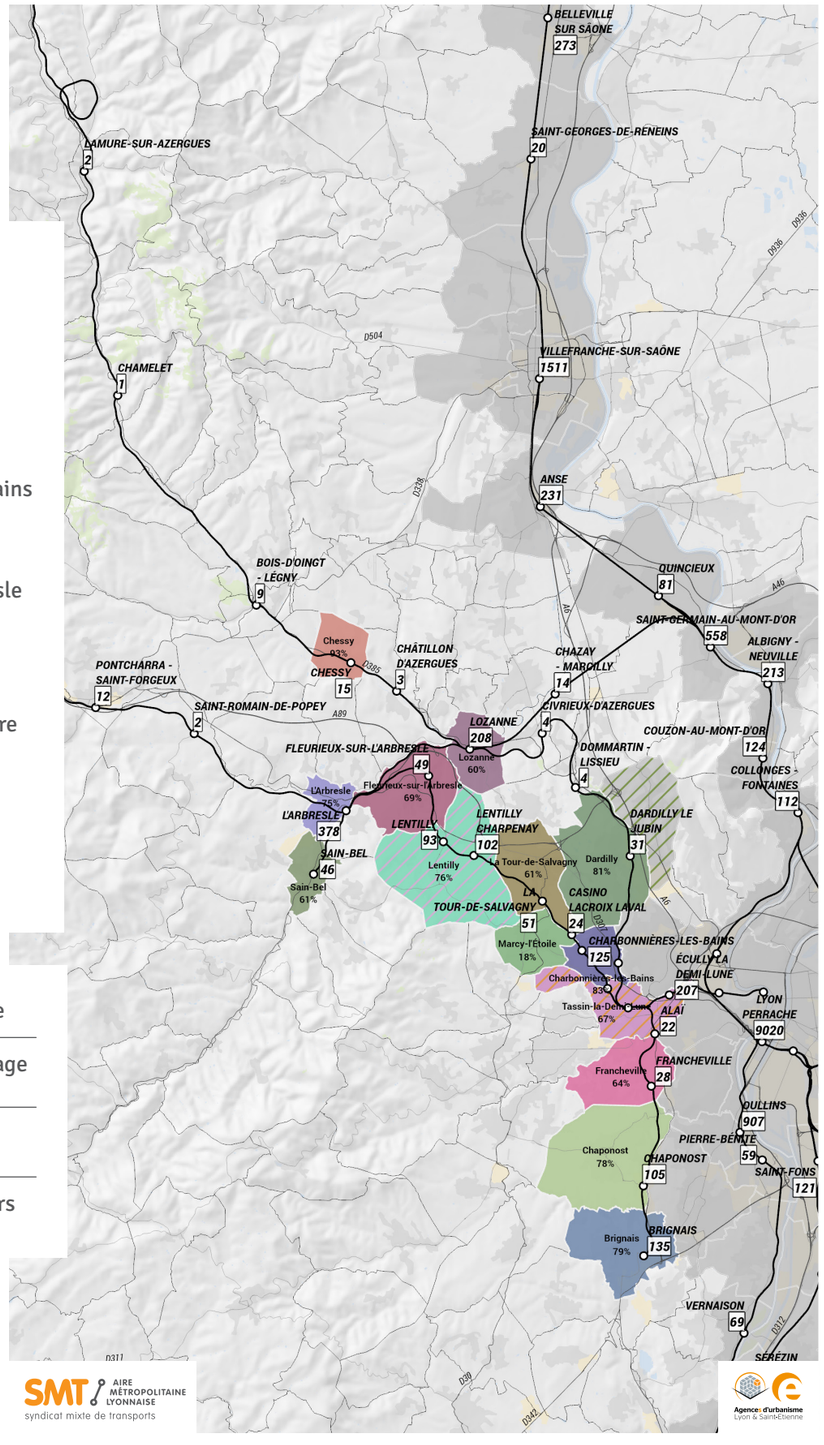
pour faciliter la lecture les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés

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

N

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

/ 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
- Brignais
- Chaponost
- Charbonnières-les-Bains
- Chessy
- Dardilly-les-Mouilles
- Fleurieux-sur-l'Arbresle
- Francheville
- L'Arbresle
- La-Tour-de-Salvagny
- Le Méridien La Ferrière
- Lentilly Charpenay
- Lozanne
- Sain-Bel
- Tassin
- Autres

L'ARBRESLE Gare concernée

378 nombre de voyage enquêtés

L'Arbresle commune de résidence

48 % part des usagers de la gare

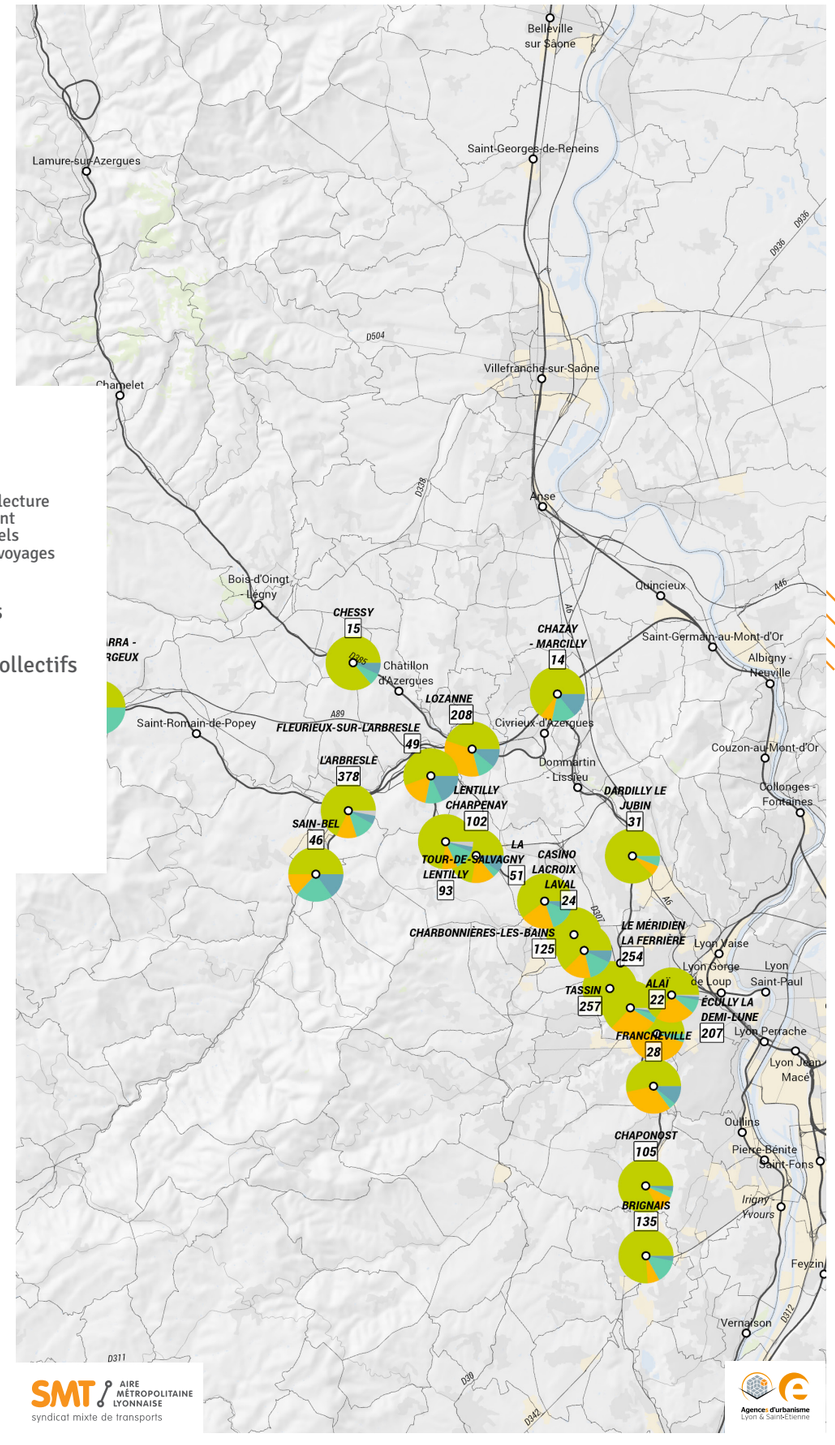
N

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 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-Étienne

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

OUEST LYONNAIS - ROANNE

B.4

/ Synthèse des enjeux

Sur la base du diagnostic territorial, différents enjeux ont été identifiés sur le bassin Ouest Lyonnais - Roanne :

- **Optimiser l'intermodalité**

  - **Optimiser la complémentarité entre les PEM** de Roanne et Le Côteau ;

  - **Éviter les concurrences entre les réseaux TC** et renforcer la complémentarité et les articulations entre les offres (TER, Cars du Rhône, TIL, navettes...) ;

  - **Bénéficier d'un espace de dialogue et d'échanges entre les différentes AOM** et exploitants de réseaux TC du bassin notamment pour les territoires tournés à la fois sur la Loire et le Rhône ;

- **Améliorer les rabattements des gares de proximités**

  - Gérer le **stationnement de rabattement ;**

  - Faciliter de façon pragmatique **les pratiques de covoiturage et d'autopartage** sur le terrain ;

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

  - **Encourager l'usage du vélo électrique** dans les territoires les plus marqués par le relief et les distances de rabattement su les gares ;

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

  - **Optimiser l'information voyageur en temps réel** (applications SNCF et Oùra, twitter...)

/ Les projets et perspectives qui animent le territoire

- La modernisation de la desserte ferroviaire de la ligne de l'Azergues doit permettre d'augmenter la vitesse et la fréquence des TER sur la partie nord du bassin.

- Le devenir de la section Tassin – Lozanne est une question clef pour l'attractivité des transports en commun dans les communes de l'Ouest lyonnais, pour compléter le rôle important joué par la branche principale Tassin – Sain Bel.

- La gestion du stationnement de rabattement doit être traitée dans une vision d'ensemble, entre gares de chacun des axes.

- Enfin, l'harmonisation des horaires des TER et des différents transports collectifs routiers, notamment scolaires, demeure une question importante pour le bassin.









Les Gares

OUEST LYONNAIS - ROANNE

C

Amplepuis
P. 36>39

L'Arbresle
P. 40>43

Le Coteau
P. 44>47

Lentilly-le-Charpenay
P. 49>51

Lozanne
P. 52>55

Lyon Gorge-de-Loup
P. 56>57

Lyon Jean Macé
P. 58>59

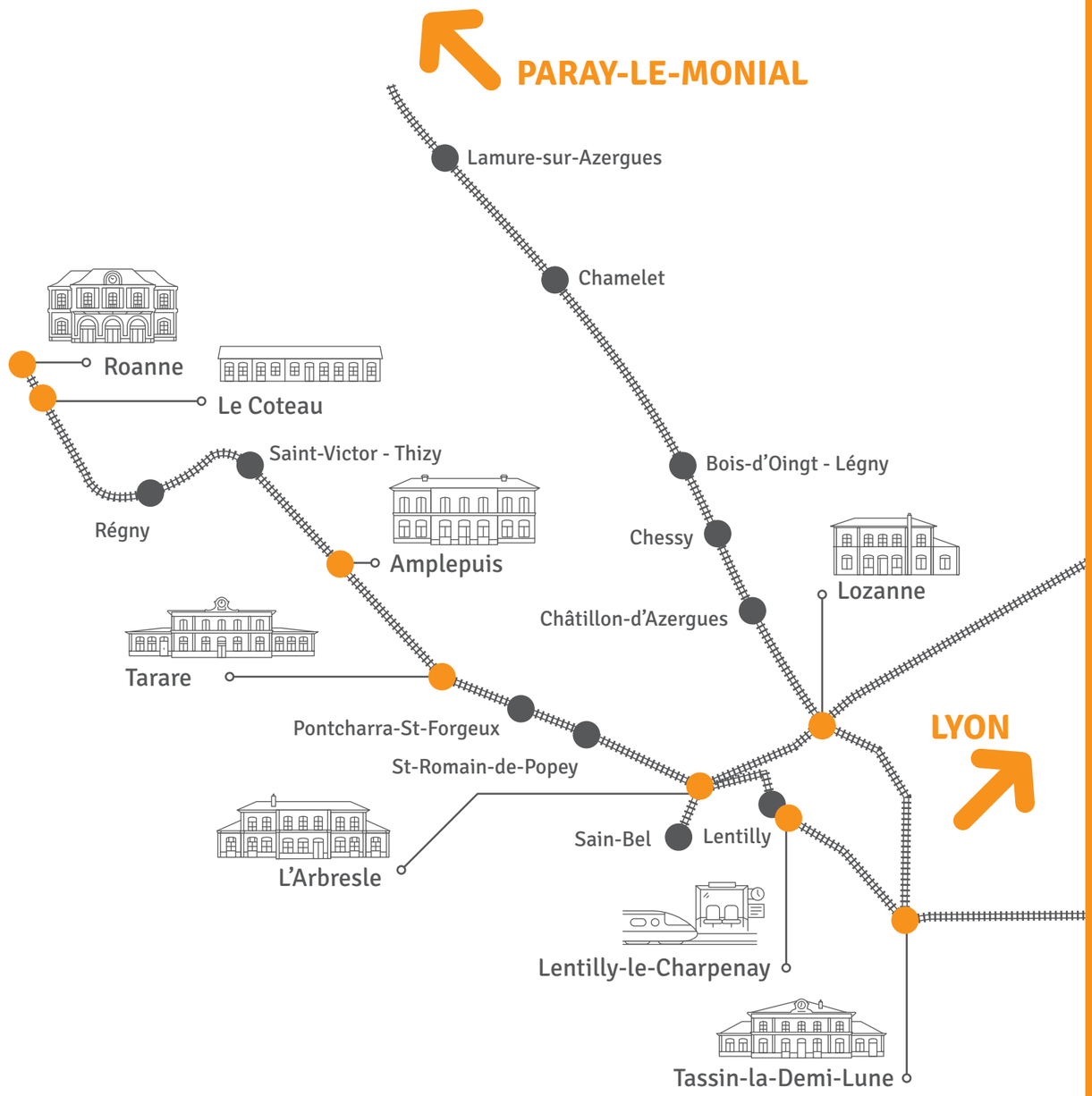
Lyon Saint-Paul
P. 60>61

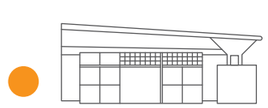
Lyon Vaise
P. 62>63

Roanne
P. 64>67

Tarare
P. 69>71

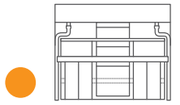
Tassin-la-Demi-Lune
P. 72>75




Lyon Gorge-de-Loup


Lyon Saint Paul


Lyon Vaise

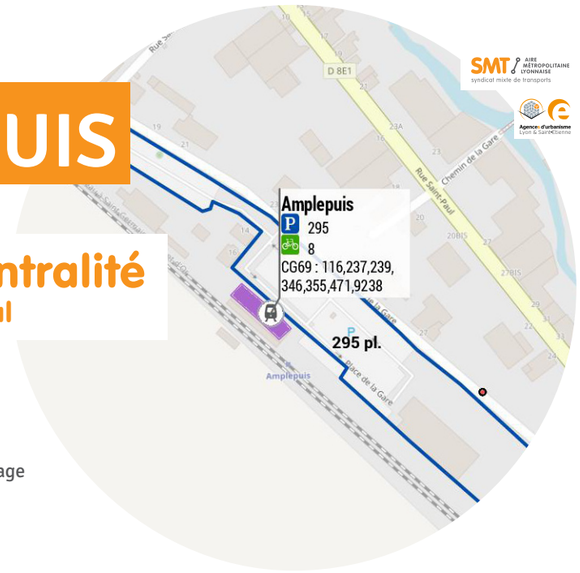

Lyon Jean Macé



Gare de

AMPLEPUIS

/ Gare de centralité
de bassin de vie rural



Gare de Amplepuis

Gare de Saint-Victor - Thizy

Gare de Tarare

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

CARS DU RHÔNE

Meaux-la-Montagne > Amplepuis	9238 ✖
Amplepuis > Tarare	417 ✖
Saint-Appolinaire > Amplepuis	355 ✖
Saint-Just-d'Avray > Amplepuis	346 ✖
Amplepuis > Cublize	239 ✖
Cours-la-Ville > Amplepuis	237
Cours-la-Ville > Gorge-de-Loup	116

13 min.

28 min.

Heure de départ du TER Amplepuis	6h18	6h38	6h56
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Lyon Vaise	7h15	-	7h46
Lyon Perrache	7h24	7h48	7h53
Lyon Part-Dieu	7h35	-	8h07

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

1177
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

7 Lignes CARS DU RHÔNE



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

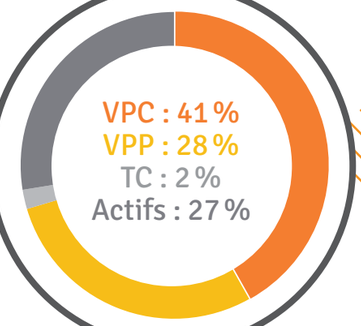
VÉLOS

8
places disponibles

P+R

295
places disponibles

USAGES*



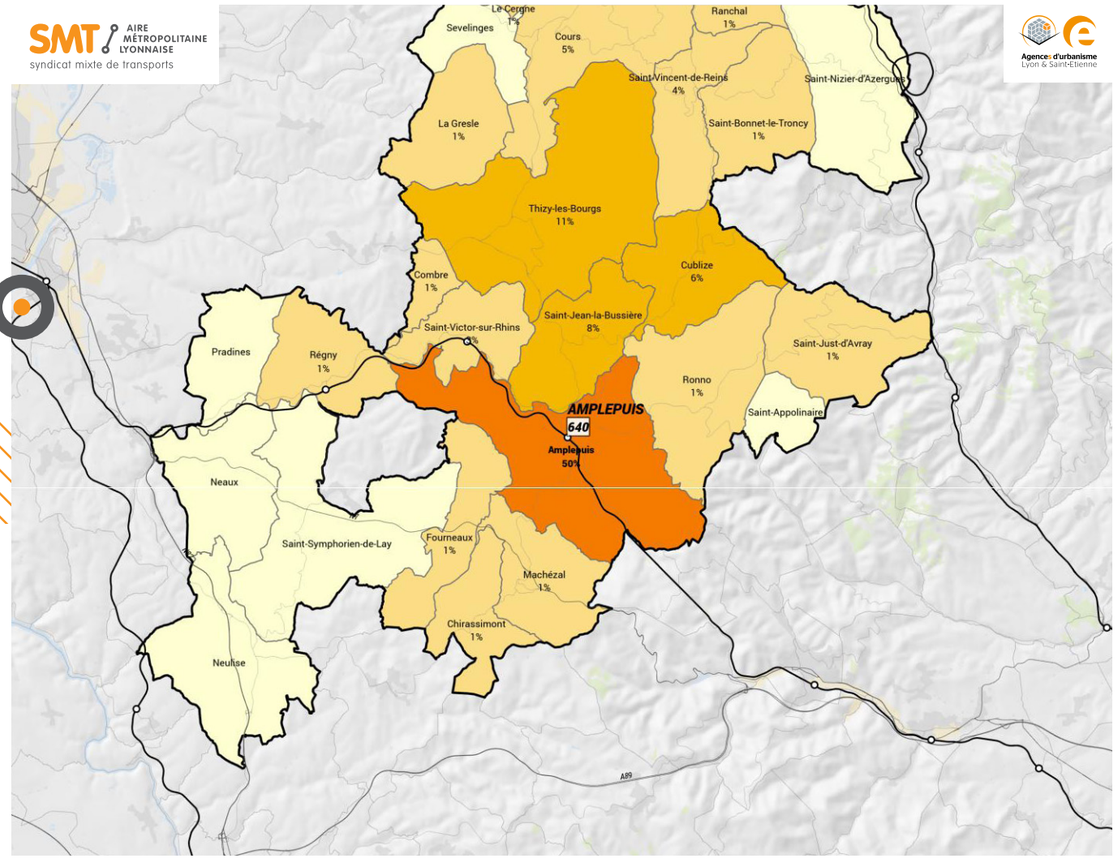
* Usages en modes de rabattement (2016) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

AMPLEPUIS

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

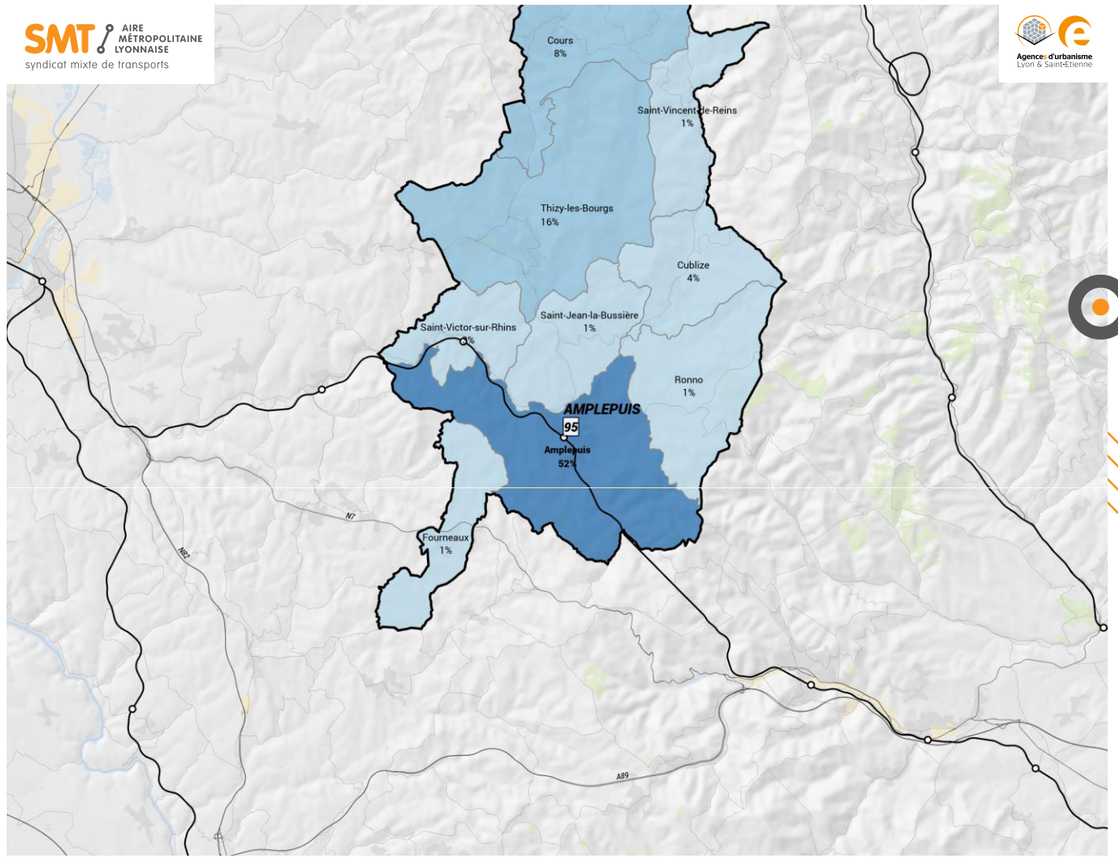


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- 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

50 % des usagers habitent Amplepuis

/ 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

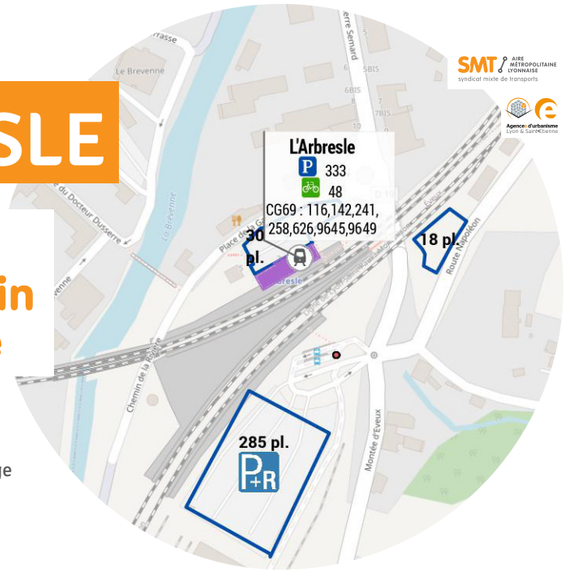
- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %
- Aire de chalandise de la gare

52 % des usagers travaillent à Amplepuis



Gare de
L'ARBRESLE

/ 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

CG69



/ Correspondances TC
liées à la gare

NAVETTE DE L'ARBRESLE

4 Allers-Retours
Le vendredi uniquement

CARS DU RHÔNE

- 9649 Tarare > L'Arbresle
- 626 Bessenay > L'Arbresle
- 258 Savigny > L'Arbresle
- 241 Chevinay > L'Arbresle
- 142 Aveize > Gorge-de-Loup
- 116 Cours-la-Ville > Gorge-de-Loup

27 min. — 7 min. — 16 min. — 12 min.

Heure de départ du TER Gare de L'Arbresle	6h24	6h39	6h47	6h54	7h03	7h09	7h20
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-	-	-	-
Lyon Gorge-de-Loup	6h55	7h10	-	7h25	-	7h40	-
Lyon Saint-Paul	7h01	7h16	-	7h31	-	7h46	-
Lyon Vaise	-	-	7h15	-	-	-	7h46
Lyon Perrache	-	-	7h24	-	7h48	-	7h53
Lyon Part-Dieu	-	-	7h35	-	-	-	8h07

Ligne TER Roanne / Lyon

Ligne TER Saint-Bel / Lyon

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

2891
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

6 Lignes CAR DU RHÔNE

1 Navette Communale de L'Arbresle



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

VÉLOS

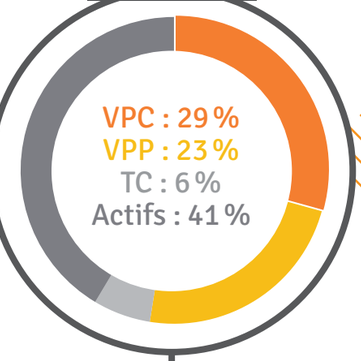
48
places disponibles

ACCESSIBILITÉ
Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

P+R

333
places disponibles

USAGES*

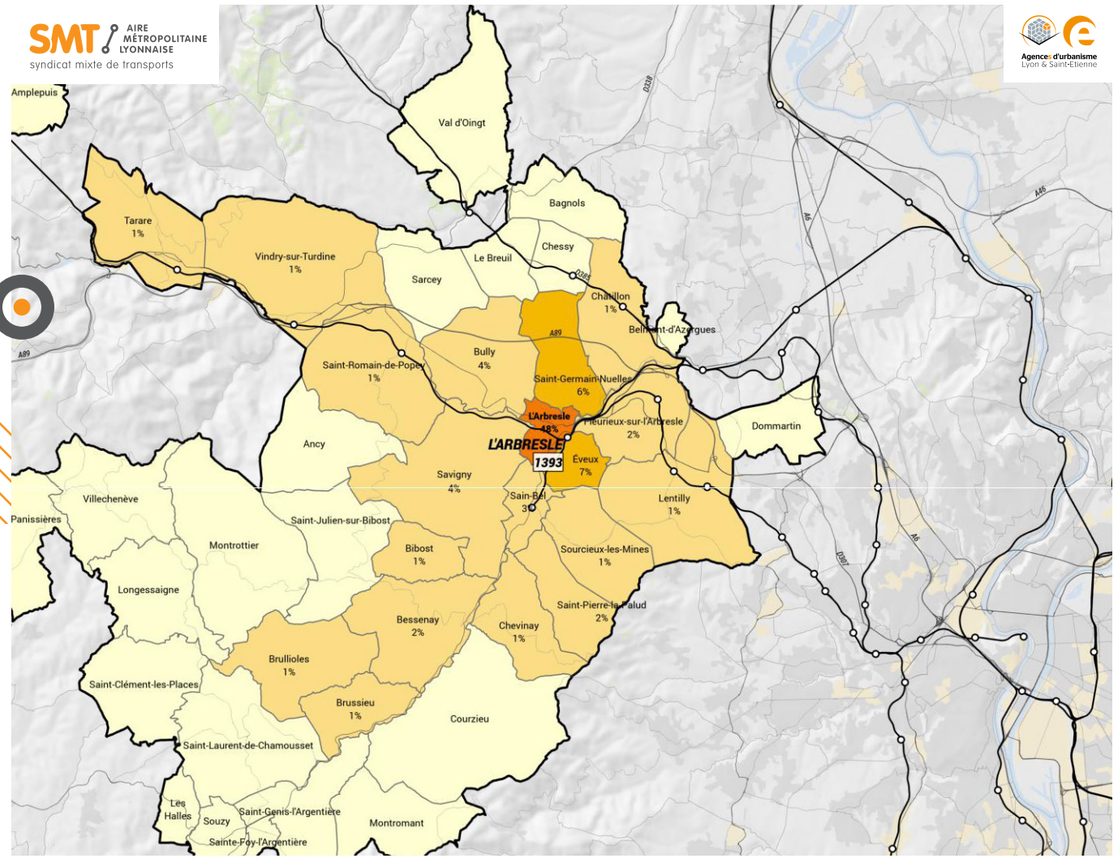


* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de
L'ARBRESLE

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

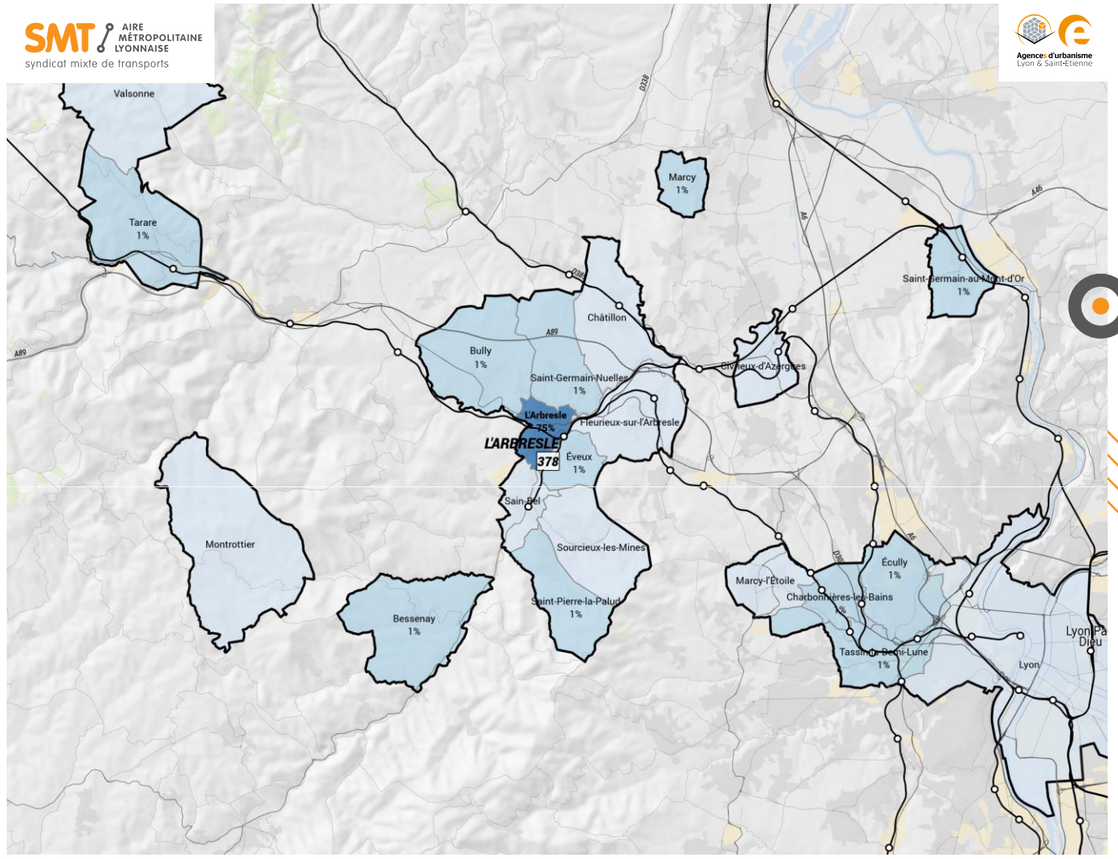


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- 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

48 % des usagers habitent l'Arbresle

/ 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

75 % des usagers travaillent à l'Arbresle

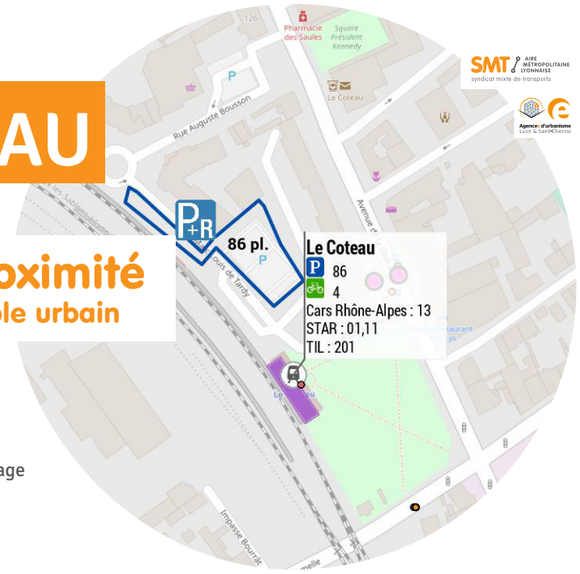
Gare de
LE COTEAU

/ Gare de proximité
appartenant à un pôle urbain



Gare de Le Coteau

Gare de Roanne — Gare de Regny



- 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
- STAR
- TIL

/ Correspondances TC
liées à la gare

STAR
- Clinique des Monts-du-Forez > Louis Flandres — 11
- Les 3 Ponts > Le Coteau Plaines — 1

10 min.

CARS RÉGION
- 13 — Le Coteau > Roanne > Le Creusot TGV

TIL
- 201 — Balbigny > Roanne

Heure de départ du TER Le Coteau	5h54	5h59	6h19	6h29	6h37
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-	-
Lyon Vaise	7h15	-	-	-	7h46
Lyon Perrache	7h24	-	7h48	-	7h53
Lyon Part-Dieu	7h35	-	-		8h07
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
CORRECTE

T⟶libr | **NON**

TRAIN

349
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

1 Ligne CARS RÉGION

1 Ligne TIL

2 Lignes STAR



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

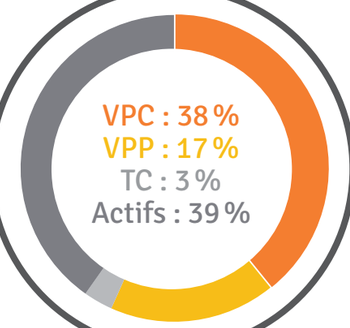
VÉLOS

4
places disponibles

P+R

86
places disponibles

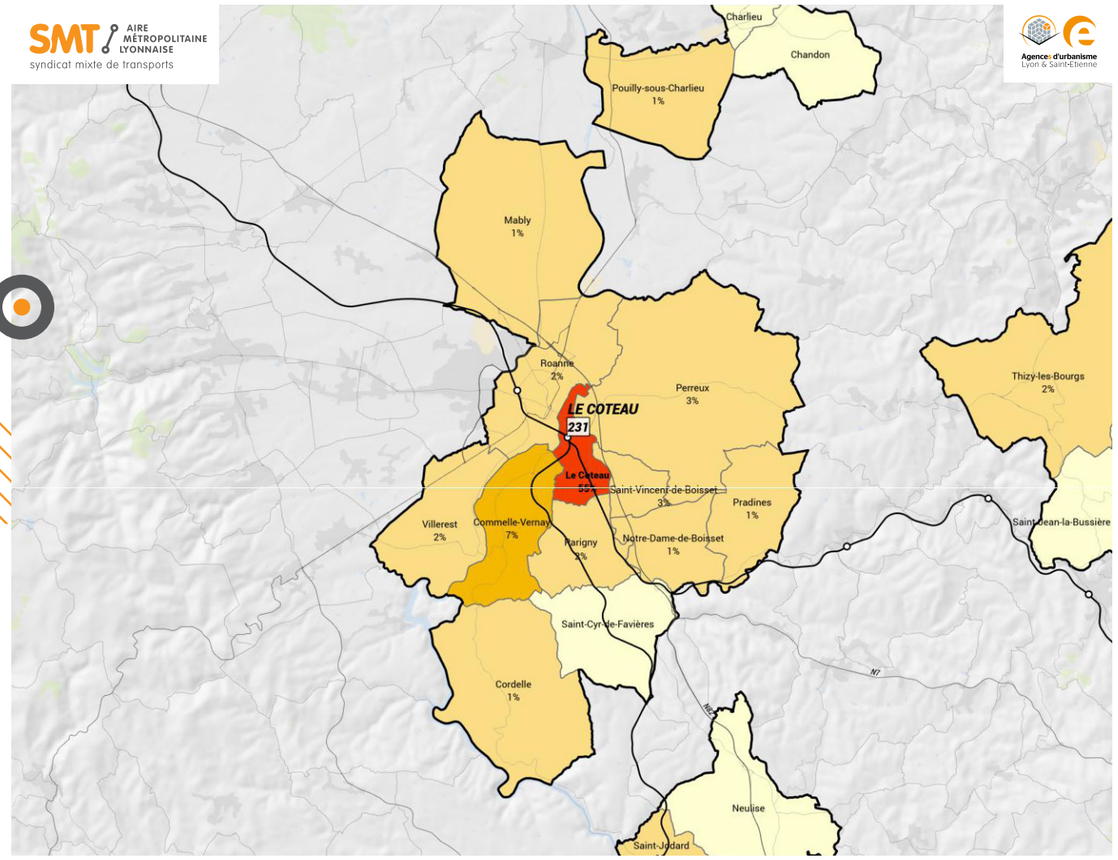
USAGES*



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

Gare de
LE COTEAU

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

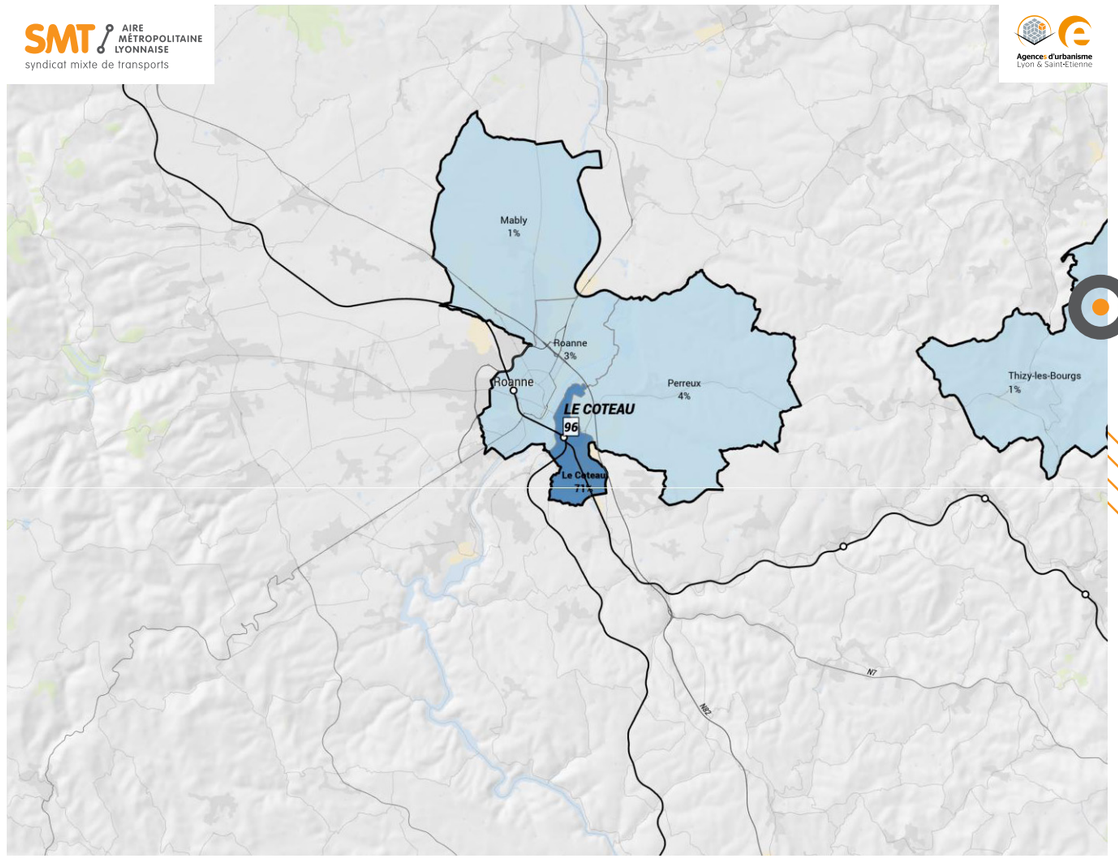


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 Le Coteau

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



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

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

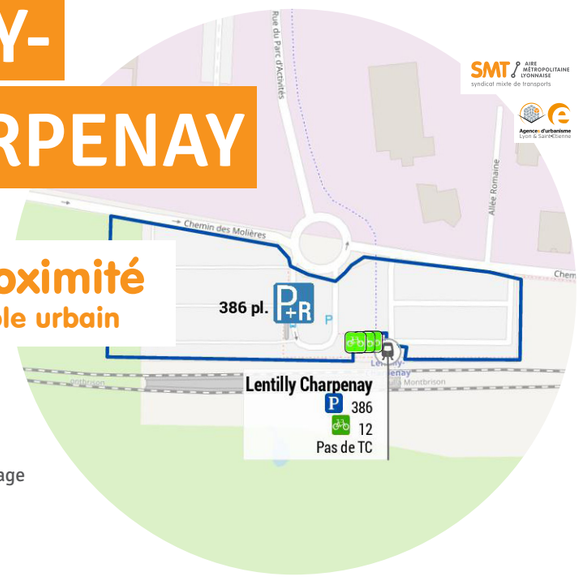
71 % des usagers travaillent à Le Coteau

Gare de

LENTILLY-LE-CHARPENAY



/ 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
Pas de TC



/ Correspondances TC
liées à la gare

PAS DE TRANSPORT EN COMMUN

Heure de départ du TER Lentilly-le-Charpenay	6h36	6h51	7h06	7h21
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Lyon Gorge-de-Loup	6h55	7h10	7h25	7h40
Lyon Saint-Paul	7h01	7h16	7h31	7h46

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

823
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

0 Ligne Pas de TC



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

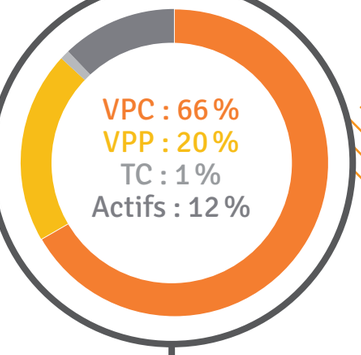
VÉLOS

12
places disponibles

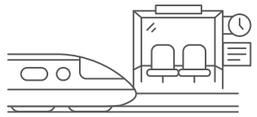
P+R

386
places disponibles

USAGES*



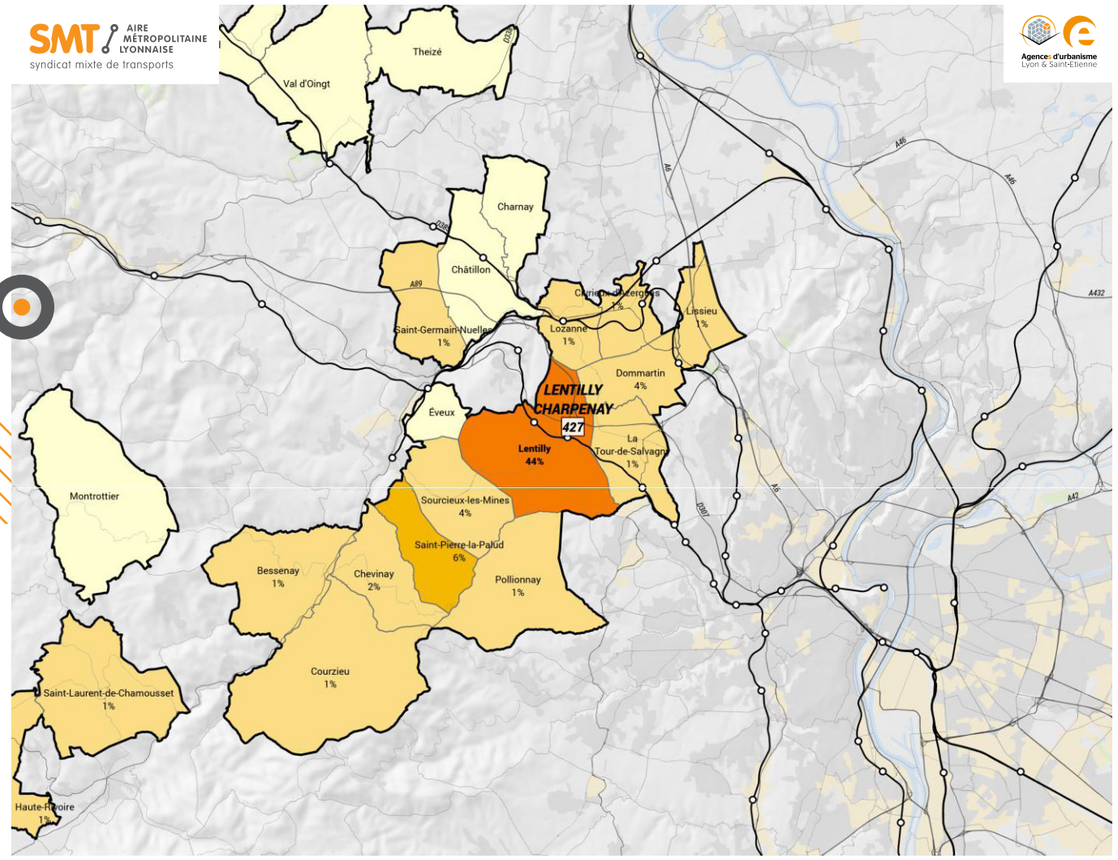
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

LENTILLY-LE-CHARPENAY

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

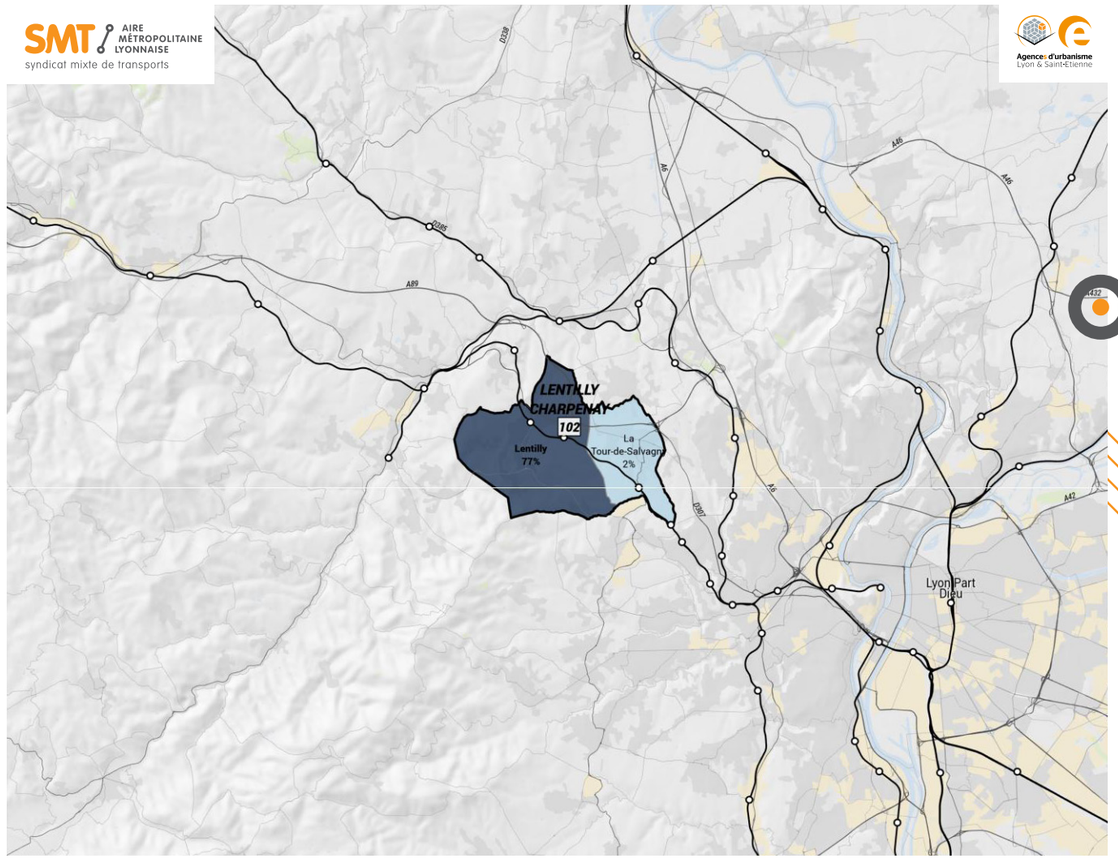


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- 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

44 % des usagers habitent Lentilly

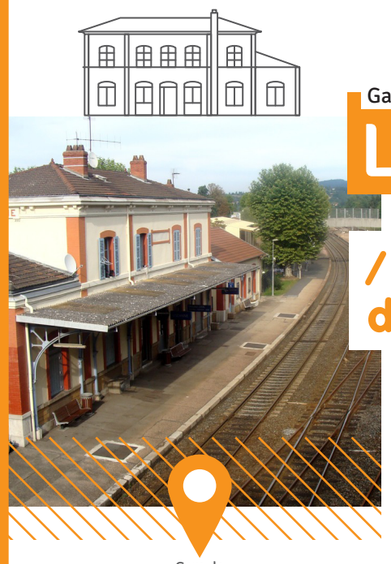
/ Attractivité
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



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

77 % des usagers travaillent à Lentilly



Gare de
LOZANNE

/ 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

CG69

Gare de Lozanne

Gare de L'Arbresle — Gare de Chazay-Marcilly

/ Correspondances TC
liées à la gare

CARS DU RHÔNE

Pommiers > Civrieux d'Azergues	615 ✖
Lozanne > Saint-Bel	554
Anse > L'Arbresle	500 ✖
Lozanne > Chatillon	430 ✖

16 min.

Heure de départ du TER Lozanne	6h53	7h04	7h09	7h26
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Lyon Vaise	7h15	7h22	-	7h46
Lyon Perrache	7h24	7h28	7h48	7h53
Lyon Part-Dieu	7h35	-	-	8h07

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

1210
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

4 Lignes CAR DU RHÔNE



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

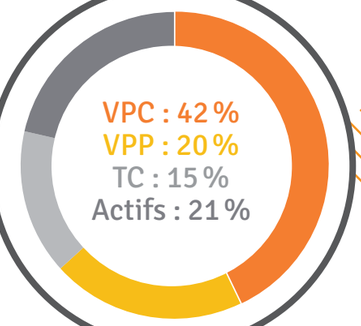
VÉLOS

48
places disponibles

P+R

300
places disponibles

USAGES*

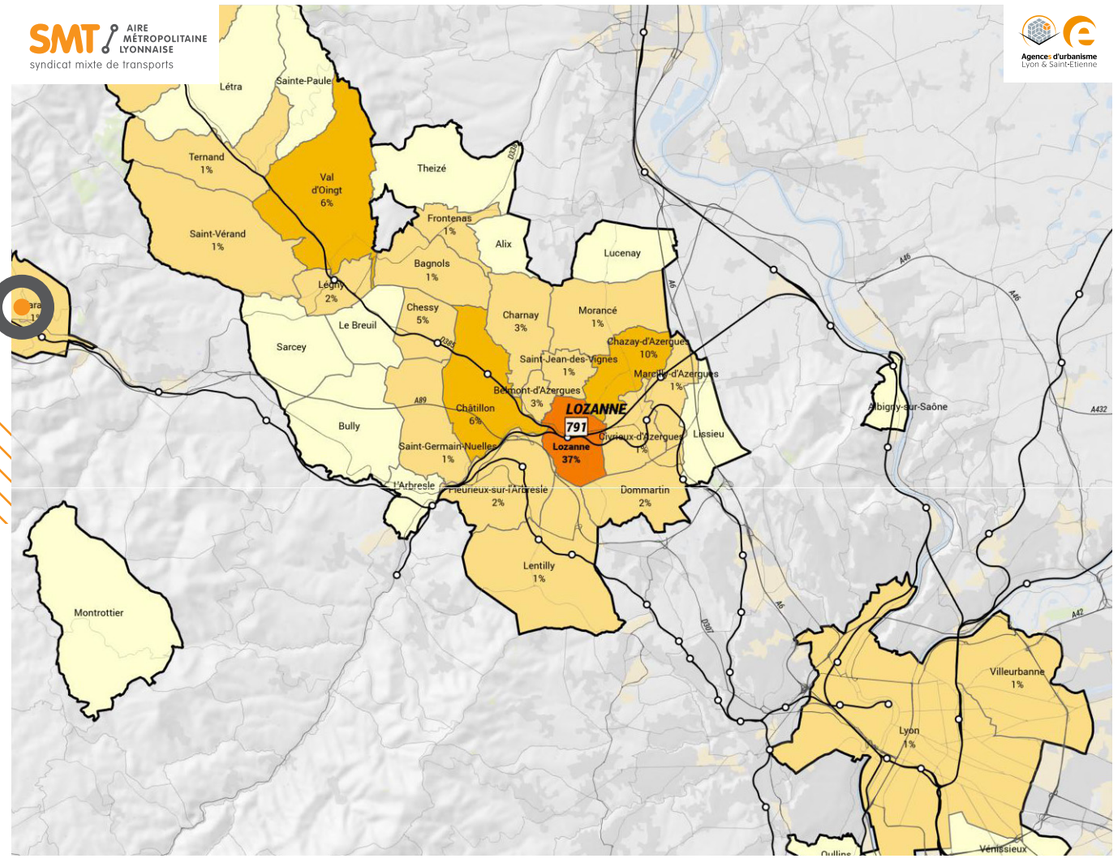


* Usages en modes de rabattement (2016) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de
LOZANNE

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

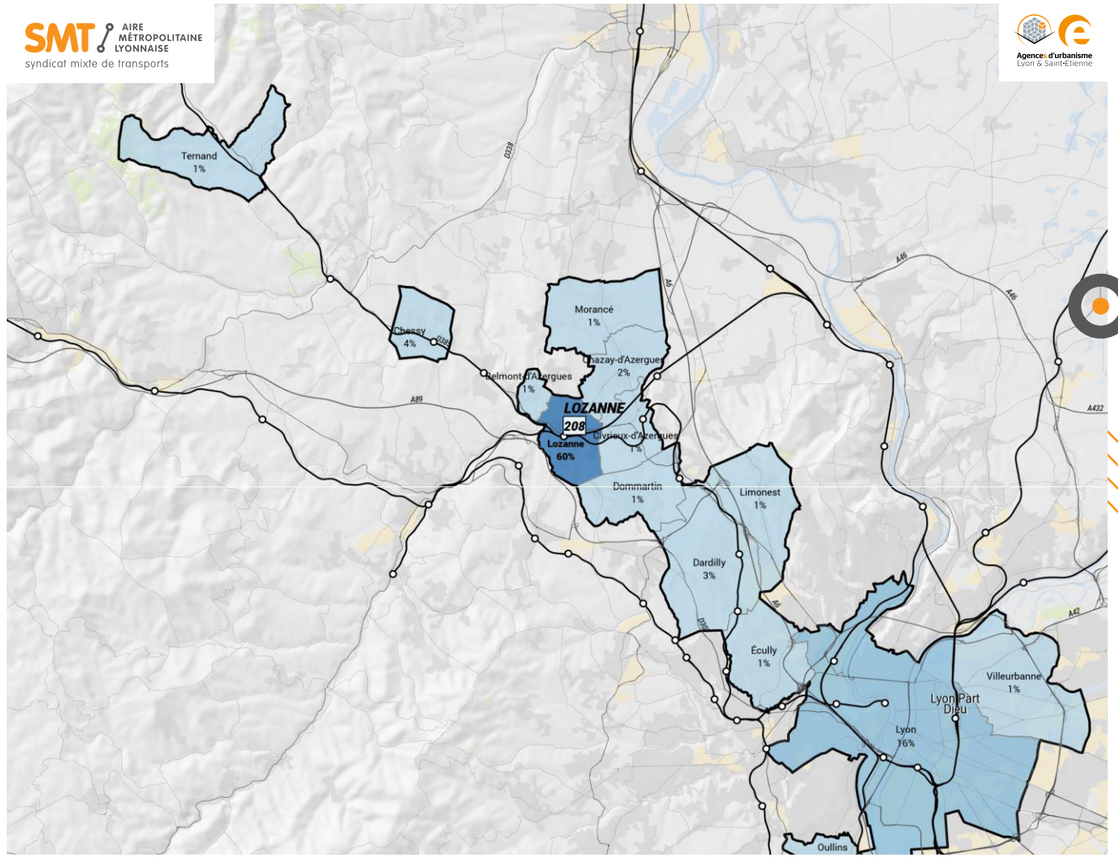


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

37 % des usagers habitent Lozanne

/ 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 %	

60 % des usagers travaillent à Lozanne



Gare de

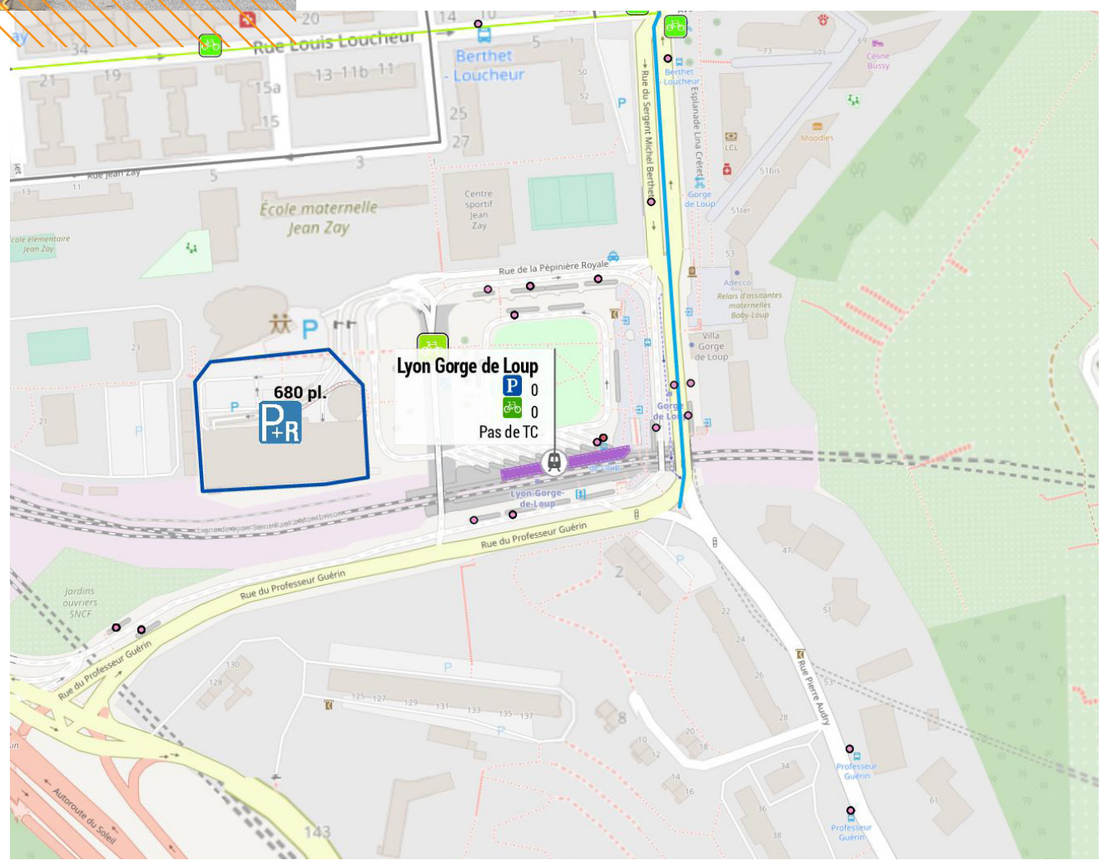
LYON GORGE-DE-LOUP

/ Grand Pôle d'échanges

Gare de Lyon Gorge-de-Loup

Gare d'Écully la-Demi-Lune

Gare de Lyon Saint-Paul



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

Pistes
Bandes
Couloir de bus
Espaces mixtes
Zones 30
Voies vertes

Stationnements vélos

Couverts
Autres

Arrêts TC

Pas de TC

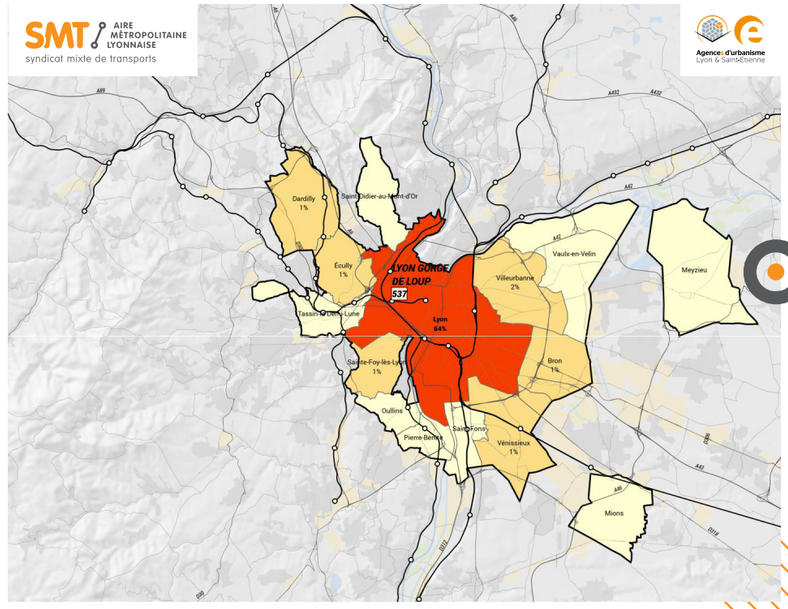
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

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

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

Aire de chalandise de la gare

77 % des usagers habitent Lyon



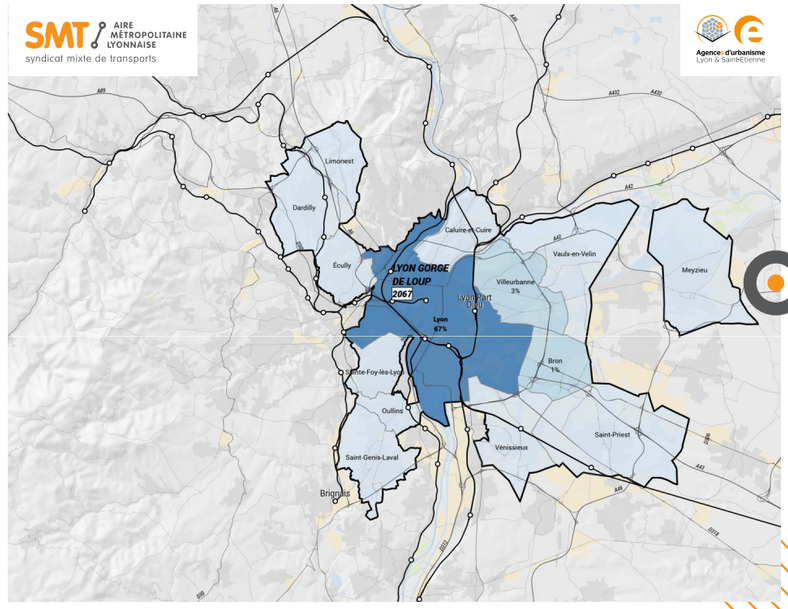
/ Attractivité de la gare en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers

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

67 % des usagers travaillent à Lyon



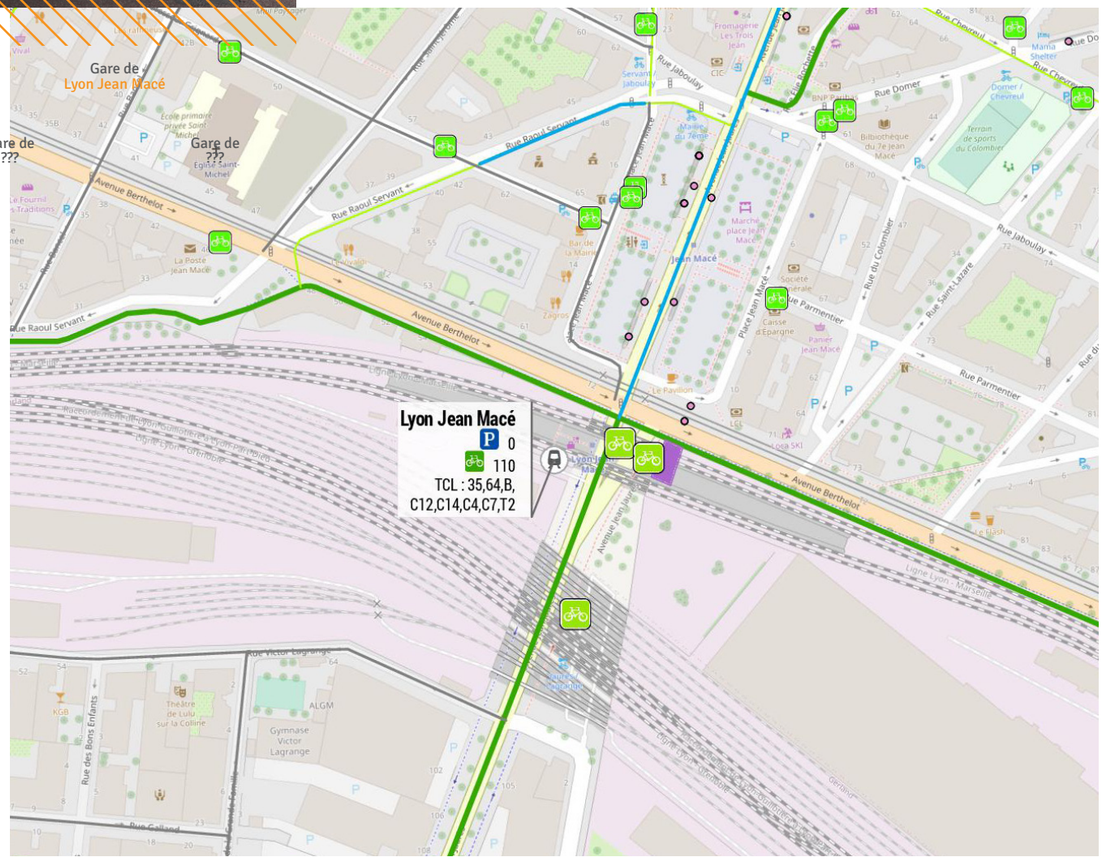
/ Gare Multi Bassin

Gare de
LYON JEAN MACÉ



/ Grand Pôle d'échanges

Gare de
Lyon Jean Macé



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

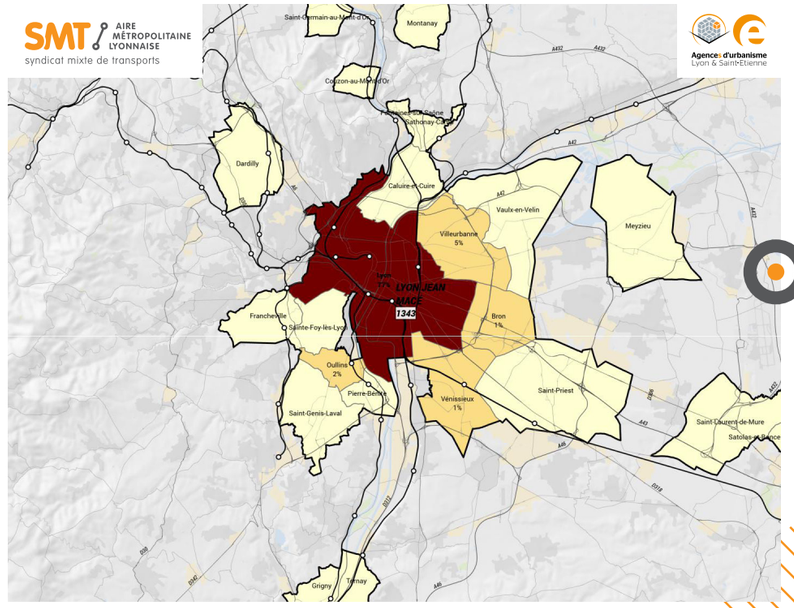
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

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



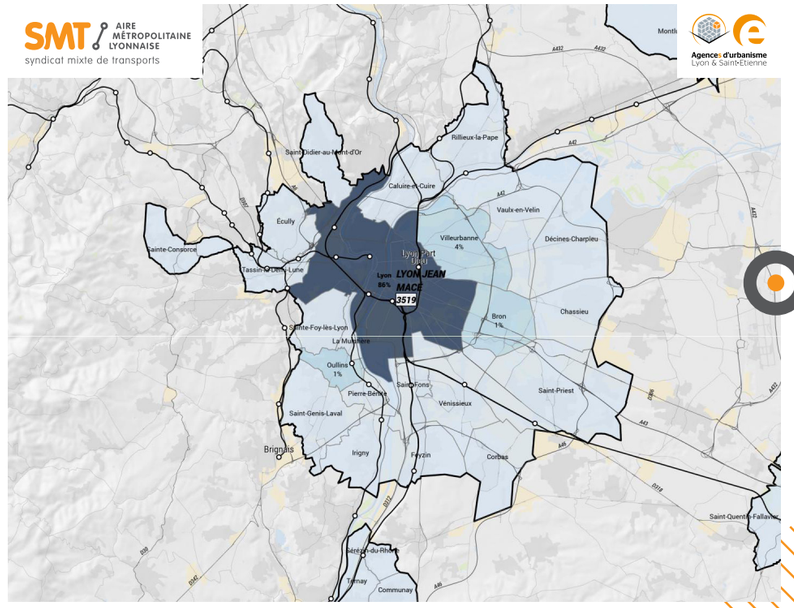
/ Attractivité de la gare en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers

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



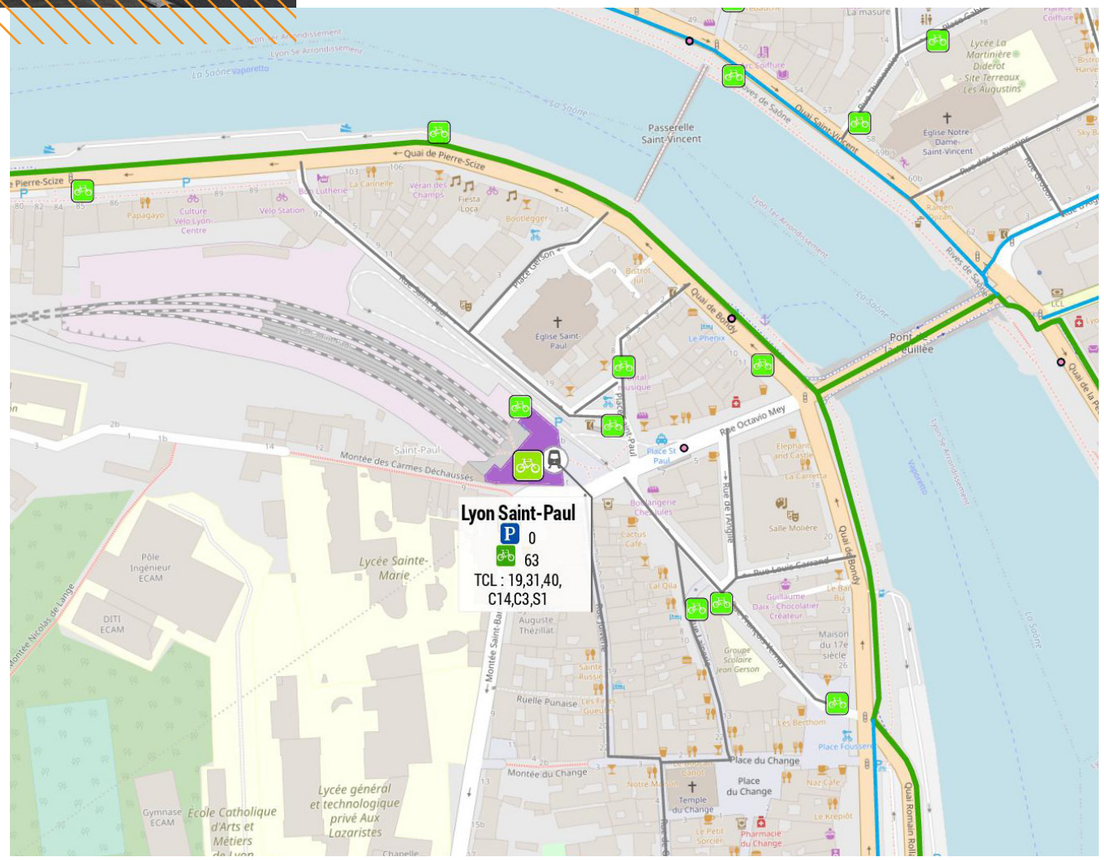
Gare de
LYON SAINT-PAUL

/ Grand Pôle d'échanges



Gare de
Lyon Saint-Paul

Gare de Lyon
Gorge-de-Loup



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

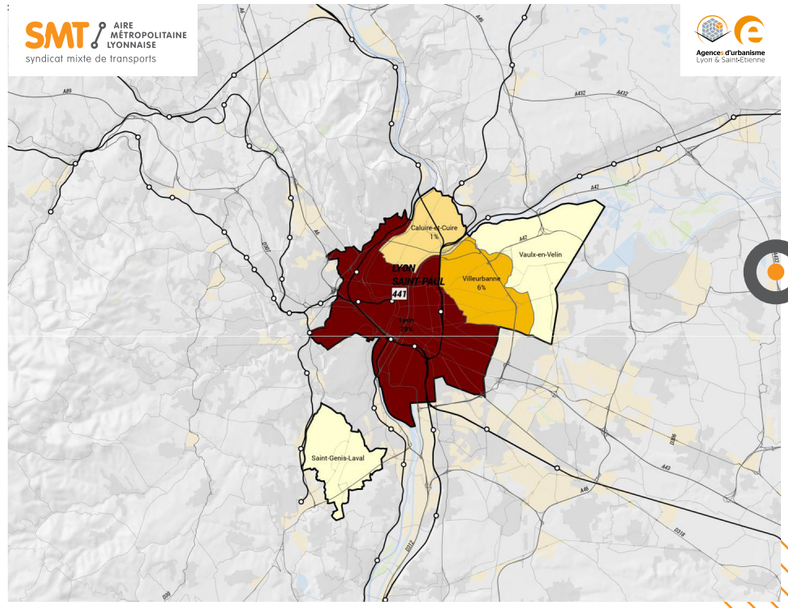
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

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

79 % des usagers habitent Lyon



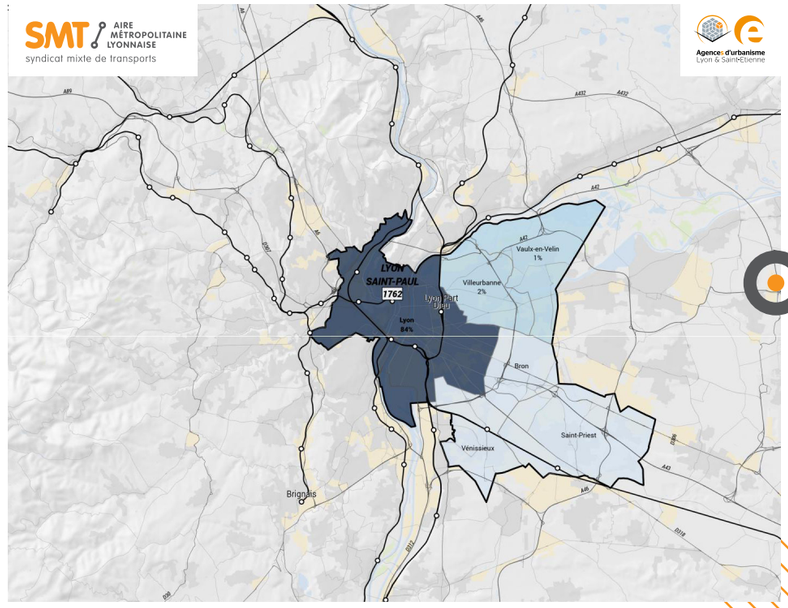
/ Attractivité de la gare en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers

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

84 % des usagers travaillent à Lyon



/ Gare Multi Bassin

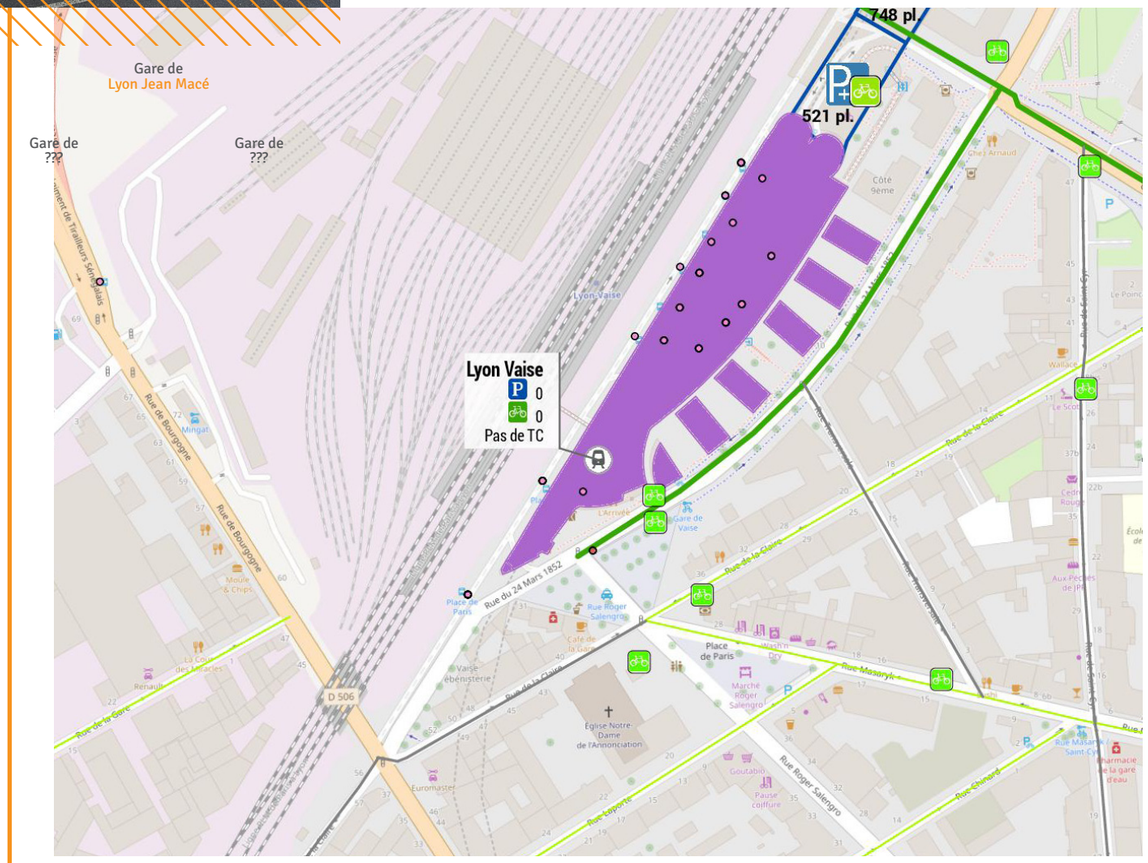
Gare de
LYON VAISE

/ Grand Pôle d'échanges



Gare de Lyon Vaise

Gare de Collonges-Fontaines — Gare de Lyon Perrache



Gares TER
Aires de covoiturage
Parcs relais

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

Stationnements vélos
Couverts
Autres

Arrêts TC
Pas de TC

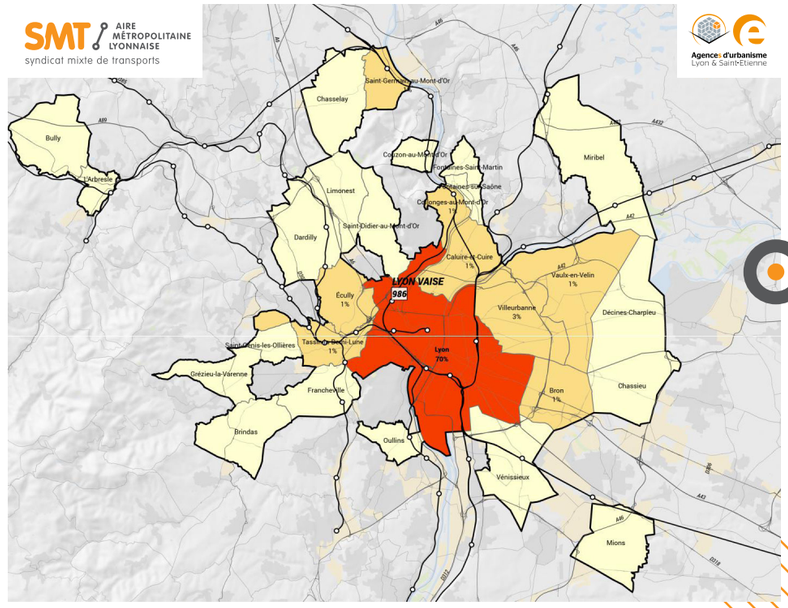
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

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

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

Aire de chalandise de la gare

70 % des usagers habitent Lyon



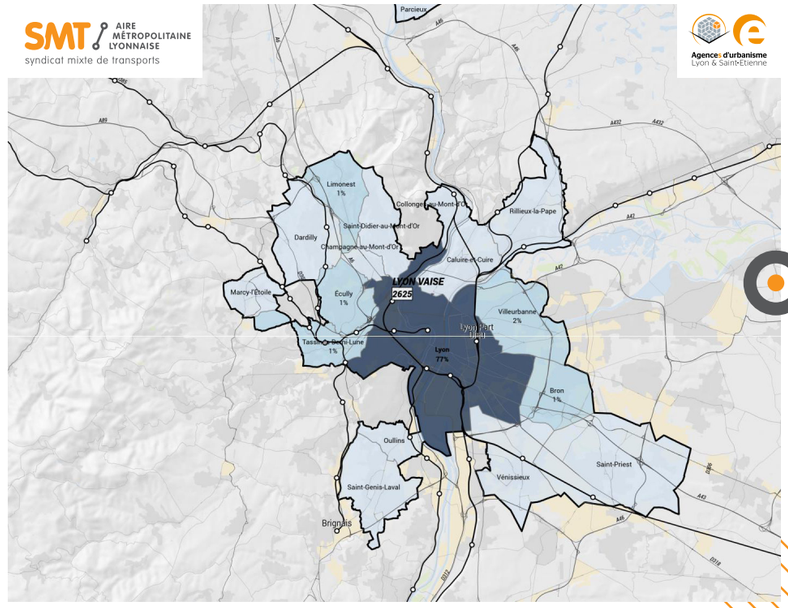
/ Attractivité de la gare en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers

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

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

Aire de chalandise de la gare

77 % des usagers travaillent à Lyon





Gare de
Roanne

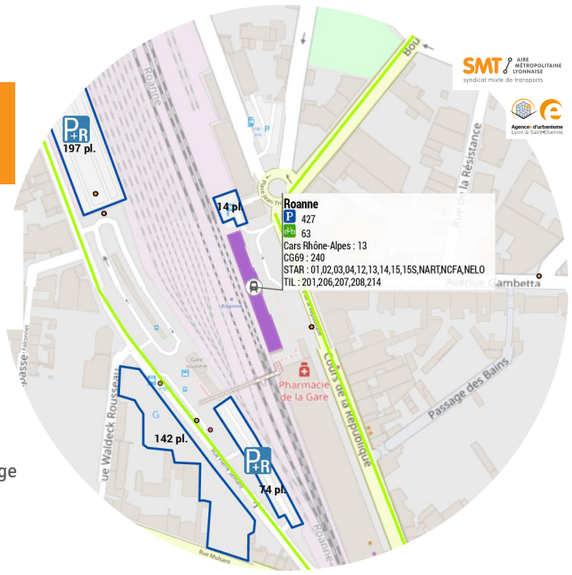
Gare de
Saint-Germain-des-fossés

Gare de Le Coteau

Gare de

ROANNE

/ 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

- Cars Rhône-Alpes
- CG69
- STAR
- TIL

/ Correspondances TC
liées à la gare

STAR

Saint-Alban-les-Eaux > Roanne	15
Montagny > Roanne	14
Ambierle > Roanne	13
Saint-Martin-D'estraux > Roanne	12
Scarabée > Demi Lieue	4
Mably Bourg > Mayollet	3
Mably > Riorges Collège	2
Les 3 Ponts > Le Coteau Plaines	1

AUCUN TRANSPORT EN COMMUN N'ARRIVE AVANT 6H30

CARS DU RHÔNE

240	Cours-la-Ville > Roanne

CARS RÉGION

13	Le Coteau > Roanne > Le Creusot TGV

TIL

214	Chauffailles > Charlieu > Roanne
208	Charlieu > Vougy > Roanne
207	Boën > Roanne
206	St-Just-en-Chevalet > Roanne
201	Balbigny > Roanne

Heure de départ du TER Roanne	5h50	5h54	6h15	6h24	6h33
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-	-
Lyon Vaise	7h15	-	-	-	7h46
Lyon Perrache	7h24	-	7h48	-	7h53
Lyon Part-Dieu	7h35	-	-	-	8h07
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
CORRECTE

T-libr | NON

TRAIN

3708
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

5 Lignes TIL

1 Ligne CARS DU RHÔNE

8 Lignes STAR

1 Ligne CARS RÉGION

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

VÉLOS

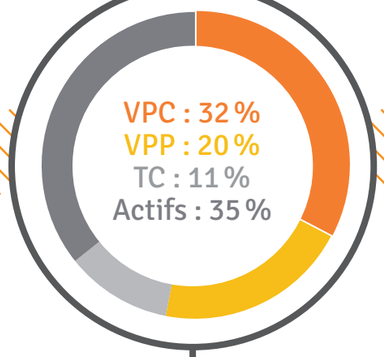
63
places disponibles

ACCESSIBILITÉ
Aménagement SDA Ad'AP Accessible

P+R

427
places disponibles

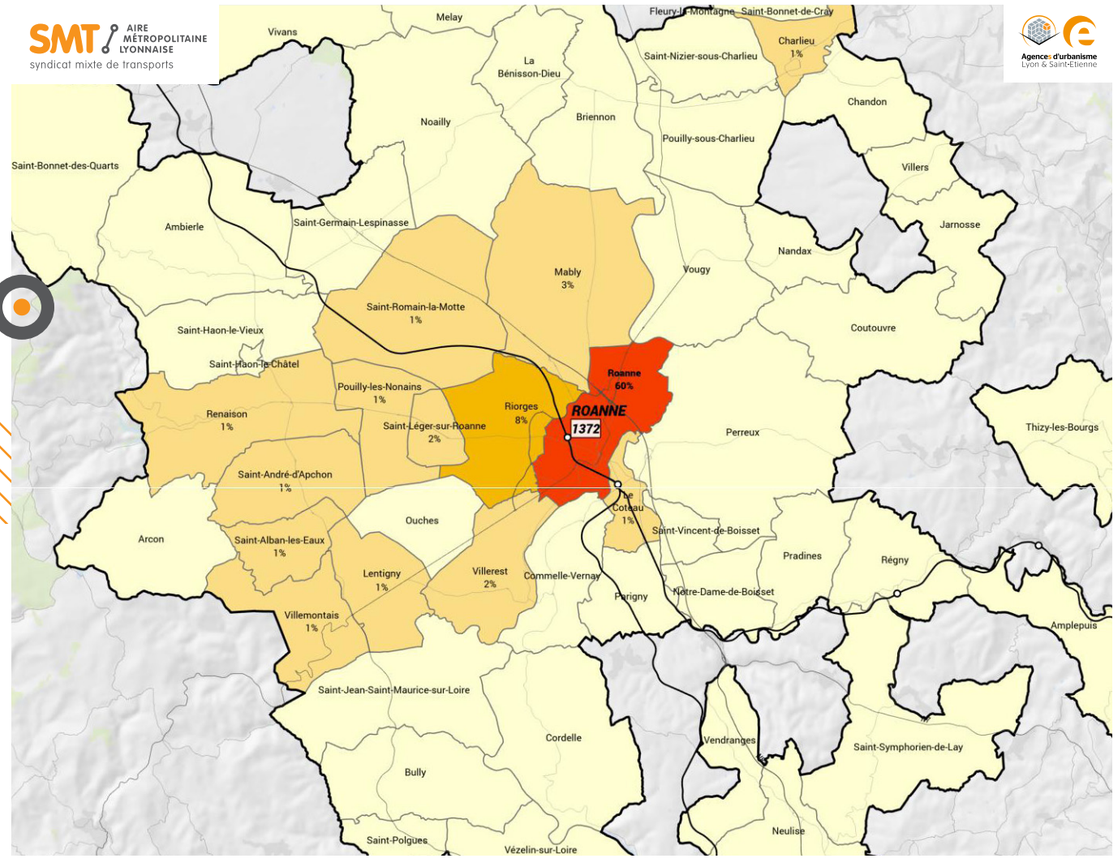
USAGES*



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

Gare de
ROANNE

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

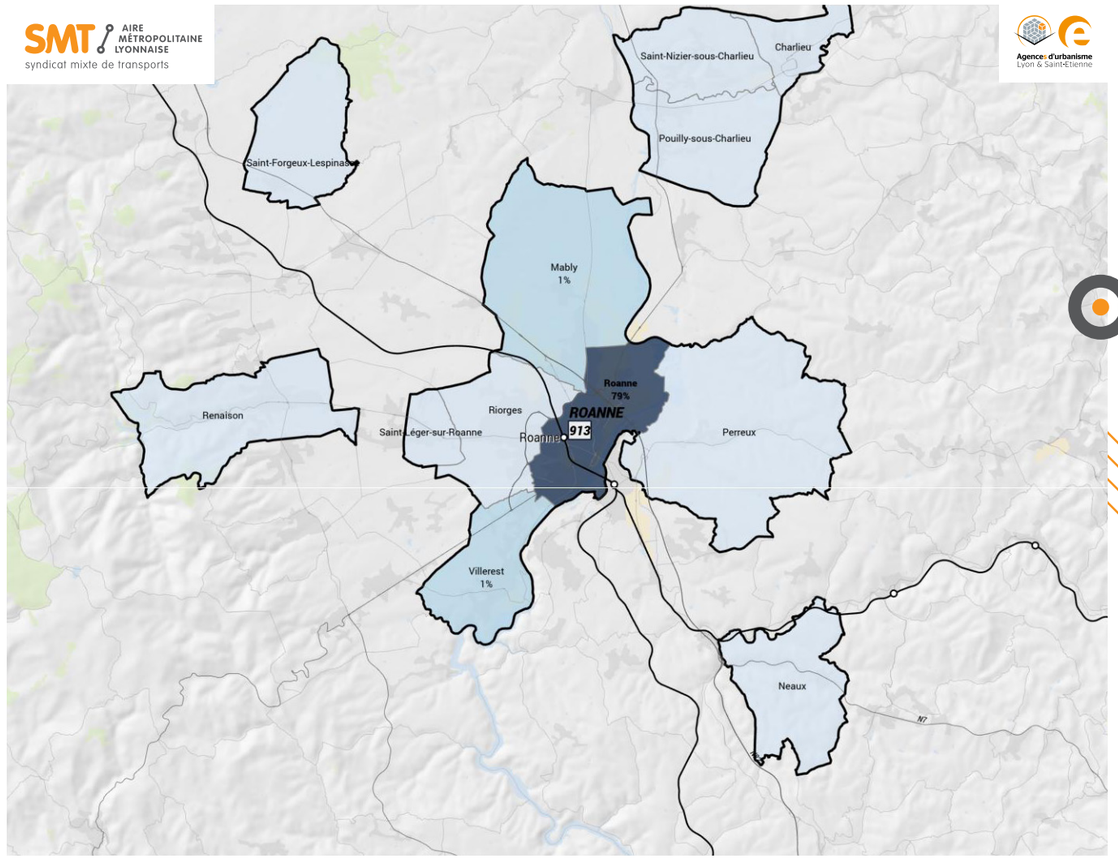


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

60 % des usagers habitent Roanne

/ 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 Roanne



Gare de
TARARE

/ 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

CG69

/ Correspondances TC
liées à la gare

CARS DU RHÔNE

L'Arbresle > Tarare	593B
Amplepuis > Tarare	417
Cité Plata > Tarare	456
St-Laurent-de-Chamousset > Tarare	455
Navette de Tarare	264
Villefranche > Amplepuis	217

CARS DU RHÔNE

St-Just-d-Avray > Tarare	448
St-Clément-les-Places > Tarare	440
St-Laurent-d'Oingt > Tarare	434
Lozanne > Tarare	431
7 Autres Lignes	...

7 min. — 27 min.

Heure de départ du TER Tarare	6h30	6h51	7h08
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Lyon Vaise	7h15	-	7h46
Lyon Perrache	7h24	7h48	7h53
Lyon Part-Dieu	7h35	-	8h07

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

1974
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

18 Lignes CAR DU RHÔNE



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

VÉLOS

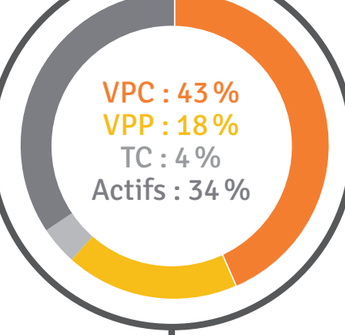
8
places disponibles

ACCESSIBILITÉ
Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

P+R

277
places disponibles

USAGES*

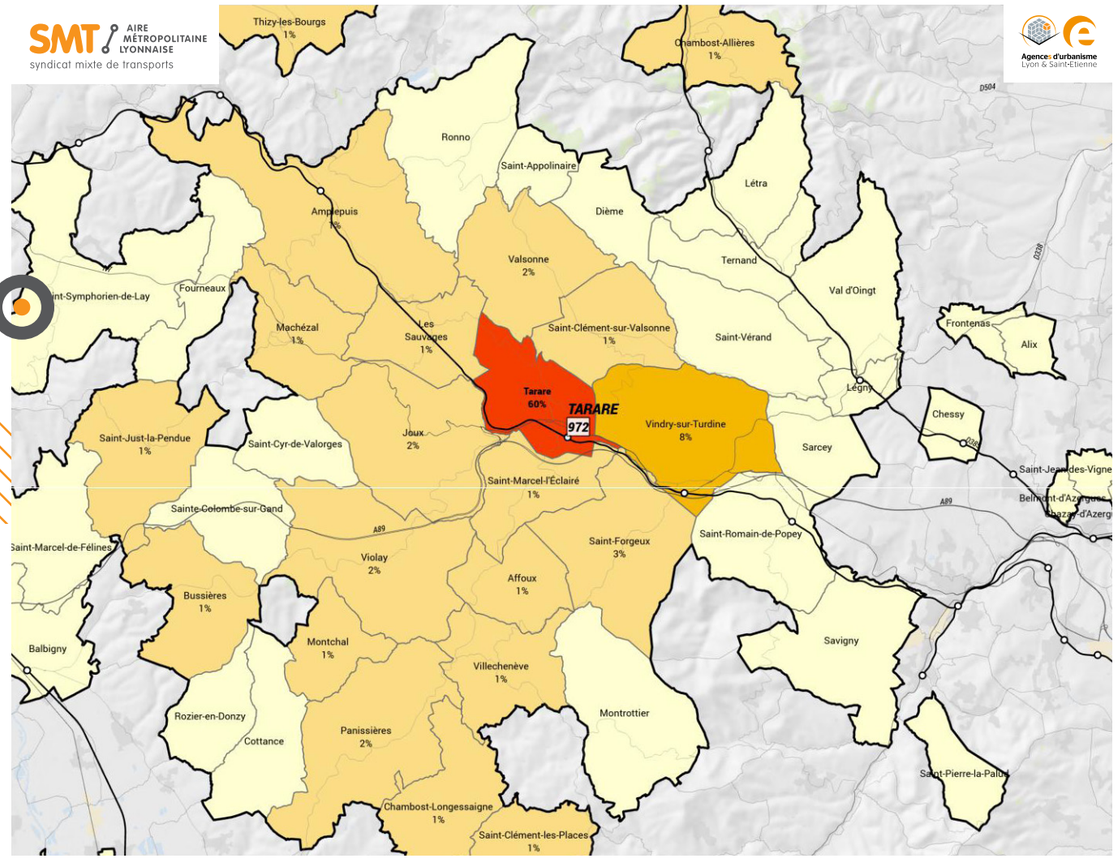


* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de
TARARE

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

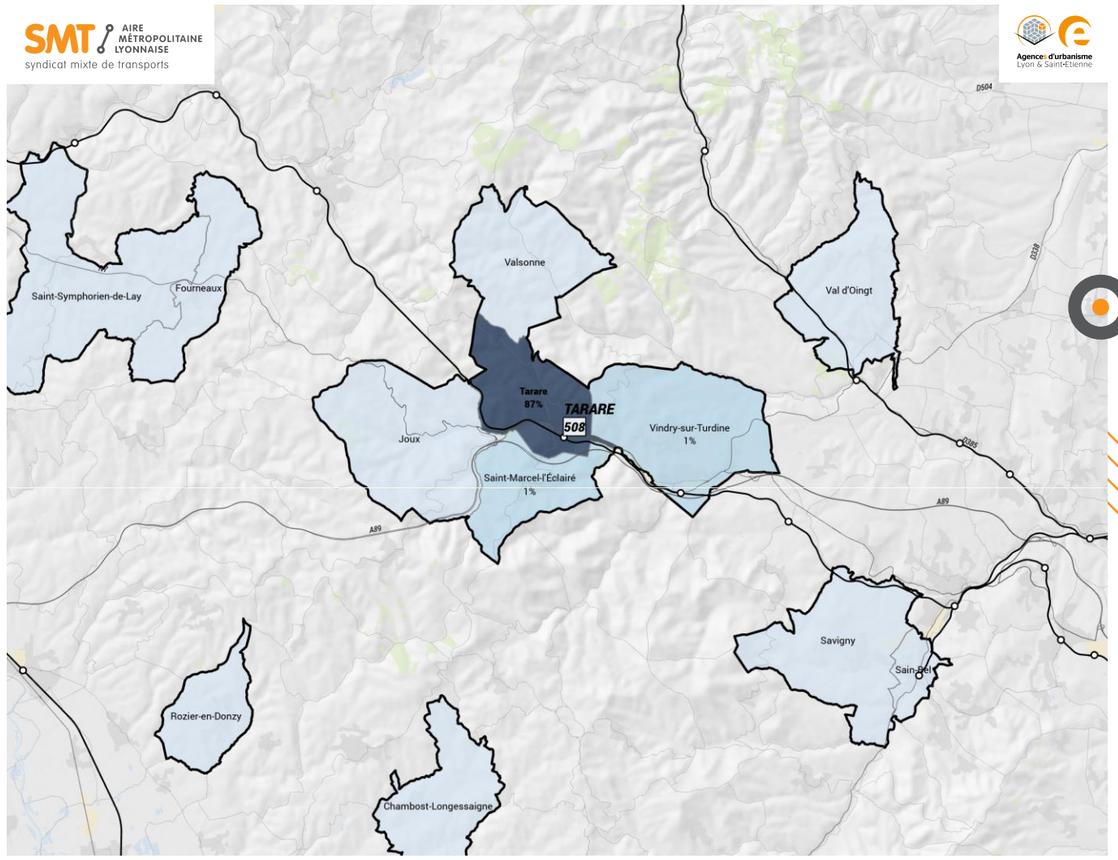


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

60 % des usagers habitent Tarare

/ 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 %	

87 % des usagers travaillent à Tarare

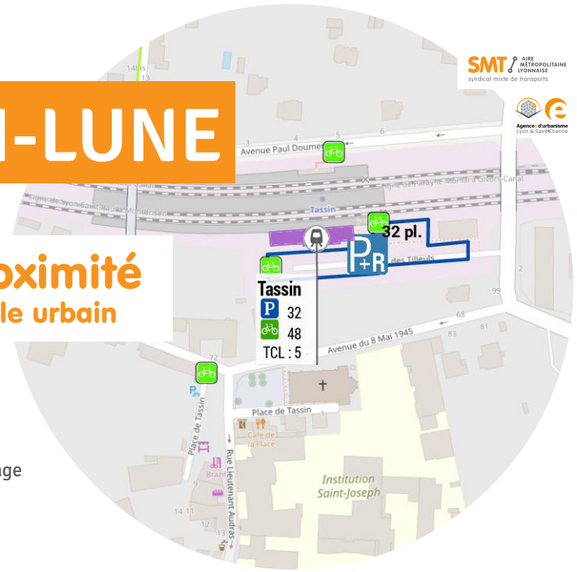
Gare de

TASSIN-LA-DEMI-LUNE





/ Gare de proximité
appartenant à un pôle urbain



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

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

Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- Cars TCL



/ Correspondances TC
liées à la gare

TCL

- Gorge-de-Loup > Saint-Consorce — **72**
- Pont Mouton > Charbonnières-les-Verrières — **5**

	19-24 min.	15 min.	25 min.	20-21 min.
Heure de départ du TER Tassin-la-Demi-Lune	**6h49**	**7h04**	**7h10**	**7h16**
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-
Lyon Gorge-de-Loup	7h05	7h19	7h25	7h31
Lyon Jean-Macé	7h10	7h34	7h40	7h46

CARS DU RHÔNE

- **142** Aveize > Lyon Gorge-de-Loup
- **538** Dommartin > Tassin-la-demi-Lune

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

1019
voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

2 Lignes TCL

2 Lignes CARS DU RHÔNE



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

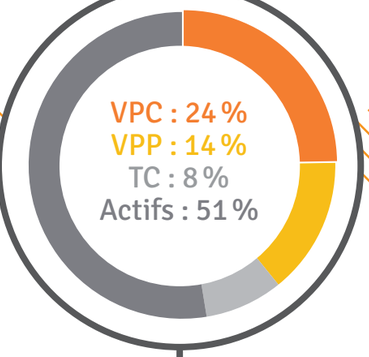
VÉLOS

48
places disponibles

P+R

32
places disponibles

USAGES*



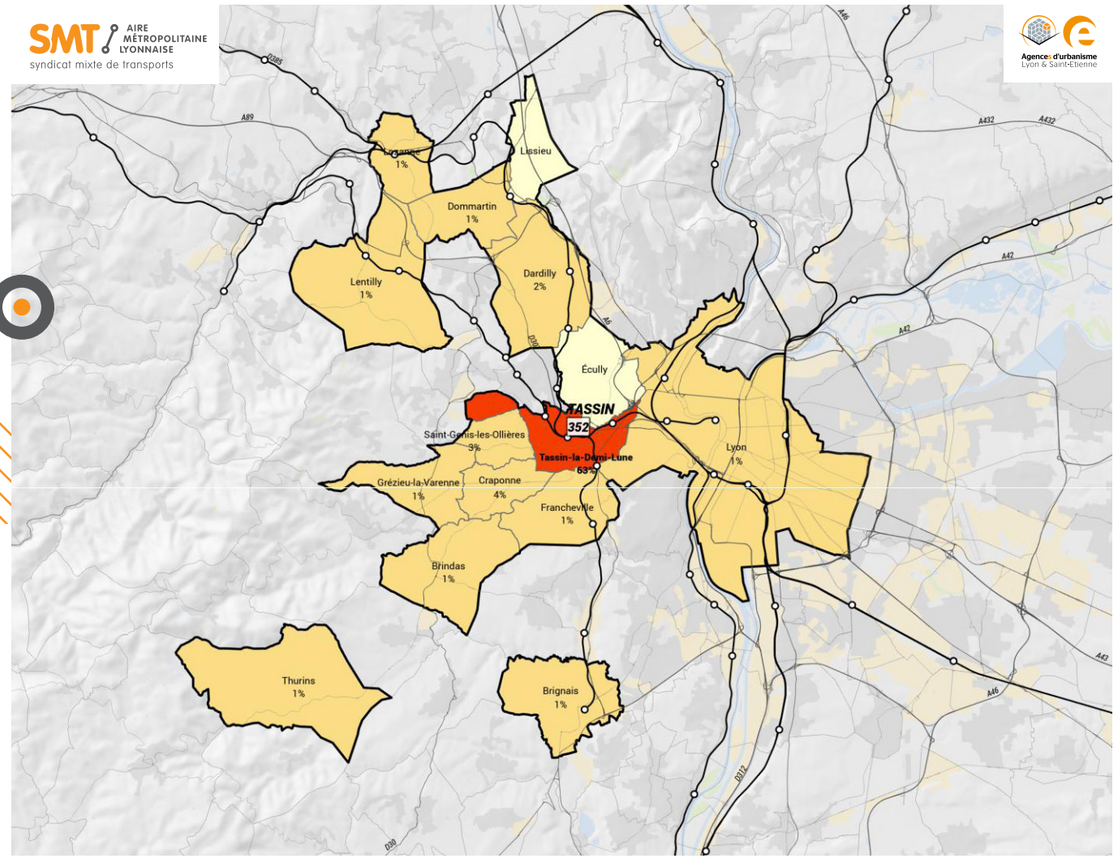
* Usages en modes de rabattement (2016)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



Gare de

TASSIN-LA-DEMI-LUNE

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

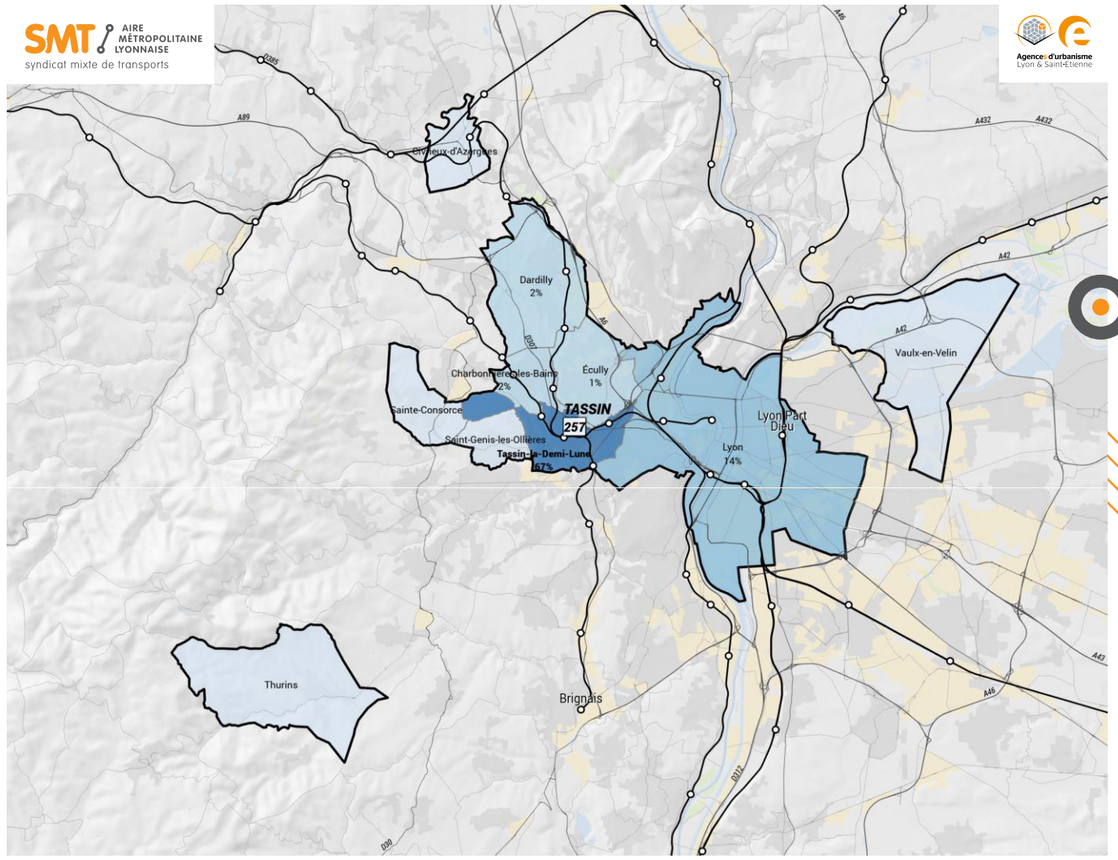


Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	

63 % des usagers habitent Tassin-la-Demi-Lune

/ 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 Tassin-la-Demi-Lune

OUEST LYONNAIS - ROANNE

/ 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 Ouest Lyonnais - Roanne

Bassin Gier - Mornantais (GM)

Bassin Ouest lyonnais Roanne (OLR)

Fiche OLR-GM-1
Aménagements de la gare de Brignais

Fiche OLR-GM-2
Aménagements de la gare de Chaponost

Bassin Val de Saône (VS)

Bassin Ouest lyonnais Roanne (OLR)

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

Actions spécifiques au bassin Ouest Lyonnais - Roanne

Bassin Ouest Lyonnais Roanne (OLR)

cahiers de bassins

cahiers de fiches actions

Fiche OLR-1
Réaménagement de la gare de l'Arbresle

Fiche OLR-2
Favoriser la complémentarité entre les gares de Roanne et du Coteau

Fiche OLR-3
Aménager et sécuriser la gare de Tarare et développer son PEM

Fiche OLR-4
Création d'un parking règlementé pour la gare de Lozanne

Fiche OLR-5
Agrandissement du parking de la gare de Lentilly -Charpenay

/ 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**