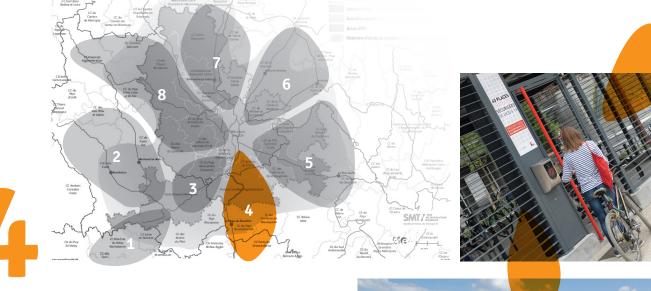


Cahier de bassin 2020



VALLÉE DU RHÔNE





PLAN D'ACTIONS INTERMODALITÉ (PAI)

pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise 2019-2021

Thierry Kovacs Président du SMT AML Conseiller Régional





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.



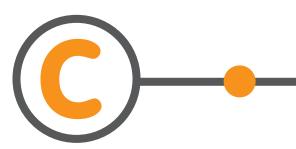




/ Sommaire

VALLÉE DU RHÔNE





—— • 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. 70

——○ P. 11 > 30

Le Bassin Vallée du Rhône

vallee uu Milone

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

—o P. 32 > 69

Les Gares

Chasse-sur-Rhône

P. 34>37

Estressin

P. 38>41

Feyzin

P. 42>45

Le-Péage-de-Roussillon

P. 46>49

Lyon Jean Macé

P. 50 > 51

Saint-Clair - les-Roches

P. 52 > 55

Saint-Rambert-d'Albon

P. 56>59

Sérézin-du-Rhône

P. 60>63

Vienne

P. 64>67



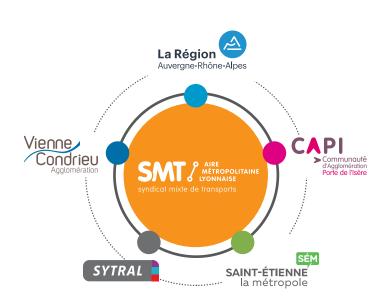


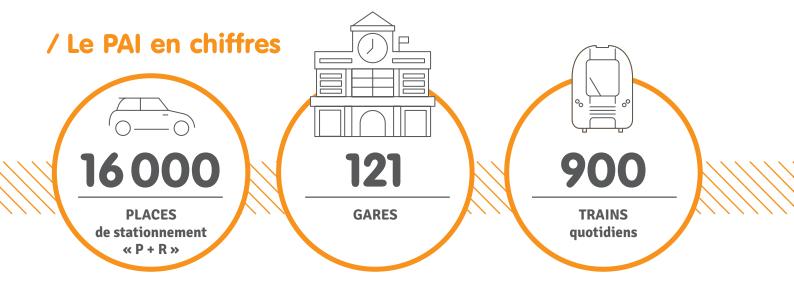
/ Présentation

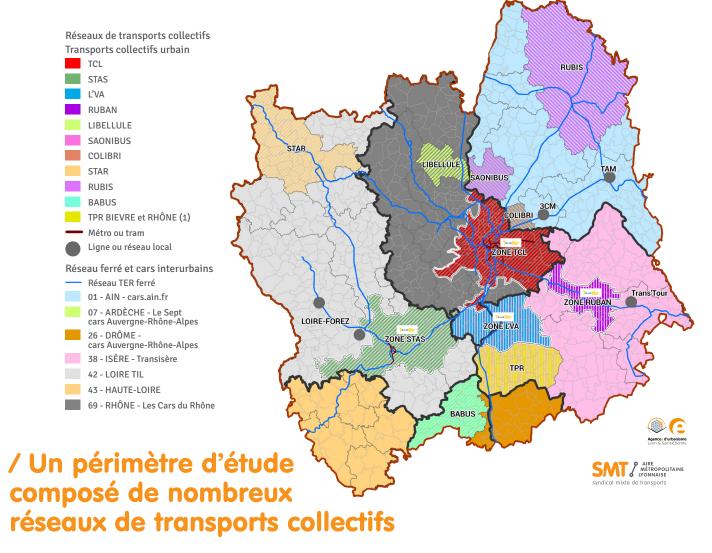
/ Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale pilotée par le SMT AML

/ 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.





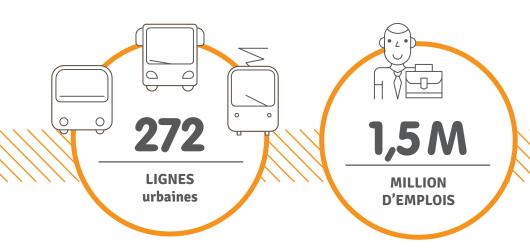


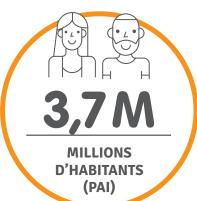
Le SMT AML a développé un titre multimodal zonal **T-libr** avec ses cinq membres.

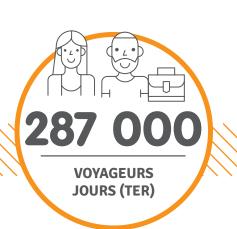
Il a pour mission de coordonner l'offre d'une vingtaine de réseaux de transports collectifs.

plus d'infos:

https://www.smtaml.fr/actions/t-libr/





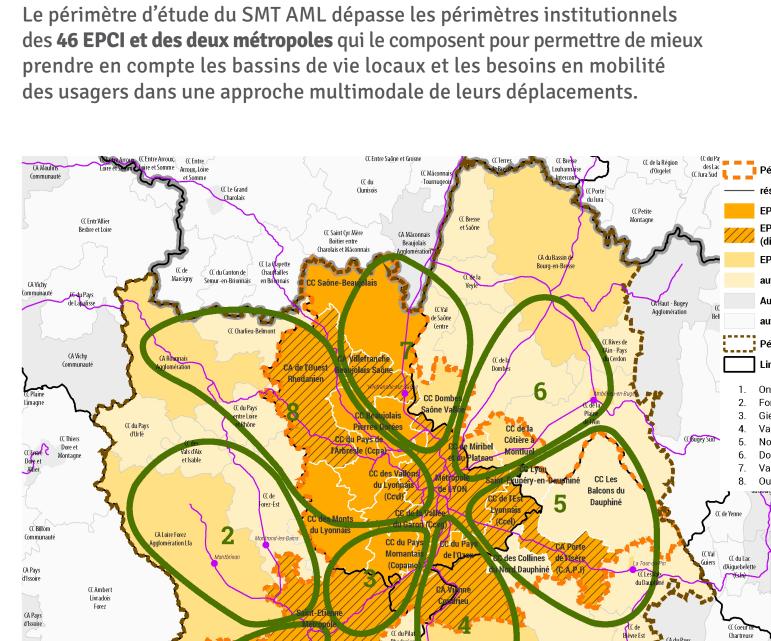


/ Présentation et enjeux du PAI

/ 8 bassins dépassant les logiques institutionnelles

CC des Rives

Puv-en-Velav





CC du Pays

CC Rhône

CC du Massif

(C du

CA Valenc Romans Ag Grenoble-Alpes-Métropole



/ 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 guotidien à court terme (2019-2021), tout en partageant les enjeux et projets qui devront faire l'objet d'actions à plus long terme.

rimètre du SMT AML

seau ferroviaire

CI membres du SMT AML (directement ou par le SYTRAL) CI ou communes AOM membres du SMT AML rectement ou par le SYTRAL)

CI ou communes AOM concernés par le PAI SMT AML

tres EPCI concernés par le PAI SMT AML

tres AOM

tres EPCI (non AOM)

rimètre du PAI 2019-21

nites départementales

daine - Proche Haute-Loire

er - Mornantais

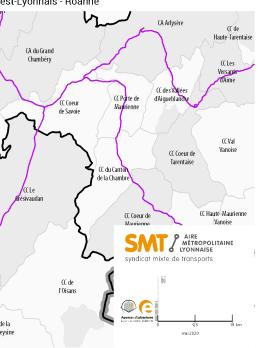
llée du Bhône

rd-Isère

mbes - Plaine de l'Ain

l de Saône

est-Lyonnais - Roanne



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.

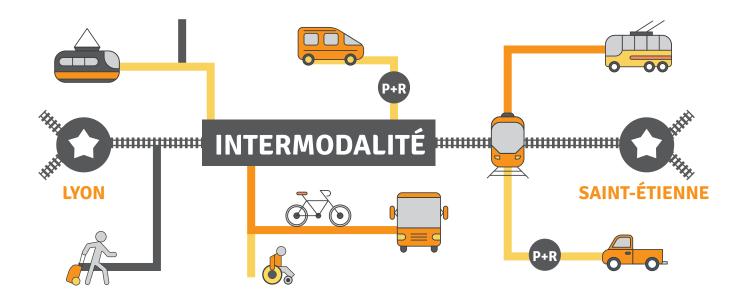
Ce diagnostic a été réalisé au plus près du terrain avec la mobilisation de plus de 250 personnes représentant 110 structures sur l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise.







/ 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



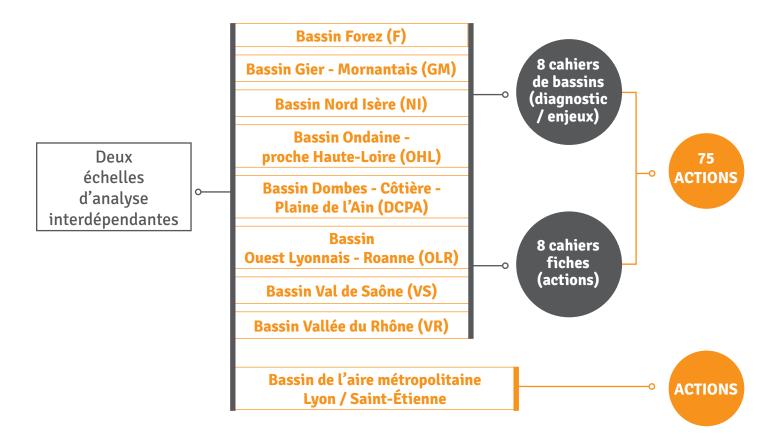
/ Une démarche de terrain pragmatique à visée opérationnelle

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

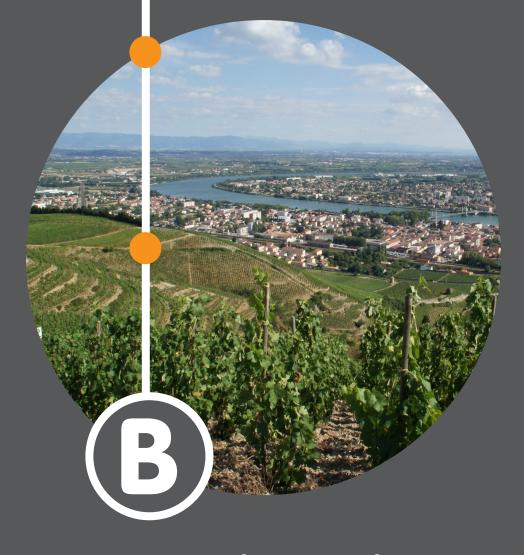
Le 9 mai 2019, 160 élus et techniciens de l'AML ont validé 75 actions ou projets menés sur le territoire du PAI. Le contenu de ces actions et leur déploiement sont précisés dans les cahiers de fiches de chaque bassin.

/ 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).



/ Le bassin WALLÉE DU RHÔNE

- **B.1** —○ Caractéristiques du territoire —○ P. 12 > 17
 - B.2 —○ Diagnostic d'intermodalité —○ P. 18 > 21
 - **B.3** Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement P. 22 > 27

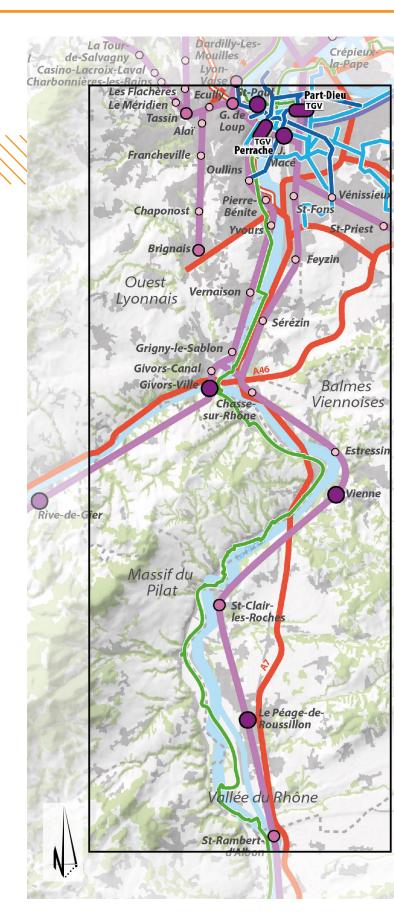
B.4 —○ Synthèse des enjeux et perspectives pour le territoire —○ P. 28 > 31

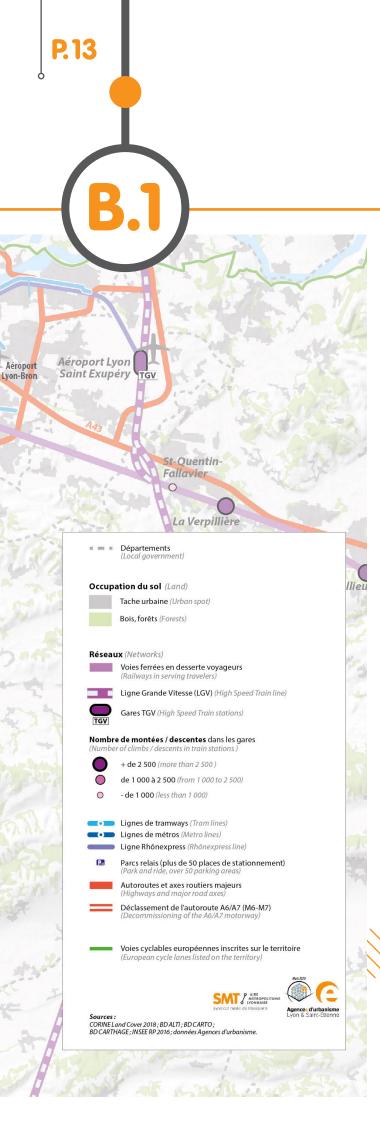
/ Caractéristiques du territoire

VALLÉE DU RHÔNE

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

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





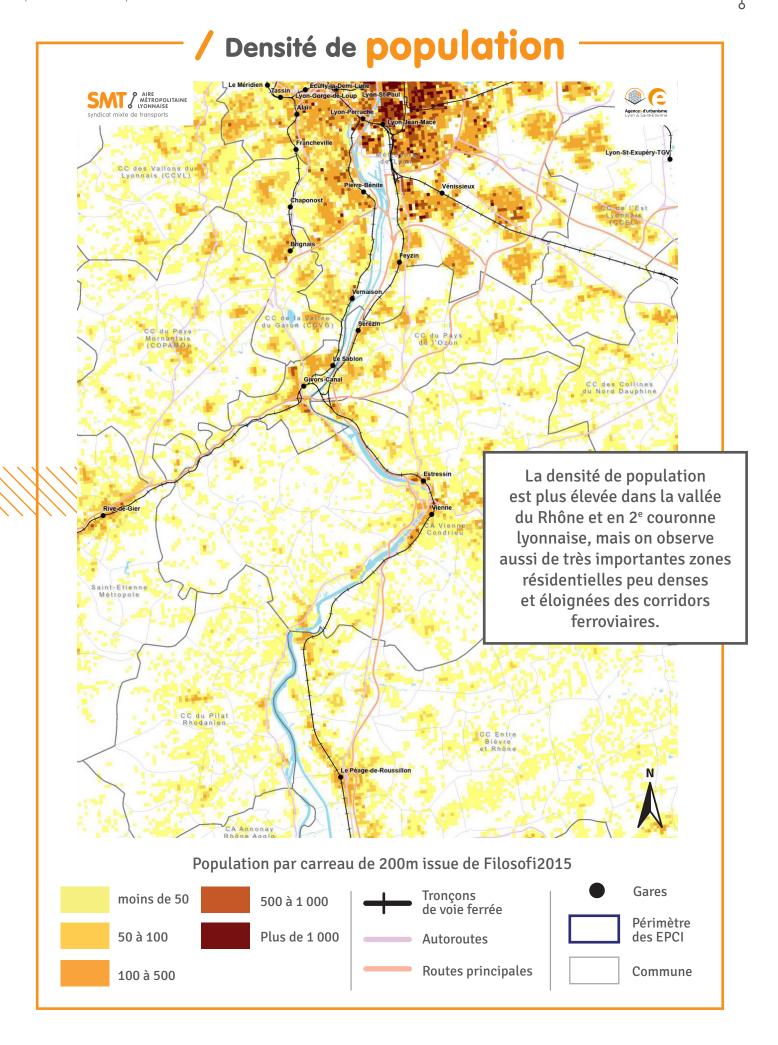


Un territoire qui se structure autour du Rhône.

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

- Le premier, au nord, entre la métropole lyonnaise et le secteur de Vienne / Givors, très marqué par les échanges quotidiens avec Lyon (et dans une moindre mesure avec le bassin stéphanois), dans un cadre très urbanisé,
- Le second, au sud de Vienne / Givors, très structuré par les emplois et services des villes installées en bord de fleuve.

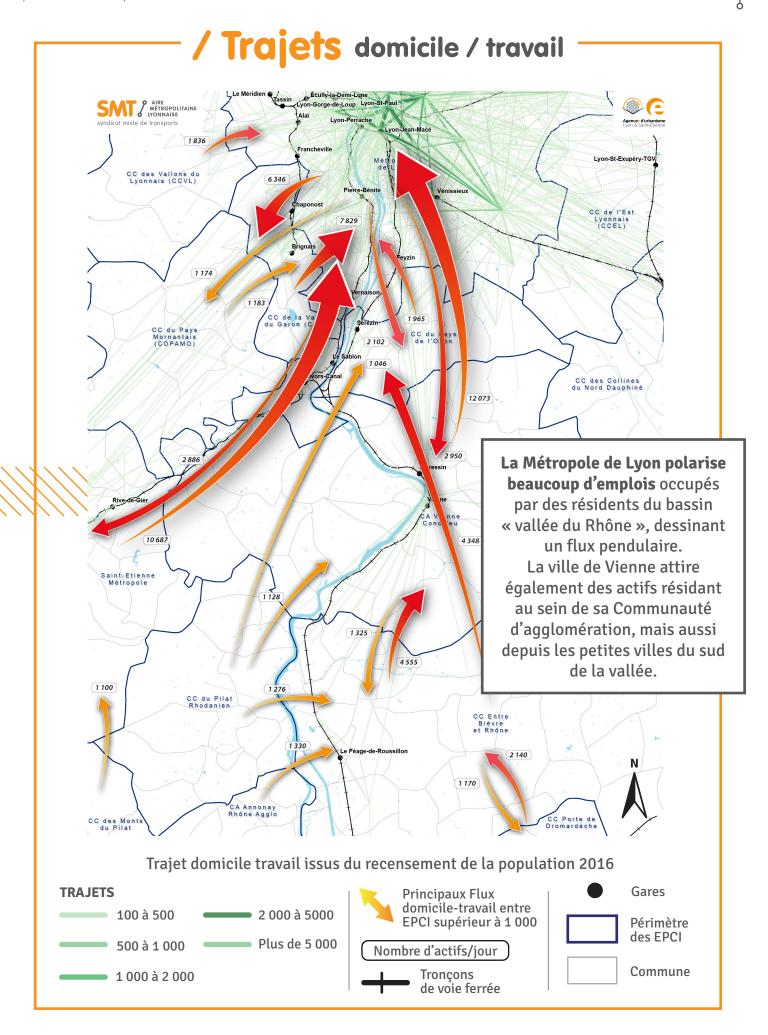




P.15

Densité d'emploi SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE Une densité d'emploi élevée à Lyon, et dans une moindre mesure à Vienne, mais globalement une forte dispersion des emplois sur le bassin qui sont alors (très) éloignés des gares desservant la vallée du Rhône. Emplois par carreau de 200m issus de Sirene 2019 Gares Tronçons de voie ferrée moins de 5 50 à 100 Périmètre Plus de 100 5 à 25 des EPCI **Autoroutes** Routes principales Commune 25 à 50









VALLÉE DU RHÔNE

/ Diagnostic d'intermodalité et fréquentation des transports



/ Offres principales de transport et d'intermodalité

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

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











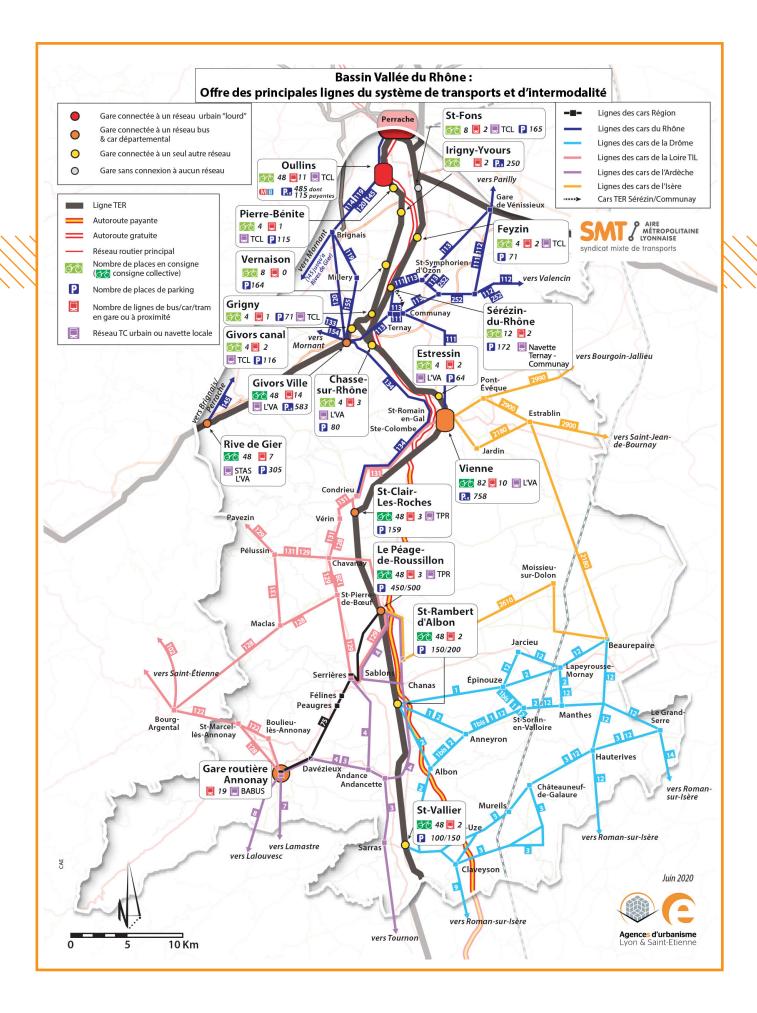




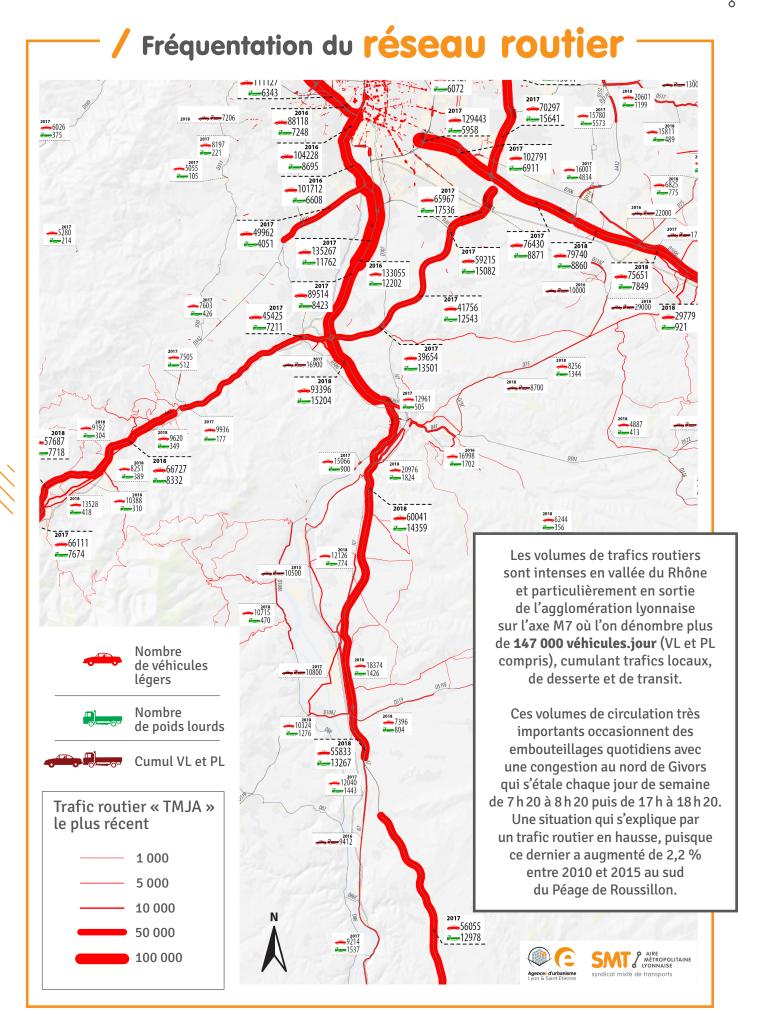


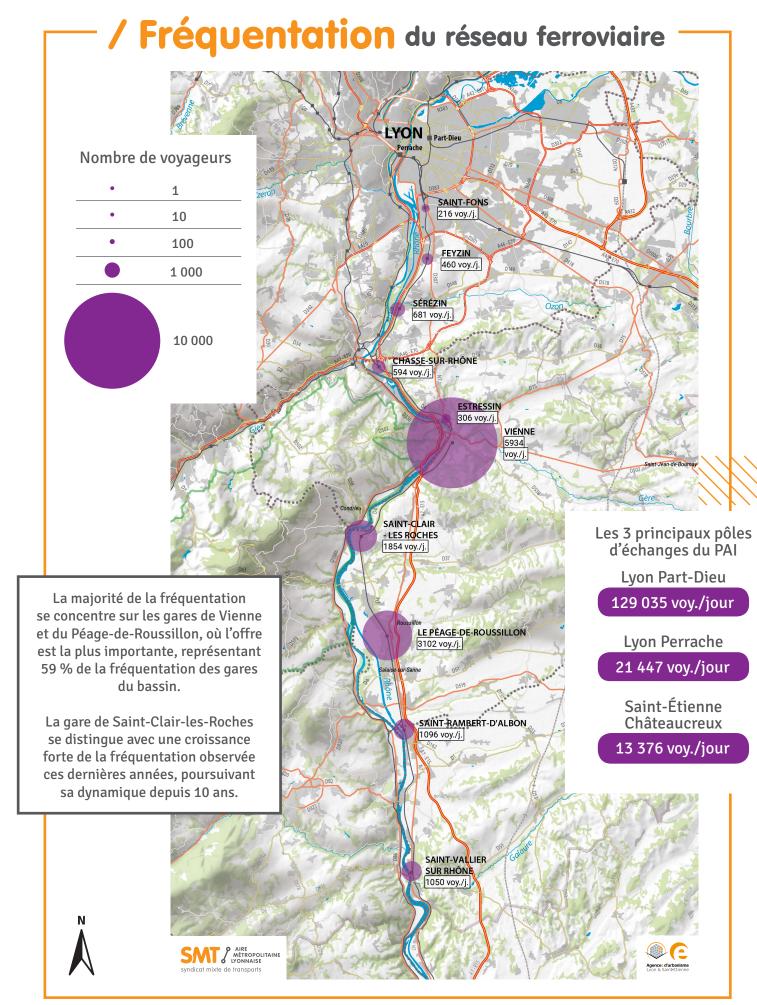














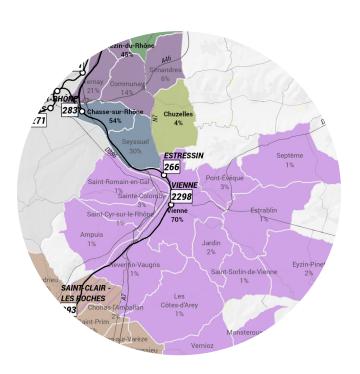
/ Analyse de l'aire d'influence des gares ...

SERÉZIN

CHASSE-SUR-RHÔNE

ESTRESSIN

VALLÉE DU RHÔNE



SAINT-CLAIR LES ROCHES / Modes de rabattement

/ Attractivité des gares en fonction de la commune de résidence

Les aires d'influence des gares du bassin vallée du Rhône sont variables selon leur localisation. On distingue au nord du bassin (Estressin à Pierre-Bénite) des gares avec des aires d'influence limitées à deux ou trois communes.

À l'inverse, dans la partie sud entre Vienne et Saint-Vallier-sur-Rhône, les aires de chalandise sont beaucoup plus vastes, rabattant les résidents de communes éloignées du ferroviaire, pour aller vers Lyon.

----∘ P. 24

La gare de Vienne est un PEM important, cumulant à la fois une intermodalité entre TC, une fonction de gare de centre-ville et de gare centrale du bassin avec un fort rabattement automobile.

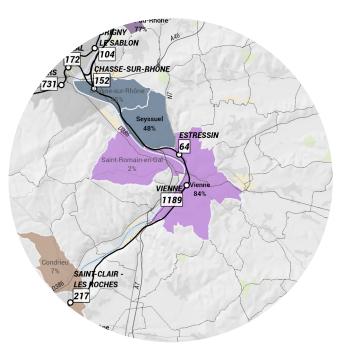
De nombreuses gares du bassin sont rejointes en voiture pour les usagers effectuant leur trajet domicile-travail selon des proportions allant de la moitié aux deux-tiers.

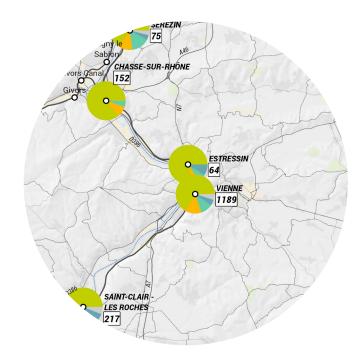
Il existe néanmoins des gares de proximité où la moitié des usagers vont en gare à pied ou à vélo, comme les gares de Saint-Fons, de Feyzin ou encore de Chasse-sur-Rhône

---∘ P. 25



et des modes de rabattement





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

En descente de train, pour des trajets menant au lieu de travail ou d'étude, on observe que les destinations finales des usagers se situent à proximité des gares, éventuellement sur la commune contigüe. Les volumes d'usagers peuvent être importants et démontrent la multipolarisation du territoire avec une attractivité marquée pour Vienne et le Péage de Roussillon.

-----∘ P. 26

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

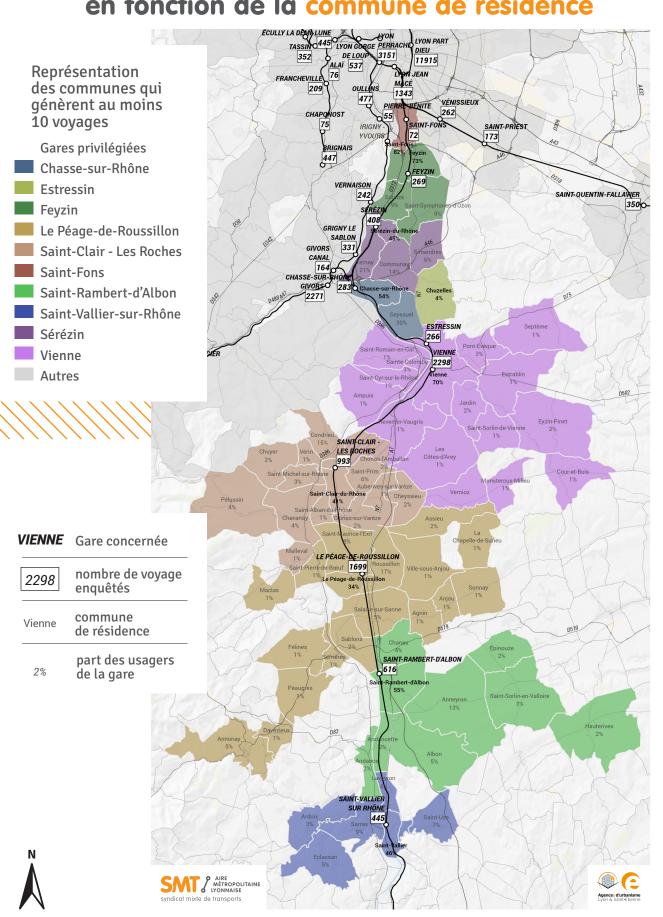
On observe que l'usage du TER pour aller travailler ou étudier est lié à la proximité géographique entre la gare de descente et la destination finale de travail ou d'étude, parcourable à pied ou à vélo.

Pour les secteurs desservis par les TC (TCL, L'VA, TPR.), l'usage peut concerner jusqu'à un guart des travailleurs.

——∘ P. 27



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

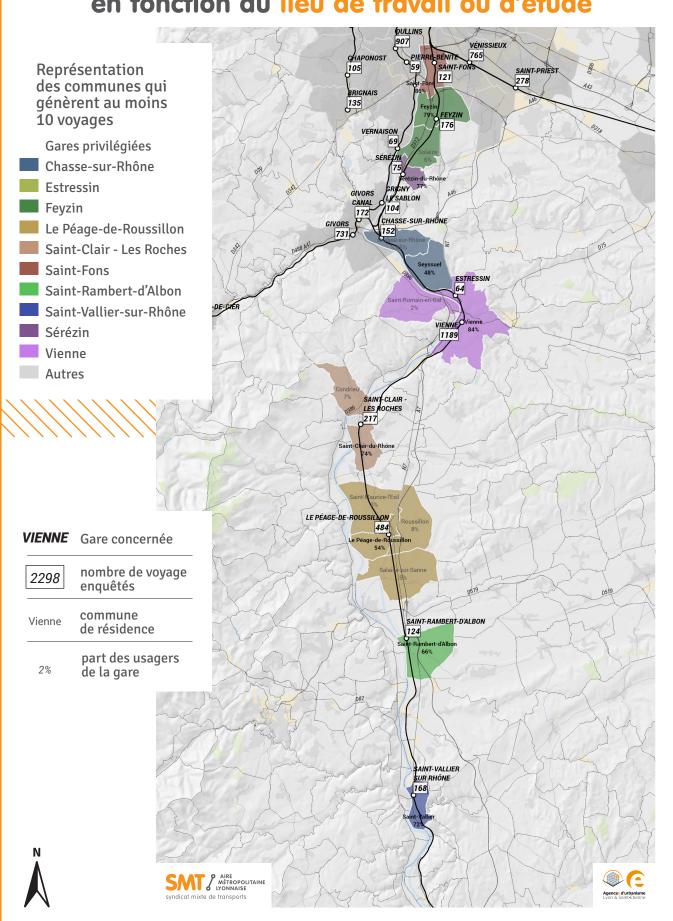


P. 25

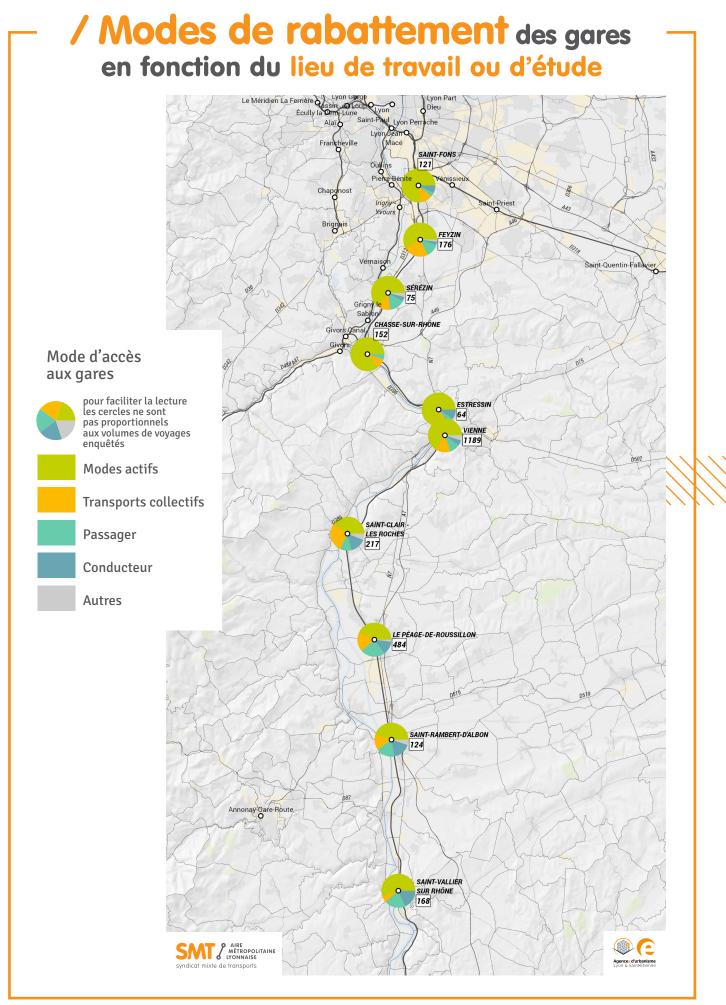
/ Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence Le Méridien La Ferrière Livon Gorge de Écully la Demisi une Court Otyon Brign FEYZIN Saint-Quentin-Fallavier SÉRÉZIN 408 Mode d'accès aux gares pour faciliter la lecture ESTRESSIN 266 les cercles ne sont pas proportionnels aux volumes de voyages enquêtés Modes actifs Transports collectifs SAINT-CLAIR LES ROCHES **Passager** Conducteur Autres LE PÉAGE-DE-ROUSSILLON SUR RHÔNE 445 SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE



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



P. 27







VALLÉE DU RHÔNE

/ Synthèse des enjeux

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

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

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

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



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

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

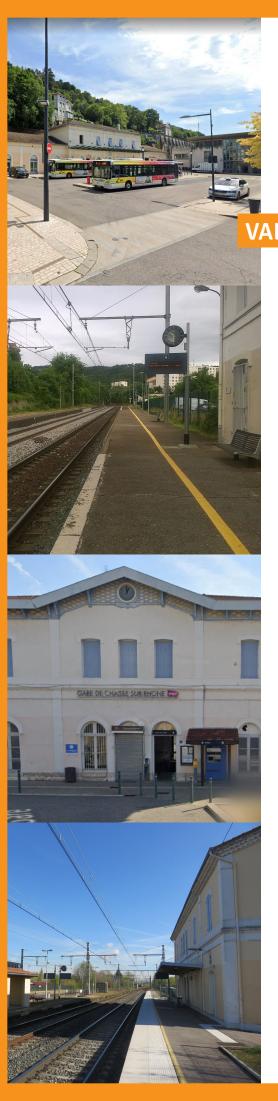
- Articuler / coordonner les nombreuses offres de TC du bassin, aujourd'hui assez « compartimentées » territorialement (Cars du Rhône, TIL, TransIsère, TCL, TPR, cars Région...), pour une meilleure lisibilité de l'offre pour l'usager mais aussi pour une optimisation des dessertes;
- Améliorer les liaisons TC et cyclables entre les rives droite et gauche du Rhône, ainsi qu'entre les villes de Givors et Vienne :
- Renforcer la gouvernance des pôles d'échanges multimodaux (gestion du stationnement, coordination des horaires, diffusion de l'information multimodale auprès des usagers) sur chaque site et entre eux (cohérence des politiques d'arrêts, de la gestion du stationnement);
- **Développer le rabattement en modes actifs sur les gares,** pour contribuer à desserrer la demande en stationnement automobile pendulaire.



/ Les projets et perspectives qui animent le territoire

- La réouverture d'une halte TER à Vaugris (inscription dans le CPER) est un projet évoqué localement pour permettre une baisse de la pression en stationnement pendulaire à la gare de Vienne. Pour une meilleure accessibilité TC du bassin, la réhabilitation de la ligne de fret Beaurepaire St-Rambert-d'Albon et la réouverture aux voyageurs sont également souhaitées localement ;
- Avec la création de Vienne Condrieu Agglomération en 2018, le réseau urbain L'VA connaîtra une extension sur la rive droite en septembre 2021.
 De même, la fusion des intercommunalités du Pays Roussillonnais et du Territoire de Beaurepaire, en 2019, permet d'envisager une extension du réseau TPR, notamment pour desservir la gare de Saint-Rambert-d'Albon;
- L'autoroute A7 constitue l'axe routier principal du secteur et connait de très hauts niveaux de trafic, tant locaux que de transit. La création d'un échangeur complet à Reventin (mise en service prévisionnelle fin 2023), la réalisation progressive de parcs de covoiturage aux échangeurs, à Chasse-sur-Rhône, à Communay, à Condrieu ou encore à Sérézin-du-Rhône sont autant de projets qui pourraient concourir à une utilisation plus rationnelle et « durable » de cette infrastructure concédée :
- Depuis septembre 2020, l'expérimentation d'une voie réservée au covoiturage sur la N7 entre Confluence et Pierre-Bénite a été lancée;
- Le SCOT Rives du Rhône (approuvé en 2019) prévoit d'intensifier les usages autour des gares, en augmentant la densité résidentielle et en accueillant des activités économiques, de veiller à la perméabilité piétonne des opérations d'urbanisme autour des gares et de créer des aménagements cyclables en rabattement sur les gares.
- Le SCOT de l'agglomération Lyonnaise (approuvé en 2017) prévoit de prioriser le développement résidentiel dans les quartiers bien desservis, et de dédier les terrains proches d'une gare au stationnement automobile, puis, en fonction des évolutions urbaines aux logements et services.





Les Gares

VALLÉE DU RHÔNE



Chasse-sur-Rhône

P. 34>37

Estressin

P. 38>41

Feyzin

P. 42>45

Le-Péage-de-Roussillon

P. 46>49

Lyon Jean Macé

P. 50 > 51

Saint-Clair - les-Roches

P. 52 > 55

Saint-Rambert-d'Albon

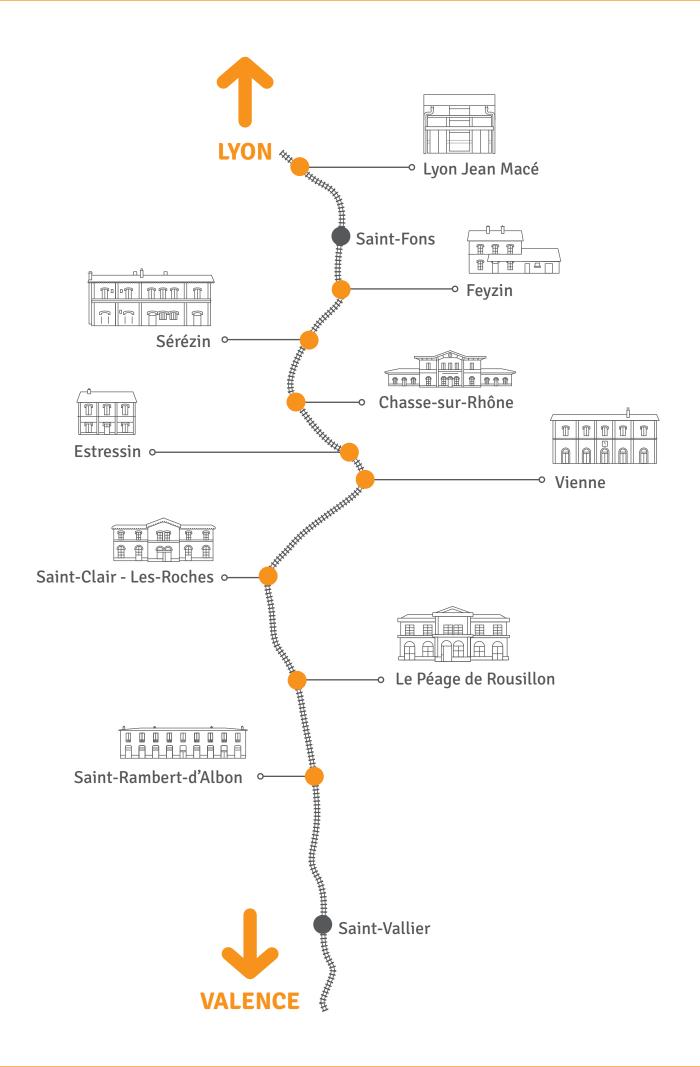
P. 56 > 59

Sérézin-du-Rhône

P. 60>63

Vienne

P. 64>67









Gare de

Chasse-sur-Rhône

Gare de Sérézin-du-Rhône

> de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Aires de covoiturage

Couloir de bus Voies vertes

Espaces mixtes

____ Zones 30

Parcs relais

Aménagements cyclables

Pistes

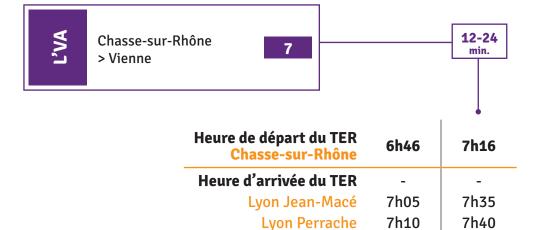
Bandes



* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours



/ Correspondances TC liées à la gare



Lyon Vaise

LÉGENDE



Pas de correspondance en heures de pointe du matin



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

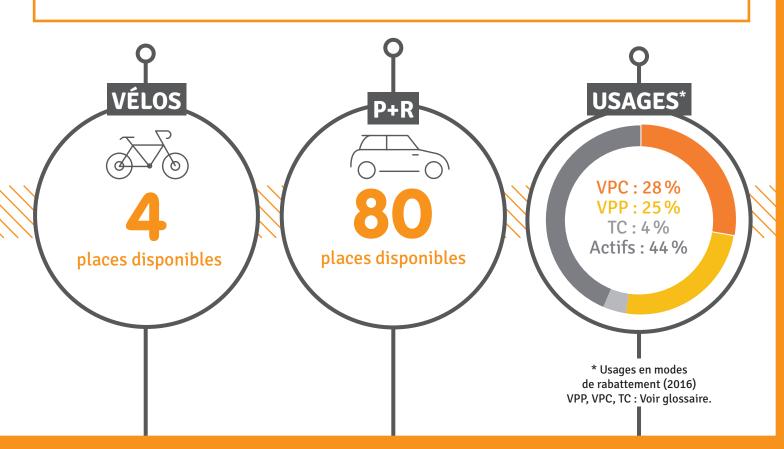


7h19

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

7h49

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



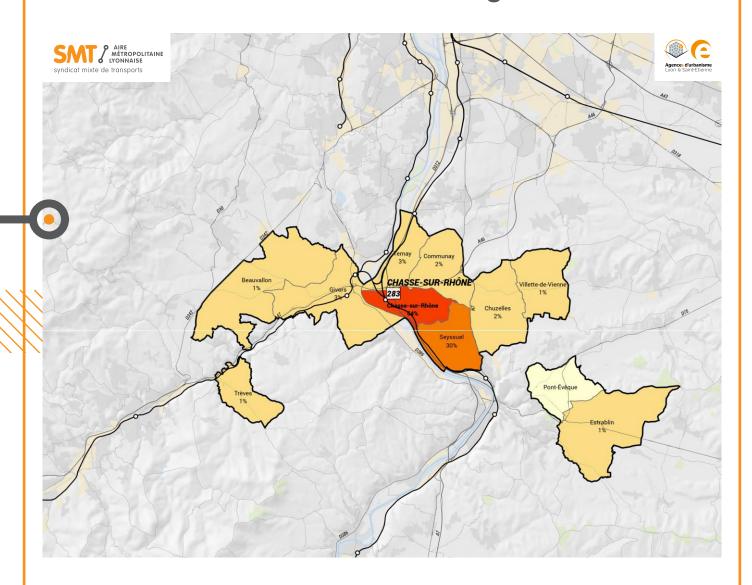






/ Attractivité

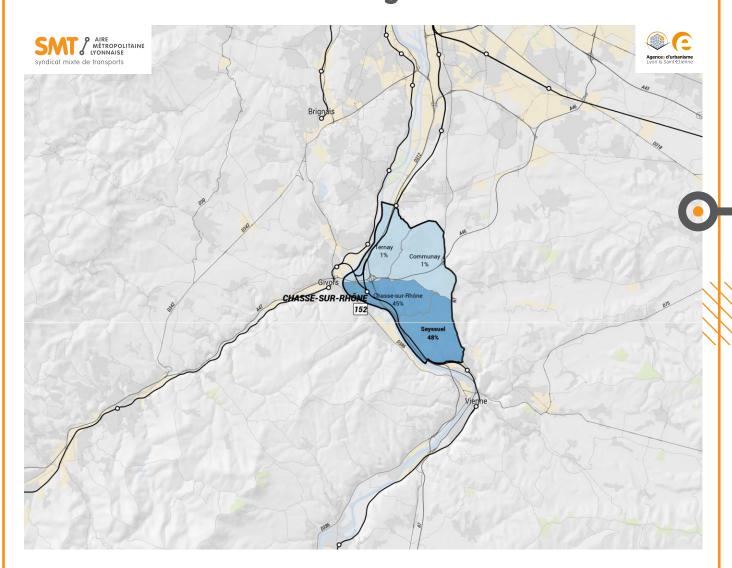
de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



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

moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	54 % des usagers habitent Chasse-sur-Rhône

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



moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	48 % des usagers travaillent à Chasse-sur-Rhône

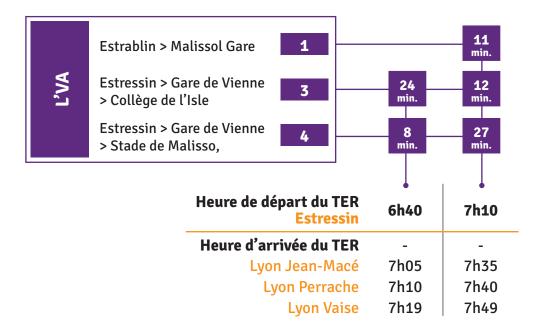








/ Correspondances TC liées à la gare



LÉGENDE



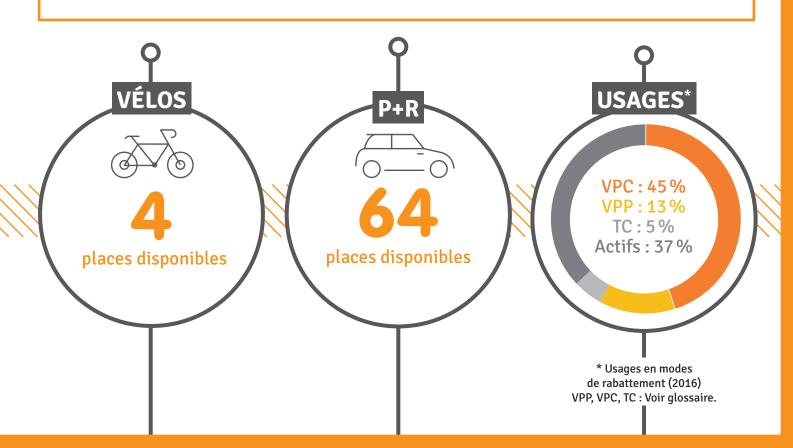
Pas de correspondance en heures de pointe du matin



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



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

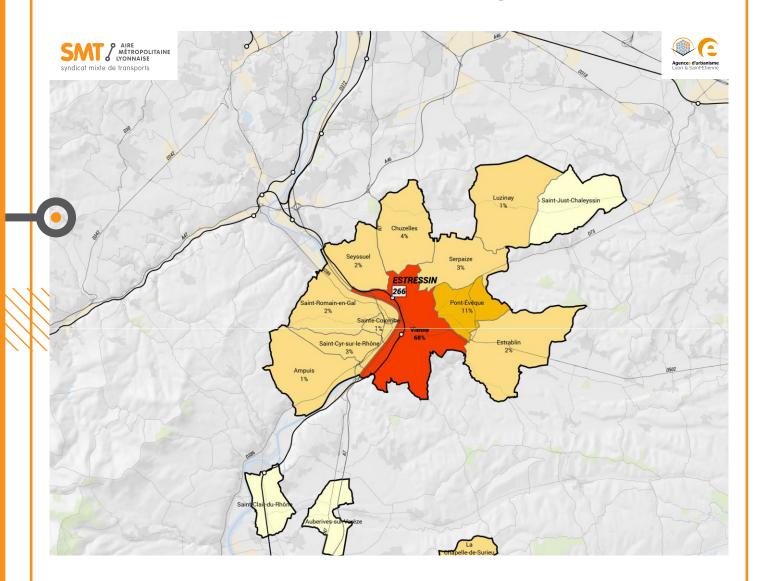






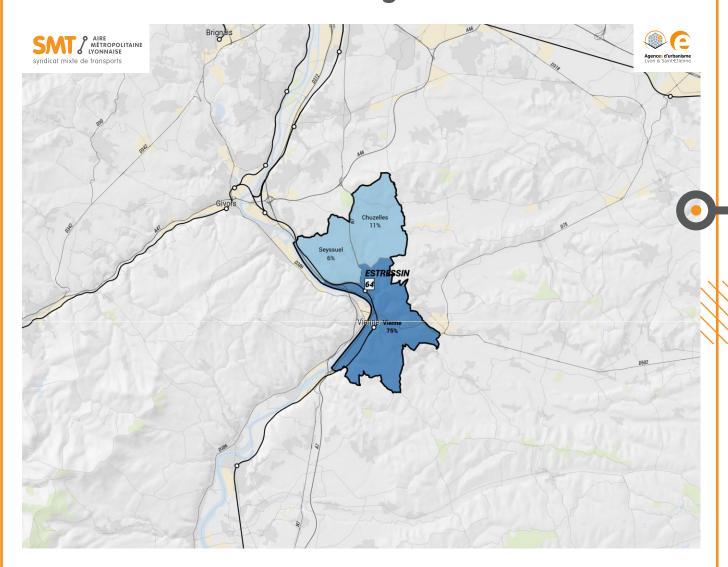
/ Attractivité de la gare de départ en fon

de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	68 % des usagers habitent

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



moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	75 % des usagers travaillent à Vienne

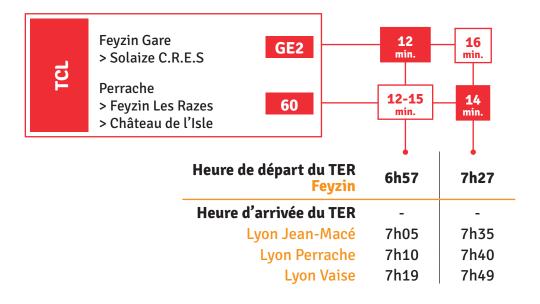








/ Correspondances TC liées à la gare



LÉGENDE



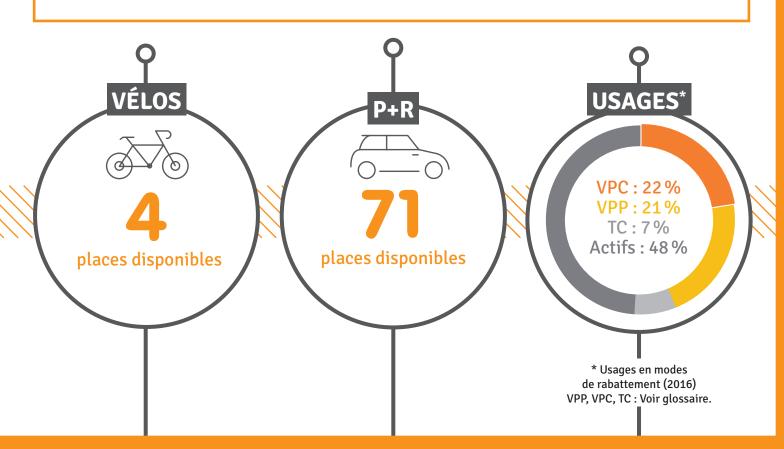
Pas de correspondance en heures de pointe du matin



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



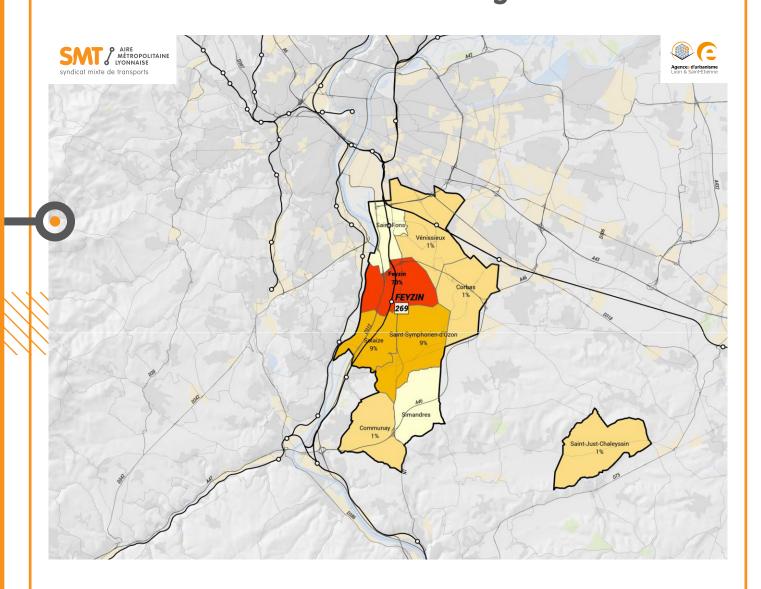
Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)





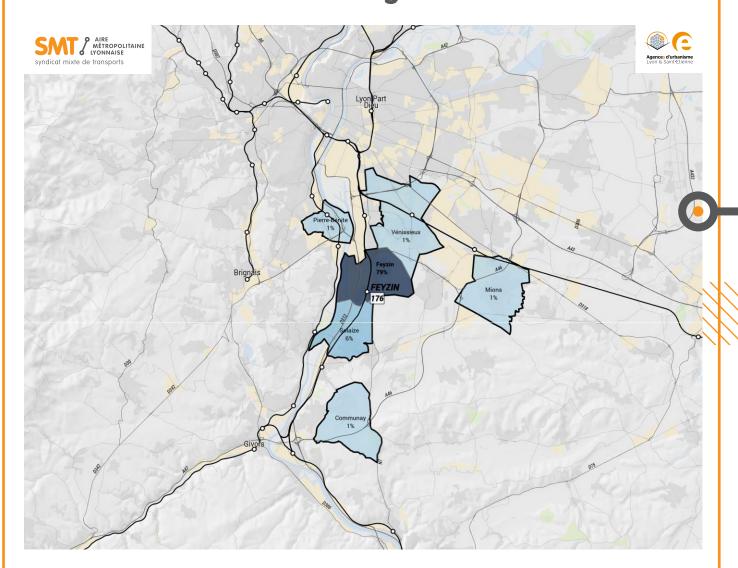


/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	73 % des usagers habitent

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



moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	79 % des usagers travaillent à Feyzin





LE-PÉAGE-

DE-ROUSILLON

SMT & AIRE MÉTROPOLITAIN

Gare de Pôle Urbain **Intermédiaire**



Aires de covoiturage



Aménagements cyclables

Pistes --- Espaces mixtes

Zones 30 Bandes Couloir de bus Voies vertes Stationnements vélos

Le Péage-de-Roussillon

Cars Rhône-Alpes: 75 Transisère : 2610,ROU05

Couverts

Autres

Arrêts TC Cars Rhône-Alpes

Transisère

Gare de Le-Péage-de-Roussillon

Gare de Saint-Clair

Gare de Saint-Rambert-d'Albon

/ Synthèse

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

Qualité intermodalité TC-Train CORRECTE

T—libr | NON

voyageurs par jour' en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

Ligne CARS RÉGION

Ligne TŘANSISÈRE

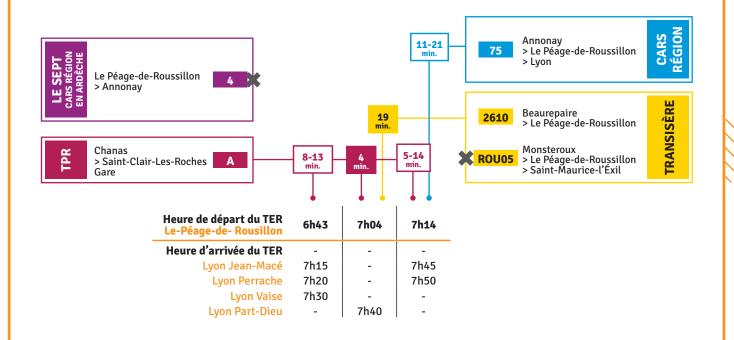
Ligne TPR

Ligne LE SEPT CARS RÉGION **EN ARDÈCHE**

*Nombre de lignes de transports en commun

/ Correspondances TC

liées à la gare



LÉGENDE



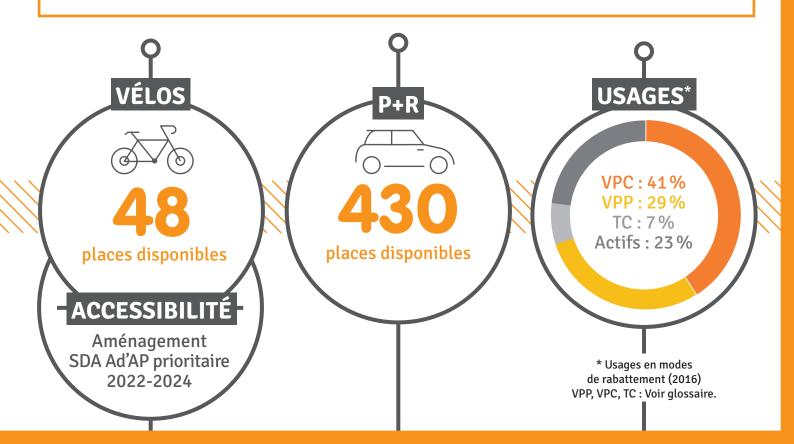
Pas de correspondance en heures de pointe du matin



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



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



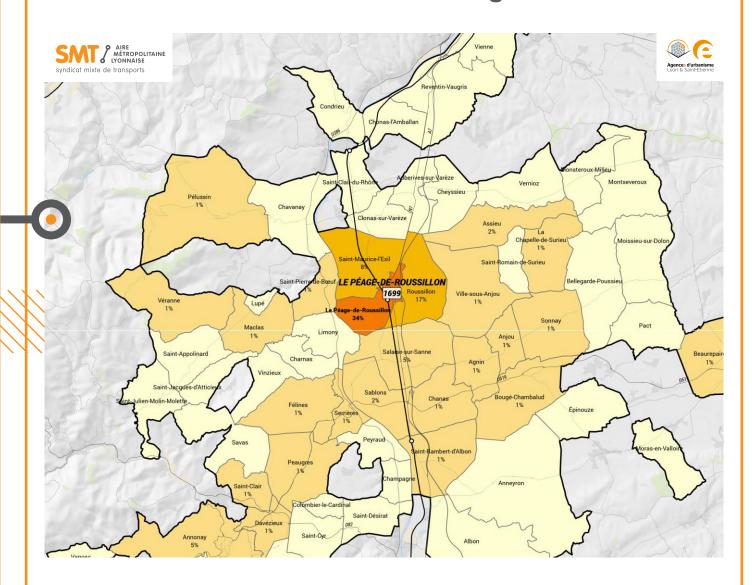




LE-PÉAGEDE-ROUSILLON

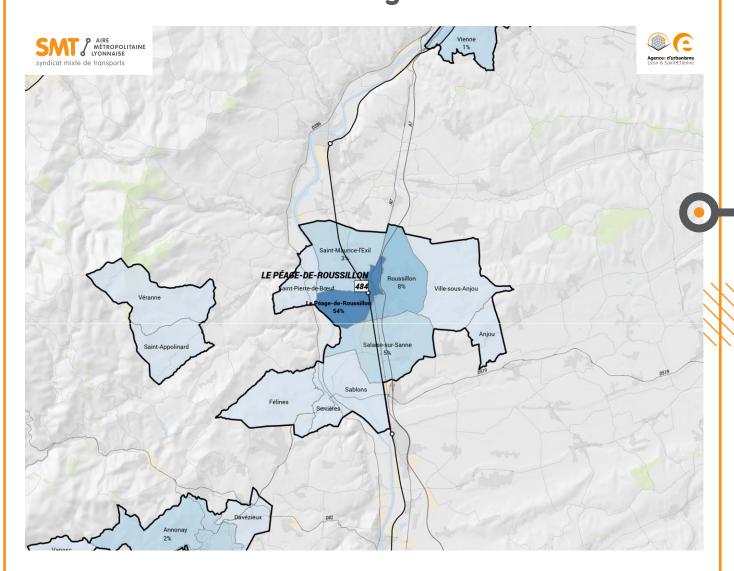
/ Attractivité

de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	34 % des usagers habitent Le-Péage-de-Roussillon

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



moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	54 % des usagers travaillent au Péage-de-Roussillon







JEAN MACÉ

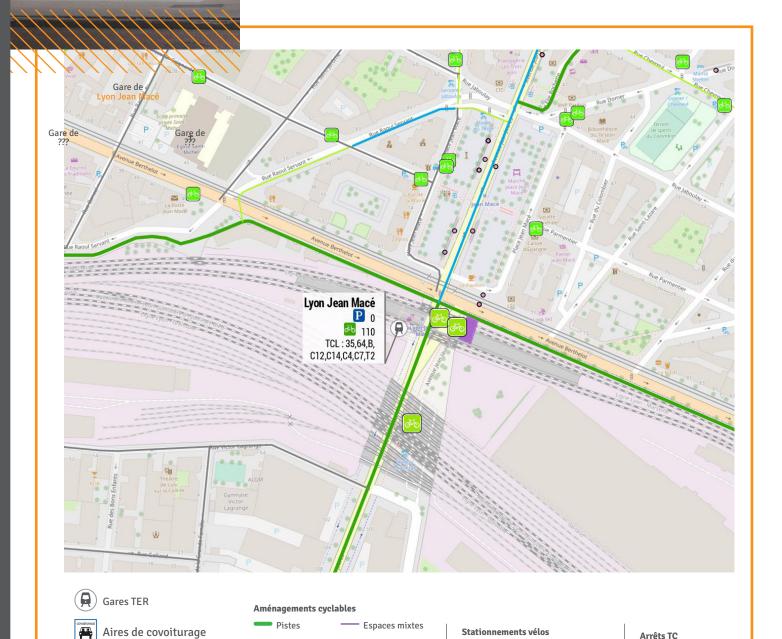
/ Grand Pôle d'échanges



Cars TCL

طی Autres

Couverts



Bandes

Parcs relais

Zones 30

Couloir de bus
 Voies vertes

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

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

moins de 1%

de 1% à 5%

de 5 % à 25 %

de 25 % à 50 %

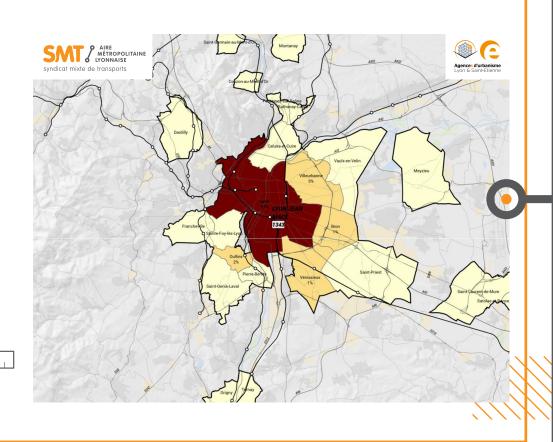
de 50 % à 75 %

plus de 75 %

Aire de chalandise de la gare

77 % des usagers habitent

Lyon



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

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

moins de 1%

de 1% à 5%

de 5 % à 25 %

de 25 % à 50 %

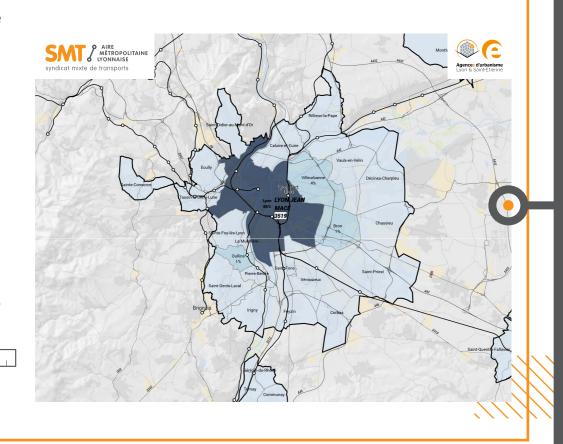
de 50 % à 75 %

plus de 75 %

Aire de chalandise de la gare

86 % des usagers travaillent à

Lyon



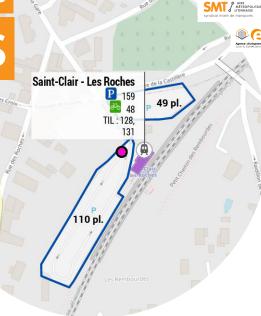




Gare de **SAINT-CLAIR**

LES-ROCHES

Pôle de Rabattement



Gare de Saint-Clair - Les-Roches

Gare de

Le-Péage-de-Roussillon

) Gares TER

Aires de covoiturage



Parcs relais

Aménagements cyclables

Pistes

Espaces mixtes

Bandes

Zones 30 Couloir de bus Voies vertes Stationnements vélos

Couverts

Autres

Arrêts TC TII Transisère

/ Synthèse

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

Qualité intermodalité TC-Train **FAIBLE**

T-libr NON

voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

Ligne TPR

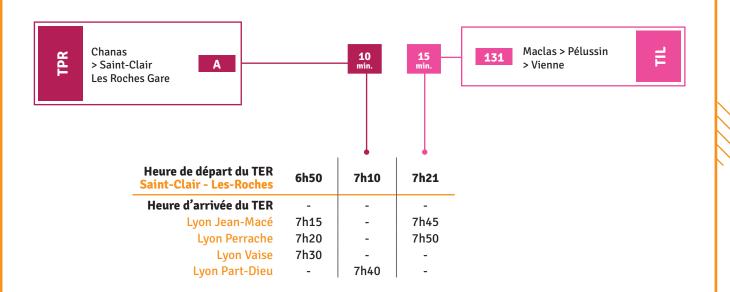
Lignes TIL



*Nombre de lignes de transports en commun

/ Correspondances TC

liées à la gare



LÉGENDE



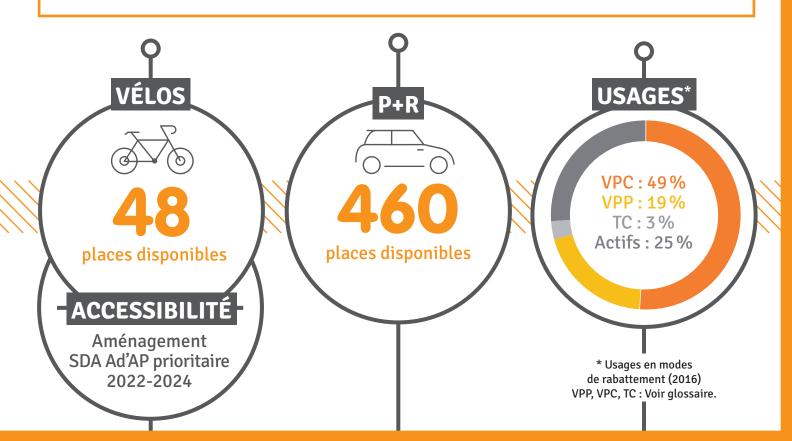
Pas de correspondance en heures de pointe du matin



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



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

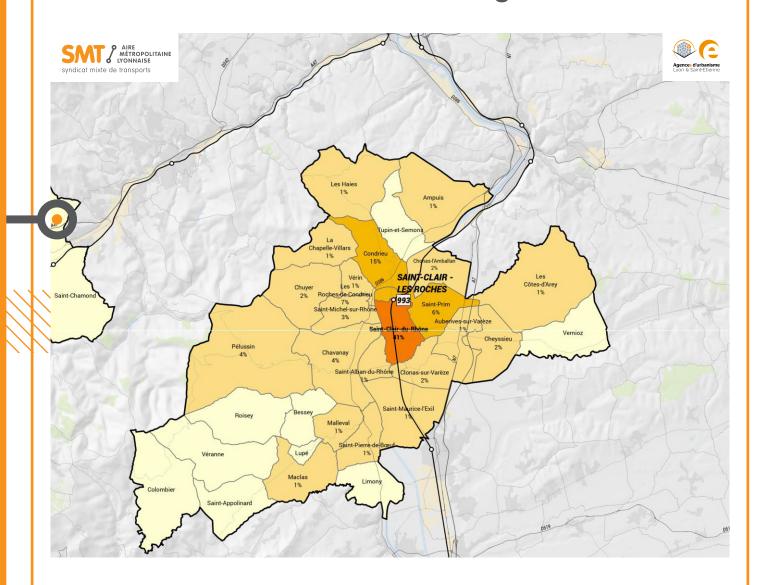






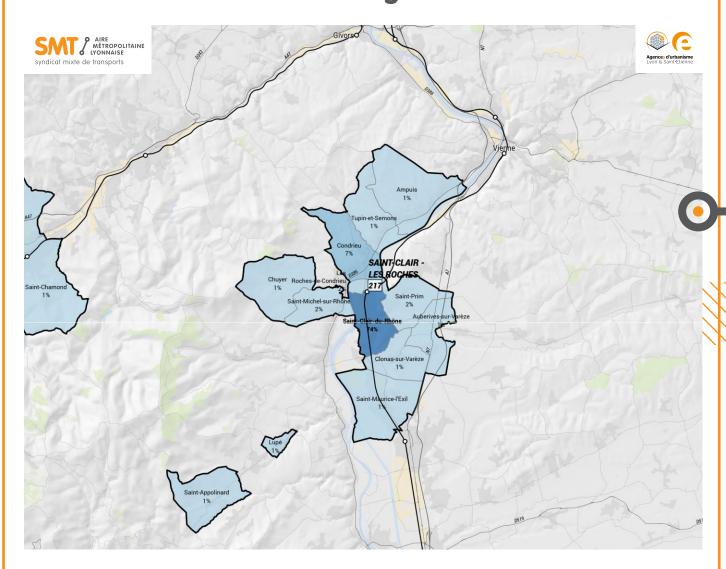


de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	41 % des usagers habitent Saint-Clair - Les-Roches

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



moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	74 % des usagers travaillent à Saint-Clair - Les-Roches





Gare de

SAINT-RAMBERT-

D'ALBON

SMT & AIRE MÉTROPOLITAIN



de bassin de vie rural

Saint-Rambert-d'Albon 48

Pas de TC

Gare de Saint-Rambert-d'Albon

Le-Péage-de-Roussillon

Gare de Saint-Vallier

Gares TER



Aires de covoiturage

Couloir de bus Voies vertes



Parcs relais

Aménagements cyclables

Pistes

--- Espaces mixtes

Bandes

Zones 30

Stationnements vélos



Autres

Arrêts TC Pas de TC

/ Synthèse

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

Qualité intermodalité TC-Train **FAIBLE**

T⊶libr | NON



voyageurs par jour* en 2017

* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

BUS / CAR*

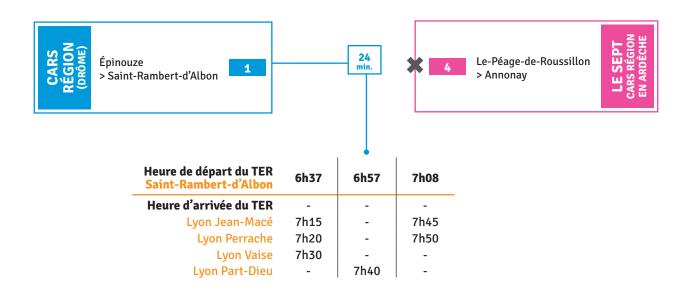
Ligne CARS RÉGION

Ligne LE SEPT CARS RÉGION **EN ARDÈCHE**



*Nombre de lignes de transports en commun

/ Correspondances TC liées à la gare



LÉGENDE



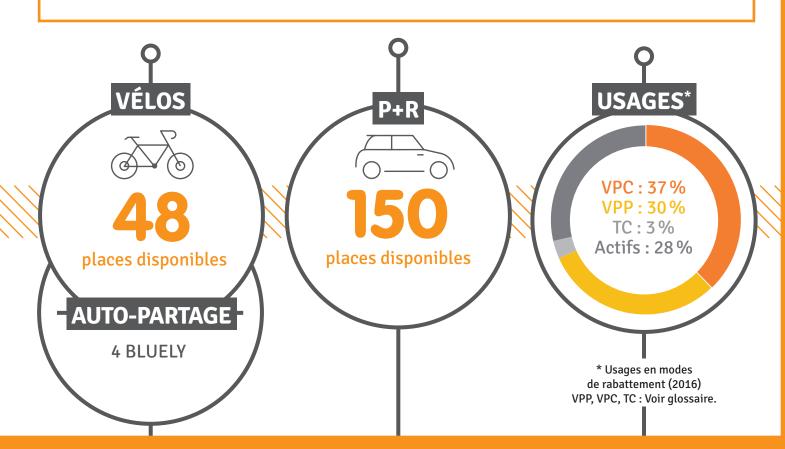
Pas de correspondance en heures de pointe du matin



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



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



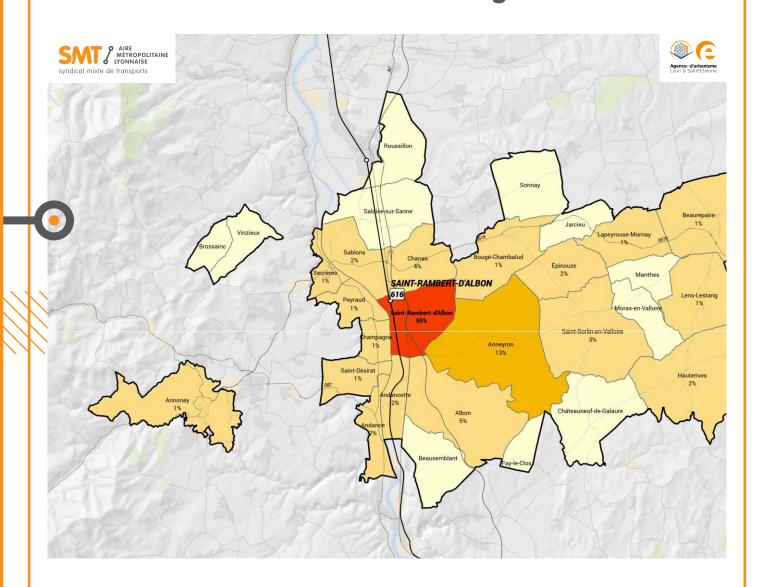




SAINT-RAMBERT-D'ALBON

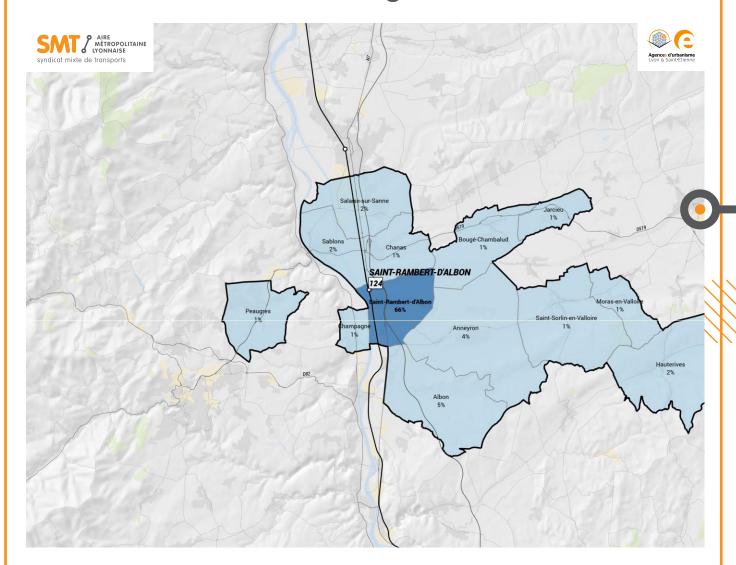
Gare de

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



moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	55 % des usagers habitent Saint-Rambert-d'Albon

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

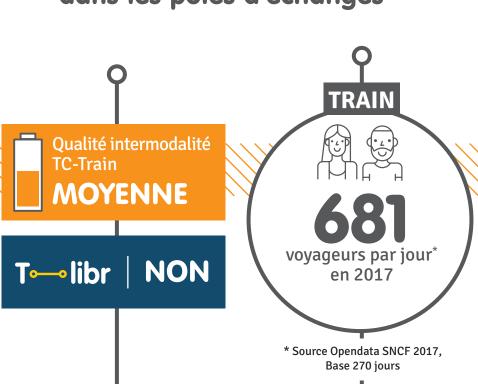


moins de 1 %	de 25% à 50%	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	66 % des usagers travaillent à Saint-Rambert-d'Albon



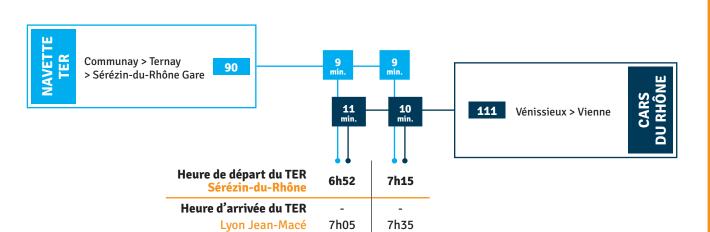


de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges





/ Correspondances TC liées à la gare



LÉGENDE

7h10

7h19

7h40

7h49



Pas de correspondance en heures de pointe du matin



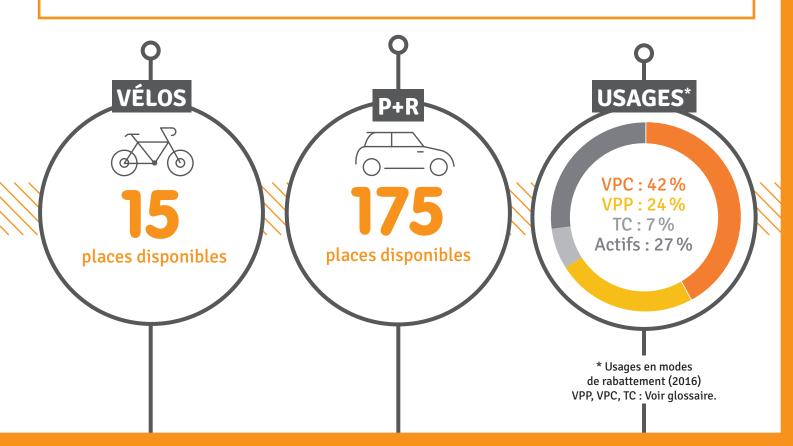
Lyon Perrache

Lyon Vaise

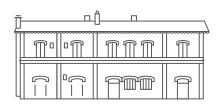
Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)



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

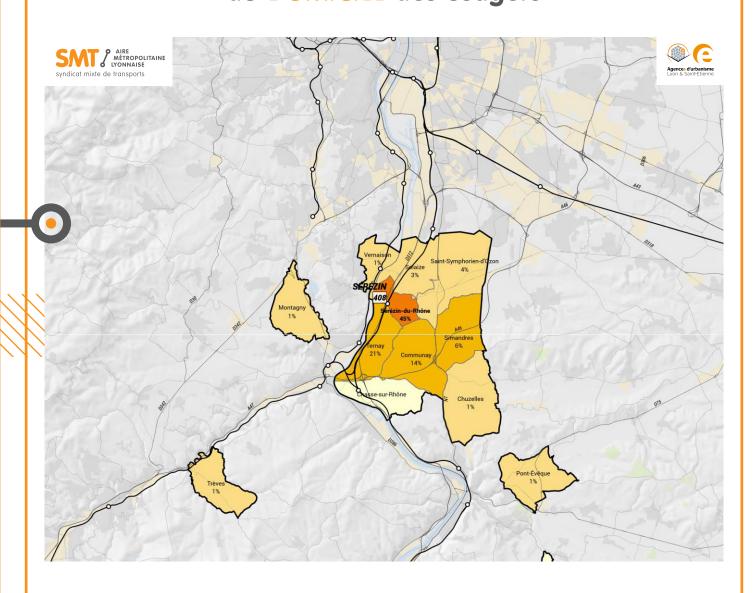






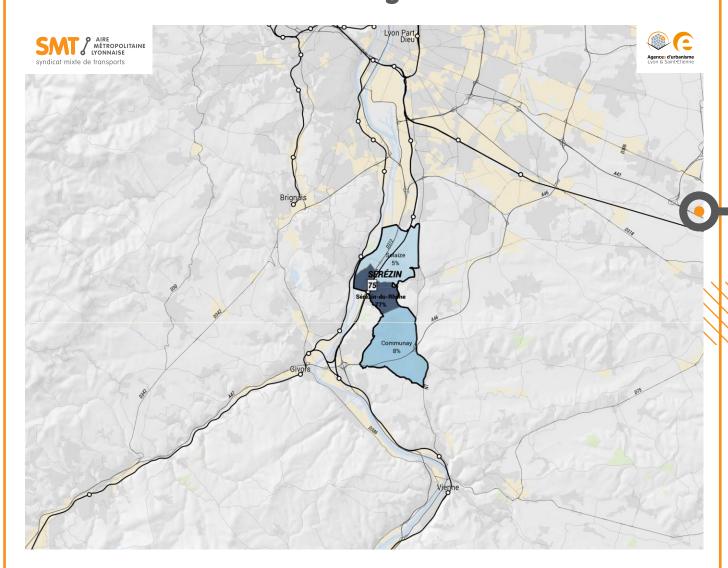


/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	45 % des usagers habitent Sérézin-du-Rhône

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



moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	77 % des usagers travaillent à Sérézin-du-Rhône







Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

Tolibr OUI

TRAIN

5934

voyageurs par jour*
en 2017

* Source Opendata SNCF 2017,

Base 270 jours

BUS / CAR*

8 Lignes L'VA

1 Ligne TIL

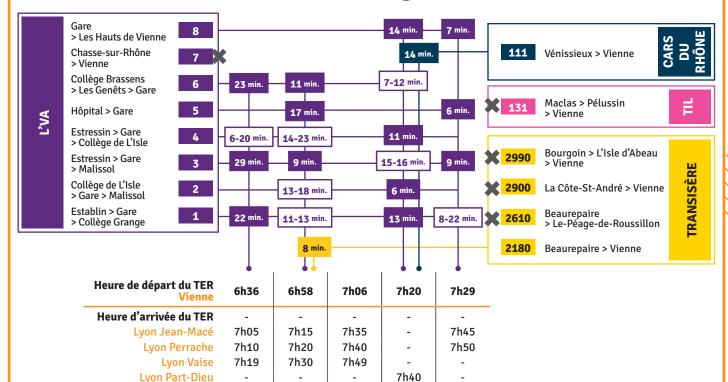
4 Lignes TRANSISÈRE

1 Ligne CARS DU RHÔNE

*Nombre de lignes de transports en commun

/ Correspondances TC

liées à la gare



LÉGENDE



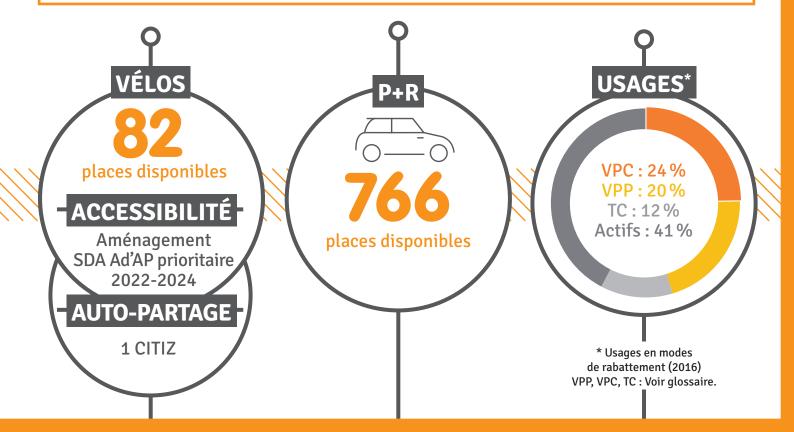
Pas de correspondance en heures de pointe du matin



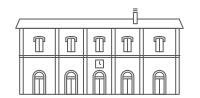
Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)



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

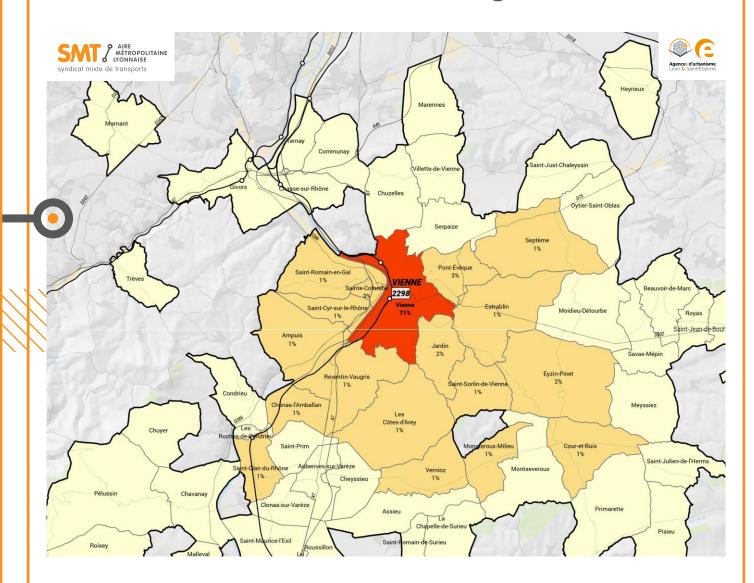






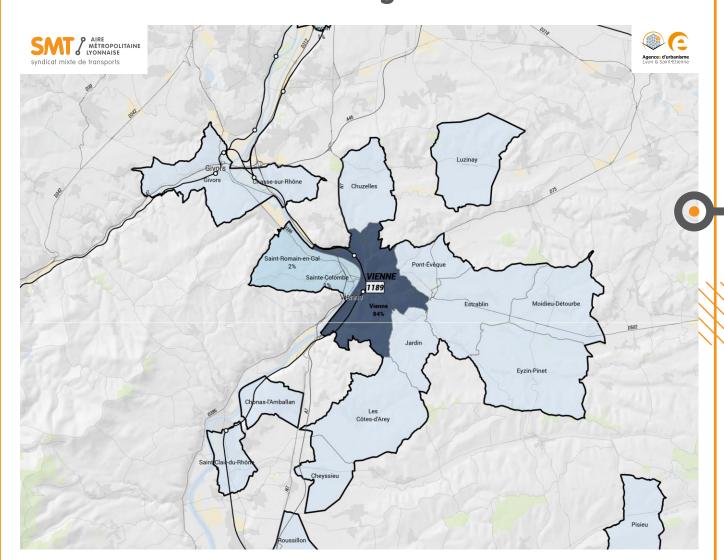


de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	71 % des usagers habitent

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



moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	84 % des usagers travaillent à Vienne



VALLÉE DU RHÔNE

/ Fiches Actions (

Actions générales deployées sur tous les bassins du PAI

Fiche AML-1-SMT

Comité de suivi des partenaires du PAI par bassin

Fiche AML-2-SMT

Tarification multimodale zonale à l'échelle du SMT AML

Fiche AML-3A-SMT

Développement de l'information multimodale

Fiche AML-3B-SMT

Développement de l'information voyageurs transport collectif en temps réel

Fiche AML-3C-AURA

Développement de l'information multimodale dans les pôles d'échanges multimodaux

Fiche AML-4-SMT

Pôles d'échanges multimodaux (Etude/Coordination au niveau de l'AML)

Fiche AML-4A

Aménagements du PEM de Lyon Part Dieu (phase 1)

Fiche AML-4B

Aménagements du PEM de Lyon Perrache (phase 1)

Fiche AML-4C

Aménagements du PEM Saint-Étienne Châteaucreux

Fiche AML-5-SMT

Parcs relais (Étude et coordination AML)

Fiche AML-6-SMT

Expérimentations d'innovations intermodales

Actions multi-bassins concernant le bassin Vallée du Rhône

Bassin Gier - Mornantais (GM)

Bassin Vallée du Rhône (VR)

Fiche GM-VR1

Gestion partagée du PEM de Givors-Ville

Fiche GM-VR2

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

Bassin Val de Saône (VS)

Bassin Gier - Mornantais (GM)

Bassin Vallée du Rhône (VR)

Fiche VS-VR-GM1

Voie de circulation réservée au covoiturage sur A6/A7

Actions spécifiques au bassin Vallée du Rhône



Fiche VR-1

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

Fiche VR-2

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

Fiche VR-3

Aménagement de la gare du Péage-de-Roussillon

Fiche VR-4

Mise en accessibilité de la gare de Saint-Clair - les-Roches

Fiche VR-5

Gouvernance du PEM de Vienne + extension P+R

Fiche VR-6

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

Fiche VR-7

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

/ Glossaire 🕥

MOA

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

Communauté de Communes de la Vallée du Garon

Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne

Heure de pointe du matin

PEM

Pôle d'échange multimodal

PMR

Personne à mobilité réduite

P+R

Parc relais

SAFIV

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

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

Transport à la demande

TCNU

Transport collectif non-urbain

Transport express régional

TCU

Transport collectif urbain

TIL

Transports interurbains de la Loire

Vélo à assistance électrique

VPC

Véhicule particulier conducteur

Véhicule particulier passager

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

/ Légende Qualité Intermodalité



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).

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



MOYENNE

Pôle d'échange peu desservi en TC.

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, Pixabav, 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



			Note	S
•••••	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •			
• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •			• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
• • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •		• • • • • • • • • • • • • •
• • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •		• • • • • • • • • • • • • •
	• • • • • • • • • • • • • • • •			
	• • • • • • • • • • • • • • • •			
			• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	
• • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •
	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • •
······		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • •
<u></u>		• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •	• • • • • • • • • • • • •
	• • • • • • • • • • • • • • • • • • • •			





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*



syndicat mixte de transports

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

Nos membres





SAINT-ÉTIENNE la métropole





