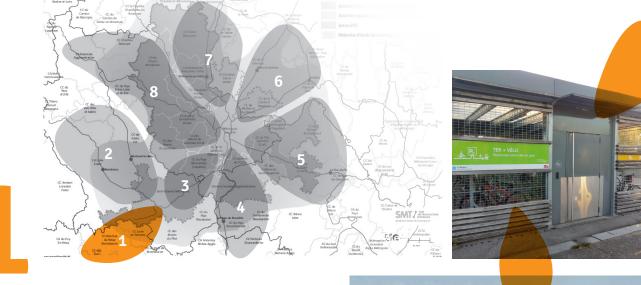


# Cahier de bassin 2020



# **ONDAINE**

# PROCHE HAUTE-LOIRE









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.



**ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE** 



B



—○ P. 32 > 61

Les Gares

— 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. 62

— O P. 11 > 30

Le Bassin

Ondaine - Proche

Haute-Loire

•••••

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

•••••

Aurec-sur-Loire
P. 32 > 35
Bas-Monistrol
P. 36 > 39
Firminy
P. 40 > 43

Le-Chambon-Feugerolles

P. 44>47

Saint-Étienne Bellevue P. 48>51

Saint-Étienne Carnot P. 52>55

Saint-Étienne Châteaucreux

P. 56>57

Saint-Étienne Le Clapier P. 58>61





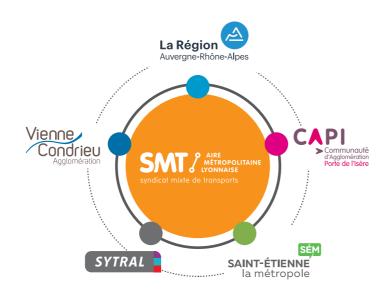


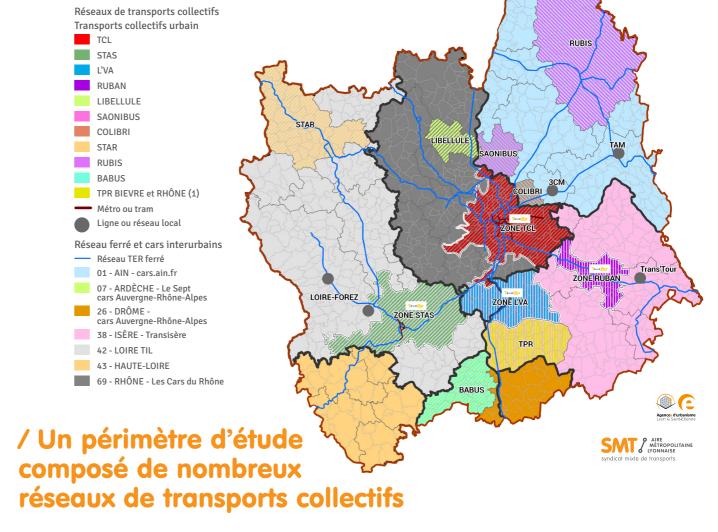
# / Présentation

/ 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 cing membres.

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

# plus d'infos :

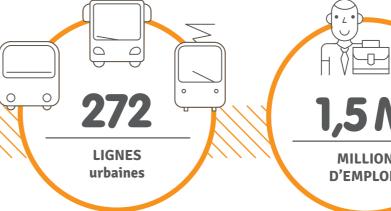
https://www.smtaml.fr/actions/t-libr/

















# / Présentation et enjeux du PAI

# / 8 bassins dépassant les logiques institutionnelles

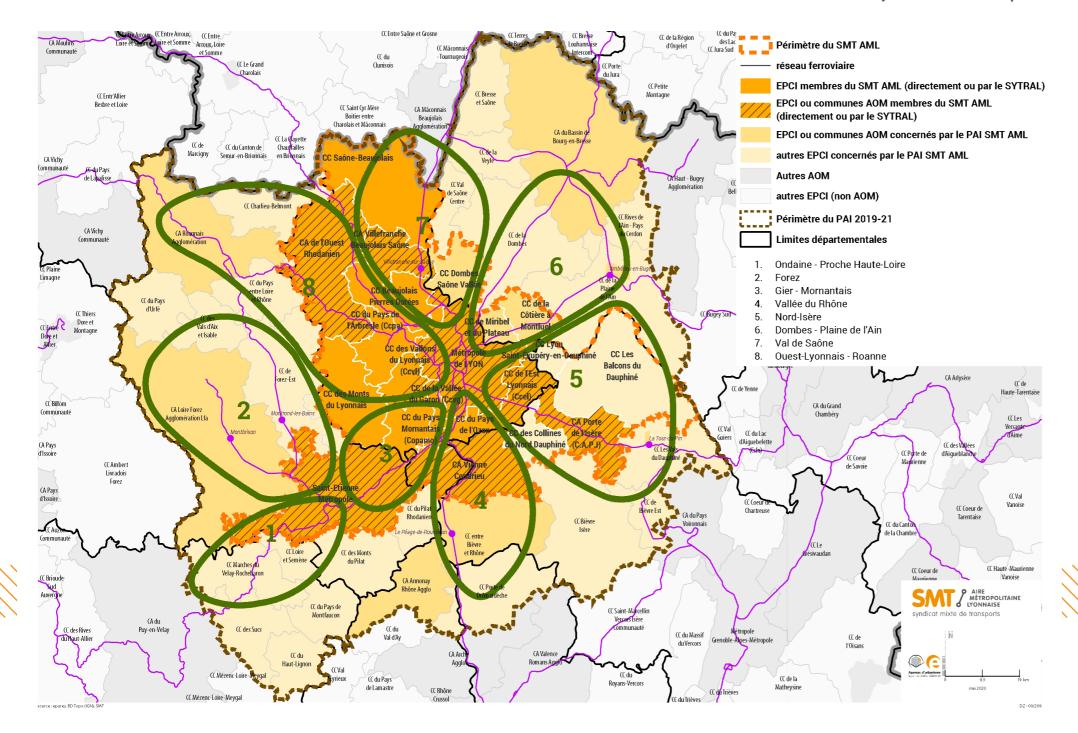
Le périmètre d'étude du SMT AML dépasse les périmètres institutionnels des **46 EPCI et des deux métropoles** qui le composent pour permettre de mieux prendre en compte les bassins de vie locaux et les besoins en mobilité des usagers dans une approche multimodale de leurs déplacements.



# / Le PAI, un plan d'actions co-élaboré avec les partenaires du SMT AML

Améliorer l'intermodalité du quotidien sur l'aire métropolitaine lyonnaise, c'est permettre à tous les usagers une meilleure articulation des différents modes de déplacements qu'ils emprunteront pour effectuer leurs trajets.

Initié en 2018 par le SMT AML, le Plan d'actions intermodalité de l'AML a pour objectif premier d'améliorer cette intermodalité du quotidien à court terme (2019-2021), tout en partageant les enjeux et projets qui devront faire l'objet d'actions à plus long terme.



Pour mener à bien l'élaboration de ce plan, le SMT AML et les deux Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Étienne ont élaboré un diagnostic partagé, décrivant les caractéristiques des principaux pôles d'échanges multimodaux du territoire.

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

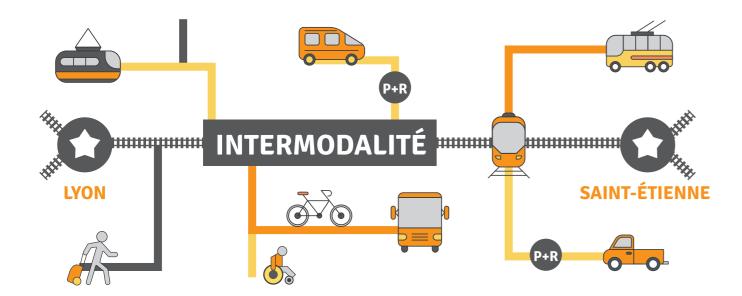








# / L'intermodalité du quotidien dans l'AML



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
- —O Les modes actifs sont majoritaires pour 20 % des gares
- Le mode TC est majoritaire pour 3 % des gares

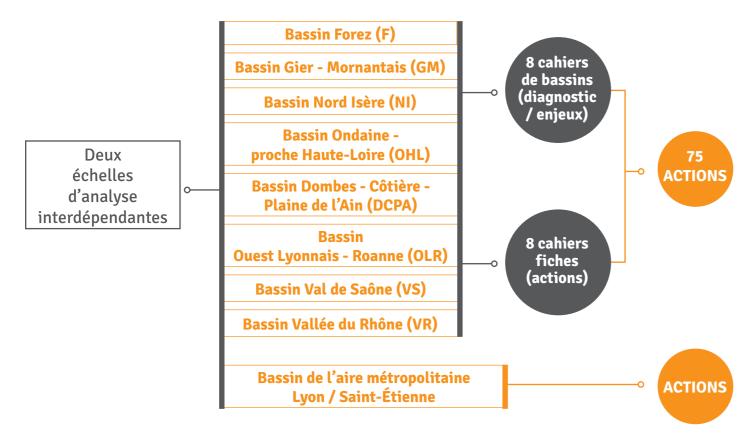
# / Une démarche de terrain pragmatique à visée opérationnelle

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

# ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

- **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 > 29



# / Caractéristiques du territoire

ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

 Un territoire de petite taille diversifié se structurant autour de l'Ondaine.

Le bassin Ondaine - Proche Haute-Loire **est un bassin d'assez petite taille,** comparativement aux

7 autres bassins du PAI, mais diversifié dans sa structure territoriale. La vallée de l'Ondaine forme essentiellement une conurbation dans la continuité de la métropole stéphanoise, concentrant secteurs d'habitat et zones économiques le tout desservi par un axe ferroviaire et une voie rapide également implantés en fond de vallée.

En Haute-Loire, se sont développés au cours des dernières décennies de nombreux secteurs résidentiels pavillonnaires, greffés aux bourgs existants, dans un « halo » autour de la voie rapide N88.

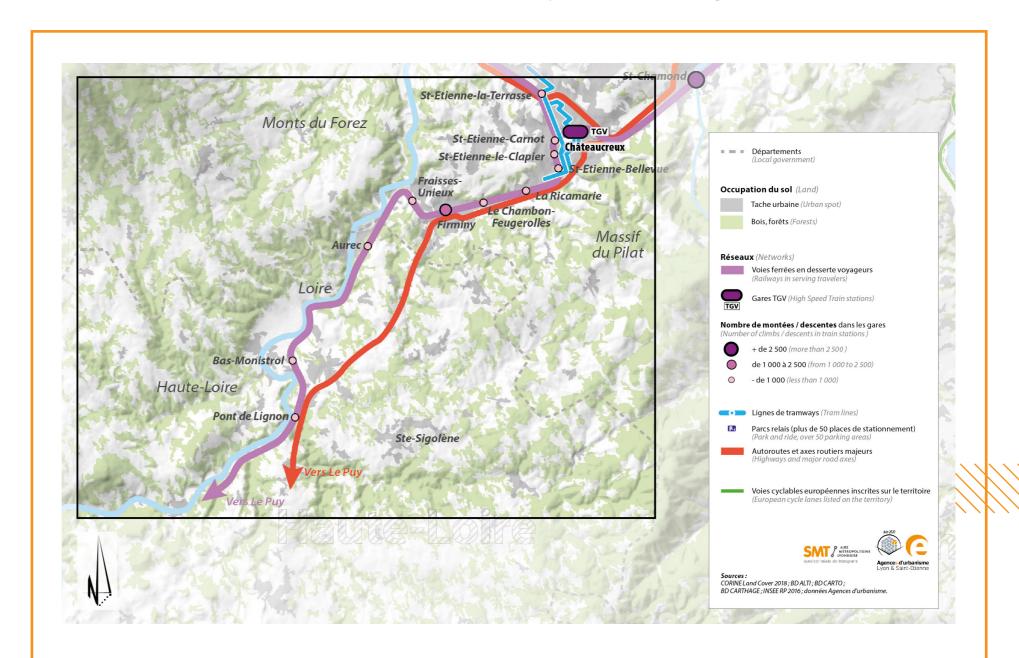
L'intermodalité Stas / TER a été très améliorée ces 20 dernières années (sans que les usages se soient nécessairement beaucoup développés) sur la « séquence urbaine » du bassin, en vallée de l'Ondaine.
En revanche il n'existe pas d'intermodalité entre TC sur la « séquence rurale », côté altiligérien du bassin.



Saint-Étienne Châteaucreux constitue le Pôle d'Echanges Multimodal principal, à la fois comme destination principale des flux pendulaires quotidiens depuis l'Ondaine et la Haute-Loire, mais aussi comme « tête de pont » pour une partie des flux ferroviaires de longue portée.

Le PEM de Firminy constitue un lieu d'intermodalité majeur, notamment pour des rabattements TIL (et bientôt Stas) vers TER ou Stas depuis les « balcons du Forez » (Rozier Côte d'Aurec, Saint-Bonnet-le-Château). Des problèmes de sécurité et de dégradations sont nettement ressentis dans les gares de l'Ondaine.

Enfin, hormis l'aménagement progressif de sections de voie verte en berges d'Ondaine (et entre Dunières et Yssingeaux), le bassin demeure très peu équipé en itinéraires cyclables continus et sécurisés, notamment pour donner accès aux gares.



50 à 100

100 à 500

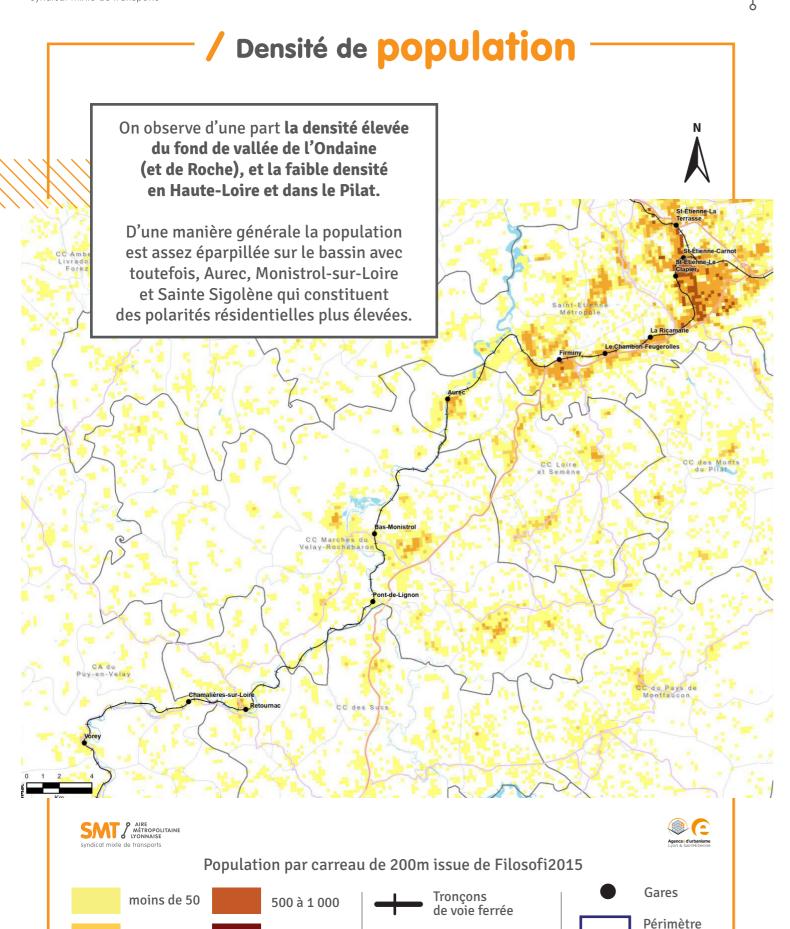
Plus de 1 000

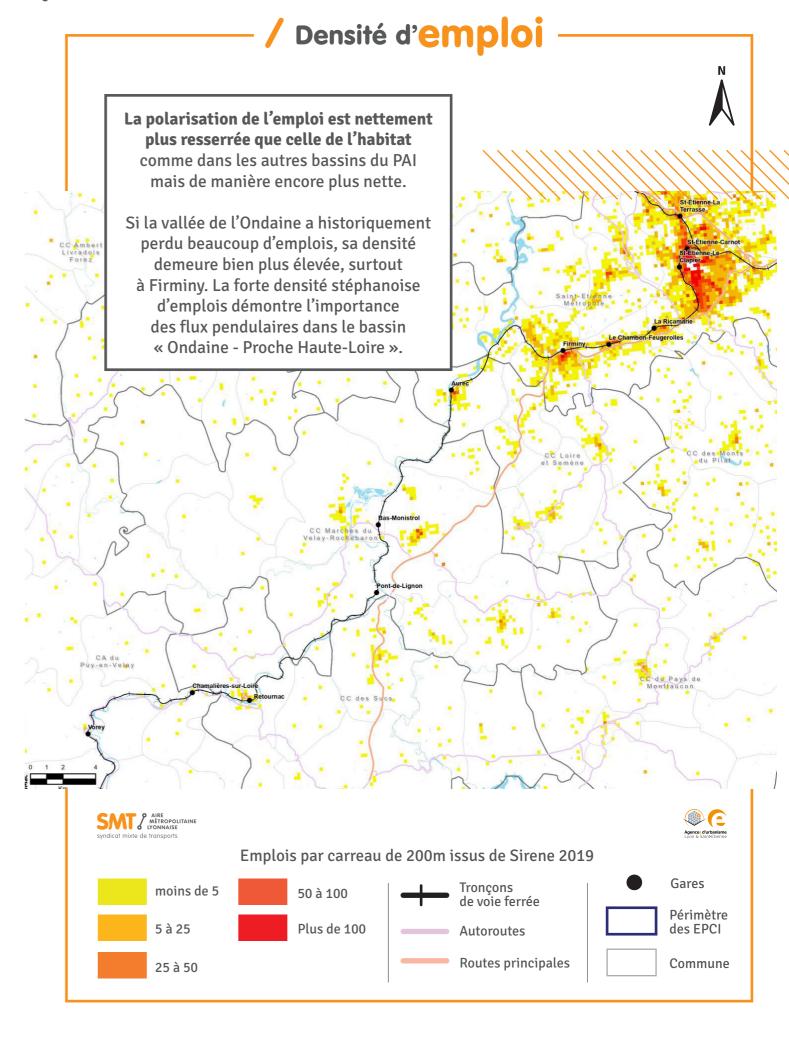
**Autoroutes** 

Routes principales

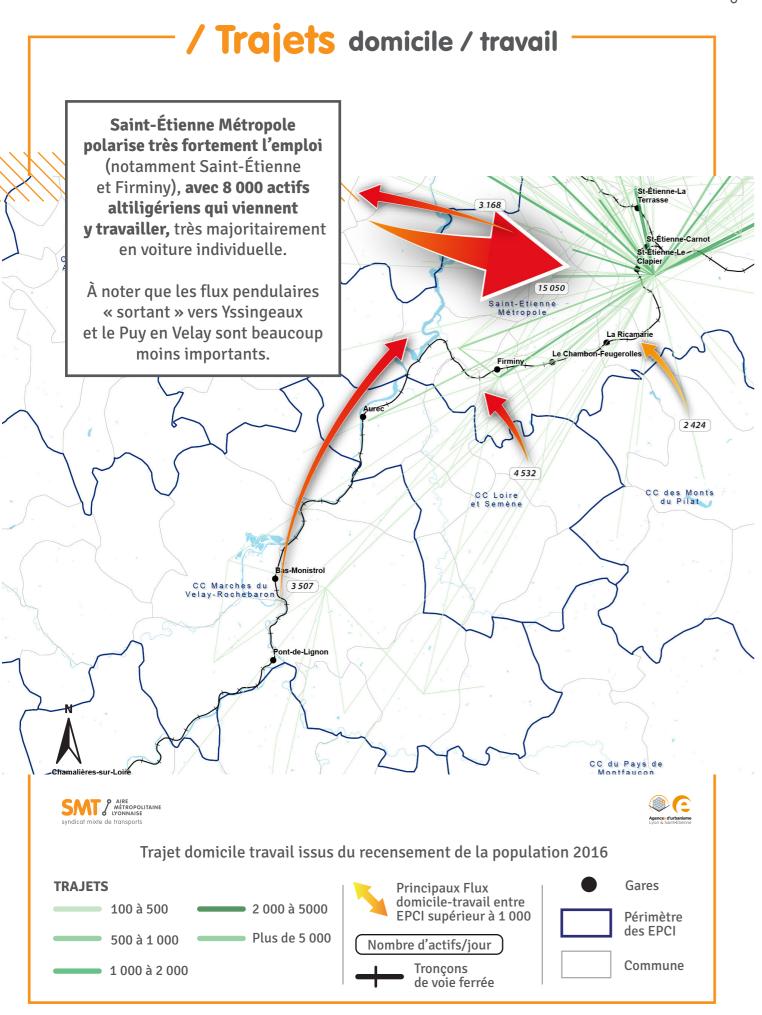
des EPCI

Commune













ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

# / Diagnostic d'intermodalité et fréquentation des transports

# / Offres principales de transport et d'intermodalité

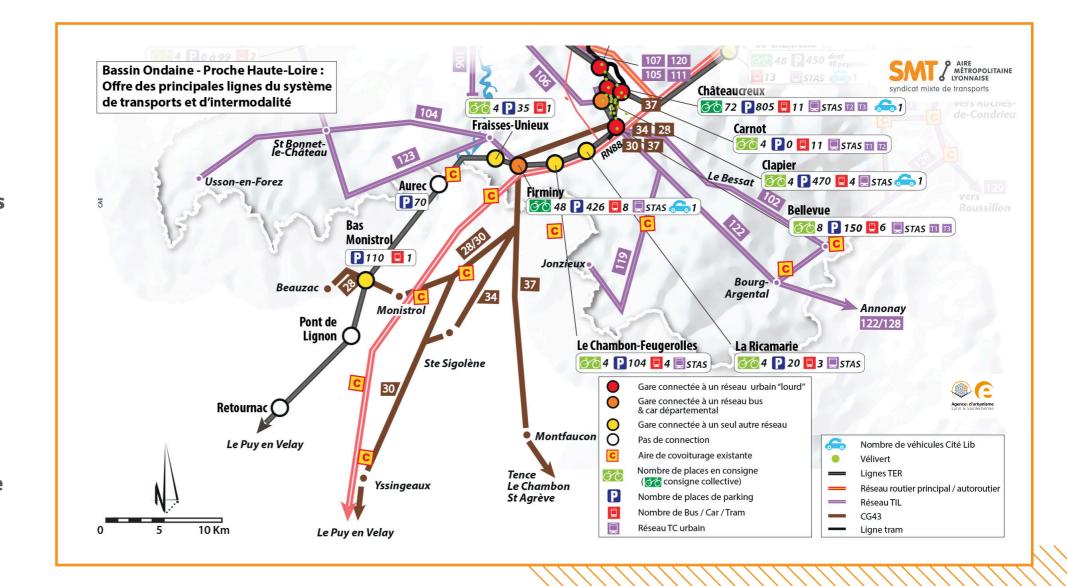
Aux côtés de l'axe TER, 2 offres interurbaines sont juxtaposées: TIL dans la Loire (avant reprise de certaines lignes en 2020 par SEM, côté « balcons du Forez ») et plusieurs lignes de cars altiligériens. Ces derniers sont avant tout des dessertes scolaires, et ne sont pas organisés en complémentarité avec les gares et PEM, ni en Haute-Loire, ni dans SEM (à l'exception de la ligne 37).

À noter l'aménagement quasi systématique d'aires de covoiturage à proximité immédiate des diffuseurs de la RN88, dans le Pays de la Jeune Loire.



P.19

P.18

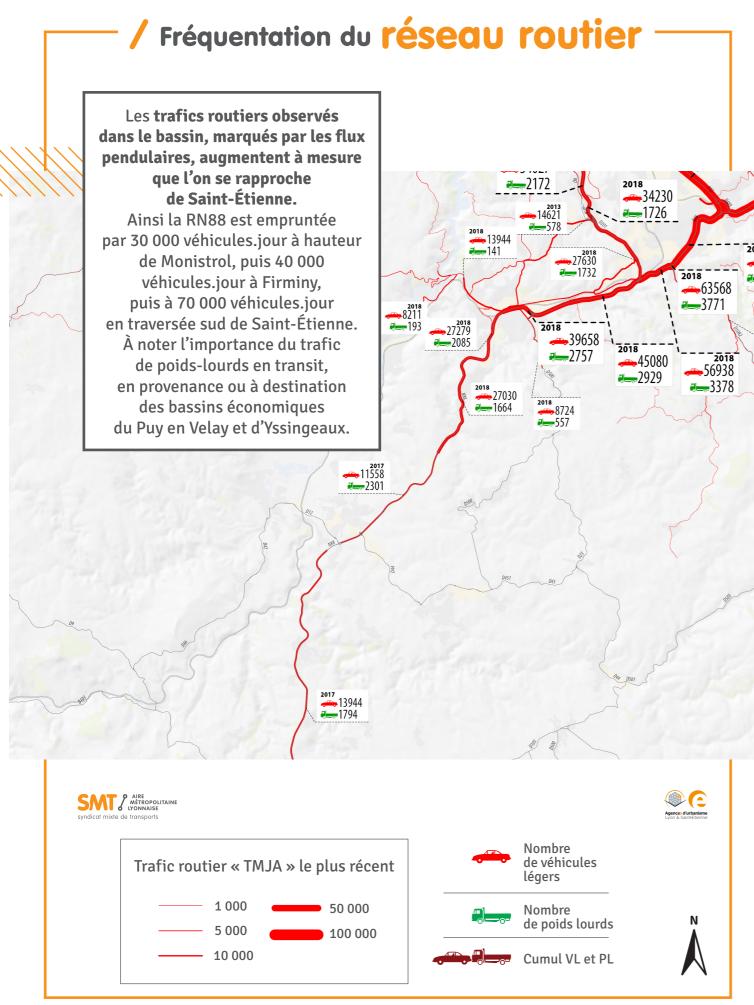


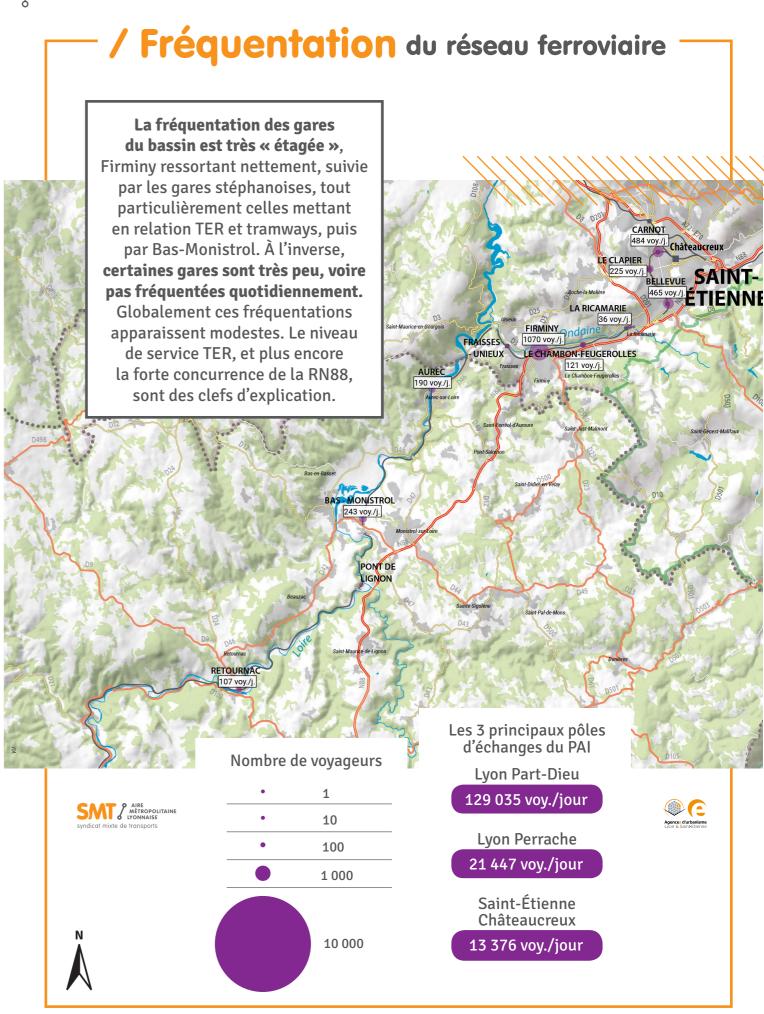






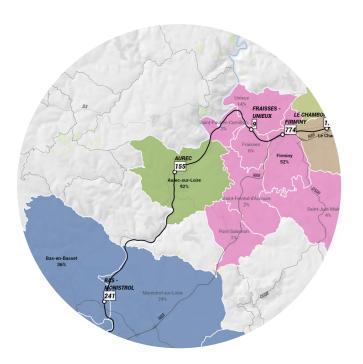






# / Analyse de l'aire d'influence des gares ...

ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

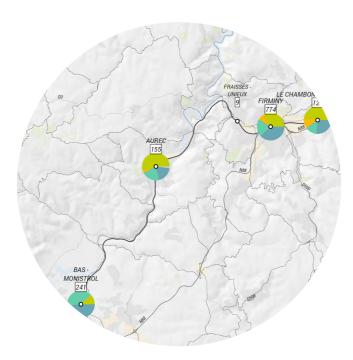


# / Attractivité des gares en fonction de la commune de résidence

Les aires de chalandise des gares de montée pour aller travailler **font nettement ressortir le rôle de Firminy et de Bas-Monistrol,** chacune dotée d'un « bassin-versant » important.

À l'inverse, les gares de Retournac, Aurec et du Chambon ont une chalandise locale, liée à leur contexte géographique. Les haltes de Pont de Lignon et de Fraisses-Unieux, très peu desservies, sont très peu fréquentées.

—— ∘ P. 24

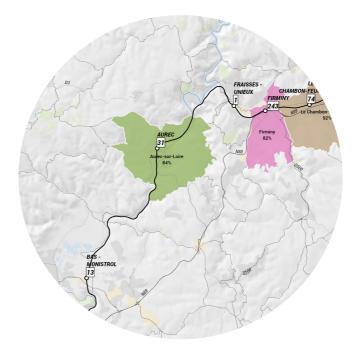


# / Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence

Les gares stéphanoises (sauf Châteaucreux), celles de l'Ondaine (sauf Firminy), mais aussi celles d'Aurec et de Retournac sont avant tout rejointes à pied, pour aller prendre le TER menant au travail.

Un quart des usagers effectuant leur trajet domicile-travail de Bellevue, et un tiers de ceux de Châteaucreux, viennent en TC. Le rabattement en voiture est néanmoins important sur les gares de Firminy et de Bas-Monistrol. (B.3)

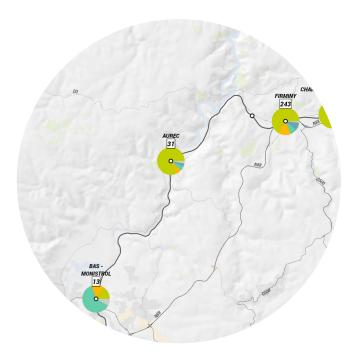
# et des modes de rabattement



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

Hormis les gares stéphanoises, bien fréquentées en tant que gares de destination pour aller travailler ou étudier (y compris le Clapier), c'est la gare de Firminy qui ressort.

Dans tous les cas, l'aire de chalandise à destination ne dépasse jamais la seule commune d'implantation de la gare : le train est utilisé si la gare est à proximité des emplois et lieux d'enseignement.



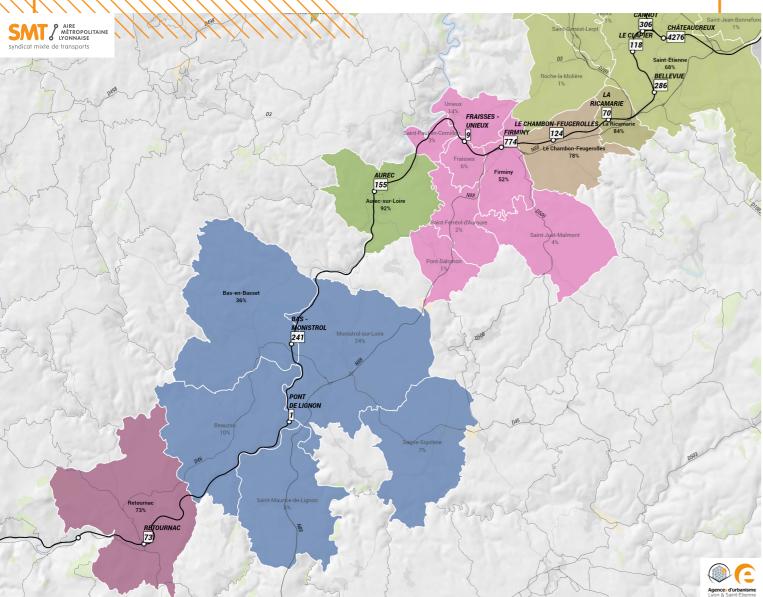
# / Modes de rabattement des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude

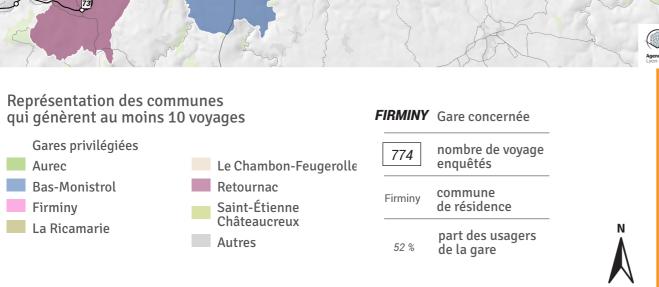
On observe bien qu'à la descente du TER, la clientèle salariée ou étudiante termine leur trajet à pied ou avec le réseau Stas dans les gares stéphanoises.

Exception notable, à Bas-Monistrol où la part de passagers de voiture est importante, en raison de la localisation excentrée de la gare par rapport aux générateurs de déplacement.

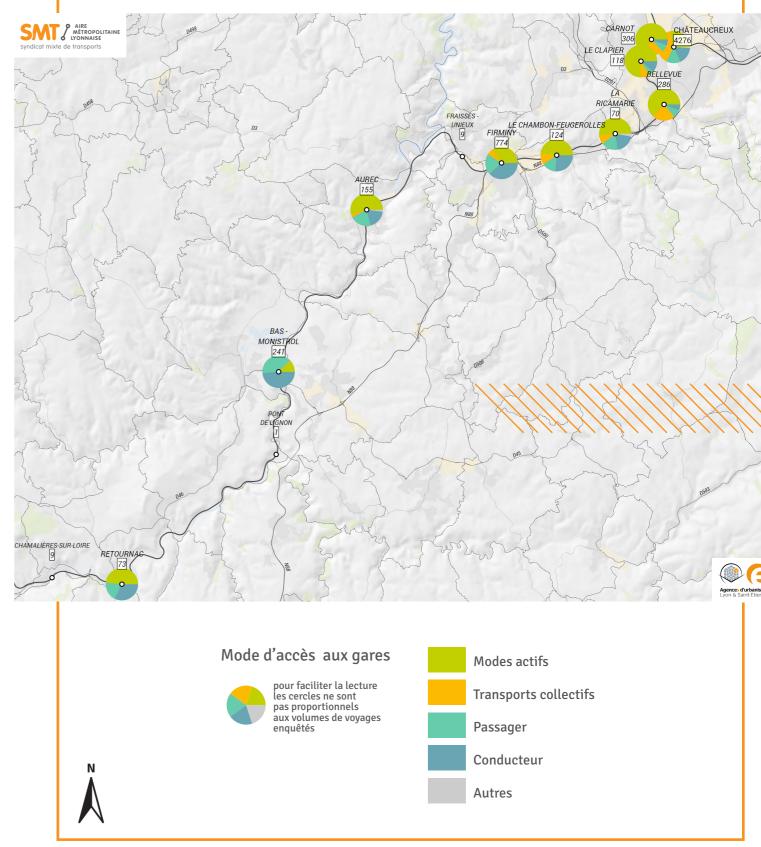
——∘ P. 27

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

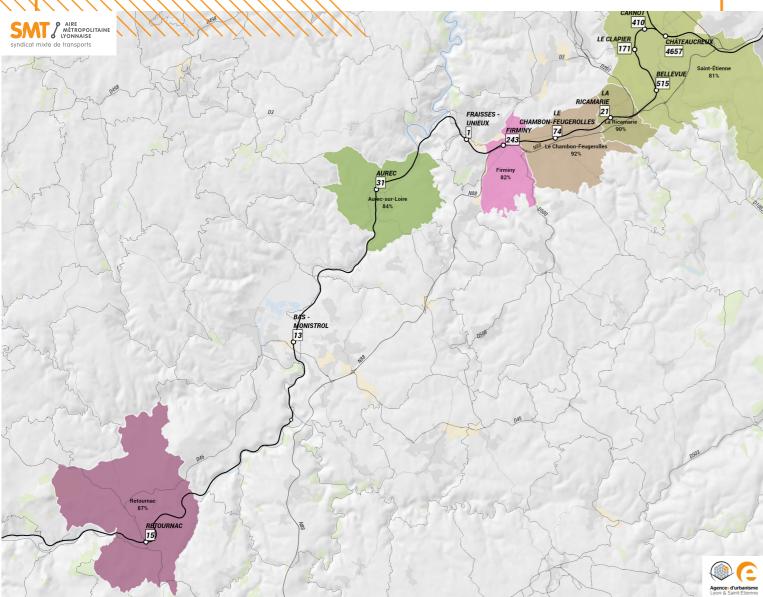


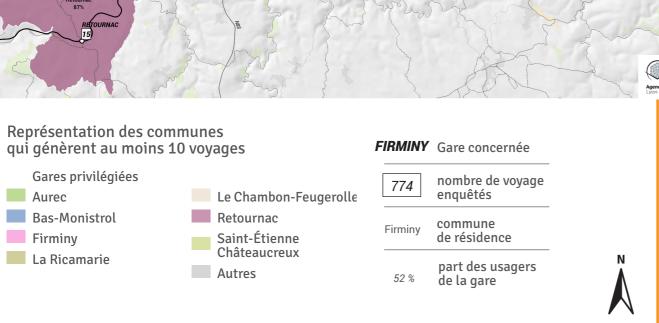


# / Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence

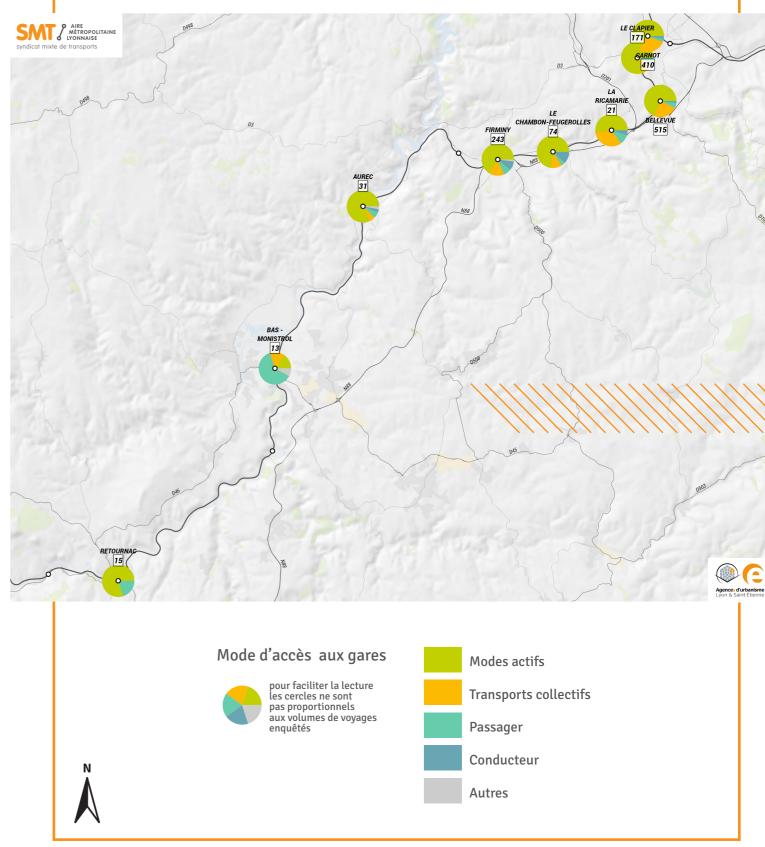


# / Attractivité des gares du bassin en fonction du lieu de travail ou d'étude





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





P. 28

P. 29

Plan d'Actions Intermodalité (PAI) 2019 - 2021 ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE / Cahier 2020

/ Synthèse des enjeux .....

**ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE** 

# B.4 et perspectives pour le territoire

# / Synthèse des enjeux

Sur la base du diagnostic territorial, différents enjeux ont été identifiés sur le bassin Ondaine - Proche Haute-Loire :

- Encourager l'intermodalité sur les gares en amont du PEM de Châteaucreux :
- Renforcer la gare de Firminy comme pôle de rabattement majeur de ce bassin ;
- Développer le rôle de Bas-Monistrol (terminus de certains TER) comme « pôle de rabattement rural », notamment pour les flux pendulaires avec la Métropole stéphanoise ;
- Faciliter le rabattement sur le tramway depuis la RN88, en aménagement un P+R à Solaure.
- Maîtriser le stationnement dans les pôles multimodaux et clarifier le rôle des parkings ;
- Sécuriser les gares (dégradations voitures et vols de vélos) pour augmenter le nombre de voyageurs et mieux les redistribuer entre les gares (Chambon, Ricamarie, Bellevue);
- Mener une réflexion sur les niveaux de desserte des gares, les temps de parcours,
   les fonctionnalités et complémentarités d'offres (ligne Le Puy en Velay Saint-Étienne Lyon,
   PEM de Bellevue, étoile ferroviaire stéphanoise);
- Étudier l'organisation des services de cars en Haute-Loire, et notamment leurs terminus en Métropole stéphanoise, ainsi que les possibilités de rabattement.

# / Les projets et perspectives qui animent le territoire

- Après la gare d'Aurec qui a bénéficié récemment d'aménagements qualitatifs, c'est Bas-Monistrol qui a vocation, à moyen terme, à être restructurée en matière de stationnement automobile et vélo, et servir de possible point d'échange entre cars et trains;
- Le covoiturage, bien adapté à la physionomie du territoire altiligérien, a fait l'objet de plusieurs aménagements de parcs dédiés aux principaux échangeurs de la RN88;
- À l'entrée sud de Saint-Étienne demeure le besoin de créer, au débouché direct de la RN88, un parc relais permettant une intermodalité attractive avec le tramway stéphanois (à Solaure);
- Le SCOT Sud Loire (approuvé en 2013, et actuellement en cours de révision) prévoit d'intensifier les usages autour des gares, en augmentant la densité résidentielle et en développant des pôles d'emplois;
- Le SCOT de la Jeune Loire (approuvé en 2017) prévoit de diversifier les fonctions au sein des projets situés à proximité des gares et d'assurer des liaisons modes doux entre les gares du territoire (Retournac, Beauzac, Bas-en-Basset et Aurec-sur-Loire) et les centres bourgs.





ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE



Aurec-sur-Loire

P. 32 > 35

**Bas-Monistrol** 

P. 36>39

Firminy

P. 40>43

Le-Chambon-Feugerolles

P. 44>47

Saint-Étienne Bellevue

P. 48>51

Saint-Étienne Carnot

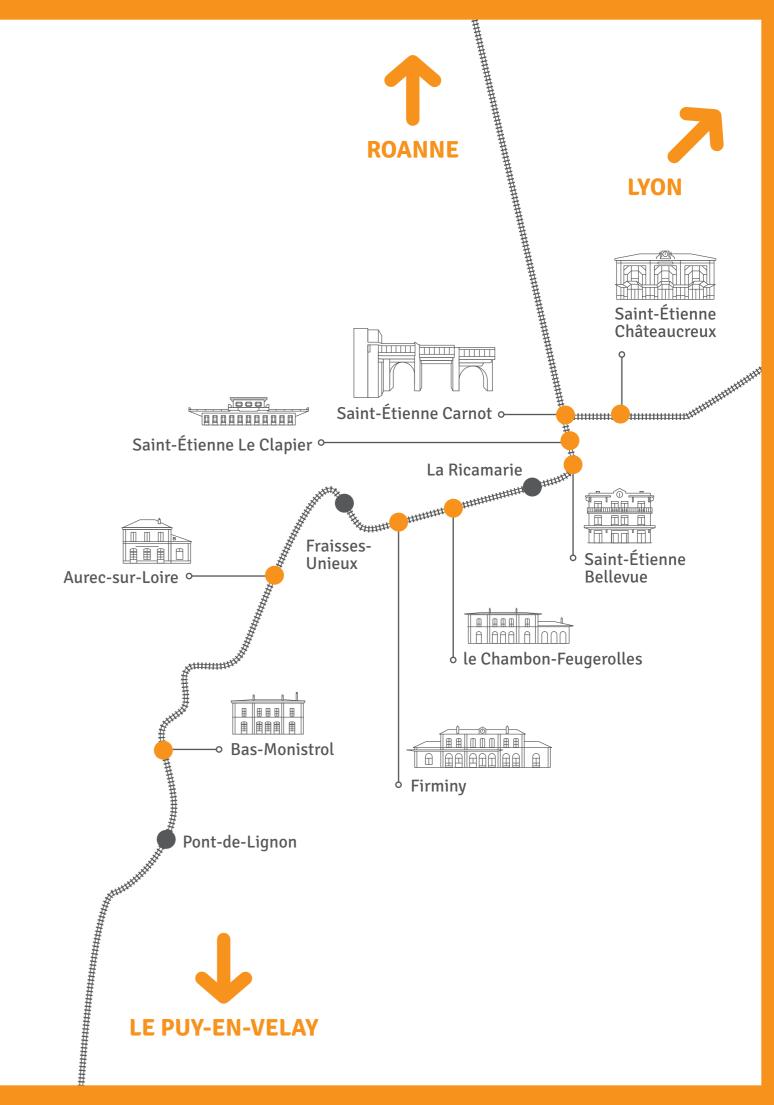
P. 52 > 55

Saint-Étienne Châteaucreux

P. 56 > 57

Saint-Étienne Le Clapier

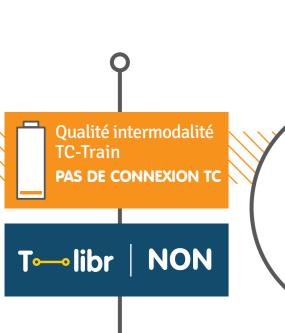
P. 58 > 61







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







# / Correspondances TC liées à la gare

# PAS DE TRANSPORT EN COMMUN

Heure de départ du TER Aurec-sur-Loire	6h37	7h45
Heure d'arrivée du TER	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h08	8h10
Lyon Perrache	-	-
Lyon Part-Dieu	8h06	9h06

# LÉGENDE



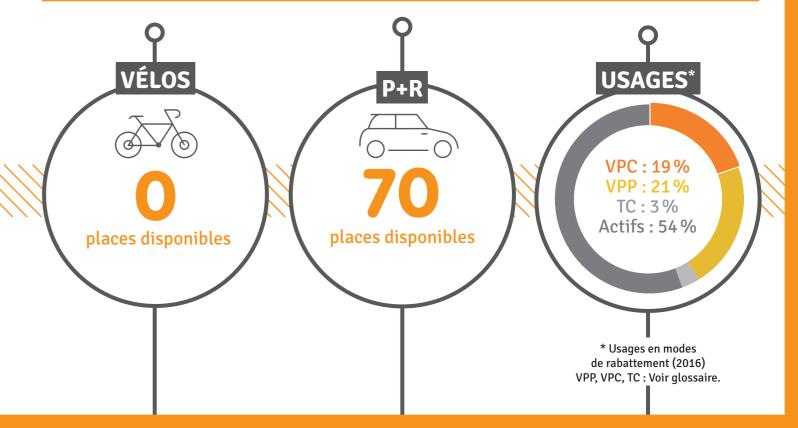
Pas de correspondance en heures de pointe du matin



Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes) 11-13 min

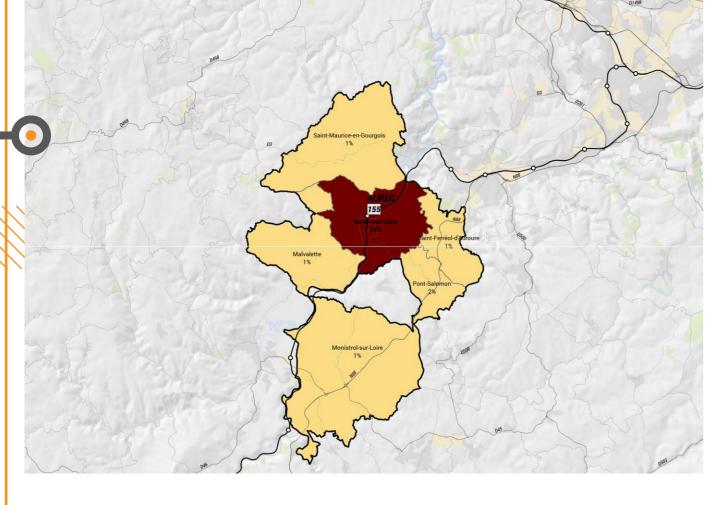
Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

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





# Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers SINT METRODUTAINE syndicat mixte de transports

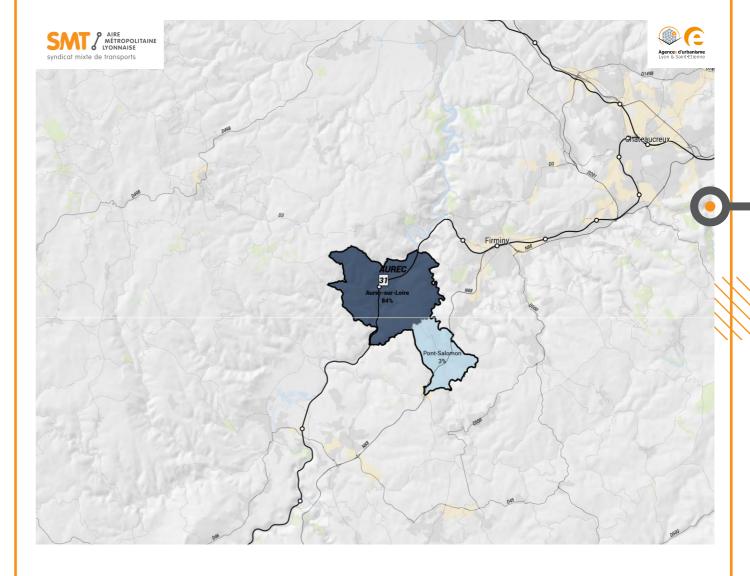


# Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	92 % des usagers habitent Aurec-sur-Loire

# / Attractivité

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

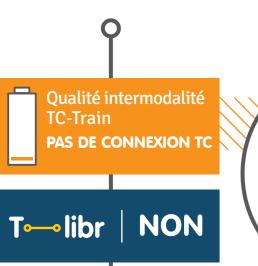


moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	84 % des usagers travaillent à Aurec-sur-Loire





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





Base 270 jours



# / Correspondances TC liées à la gare

Beauzac > Monistrol > Saint-Étienne

Heure de départ du TER Bas-Monistrol	6h23	7h31
Heure d'arrivée du TER	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h08	8h07
Lyon Perrache	-	-
Lyon Part-Dieu	8h06	9h06

## LÉGENDE

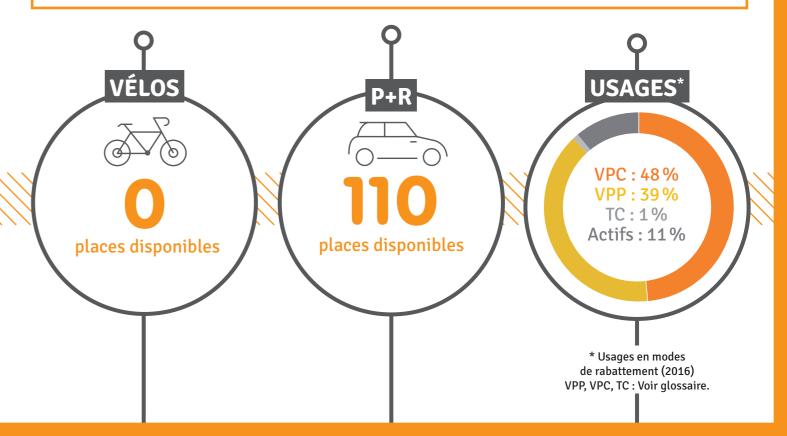
Pas de correspondance en heures de pointe du matin



Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes) 11-13

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

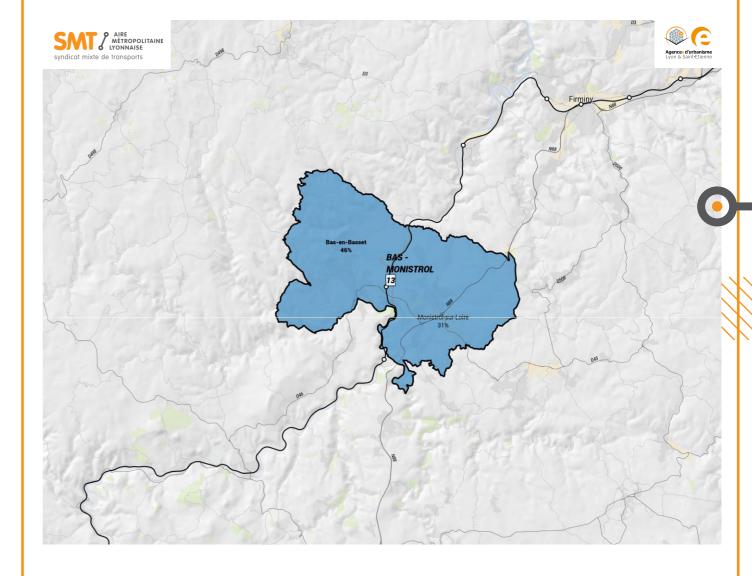




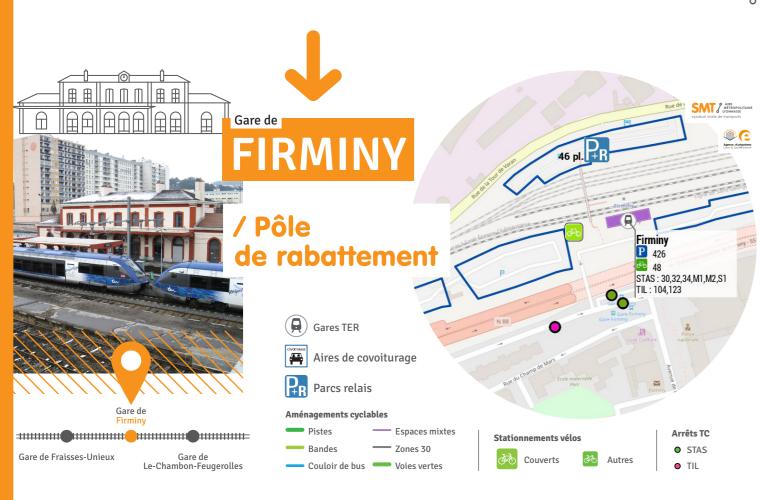
# / Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers SMT & AIRE MÉTROPOLITAIN LYONNAISE Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence Aire de chalandise moins de 1% de 25 % à 50 % de la gare de 50 % à 75 % de 1% à 5% **36 %** des usagers habitent de 5 % à 25 % plus de 75 % **Bas-Monistrol**

# / Attractivité

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

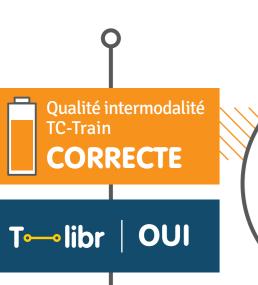


moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	46 % des usagers travaillent à





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

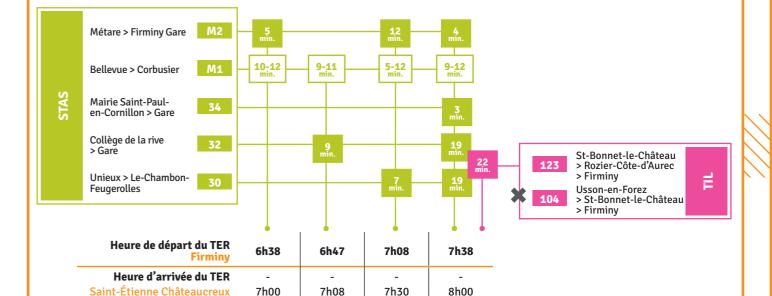




Base 270 jours



# / Correspondances TC liées à la gare



# LÉGENDE

8h29

8h59

×

Pas de correspondance en heures de pointe du matin

Lyon Perrache

Lyon Part-Dieu

8 en r

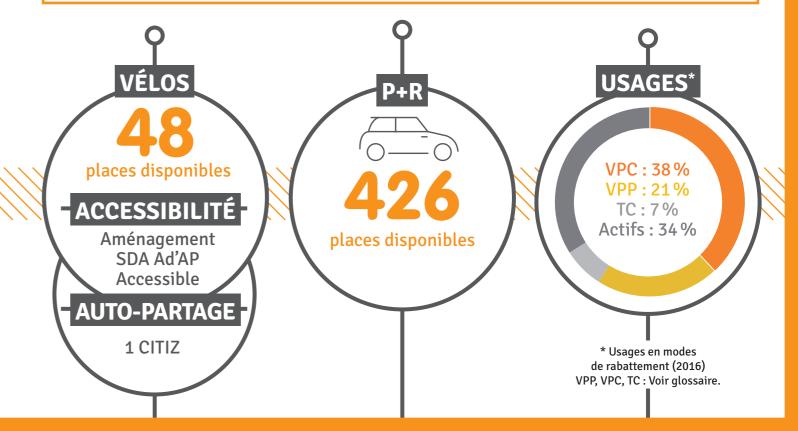
8h06

7h59

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

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

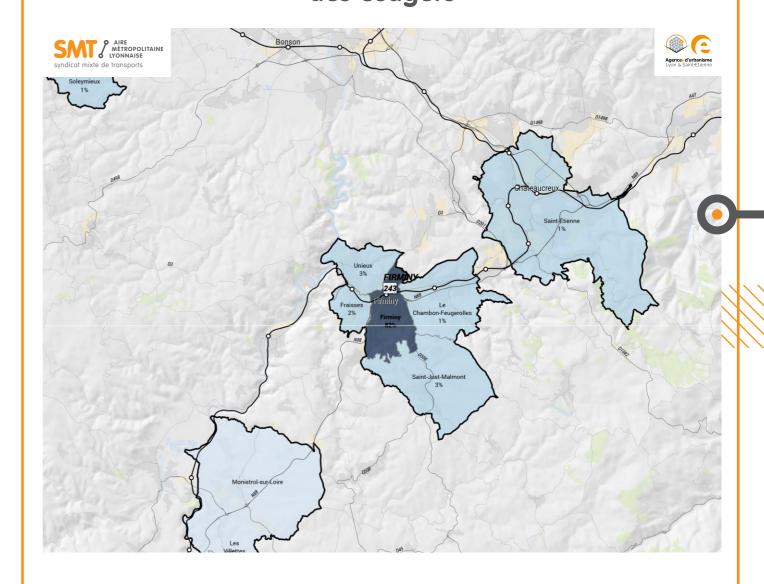




# / Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence Aire de chalandise moins de 1% de 25 % à 50 % de la gare de 50 % à 75 % de 1% à 5% **52 %** des usagers habitent de 5 % à 25 % plus de 75 % **Firminy**

# / Attractivité

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 %	82 % des usagers travaillent à





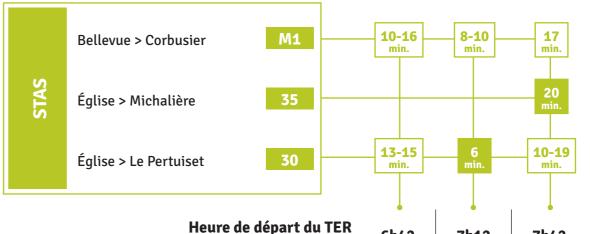
\* Source Opendata SNCF 2017,

Base 270 jours



# / Correspondances TC liées à la gare

Plan d'Actions Intermodalité (PAI) 2019 - 2021 ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE / Cahier 2020



Heure de départ du TER Le-Chambon-Feugerolles	6h42	7h12	7h42
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h00	7h30	8h00
Lyon Perrache	7h59	8h29	8h59

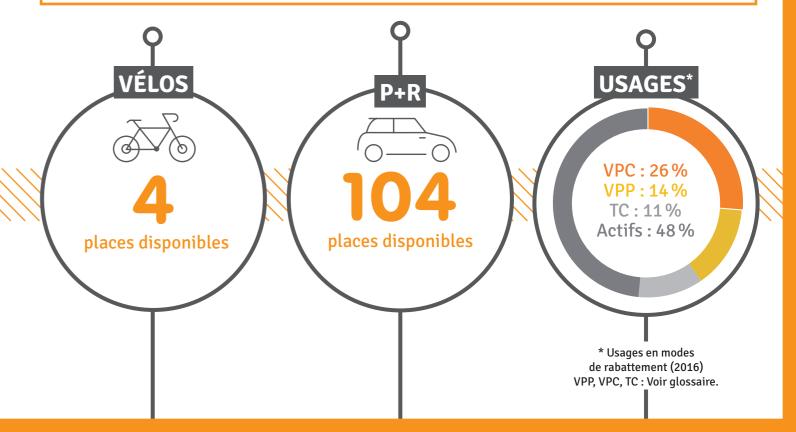
## LÉGENDE

×

Pas de correspondance en heures de pointe du matin 8 min e

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 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 Aire de chalandise moins de 1% de 25 % à 50 % de la gare

de 50 % à 75 %

plus de 75 %

78 % des usagers habitent

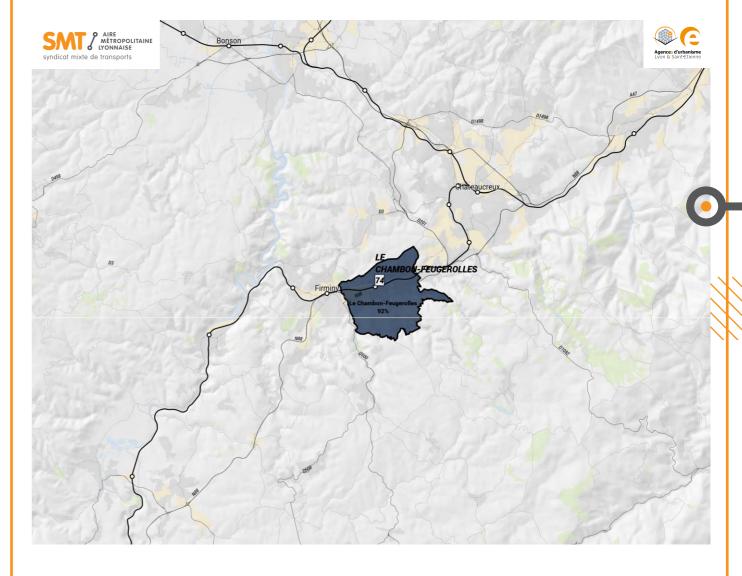
Le-Chambon-Feugerolles

de 1% à 5%

de 5 % à 25 %

# / Attractivité

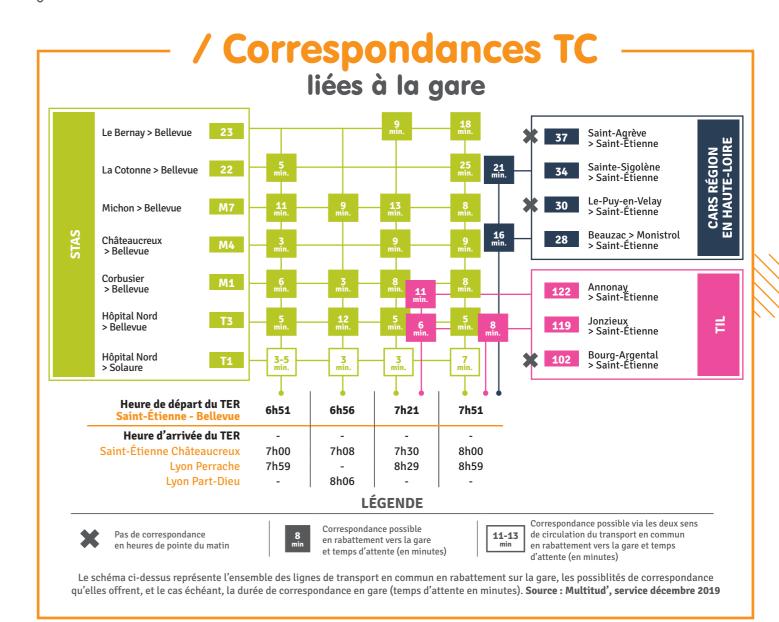
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



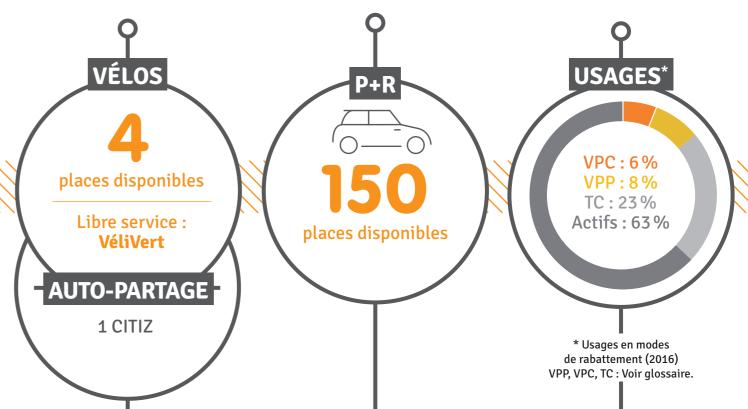
moins de 1 %	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	92 % des usagers travaillent à





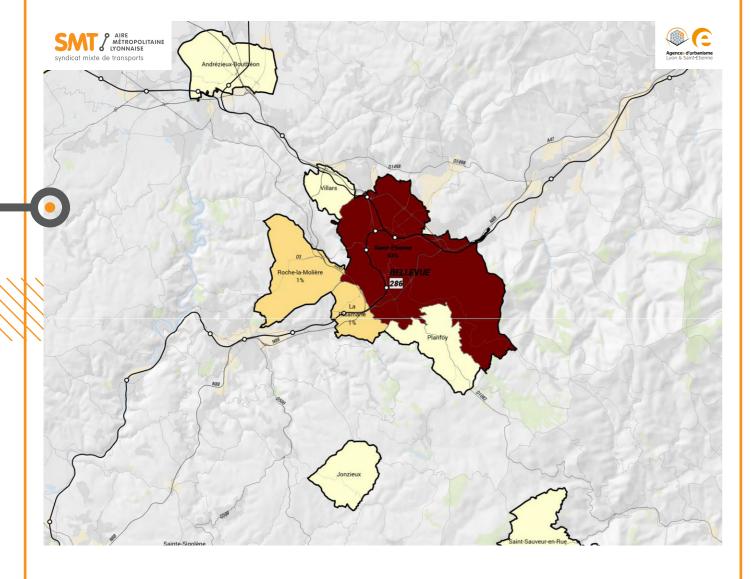


Plan d'Actions Intermodalité (PAI) 2019 - 2021 ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE / Cahier 2020





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

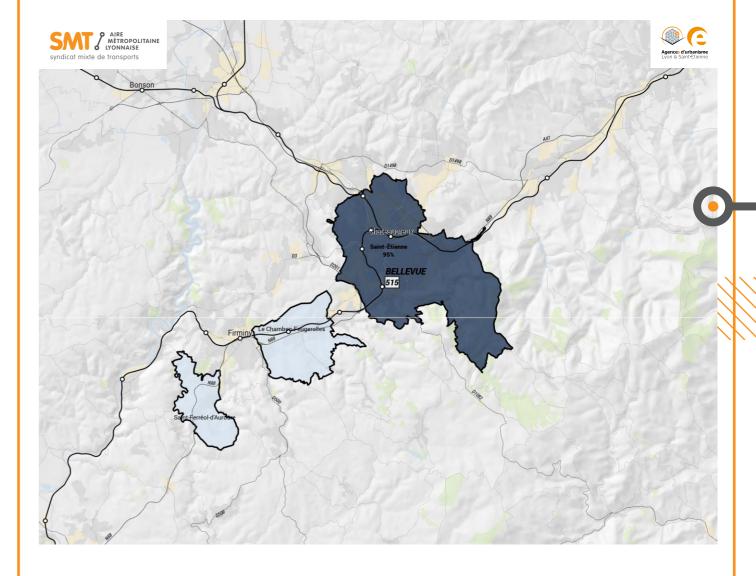


# Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	93 % des usagers habitent Saint-Étienne

# / Attractivité

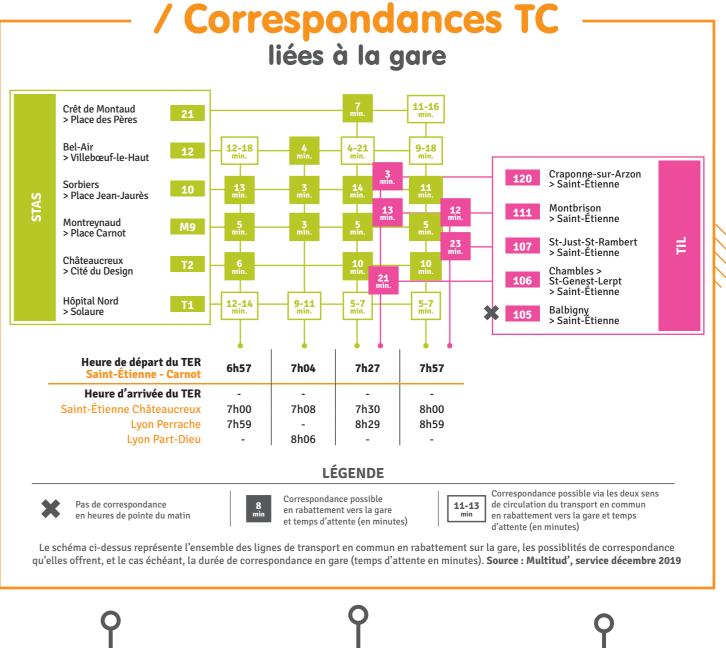
# de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers



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 %	95 % des usagers travaillent à Saint-Étienne

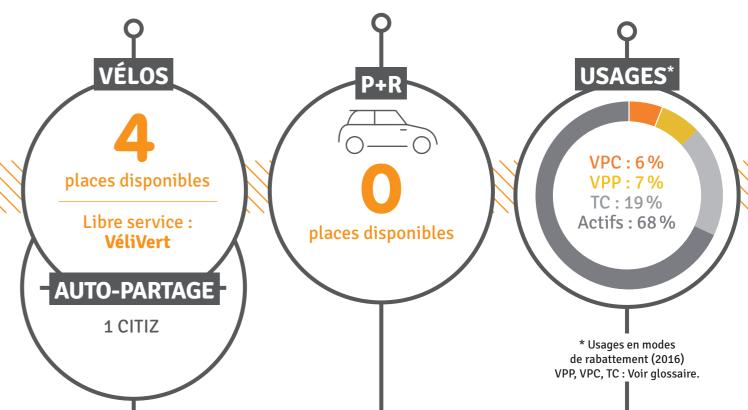






Plan d'Actions Intermodalité (PAI) 2019 - 2021 ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE / Cahier 2020

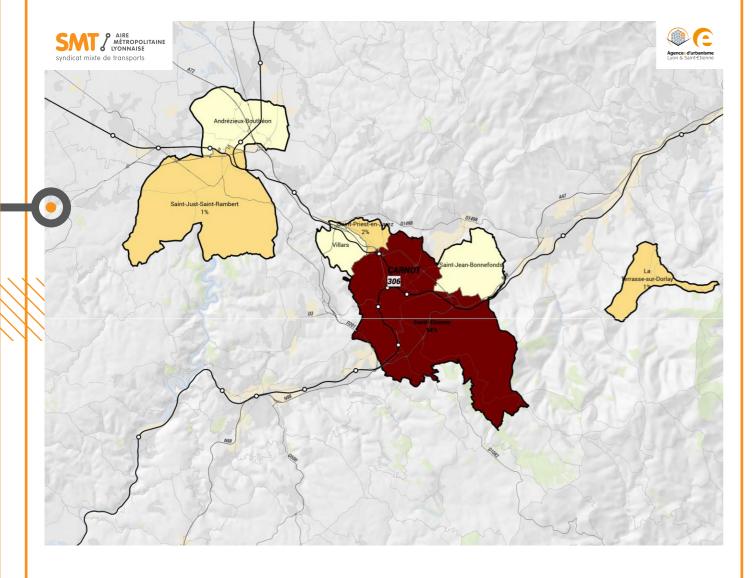
P.53





# / Attractivité de la gare de départ en foncti

de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

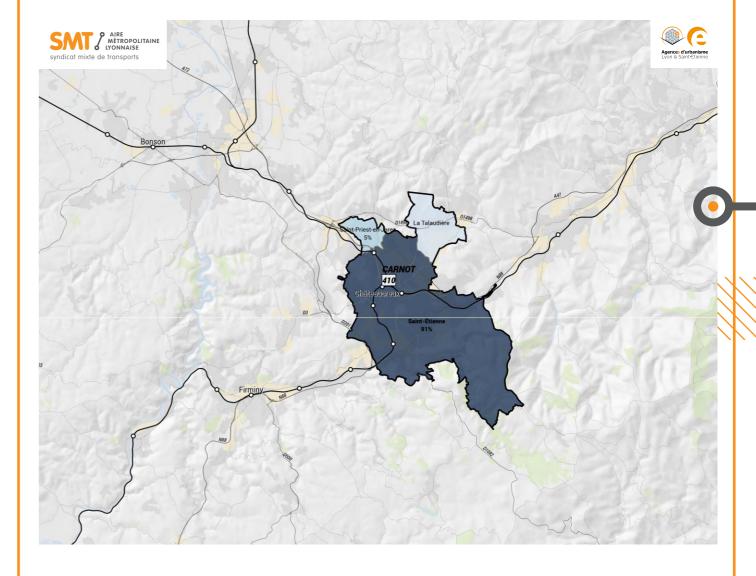


# Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	94 % des usagers habitent

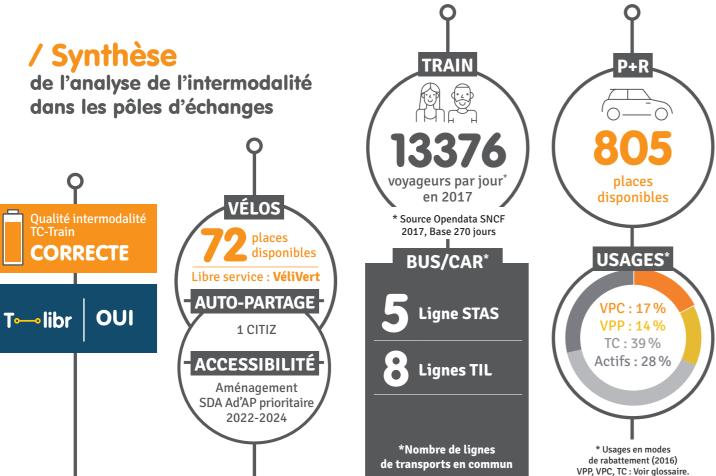
# / Attractivité

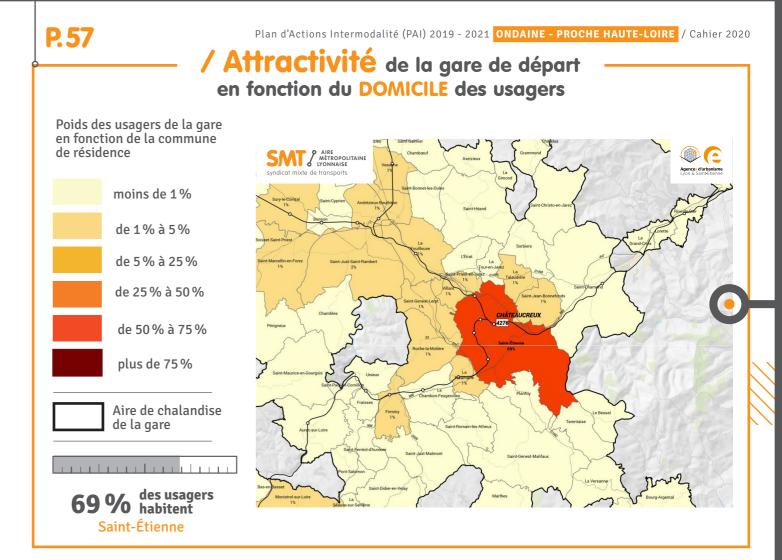
de la gare d'arrivée en fonction du LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES des usagers

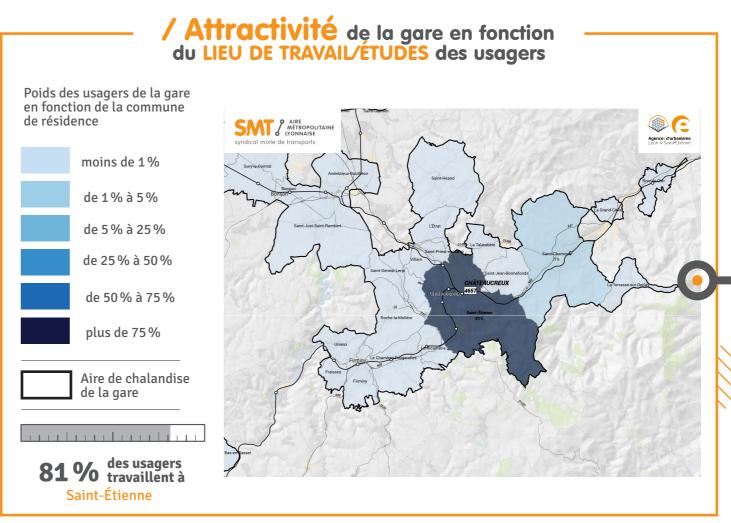


moins de 1%	de 25 % à 50 %	Aire de chalandise de la gare
de 1% à 5%	de 50 % à 75 %	
de 5 % à 25 %	plus de 75 %	91 % des usagers travaillent à











/ Gare de proximité appartenant à un pôle urbain

> Gares TER Aires de covoiturage Parcs relais

Gare de

-----

 Espaces mixtes Couloir de bus
 Voies vertes

STAS TIL

Arrêts TC

# / Synthèse

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



OUI T libr |

**TRAIN** voyageurs par jour' en 2017 \* Source Opendata SNCF 2017,

Base 270 jours



# / Correspondances TC liées à la gare



Heure de départ du TER Saint-Étienne - Le Clapier	6h54	7h24	7h54
Heure d'arrivée du TER	-	-	-
Saint-Étienne Châteaucreux	7h00	7h30	8h00
Lyon Perrache	7h59	8h29	8h59

# LÉGENDE

P.59

Pas de correspondance en heures de pointe du matin

Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes) 11-13

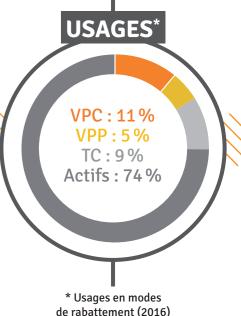
Plan d'Actions Intermodalité (PAI) 2019 - 2021 ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE / Cahier 2020

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







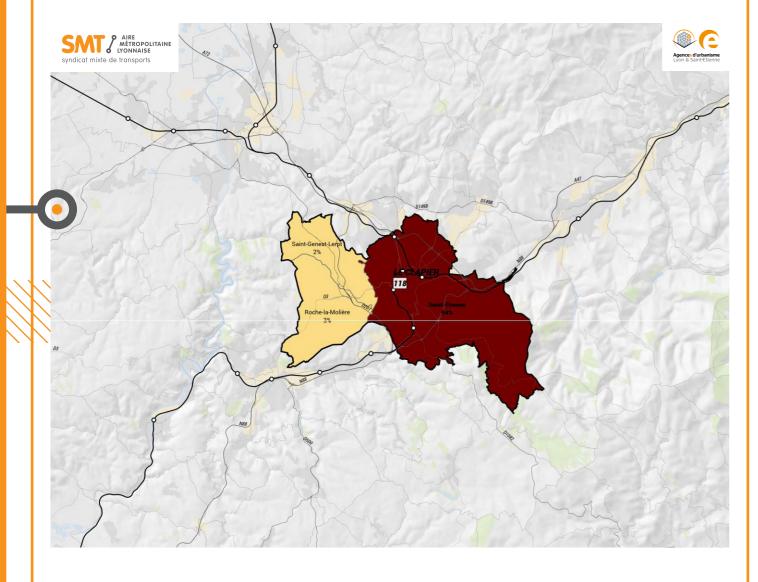
de rabattement (2016) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.



SAINT-ÉTIENNE
LE CLAPIER

# / Attractivité

de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers

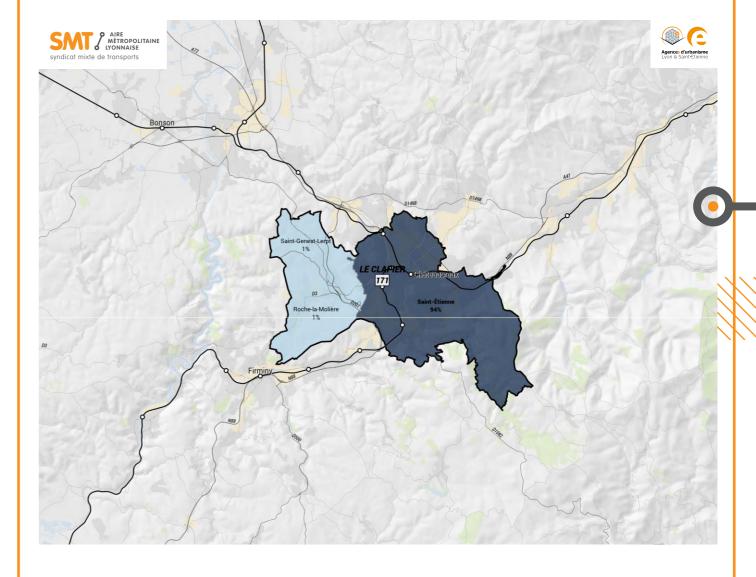


# Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

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 %	94 % des usagers habitent Saint-Étienne

# / Attractivité

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 %	94 % des usagers travaillent à Saint-Étienne



# ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE

# / Fiches Actions ( )

# Actions générales deployées sur tous les bassins du PAI

#### Fiche AML-1-SMT

Comité de suivi des partenaires du PAI par bassin

#### Fiche AML-2-SMT

Tarification multimodale zonale à l'échelle du SMT AML

#### Fiche AML-3A-SMT

Développement de l'information multimodale

## Fiche AML-3B-SMT

Développement de l'information voyageurs transport collectif en temps réel

#### Fiche AML-3C-AURA

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

#### Fiche AML-4-SMT

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

#### Fiche AML-4A

Aménagements du PEM de Lyon Part Dieu (phase 1)

#### Fiche AML-4B

Aménagements du PEM de Lyon Perrache (phase 1)

#### Fiche AML-4C

Aménagements du PEM Saint-Étienne Châteaucreux

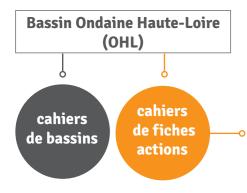
#### Fiche AML-5-SMT

Parcs relais (Étude et coordination AML)

## Fiche AML-6-SMT

Expérimentations d'innovations intermodales

# Actions spécifiques au bassin Ondaine Haute-Loire



# Fiche OHL-1

Étude sur les fonctionnalités de desserte et l'intermodalité Ondaine – Haute Loire

## Fiche OHL-2

Amélioration du PEM de Saint-Étienne Bellevue

#### Fiche OHL-3

Création d'un P+R tramway à Solaure

## Fiche OHL-4

Remise à niveau des équipements voyageurs en gare

#### Fiche OHL-5

Rénovation de la gare de Saint-Étienne Carnot

## Fiche OHL-6

Lutte contre les dégradations en gare

# / 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

#### COPLE

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

#### PE

Pôle d'échange multimodal

#### PMI

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

#### TCMI

Transport collectif non-urbain

#### TER

Transport express régional

#### TCL

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



E —

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



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



⊢ 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, 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

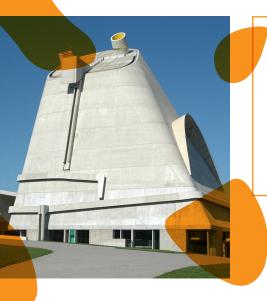
Ne pas jeter sur la voie publique

Plan d'Actions Intermodalité (PAI) 2019 - 2021

ONDAINE - PROCHE HAUTE-LOIRE / Cahier 2020







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





