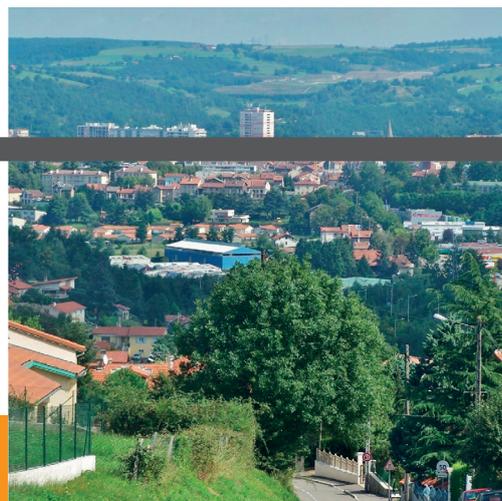


1

ONDAINE

PROCHE HAUTE-LOIRE



Novembre 2020

Cahier de fiches



PLAN D' ACTIONS INTERMODALITÉ

pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

2019-2021



SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE
syndicat mixte de transports

1 Actions
générales
sur les
8 bassins
du PAI

Fiche AML-1-SMT

Comité de suivi des partenaires du PAI par bassin

Fiche AML-2-SMT

Tarifification 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 Châteaureux

Fiche AML-5-SMT

Parcs relais (Étude et coordination AML)

Fiche AML-6-SMT

Expérimentations d'innovations intermodales

Bassin

ONDAINE

PROCHE HAUTE-LOIRE

2 Les actions
spécifiques
au bassin
Ondaine
Proche
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



1 Les actions générales déployées sur l'ensemble des bassins du PAI

P. 4 > 14

• Fiche AML-1-SMT	4
• Fiche AML-2-SMT	5
• Fiche AML-3A-SMT	6
• Fiche AML-3B-SM	7
• Fiche AML-3C-AURA	8
• Fiche AML-4-SMT	9
• Fiche AML-4A	10
• Fiche AML-4B	11
• Fiche AML-4C	12
• Fiche AML-5-SMT	13
• Fiche AML-6-SMT	14

SOMMAIRE

2 Les actions spécifiques au bassin Ondaine Proche-Haute-Loire

P. 16 > 21

• Fiche OHL-1	17
• Fiche OHL-2	18
• Fiche OHL-3	19
• Fiche OHL-4	20
• Fiche OHL-5	21
• Fiche OHL-6	22

● **Carte des actions du bassin**
P. 15

● **Glossaire**
Légendes
Crédits
P. 23

● **Les 75 actions cartographiées sur l'ensemble du périmètre de l'aire métropolitaine lyonnaise**
P. 24 > 25

● **Notes**
P. 26 > 27



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

Désignation :

Mise en place d'un Comité de suivi technique se réunissant au moins une fois par an, dans chaque bassin, et associant des représentants des autorités organisatrices, des exploitants, des concessionnaires, des services techniques de l'Etat et des collectivités, etc.

Lieu / échelle d'application :

Chaque bassin du PAI.

Objectif(s) :

- Bilan de l'avancement des actions recensées dans le présent plan d'actions ainsi que les autres actions portées par le SMT AML.
- Avancées des projets qui animent les territoires à plus long terme.
- Emergence de nouveaux projets.
- Partage des informations relatives à la coordination des offres, aux dysfonctionnements éventuels observés et partage des expériences à l'œuvre sur le territoire.

Maitre d'ouvrage / pilote :

SMT AML

Partenaires :

Etat, Région, Départements de l'Ain et de l'Isère, EPCI, SYTRAL, Métropole de Lyon, SCOT, exploitants, concessionnaires.

Coût, clé de financement, moyens :

Moyens propres au SMT AML.

Avancées du projet en 2020 :

Durant le mois de novembre 2020, le SMT AML a organisé la deuxième édition des huit comités de suivi de son «Plan d'Actions Intermodalité» (PAI) 2019-2021. Initialement prévues sur l'ensemble du territoire de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne, ces rencontres ont dû être organisées en visioconférence en raison du contexte sanitaire. Malgré ce changement de format, ces huit comités de suivi ont connu une forte mobilisation à distance avec l'intervention de nombreux élus et techniciens des territoires concernés par les 8 bassins de mobilité du PAI. Près de 300 participants dont 75 élus ont pu s'inscrire à ces réunions pour prendre connaissance des études d'intermodalité menées par le SMT AML au cours de l'année 2020 sur chacun des 8 bassins du PAI. Un focus sur les principales gares de chaque bassin (78 gares au total) a permis de mettre en exergue la qualité d'intermodalité de ces dernières, et de souligner les marges de progression possibles pour améliorer l'articulation des différents modes de transport en gare.



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

Désignation :

Démarche de veille - propositions - expérimentations - développements en matière de tarification multimodale zonale à l'échelle du SMT AML (gamme T-libr) et/ou de produits tarifaires combinés locaux.

Lieu / échelle d'application :

Périmètre du SMT AML.

Objectif(s) :

- Poursuivre le développement de la gamme tarifaire multimodale zonale T-libr : couverture géographique, gamme tarifaire...
- Assurer un suivi des produits combinés.
- Promouvoir des innovations et/ou coopérations tarifaires à chaque besoin identifié, notamment autour des événements
- Faire connaître la tarification multimodale (mise en place d'un kit de communication, événementiels).
- Mieux connaître l'usage et ses évolutions (enquête auprès d'usagers et non-usagers).

Maitre d'ouvrage / pilote :

SMT AML

Partenaires :

Membres du SMT AML et autres AO concernées

Coût, clé de financement, moyens :

Moyens propres au SMT AML.

Avancées du projet en 2020 :

- Un calendrier modifié pour prendre en compte les impacts de la pandémie :
- 4 réunions de partage pendant la 1^{ère} période de confinement / déconfinement 2020 sur les adaptations de service et recherche de cohérence des politiques de remboursement
 - Un Plan de communication initialement prévu à l'été 2020 incluant les réseaux sociaux, le Web et les employeurs repoussé à la rentrée 2021 ou au-delà
 - L'attribution d'un accord-cadre d'études permettant d'entamer début 2021 l'extension géographique des titres, un élargissement de la gamme avec des titres occasionnels et événementiels et de nouveaux supports (ex. QRcodes).



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

Le SMT AML est maître d'ouvrage du référentiel de données Multitud' qui alimente plusieurs calculateurs d'itinéraire dont Oûra pour Auvergne-Rhône-Alpes, Moovizy pour le bassin stéphanois ou encore Optymod'Lyon pour le bassin lyonnais.

Désignation :

Poursuite de l'amélioration de l'information multimodale (cartographie des offres, réflexion sur l'élargissement à de nouveaux réseaux et de nouveaux services).

Lieu / échelle d'application :

Périmètre élargi du SMT AML : périmètre Multitud' avec extensions possibles aux espaces vécus.

Objectif(s) :

- Consolider les informations.
- Être force de proposition pour des évolutions en réponse aux besoins des usagers.
- Sécuriser et partager les obligations en matière de production et diffusion des données.

Maître d'ouvrage / pilote :

SMT AML

Partenaires :

Membres du SMT AML, autres AO concernées et exploitants.

Coût, clé de financement, moyens :

Moyens propres au SMT AML

Avancées du projet en 2020 :

multitud' 4 prendra le relè de multitud' 3 à la rentrée scolaire de septembre 2021 et après 6 mois de travaux pour garantir la réussite du projet

Fiche AML-3B-SMT : Développement de l'information voyageurs TC en temps réel

Désignation :

Développer la collecte de l'information en temps réel pour alimenter des réutilisateurs comme Oûra qui développe des interfaces utilisateurs par calculateur web ou appli mobile.

Qualifier la nature de l'information temps réel et les formats disponibles auprès des réseaux et exploitants.

Mettre en œuvre un programme de développement des SAEIV compatibles.

Lieu / échelle d'application :

Périmètre Multitud'

Objectif(s) :

Répondre à une demande forte des utilisateurs des réseaux de transports collectifs par l'amélioration de l'information voyageurs qui repose sur un travail de mise en qualité des données, de fiabilité de l'offre de transport affichée et des échanges d'information.

Maître d'ouvrage / pilote :

SMT AML pour Multitud. AO ou exploitants pour l'interface voyageurs

Partenaires :

Région, AO partenaires disposant d'une information en temps réel sur leur réseau.

Coût, clé de financement, moyens :

Moyens propres au SMT AML.

Avancées du projet en 2020 :

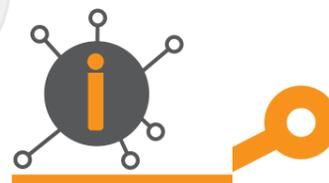
Concernant le MaaS :

- Depuis décembre 2019, l'Application Moovizy permet de réaliser des réservations auprès de différents opérateurs de mobilité au sein de l'aire urbaine de Saint-Étienne. Tous les services des mobilités des partenaires seront accessibles. Il s'agira du premier MaaS (mobility as a service) de France.
- D'autres projets existent pour le secteur lyonnais entre la Métropole de Lyon et le SYTRAL.
- Via Oûra, la Région a annoncé développer des «briques» mises à disposition des partenaires pour tendre vers le MaaS.

Concernant l'entrepôts de données:

- multitud' 3 : Après TER, la mise en œuvre de l'offre en temps réel se poursuivra début 2021 avec TCL, STAS, STAR et Colibri.
- multitud' 4 prendra le relè de multitud' 3 à la rentrée scolaire de septembre 2021 et après 6 mois de «travaux pour garantir la réussite du projet.

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



Désignation :

Afin de faciliter l'information des voyageurs TER à la descente des trains, et d'améliorer l'intermodalité avec les transports en communs, une information dynamique sur les prochains départs TC est en cours de déploiement. Elle permet également aux utilisateurs des TC qui fréquentent les pôles d'échanges d'être mieux informés sur ces circulations.

La SNCF est chargée du déploiement : installation des écrans en gare ou sur le périmètre des pôles d'échanges, alimentation des écrans via le serveur multimodal SNCF. Les données théoriques peuvent provenir de Multitud' qui alimentent la plateforme Oûra. Celle-ci peut alors alimenter le serveur SNCF. Les données temps réel pourront également être transmises, lorsqu'elles existent.

Poursuite de l'amélioration de l'information multimodale (cartographie des offres, réflexion sur l'élargissement à de nouveaux réseaux et de nouveaux services).

Lieu / échelle d'application :

Les gares du périmètre SMT AML (ciblage SNCF) :

- Roanne, Ambérieu, Voiron, Bourgoin-Jallieu
- Gorge de Loup, Saint Paul, Vaise, Vénissieux, Vienne, Villefranche
- Givors, L'Arbresle,
- Saint-Etienne Carnot, Saint-Etienne Bellevue, Saint-Etienne la Terrasse.
- D'autres gares du périmètre pourraient être choisies en fonction des besoins.

Objectif(s) :

Renforcer l'information multimodale pour améliorer les échanges intermodaux dans les pôles d'échanges et faciliter les correspondances.

Maitre d'ouvrage / pilote :

SNCF pour l'installation des écrans et leur alimentation.

Partenaires :

Région, AO partenaires, SMT AML

Coût, clé de financement, moyens :

Financement d'un premier lot d'installation par la Région et la SNCF.
Contribution au déploiement d'écrans supplémentaires ou équipement d'autres sites par les partenaires.

Avancées du projet en 2020 :

Mise en place d'informations multimodales dans les 14 gares de l'AML : Des plans d'intermodalité sont inscrits dans la convention SNCF. Grâce aux données des réseaux présentes dans multitud', le SMT AML participera en 2021 à la réalisation de plans multimodaux «papier» à l'échelle de l'AML.

Dans le cadre de multitud', les données temps réel pourront être mises à disposition pour la transmission à tout support numérique (borne, panneau...) développée par la Région ou une autre AOM.



Fiche AML-4-SMT : Pôles d'échanges multimodaux

Désignation :

Démarche partenariale sur la gestion des PEM (prise en compte de tous les modes de déplacements et de transports), les conditions d'accès et la signalisation des pôles multimodaux, le développement des services associés et notamment le stationnement vélos en consigne sécurisée (harmoniser les conditions d'accès, y compris la tarification).

Lieu / échelle d'application :

Périmètre du SMT AML

Objectif(s) :

- Optimiser, articuler, accompagner et faciliter le passage d'un mode de transport à un autre pour les différents types d'usagers.
- Encourager le rabattement et la diffusion vers/depuis les réseaux de transport, y compris par les modes actifs pour le «premier» et/ou le «dernier» kilomètre.
- Partager les connaissances et définir collectivement des perspectives d'amélioration des fonctionnements.
- Accompagner les territoires pour faire des pôles d'échanges des leviers aux politiques de maîtrise de l'usage de l'automobile et de report modal vers le train, covoiturage et modes actifs (marche, vélo, VAE...).

Maitre d'ouvrage / pilote :

SMT AML

Partenaires :

Métropoles de Lyon et de Saint-Etienne, SYTRAL, intercommunalités, Région.

Coût, clé de financement, moyens :

Moyens propres au SMT AML pour l'étude.

Pour les pistes d'action et évolutions : financement propre à chaque partenaire concerné.

Avancées du projet en 2020 :

Mise à jour importante des cahiers de bassin en 2020 avec notamment l'ajout de fiches gare (pour environ 70 sur 120). Afin de compléter les travaux du PAI et en subsidiarité des études locales et régionales (ou encore de la démarche de l'Etat d'amélioration des déplacements entre Lyon et Saint-Etienne), un accord-cadre d'études a été notifié en 2020 portant en particulier sur les parcs-relais, leur gestion, leur usage et les services en gares de l'AML. Une trentaine de gares seront étudiées au total, avec une approche par corridor. La première tranche portera sur les gares de Brignais, St-Chamond, Rive-de-Gier et Givors-ville.



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

Désignation :

Aménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Lyon Part-Dieu pour optimiser les circulations ferroviaires et l'intermodalité aux transports urbains et faciliter les déplacements à pied au sein de la gare et en liens avec les quartiers voisins.

Lieu / échelle d'application :

PEM de la gare Part-Dieu et relations aux quartiers voisins (Part-Dieu/ Vilette/ Lafayette/ Paul Bert). Objectif(s) :

- Apporter une réponse à la saturation de la gare.
- Optimiser l'articulation des différents modes de transports
- Création de la voie L pour retrouver une ponctualité et une robustesse acceptable en gare de Lyon Part-Dieu. Coût 100M€ mais pas de nouveaux trains mis en route sur cette nouvelle voie car l'objectif est de désaturer
- Doubler la surface de la gare avec création de nouveaux accès aux quais à partir de l'avenue Pompidou.
- Ouvrir la gare pour en faire un « morceau de ville » et un quartier à vivre attractif du quartier de la Part-Dieu.
- Faciliter les déplacements des usagers ferroviaires et plus généralement inter/ multimodaux : marche, vélo, voiture, TCU, TCNU • Création de 2000 places de stationnement vélo.

Maitre d'ouvrage / pilote :

SNCF Réseau, G&C, SPL Part-Dieu.

Partenaires :

Etat, Région, SNCF Réseau, SNCF Gare et Connexions, SNCF Mobilités, Métropole de Lyon, Ville de Lyon, la SPL Lyon Part-Dieu et Sytral.

Coût, clé de financement, moyens :

Financement partagé : 105 M€ Région, 100M€ Etat, 150M€ Métropole de Lyon

Avancées du projet en 2020 :

Les travaux sont en cours, l'essentiel de la phase 1 du projet s'achèvera en 2024 et les derniers aménagements seront finalisés en 2026.



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

Désignation :

Aménagement du PEM de Lyon Perrache pour améliorer l'intermodalité et l'insertion du PEM dans la ville. Ouverture du PEM sur le nouveau quartier de la Confluence.

Lieu / échelle d'application :

PEM de Perrache et ouverture au nord et au sud sur les quartiers environnants.

Objectif(s) :

- Ouvrir la gare de Perrache sur les quartiers Nord et Sud de la Presqu'île.
- Offrir plus de confort aux usagers inter/ multimodaux : marche, vélo, voiture, TCU, TCNU, ferroviaire.
- Répondre à la fréquentation de la gare qui devrait doubler d'ici 2030.
- Faciliter la liaison entre le Nord et le Sud de la Presqu'île de Lyon et transformer les abords de la gare de Perrache.
- Améliorer les accès à la gare et au métro et rendre les déplacements à pied au sein du PEM plus confortables.
- Création d'un passage dédié aux modes doux dans la voute ouest qui va accueillir également un accès métro direct, à 150 mètres de la place des Archives (sud du PEM).

Maitre d'ouvrage / pilote :

SNCF Réseau, G&C, SPL Lyon Confluence

Partenaires :

Etat, Région Auvergne-Rhône-Alpes, SNCF Mobilités.

Coût, clé de financement, moyens :

40 millions d'euros pour les phases 2018 à 2019.

Avancées du projet en 2020 :

La phase 1 a été achevée à l'été 2020. Il reste la démolition des escalators côté archives. La maîtrise d'ouvrage de la Métropole de Lyon s'achèvera en 2021.



Fiche AML-4C : Aménagements du PEM de Saint-Etienne Châteaureux

Désignation :

Le PEM de Châteaureux met en relation TGV, TER, tramways, bus et 2 réseaux interurbains. Son aménagement, en 2006, demeure très bon, mais son fonctionnement et sa lisibilité pour l'utilisateur peuvent être améliorés :

- Amélioration du jalonnement interne au site du PEM et développer le stationnement vélos sur le parvis de la gare.
- Développement de l'information voyageurs multi réseaux en temps réel. A partir des données disponibles grâce à l'application multimodale «Moovizy» développée par Saint-Etienne Métropole, une ou plusieurs bornes d'information voyageurs pourraient être installées sur le PEM.
- A moyen / long terme, une passerelle doit permettre d'ouvrir la gare sur le secteur de projet urbain de Châteaureux Nord / quartier du Soleil (ZAC EPA-SE) sur lequel d'importants programmes économiques et résidentiels sont en cours de programmation, ainsi qu'une relocalisation du parc relais TER.

Lieu / échelle d'application :

Saint-Etienne Châteaureux.

Objectif(s) :

- Rationnaliser et développer la fonction P+R TER, au nord du site.
- Ouvrir la gare sur sa face nord pour accompagner le développement urbain important du quartier (EPA-SE, SEM, VSE), et faciliter les intermodalités par-delà le faisceau ferroviaire.
- Développer l'utilisation et le stationnement des vélos dans le quartier et dans le PEM.

Maitre d'ouvrage / pilote :

Saint-Etienne Métropole / Région AURA.

Partenaires :

Exploitants, Départements (Loire, Haute-loire), EPASE, Ville de Saint-Etienne

Coût, clé de financement, moyens :

Avancées du projet en 2020 :

Phase de négociation pour l'élaboration du prochain Plan Etat/Région. L'EPASE porte un projet pour la mise en place d'une passerelle fin de connecter les quartiers situés au nord du faisceau ferroviaire à la gare. De plus, l'application de la loi LOM (article 53) permettra de renforcer l'offre de stationnement vélo sécurisée en gare.

Fiche AML-5-SMT : Parcs relais

Désignation :

Diagnostic des différents types de parcs relais existant sur «l'aire métropolitaine Lyon-St-Etienne» et rentrant dans le périmètre du PAI : étude portant sur les tarifications, les modalités d'accès et de gestion ainsi que sur les sites qui font ou pourraient faire l'objet de projets de création ou d'extension.

Lieu / échelle d'application :

Périmètre de «l'aire métropolitaine Lyon-St-Etienne».

Objectif(s) :

- Encourager le rabattement sur le réseau ferroviaire ; maîtriser le stationnement dans les pôles d'échanges (mieux gérer les effets de saturation et de débordement) et les effets de report des usagers entre les sites d'un bassin.
- Partager les connaissances et «bonnes pratiques» et définir collectivement des perspectives d'amélioration de fonctionnement, de dimensionnement ou de création de nouveaux sites pour une gestion partagée et homogène et pour plus de lisibilité pour les usagers ;
- Avoir une meilleure connaissance de la fréquentation des parkings et des profils des usagers ;
- Prendre en compte les projets et souhaits d'évolution de l'offre TC dans la perspective de création de nouveaux sites ou de nouveaux aménagements des sites existants ;
- Réfléchir aux possibilités de prioriser l'accès pour certains usagers (covoitureurs...) et aux modalités de contrôles ;
- Réfléchir à mettre en place une information dynamique à proximité des P+R.

Maitre d'ouvrage / pilote :

SMT AML

Partenaires :

Région, SYTRAL, Métropoles de Lyon et de Saint-Etienne, Communautés d'agglomérations, CEREMA, Université Lyon 3 - Master ITP2D - Ingénierie des transports et politiques de déplacements durables...

Coût, clé de financement, moyens :

Moyens propres au SMT AML pour l'étude. Pour les pistes d'action et évolution : financement propre à chaque partenaire concerné.

Avancées du projet en 2020 :

Entre fin 2019 et début 2020, via un atelier d'étudiants en mobilité de Lyon 3, 3 gares ont fait l'objet d'une analyse des pratiques de stationnement autour des gares : Ambérieu-en-B., Rive-de-G. et Villefranche-sur-S.

En 2020, dans le cadre d'une coopération public / public SMT AML / CEREMA, un état de l'art des stratégies de parcs-relais autour des TC périurbains et/ou ferroviaires a été réalisé par le CEREMA.

Afin de compléter les travaux du PAI et en subsidiarité des études locales et régionales (ou encore de la démarche de l'Etat d'amélioration des déplacements entre Lyon et Saint-Etienne), un accord-cadre d'études a été notifié en 2020 portant en particulier sur les parcs-relais, leur gestion, leur usage et les services en gares de l'AML. Une trentaine de gares seront étudiées au total, avec une approche par corridor. La première tranche commençant début 2021 portera sur les gares de Brignais, St-Chamond, Rive-de-G. et Givors-ville.



Fiche AML-6-SMT : Expérimentation d'innovations intermodales

Plusieurs démarches innovantes existent, émergent ou sont en cours d'expérimentation sur le territoire de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne et pourraient être partagées avec l'ensemble des acteurs :

- Des services de covoiturage dynamique sans réservation sont expérimentés sur les Communautés d'Agglomération de l'Ouest Rhodanien, les Portes de l'Isère et la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain.
- Une autre navette autonome (MIA) sur le site du parc industriel des Gaulnes à Meyzieu-Jonage avec la particularité de circuler sur route ouverte en lien avec le tramway T3 (Métropole de Lyon, Eiffage Énergie Systèmes, Berthelet, SERL et SYTRAL).
- Autostop partagé à Anse. Projet d'expérimentation porté par la Métropole de Lyon sur la voie réservée au covoiturage sur le tronçon A6-A7 déclassé

Désignation :

Dans la continuité du travail actuel du SMT AML sur la réalisation d'une grille des nouveaux acteurs privés de la mobilité, est proposée une démarche de veille sur les projets visant à faciliter l'intermodalité.

Lieu / échelle d'application :

Périmètre du SMT AML

Objectif(s) :

Suivre les innovations technologiques et/ou servicielles ;

- Le cas échéant faciliter le montage de projets dans les PEM ou territoires adaptés.
- Contribuer à faire se croiser les offres d'innovation et les besoins des AO.

Maitre d'ouvrage / pilote :

SMT AML

Partenaires :

Membres du syndicat, autres AO concernées, exploitants ; CEREMA, pôle CARA, PNR du Pilat.

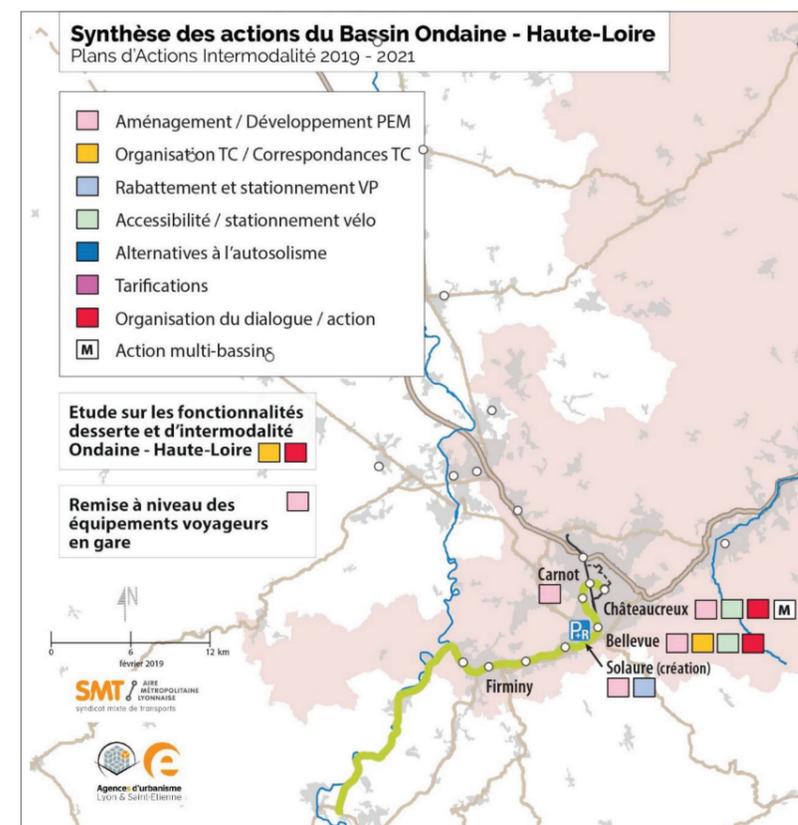
Coût, clé de financement, moyens :

Moyens propres au SMT AML pour l'animation de la démarche

Pour les pistes d'action et évolution : financement propre à chaque partenaire concerné / aides éventuelles....

Avancées du projet en 2020 :

Depuis mars 2020, la CCPA expérimente une démarche innovante de plateforme d'accompagnement à l'intermodalité sur le territoire. Ceci prend deux aspects. D'une part, 4 hubs de mobilité ont été installés en mars 2020 sur le territoire, aux terminus des lignes de covoiturage. Ce sont des petites structures autonomes en énergie qui offrent aux usagers un espace d'attente et d'information tous modes confondus. En parallèle, PIM Mobility développe une interface web avec un compte de mobilité qui permet d'accéder à de l'information ainsi qu'à un diagnostic de mobilité personnalisé pour trouver une alternative crédible à la voiture individuelle. Les versions de cette plateforme sont livrées au fur et à mesure depuis mars 2020.



Bassin ONDAINE PROCHE HAUTE-LOIRE



Les actions spécifiques au bassin Ondaine Proche Haute-loire



- Fiche OHL-1** Étude sur les fonctionnalités de desserte et l'intermodalité Ondaine - Haute Loire > 17
- Fiche OHL-2** Amélioration du PEM de Saint-Étienne Bellevue > 18
- Fiche OHL-3** Création d'un P+R tramway à Solaire > 19
- Fiche OHL-4** Remise à niveau des équipements voyageurs en gare > 20
- Fiche OHL-5** Rénovation de la gare de Saint-Étienne Carnot > 21
- Fiche OHL-6** Lutte contre les dégradations en gare > 22



**NON
DEMARRÉ**



Fiche OHL-1 : Etude sur les fonctionnalités de desserte et l'intermodalité Ondaine - Haute Loire

Désignation :

Démarche partenariale pour des évolutions et coordinations d'offres et à l'amélioration des intermodalités, entre réseaux urbains STAS, interurbains 42-43, et ferroviaire TER, conciliant plusieurs fonctionnalités (liaison Intercités Le Puy- Saint-Etienne - Lyon ; desserte bassin de vie Bas-Monistrol - Saint-Etienne ; desserte de proximité urbaine de Saint-Etienne et de l'Ondaine ; rabattement et desserte des communes rurales et périurbaines).

Lieu / échelle d'application :

Axe Saint-Etienne - Firminy - Bas-Monistrol

Objectif(s) :

Développer l'usage des TC dans le bassin et tout particulièrement l'attractivité des gares de Firminy et Bas-Monistrol (avec un enjeu de confortement de desserte pour celle-ci).

Maitre d'ouvrage / pilote :

Région Auvergne-Rhône-Alpes, Départements de la Loire et de la Haute-Loire et Saint-Etienne Métropole.

Partenaires :

Loire Forez Agglomération, Communautés de Communes des Sucs, Marches du Velay-Rochebaron, Loire et Semène, Pays de Montfaucon, communes, exploitants réseaux, SMT AML, Syndicats mixtes de SCOT Sud Loire et Jeune Loire.

Coût, clé de financement, moyens :

Avancées du projet en 2020 :

Cette action est encore non démarrée. La Région AURA va créer une antenne transports dans le 43 pour le 01/01/2021. Dans ce cadre, l'antenne TS/TNU 43 de la Région pourrait travailler sur les fonctionnalités de desserte et d'intermodalité Ondaine-Haute-loire, en lien avec SEM et la future antenne TS/TNU 42 de la Région, elle aussi créée au 1^{er} janvier 2021 .



Fiche OHL-2 : Amélioration du PEM de Saint-Etienne Bellevue

Désignation :

St-Etienne Bellevue est un PEM en entrée sud de la ville de St-Etienne mettant en relation TER, tramways, bus et 2 réseaux interurbains. Il a fait l'objet de plusieurs vagues d'aménagement et amélioration, mais son fonctionnement et sa lisibilité d'usage peuvent encore être améliorés.

Bellevue est par ailleurs identifié dans les actions portées par Saint-Etienne Métropole comme un quartier de «grands projets» / «renouvellement urbain» : restructuration de la cité scolaire d'Urfé (fin des travaux 2021), des projets pour densifier et accompagner les espaces en mutation, aménagements des espaces publics (réfection de la place du marché de Bellevue en 2017).

Restructuration du réseau tram à partir de fin 2019 avec la mise en service du prolongement du T3 (Bellevue <> Hôpital Nord via Châteaureux).

Lieu / échelle d'application :

PEM de Saint-Etienne Bellevue

Objectif(s) :

- Améliorer les relations et l'intermodalité entre transports collectifs : articulation trams / trains / bus / cars par relocalisation et réaffectation des arrêts, mise aux normes PMR, reprise d'aménagement et fonctionnement du terminus T3
- Bus et cars : reprise des itinéraires de/vers le PEM
- Modes actifs : amélioration des cheminements piétons et création d'itinéraires cyclables continus, cohérents et sécurisés de/vers le PEM

Maitre d'ouvrage / pilote :

SEM

Partenaires :

Région, départements Loire / Haute-Loire (pour la desserte cars).

Coût, clé de financement, moyens :

Avancées du projet en 2020 :

Les fiches OHL-2 et OHL-5 sont liées à l'étude portée par la fiche OHL-1. Elles pourront démarrer lorsque l'étude de la fiche OHL-1 aura avancé. Il est en effet nécessaire de déterminer des attendus vis-à-vis des gares de Carnot et de Bellevue avant d'y envisager des travaux. Il est signalé que plusieurs délégations de service public seront renouvelées en 2021. La réflexion sur les lignes sera liée à cette échéance.



Fiche OHL-3 : Création d'un P+R tramway à Solaure

Désignation :

Le P+R SEM de Bellevue est proche de la saturation (un taux d'occupation moyen proche de 90 %) et demeure peu attractif pour la clientèle pendulaire se rendant en tramway au centre-ville de Saint-Etienne, le site étant éloigné et peu accessible depuis la RN88.

Le site optimal pour créer un P+R tramway est identifié à hauteur de l'ancienne Faculté de médecine (à Solaure - P.L. Courier) : proximité immédiate d'un échangeur RN88 de/vers l'Ondaine et la Haute-Loire.

Lieu / échelle d'application :

Entrée Sud de Saint-Etienne.

Objectif(s) :

Développer le report modal sur le tramway à l'entrée sud de Saint-Etienne en développant une offre P+R attractive.

Maitre d'ouvrage / pilote :

Saint-Etienne Métropole.

Partenaires :

Ville de Saint-Etienne, STAS.

Coût, clé de financement, moyens :

Avancées du projet en 2020 :

Action d'aménagement urbain importante pour SEM liée au TCU et pour désaturer P+R de Bellevue.



Fiche OHL-4 : Remise à niveau des équipements voyageurs en gares

Désignation :

Remise à niveau des services voyageurs (information dynamique, abris de quai, éclairage, distributeur).

Lieu / échelle d'application :

Haltes de Fraisse-Unieux jusqu'à Retournac et gares de l'Ondaine (Le Chambon-Feugerolles et La Ricamarie en particulier).

Objectif(s) :

Développer l'attractivité des gares et améliorer le confort des usagers.

Maitre d'ouvrage / pilote :

SNCF Gares et connexion.

Partenaires :

Région AURA.

Coût, clé de financement, moyens :

Avancées du projet en 2020 :

Il a été souligné une dégradation récente de certains services en gare : démontage des auvents, absence de banc, absence de panneaux d'informations multimodales, pas d'accès pour les PMR en gare, composteurs de billets hors service, etc... A cela, s'ajoute des problèmes de sécurité expliquant en partie la baisse de fréquentation des gares.

Fiche OHL-5 : Rénovation de la gare de Saint-Etienne Carnot

Désignation :

La gare de Carnot est marquée par des problèmes récurrents de sécurité et de dégradations. Ses murs et équipements ont été récemment «rafraîchis» mais des aménagements plus conséquents ont été identifiés pour rénover plus en profondeur le site. Le financement et la programmation de ces travaux restent à opérer.

L'objectif est de donner de l'attractivité à la gare et l'ouvrir sur le quartier.

Lieu / échelle d'application :

Saint-Etienne Carnot.

Objectif(s) :

Sécuriser et redonner de l'attractivité à la gare.

Maitre d'ouvrage / pilote :

SNCF Gares & Connexions

Partenaires :

Gare : Région AURA, SNCF Gares et Connexions, SEM, Ville de Saint-Etienne, EPASE.

PEM : Région AURA, Département de la Loire, Saint-Etienne Métropole.

Coût, clé de financement, moyens :

Avancées du projet en 2020 :

Cette action est liée à l'étude portée par la fiche OHL-1 qui est également non démarrée. Il est nécessaire de déterminer des attendus vis-à-vis des gares de Carnot et de Bellevue avant d'y envisager des travaux. Plusieurs délégations de service public seront renouvelées en 2021. La réflexion sur les lignes sera liée à cette échéance.



Fiche OHL-6 : Lutte contre les dégradations en gares

Désignation :

Les gares font face à des problèmes de sécurité et de dégradations, principalement dans l'Ondaine et à Carnot.

Dans le plan de vidéoprotection de la Région Auvergne Rhône Alpes, 4 gares de l'axe sont actuellement programmées pour faire l'objet d'un équipement ou d'une mise à niveau des équipements existants : Bas-Monistrol, Aurec-sur-Loire, Fraisses - Unieux et Firminy

Plusieurs autres gares de l'axe ne disposent pas de vidéoprotection opérationnelle (La Ricamarie, Le Chambon-Feugerolles, ...) malgré des problèmes récurrents de vandalisme et de dégradation, pénalisant l'attractivité et le bon fonctionnement de ces gares pour leur clientèle.

Lieu / échelle d'application :

Gares de l'axe ferroviaire.

Objectif(s) :

Sécuriser les sites pour relancer leur attractivité clientèle

Maitre d'ouvrage / pilote :

SNCF Gares et Connexions pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Partenaires :

Région, EPCI, SNCF Gares & Connexions.

Coût, clé de financement, moyens :

A définir

Avancées du projet en 2020 :

Plusieurs gares du bassin seront équipées en 2021 d'un dispositif de surveillance vidéo.



Glossaire

AO : Autorités organisatrices
AURA : Auvergne-Rhône-Alpes
BUCOPA : Syndicat Mixte Bugey Côtière Plaine de l'Ain
CA3B : Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse
CAVBS : La communauté d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône
CCMP : Communauté de communes de Miribel et du Plateau
CCPA : Communauté de communes de la Plaine de l'Ain
CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CPER : Contrat de plan État-Région
COPLER : Communauté de communes du Pays entre Loire et Rhône
CCVG : Communauté de Communes de la Vallée du Garon
DSP : Délégation de service public

EPASE : Établissement Public d'Aménagement de Saint-Etienne
EPCI : Établissement public de coopération intercommunale
HPM : Heure de pointe du matin
IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
PAI : Plan d'Actions Intermodalité 2019-2020 pour l'aire métropolitaine lyonnaise
PEM : Pôle d'échange multimodal
PMR : Personne à mobilité réduite
PNR : Parc Naturel régional
P+R : Parc relais
SAEIV : Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs
SCOT : Schéma de cohérence territoriale
SD/AP : Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée

SMT AML : Syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise
SPL : Société publique locale
STAS : Société de transports de l'agglomération stéphanoise, également dénomination commerciale du réseau de Saint-Etienne Métropole
SYTRAL : Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise
TAD : Transport à la demande
TCNU : Transport collectif non-urbain
TER : Transport express régional
TCU : Transport collectif urbain
TIL : Transports interurbains de la Loire
VAE : Vélo à assistance électrique
VPC : Véhicule particulier conducteur
VPP : Véhicule particulier passager
ZAC : Zone d'aménagement concerté

Légende



Non démarré

dans ce cas de figure, aucune étude ni travaux n'a été lancé, le projet est au point mort



En cours d'études

dans ce cas de figure, le porteur de projet a lancé des études en prévision des futurs travaux.



Réalisation en cours

dans ce cas de figure, des travaux sont en cours pour la réalisation d'un ouvrage ou la mise en œuvre opérationnelle d'un projet.



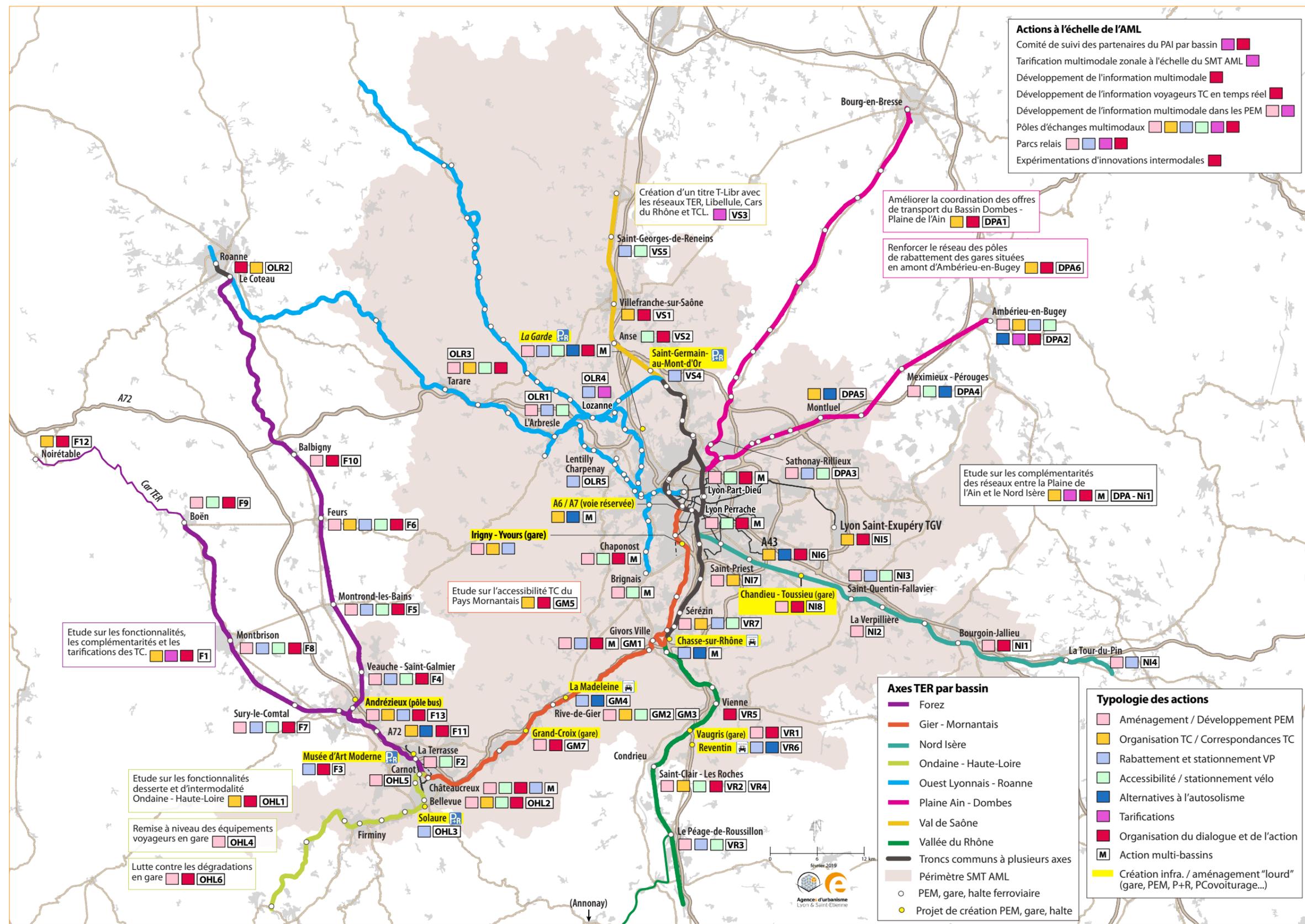
Finalisé

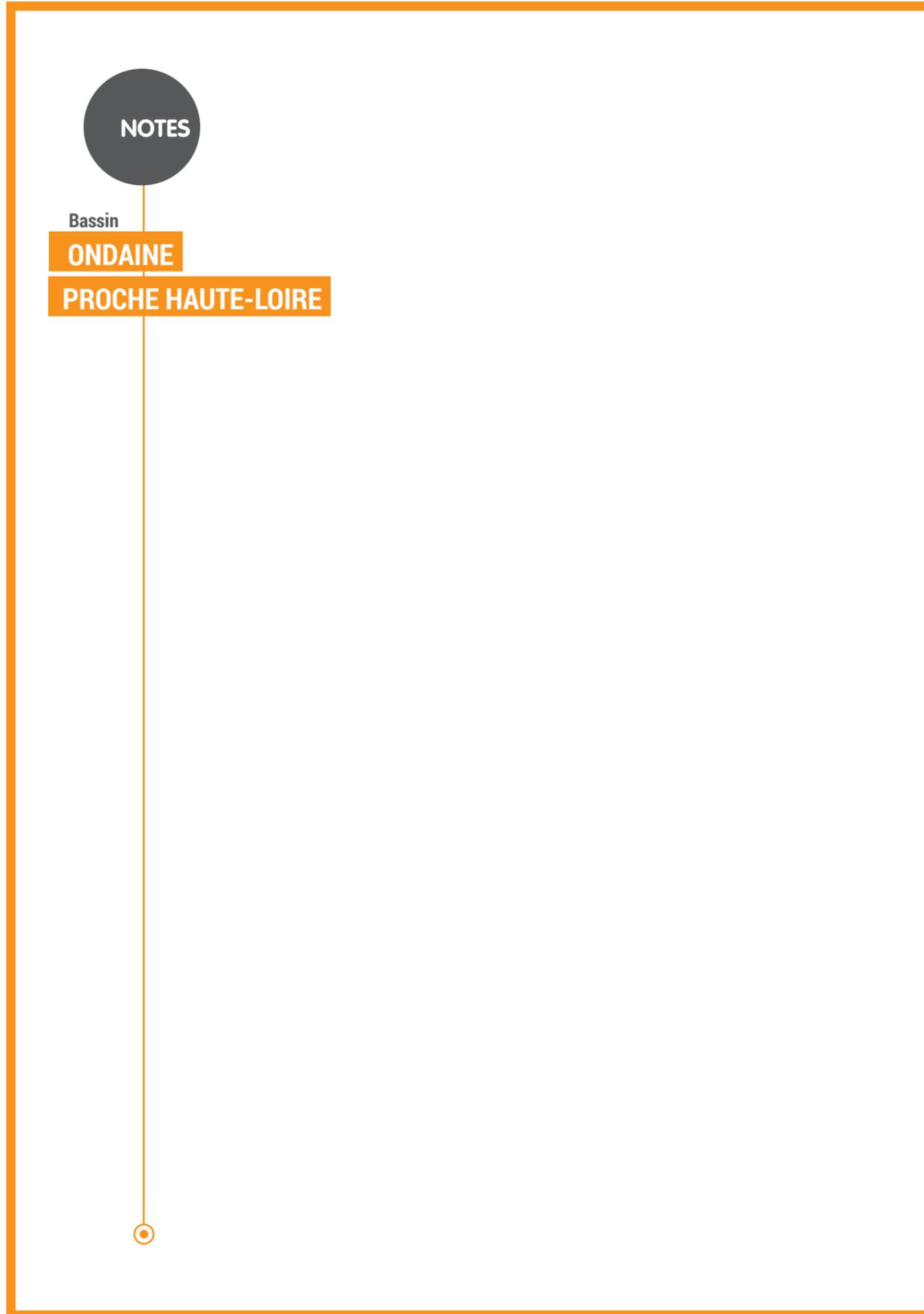
dans ce cas de figure, le projet ou l'ouvrage a été terminé et est fonctionnel pour les usagers.

Crédits

Directeur de publication : Thierry KOVACS
 Co-directrice de la publication : Rachel HAAB-LAB
 Coordination publication : Axel SAGNARDON
 Crédits photos : Région Auvergne - Rhône - Alpes, SYTRAL, Saint-Etienne Métropole, CAPI, Vienne-Condrieu Agglomération, Kéolis, Nicolas_Robin SYTRAL, Pixabay, Wikimedia, Google Maps.
 Crédits cartes : Réseau d'ingénierie métropolitain des Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne
 Infographie : Karine Boissy / 0667067769
 02/2021 - Ne pas jeter sur la voie publique

Les 75 actions cartographiées sur l'ensemble du périmètre de l'aire métropolitaine lyonnaise







Contact

Pour toute question relative aux fiches actions du PAI, veuillez contacter :

Axel Sagnardon

a.sagnardon@smtaml.fr

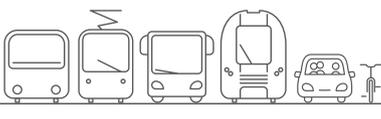
06 03 47 88 45



SMT  **AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE**
syndicat mixte de transports

Rachel Haab-Lab, Directrice SMT AML
r.haabl@smaml.fr • Tél. 06 20 40 91 75

Nos membres



1, place de la Liberté / tél : +33 (0)4 37 20 17 51 / contact@smtaml.fr
cs 80507 – 69701 Givors Cedex / fax : +33 (0)4 37 22 61 47 / www.smtaml.fr