

5

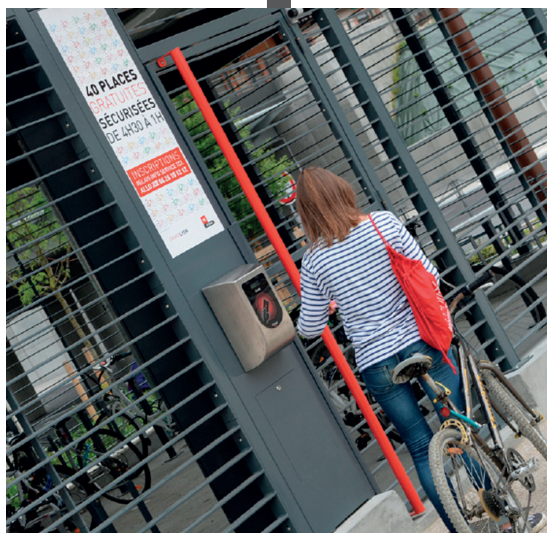
NORD-ISÈRE

31 DÉCEMBRE 2020

Cahier de fiches



PLAN D' ACTIONS INTERMODALITÉ pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise 2019-2021



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

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

Bassin

NORD-ISÈRE

2 Les actions spécifiques au bassin Nord-Isère

Fiche NI-1

Aménager le PEM de Bourgoin-Jallieu

Fiche NI-2

Aménager la gare de la Verpillière

Fiche NI-3

Améliorer les accès et le P+R de la gare de St-Quentin-Fallavier

Fiche NI-4

Aménager le P+R de la gare de la Tour-du-Pin

Fiche NI-5

Conforter l'accessibilité du hub multimodal de Lyon St-Exupéry

Fiche NI-6

Réflexion pour la mise en place d'une voie réservée au covoiturage sur A43

Fiche NI-7

Aménagement de la gare de St-Priest

Fiche NI-8

Étude de la réouverture d'une halte TER à Chandieu-Toussieu

3 Les actions multi-bassins

BASSIN NORD ISÈRE (NI)

BASSIN DOMBES - CÔTIÈRE - PLAINE DE L'AIN (DCPA)

Fiche DPA-NI-1

Étude sur les complémentarités des réseaux entre la Plaine de l'Ain et le Nord Isère

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 Nord-Isère

P. 16 > 23

• Fiche NI-1	16
• Fiche NI-2	17
• Fiche NI-3	18
• Fiche NI-4	19
• Fiche NI-5	20
• Fiche NI-6	21
• Fiche NI-7	22
• Fiche NI-8	23

3

Les actions multi-bassins concernant le bassin Nord-Isère

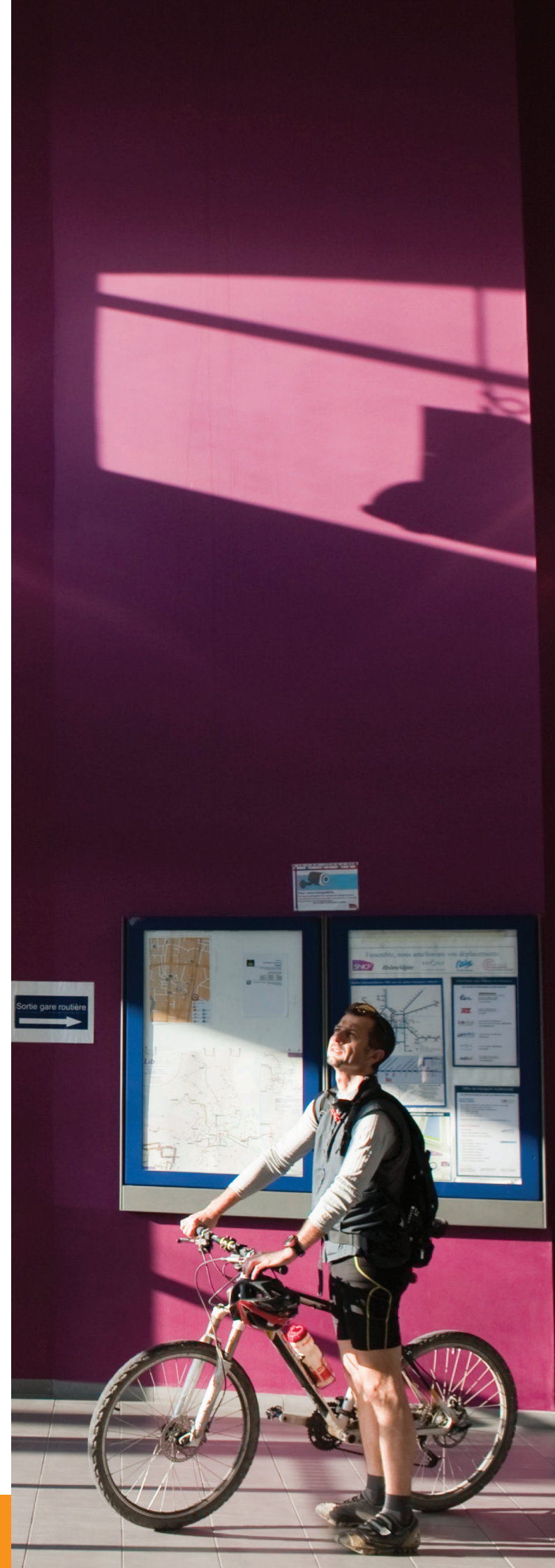
P. 24

• Fiche DPA-NI1	24
-----------------	----

● Carte des actions du bassin P. 15

● Glossaire Légendes Crédits P. 25

● Les 75 actions cartographiées sur l'ensemble du périmètre de l'aire métropolitaine lyonnaise 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'utilisateurs et non-utilisateurs).

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'utilisateurs.
- 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/ Villette/ 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) :

- Rationaliser 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.

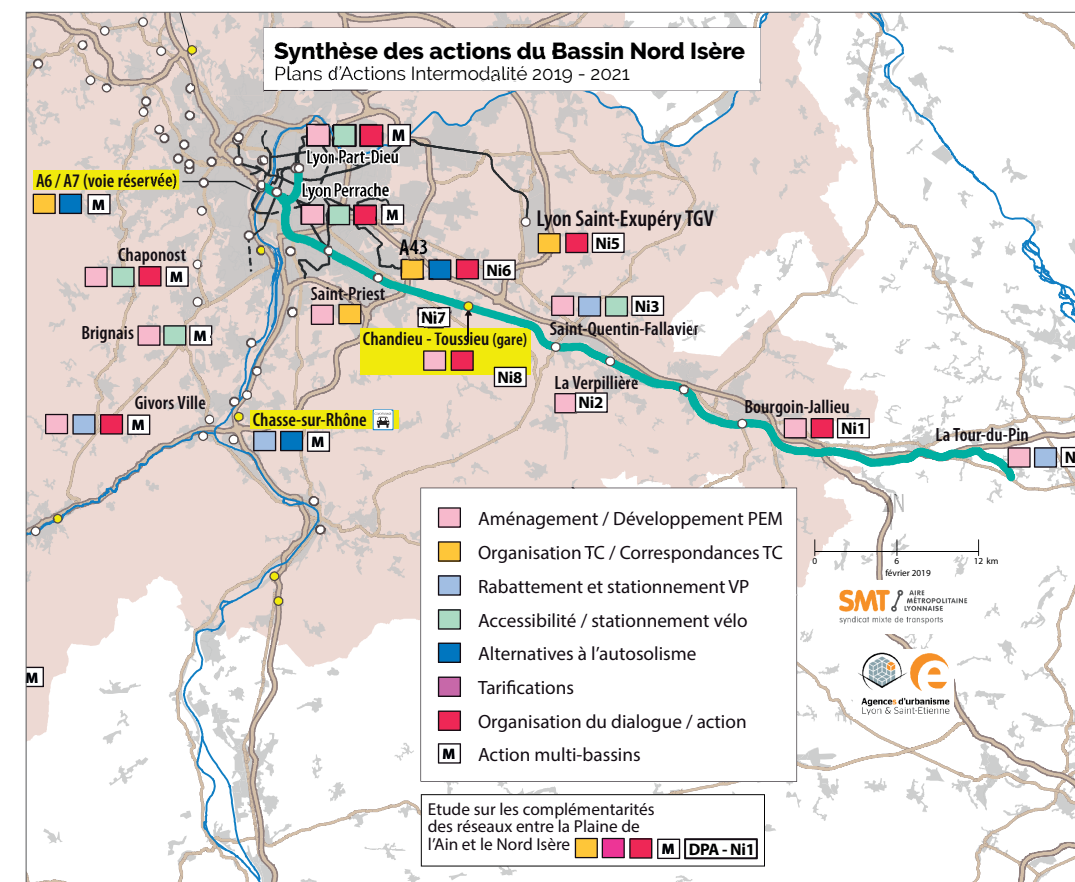
Coût, clé de financement, moyens :

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 NORD-ISÈRE

2

Les actions spécifiques au bassin Nord-Isère

Fiche NI-1	Aménager le PEM de Bourgoin-Jallieu	> 16
Fiche NI-2	Aménager la gare de la Verpillière	> 17
Fiche NI-3	Améliorer les accès et le P+R de la gare de St-Quentin-Fallavier	> 18
Fiche NI-4	Aménager le P+R de la gare de la Tour-du-Pin	> 19
Fiche NI-5	Conforter l'accessibilité du hub multimodal de Lyon St-Exupéry	> 20
Fiche NI-6	Réflexion pour la mise en place d'une voie réservée au covoiturage sur A43	> 21
Fiche NI-7	Aménagement de la gare de St-Priest	> 22
Fiche NI-8	Étude de la réouverture d'une halte TER à Chandieu-Toussieu	> 23





Fiche NI-1 : Aménager le PEM de Bourgoin-Jallieu

Désignation :

Aménagement du PEM de la principale gare du bassin Nord-Isère pour améliorer l'accès et l'intermodalité et ouvrir la gare sur son espace environnant. Située à proximité immédiate du centre-ville ancien, le PEM constitue un relais métropolitain important à 20 minutes de Lyon. Doté d'un important gisement foncier, le secteur gare offre également une opportunité de reconquête urbaine.

Réorganisation du stationnement et rééquilibrage du stationnement entre les côtés nord et sud du PEM de Bourgoin-Jallieu afin de maîtriser la circulation sous la trémie (point noir de circulation)

Elargir la réflexion au-delà du PEM aux communes proches de Bourgoin-Jallieu : St-Jean-de-Bournay, (objectif de fluidifier le trafic) et intégrer les réflexions sur la création de P+R + les pistes d'évolution du covoiturage LANE (extension jusqu'à St-Jean-de-Bournay).

Lieu / échelle d'application :

Gare de Bourgoin et quartier de la gare (espace urbain de proximité).

Objectif(s) :

- Intégrer l'enjeu du renforcement du pôle gare en développant un véritable pôle multimodal d'échelle intercommunale (train/voiture/bus/cars/modes doux) aux portes du centre-ville.
- Renforcer l'intégration urbaine de la gare en lien avec le projet de renouvellement urbain à venir.
- Répondre à la demande de rabattement VP aujourd'hui saturé (1 000 places actuellement dont 300 payantes) par une réorganisation du stationnement payant.
- Améliorer le rabattement et l'intermodalité entre TER / Ruban / Transisère et les modes actifs.
- Renforcement et amélioration des aménagements destinés aux piétons et aux cyclistes (dont nouvelles consignes) dans un contexte où 33% des rabattements sur la gare se font à pied ou à vélo.

Maitre d'ouvrage / pilote :

Co-pilotage : Ville de Bourgoin-Jallieu et CAPI

Partenaires :

Région Auvergne-Rhône-Alpes, SNCF (Réseau, Gares & connexions), CAPI, CD38

Avancées du projet en 2020 :

Mise en accessibilité de la gare et mise en place d'une passerelle de franchissement des voies réalisée en 2020. Mise en place de la vidéoprotection en 2021/ 2022. Les travaux du PEM sont en cours avec la réalisation d'un parking-relais d'environ 650 places pour les usagers du train et du centre-ville et création d'une gare biface avec aménagement de deux parvis au nord et au sud du PEM. En parallèle, il est envisagé d'augmenter et d'améliorer l'offre de stationnement vélos

Fiche NI-2 : Aménager la gare de la Verpillière

Désignation :

Mise en accessibilité de la gare et aménagement d'un parc relais au niveau de la gare de La Verpillière face aux problèmes de stationnement et de flux de circulation (piétons et VP).

Lieu / échelle d'application :

Gare de La Verpillière.

Objectif(s) :

- Encourager le rabattement sur le réseau ferroviaire et maîtriser le stationnement ainsi que ses effets de saturation et de débordement.
- Etude sur le PEM à lancer.
- Réfléchir aux possibilités de prioriser l'accès pour certains usagers (covoitureurs...) et aux modalités de contrôles.
- Maîtriser et organiser le flux de stationnement.

Maitre d'ouvrage / pilote :

Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère

Partenaires :

Région Auvergne-Rhône-Alpes, SNCF (Réseau, Gares & connexions), CAPI, ville de la Verpillière, département de l'Isère (pour la suppression du passage à niveau)

Avancées du projet en 2020 :

Cette action était en cours d'études en 2020. Travaux de mise en accessibilité envisagés pour 2023.



Fiche NI-3 : Améliorer les accès et le P+R de la gare de Saint-Quentin-Fallavier

Désignation :

Favoriser les accès à la gare de Saint-Quentin Fallavier, gare importante de rabattement notamment pour la CC des Collines du Nord Dauphiné, par la création d'un parc relais au niveau de la gare de Saint-Quentin Fallavier et des aménagements pour les modes actifs.

Lieu / échelle d'application :

Gare de Saint-Quentin-Fallavier.

Objectif(s) :

- Encourager le rabattement sur le réseau ferroviaire et maîtriser le stationnement (mieux gérer les effets de saturation et de débordement).
- Avoir une meilleure connaissance de la fréquentation des parkings et des profils des usagers pour alimenter une réflexion sur des modalités éventuelles d'accès différencié (covoitureurs...).
- Aménager un itinéraire sécurisé d'accès vélo au PEM et en lien avec le parc d'activité des Chesnes.

Maitre d'ouvrage / pilote :

Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère.

Partenaires :

Région Auvergne-Rhône-Alpes, ville de Saint-Quentin-Fallavier, CC des Collines du Nord Dauphiné, Département de l'Isère, Gares&Connexions

Avancées du projet en 2020 :

Pour l'année 2021, il est prévu d'élaborer des scénarios d'aménagement du secteur gare, de définir un schéma de circulation des modes doux en lien avec le PEM et en liaison avec le Parc d'activité de Chesnes, de sécuriser et aménagement des axes viaires en lien avec le secteur gare et d'organiser l'offre de stationnement.

Fiche NI-4 : Aménager le P+R de la gare de la Tour-du-Pin

Désignation :

Amélioration du PEM de la Tour-du-Pin

Lieu / échelle d'application :

Gare de La Tour du Pin.

Objectif(s) :

- Maîtriser le stationnement et mieux gérer les effets de saturation et de débordement autour de la gare.
- Prendre en compte les rabattements vélos et améliorer le balisage piéton vers et depuis la gare.

Maitre d'ouvrage / pilote :

Communauté de communes Les Vals du Dauphiné.

Partenaires :

Ville de La Tour du Pin, Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Coût, clé de financement, moyens :

Avancées du projet en 2020 :

La construction du parking de la Chevrotière date de 2015 (224 places), et sa mise en accessibilité vers la gare de la Tour-du-Pin date quant à elle de 2019.



Fiche NI-5 : Conforter l'accessibilité du hub multimodal de Lyon Saint-Exupéry

Désignation :

La plateforme aéroportuaire constitue un pôle générateur de flux importants par sa vocation de porte d'entrée aérienne, ferroviaire et même autoroutière de la métropole de Lyon et de l'espace Rhônalpin.

Lieu / échelle d'application :

Hub multimodal Lyon Saint-Exupéry.

Objectif(s) :

- Maximiser les articulations des différents réseaux.
- Développer des alternatives à l'autosolisme (ex. covoiturage).
- Rendre plus accessible aux piétons et cyclistes le hub multimodal.

Maitre d'ouvrage / pilote :

Partenaires :

Aéroports de Lyon, SMT AML, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Communauté de communes de l'Est Lyonnais, transporteurs cars interrégionaux, SNCF, RhônExpress, SYTRAL, département de l'Isère (TransIsère).

Avancées du projet en 2020 :

Le SMT AML a réalisé en 2020 un diagnostic de la mobilité sur le Plaine Saint-Exupéry proposant une analyse des offres de transport en lien avec le hub multimodal de l'aéroport Saint-Exupéry.



Fiche NI-6 : Réflexion pour la mise en place d'une voie réservée au covoiturage sur A43

Désignation :

Réflexion pour l'aménagement d'une voie réservée aux transports en commun et au covoiturage sur l'A43 dans le sens entrant sur Lyon entre le périphérique (D383) et la rocade N346/A46.

Lieu / échelle d'application :

A43 entre Lyon et la CAPI

Objectif(s) :

- Optimiser l'usage des réseaux.
- Réguler et fiabiliser les temps de parcours.
- Inciter au report modal et donner une place importante aux modes alternatifs à la voiture solo.
- Favoriser le développement du covoiturage et des transports en commun en entrée d'agglomération Lyonnaise.

Maitre d'ouvrage / pilote :

Etat : DIR-CE, DDT69

Partenaires :

Métropole de Lyon, CAPI, APRR / AREA, , DREAL, SMT AML, Département de l'Isère.

Coût, clé de financement, moyens :

Avancées du projet en 2020 :

Une étude de faisabilité a démarré dans le cadre du SDAGT piloté par l'Etat :

- première phase de diagnostic (Cerema Centre-Est) validée en avril 2017 : état des habitudes de déplacement des habitants de l'aire urbaine et propositions d'aménagements pour optimiser ces pratiques, dont un projet de voie réservée sur l'A43.

- deuxième phase sur les impacts d'une voie réservée dynamique sur l'A43 : étude finalisée.

Des études sont encore en cours en raison de la crise sanitaire et de son impact sur le trafic.



Fiche NI-7 : Aménagement de la gare de Saint-Priest

Désignation :

Aménagements de quais bus et d'une voie de retournement.

Lieu / échelle d'application :

Gare de Saint-Priest

Objectif(s) :

- Ouvrir la gare sur l'espace urbain.
- Renforcer l'intermodalité et faciliter les rabattements en modes actifs et en transports en commun

Maitre d'ouvrage / pilote :

Métropole de Lyon

Partenaires :

SYTRAL, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Métropole de Lyon

Coût, clé de financement, moyens :

Avancées du projet en 2020 :

Mise en place de la vidéoprotection fin 2019 par la Région (7 caméras). Etude sur la modernisation de la passerelle piétonne et ouverture de la gare au sud prévue en 2022. Un projet conduit par SNCF Gares et Connexions et cofinancé par la Région AURA est en cours sur cette gare, qui vise à valoriser les modes doux comme mode de rabattement en gare, augmenter le stationnement vélo à la gare et améliorer la signalétique. Les travaux ont démarré fin 2020 et devraient s'achever début 2021.



Fiche NI-8 : Etude de la réouverture d'une halte TER à Chandieu-Toussieu

Désignation :

Etude concernant la réouverture de la gare de Chandieu-Toussieu sur le territoire de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnaise. La gare est fermée depuis 2007 suite à l'instauration du cadencement TER de la Région Rhône-Alpes.

Lieu / échelle d'application :

Gare de Chandieu-Toussieu

Objectif(s) :

- Permettre un accès au ferroviaire pour un territoire particulièrement dépendant de la voiture individuelle.
- Développer l'offre de transports collectifs pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande.

Maitre d'ouvrage / pilote :

Région Auvergne-Rhône-Alpes, CCEL, SNCF.

Partenaires :

Région AURA, CCEL, Département du Rhône, Commune de Saint-Pierre-de-Chandieu, Commune de Toussieu.

Avancées du projet en 2020 :

Une étude a été réalisée par la SNCF (financée à 100% par la Région AURA) pour traiter des questions d'exploitation et du potentiel d'usagers de cette gare.



Fiche DCPA-NI1 : Etude sur les complémentarités des réseaux entre la Plaine de l'Ain et le Nord-Isère

Désignation :

Etude prospective et partenariale sur les réseaux pour une meilleure complémentarité entre les réseaux et améliorer l'accessibilité aux zones d'emplois et liaisons périphérie - périphérie.

Lieu / échelle d'application :

- Articulation bassin Dombes-Plaine de l'Ain avec le bassin Nord-Isère.
- Plaine Saint-Exupéry.

Objectif(s) :

- Renforcer les complémentarités entre les réseaux (TCU, TCNU, ferroviaire).
- Améliorer les principaux pôles intermodaux pour faciliter le passage d'un mode de transport à un autre.
- Optimiser la chaîne de déplacements des réseaux de transports pour améliorer le passage d'un mode à un autre pour l'utilisateur.
- Coordonner les horaires entre TER, réseaux urbains et interurbains.

Partenaires :

Département de l'Isère, Région Auvergne-Rhône-Alpes, autorités organisatrices concernées.

Avancées du projet en 2020 :

Le SMT AML a réalisé en 2020 un diagnostic de la mobilité sur le Plaine Saint-Exupéry proposant une analyse des offres de transport et des enjeux actuels de mobilité. Une analyse des enjeux prospectifs de la mobilité à 2030 sera conduite en 2021 ainsi qu'un lancement d'une démarche d'élaboration de Plan d'Actions.

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

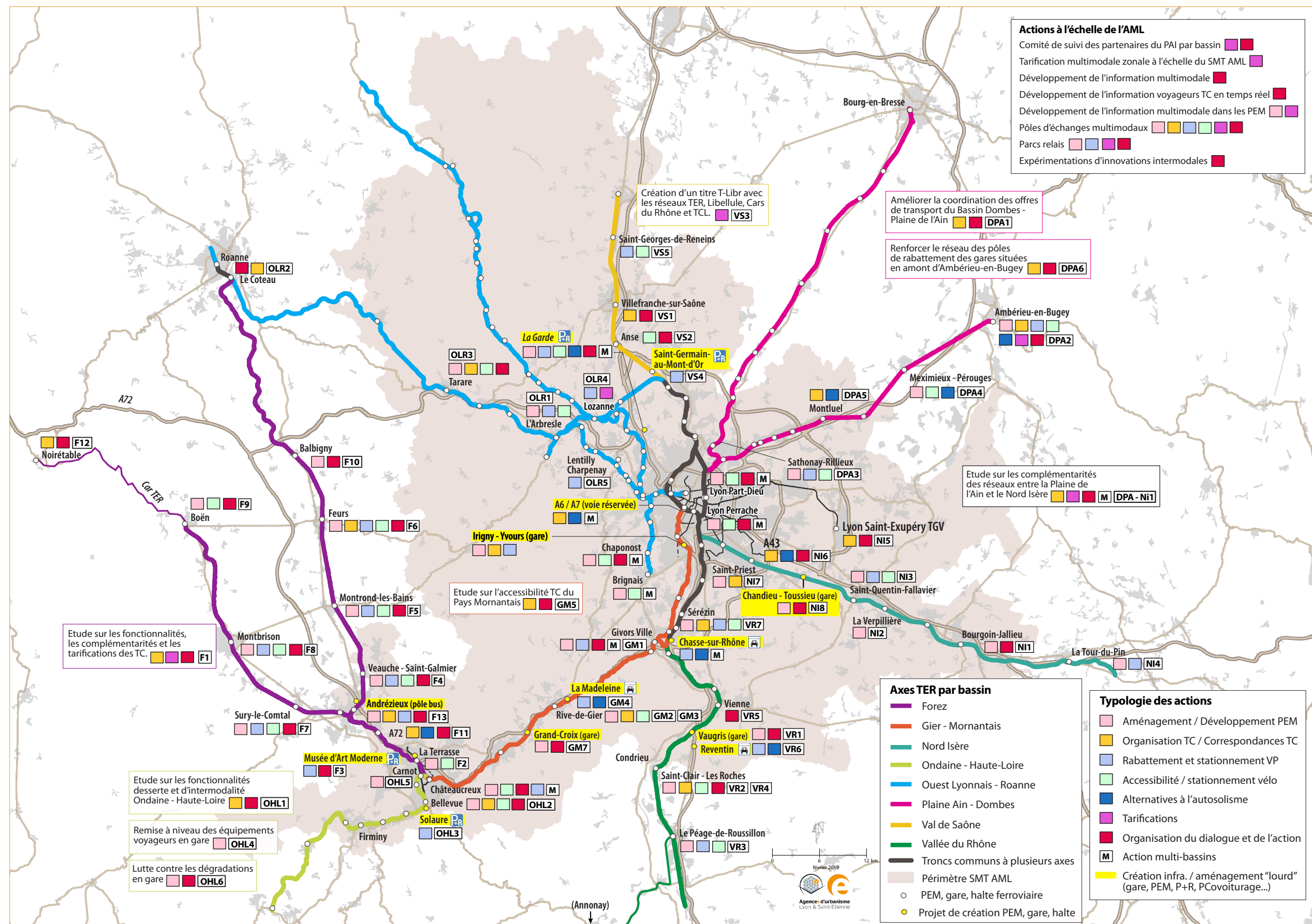
Crédits photos : Région Auvergne - Rhône - Alpes, SYTRAL, Saint-Etienne Métropole, CAPI, Vienne-Condrieu Agglomération, Kéolis, Nicolas_Robin SYTRAL, Pixabay, Wikimedia, Google Maps.

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

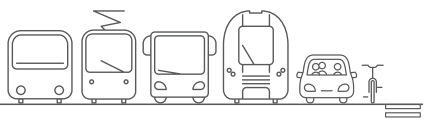
La Région 
Auvergne-Rhône-Alpes

SYTRAL 

SAINT-ÉTIENNE 
la métropole

CAP 
Communauté
d'Agglomération
Porte de l'Isère

**Vienne
Condrieu**
Agglomération



1, place de la Liberté
cs 80507 – 69701 Givors Cedex

tél : +33 (0)4 37 20 17 51
fax : +33 (0)4 37 22 61 47

contact@smtaml.fr
www.smtaml.fr