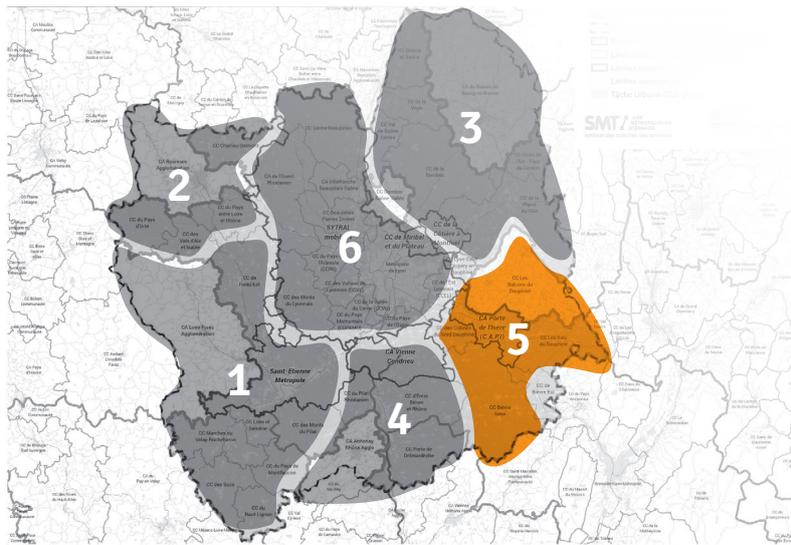


Cahier de bassin 2024



NORD-ISÈRE





Xavier Odo
Président du SMT AML
Conseiller Régional

/ Édito



Le SMT-AML est le syndicat mixte qui coordonne les offres de transport collectif et de mobilités du quotidien dans l'aire métropolitaine « Lyon-Saint-Etienne » (entre 60 et 80 kilomètres autour des deux métropoles). L'objectif est de faciliter les déplacements des habitants de ces différents territoires en dépassant les frontières institutionnelles. Ainsi, depuis plus de 10 ans, le SMT AML est l'instance partenariale unique qui favorise l'interface institutionnelle entre l'échelon régional et intercommunal, entre les deux métropoles et leur agglomérations voisines que sont les territoires périurbains et ruraux.

Nos compétences obligatoires et missions ont évolué en dix ans et se sont renforcées avec la Loi d'Orientation des Mobilités. S'appuyant sur ses savoir-faire en matière de coopération à différentes échelles, le SMT-AML collecte toutes les données mobilités, les analyse et les met à disposition pour une réutilisation auprès des usagers. Il contribue à la mise en place des Services Express Régionaux Métropolitains et à l'optimisation du passage d'un mode à l'autre dans les pôles d'échanges multimodaux de son périmètre. Il développe une tarification unique combinant plusieurs transports collectifs (le titre « T-libr » et ses 5 zones). Il agit sur la connaissance des mobilités partagées (covoiturage en particulier) et des innovations en matière de mobilité (l'émergence des véhicules intermédiaires par exemple).

Dans la continuité de son Plan d'Actions Intermodalité 2019-21, le SMT-AML contribuera, en 2024, à animer les six bassins de mobilité définis par la Région, à identifier les enjeux partagés et élaborer les contrats opérationnels de mobilités exigés par la LOM. Dans ce contexte, le SMT-AML a le plaisir d'éditer une nouvelle version de ses précédents cahiers de bassin.

Les cahiers de bassin 2024 du SMT AML, comme ceux de 2022, constituent un socle de connaissances de référence, regroupant toutes les offres de mobilités des autorités organisatrices de mobilité du bassin. Ils ont été adaptés aux nouveaux périmètres des bassins de mobilité et enrichis. La première partie propose des cartographies du bassin présentant les caractéristiques générales du territoire au regard des questions de mobilité. La deuxième partie présente une photographie des offres des réseaux de mobilités et leur fréquentation. La dernière partie se focalise sur une description de l'offre et services offerts aux usagers au sein des 67 pôles d'échanges multimodaux majeurs.

Nos cahiers auront bientôt vocation à évoluer en une base de données plus interactive, dans un centre de ressources partagées. En attendant je vous invite à découvrir ces cahiers de bassin 2024. Bonne lecture !



/ Sommaire

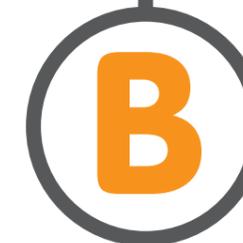
NORD ISÈRE



—○ P. 4 > 10
Présentation

A.1 —○ P. 4 > 7
Le SMT AML, l'instance de coopération sur les mobilités au sein de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne

A.2 —○ P. 8 > 10
Le SMT AML, impliqué dans l'animation des bassins de mobilité



—○ P. 11 > 30
Le Bassin Nord Isère

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

B.2 —○ P. 18 > 24
Diagnostic d'intermodalité

B.3 —○ P. 26 > 31
Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement



—○ P. 34 > 63
Les Gares

Bourgoin-Jallieu
P. 34 > 37

La Tour-du-Pin
P. 38 > 41

La Verpillière
P. 42 > 45

L'Isle-d'Abeau
P. 46 > 49

Lyon Jean Macé
P. 50 > 51

Saint-Priest
P. 52 > 55

Saint-Quentin-Fallavier
P. 56 > 59

Vénissieux
P. 60 > 63



Glossaire & Crédits
—○ P. 64

A

/ Le SMT-AML

/ L'instance de coopération sur les mobilités au sein de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Étienne

A.1

/ Coordonner les services de mobilités et rendre plus simple l'intermodalité entre les réseaux de transports interurbains et urbains

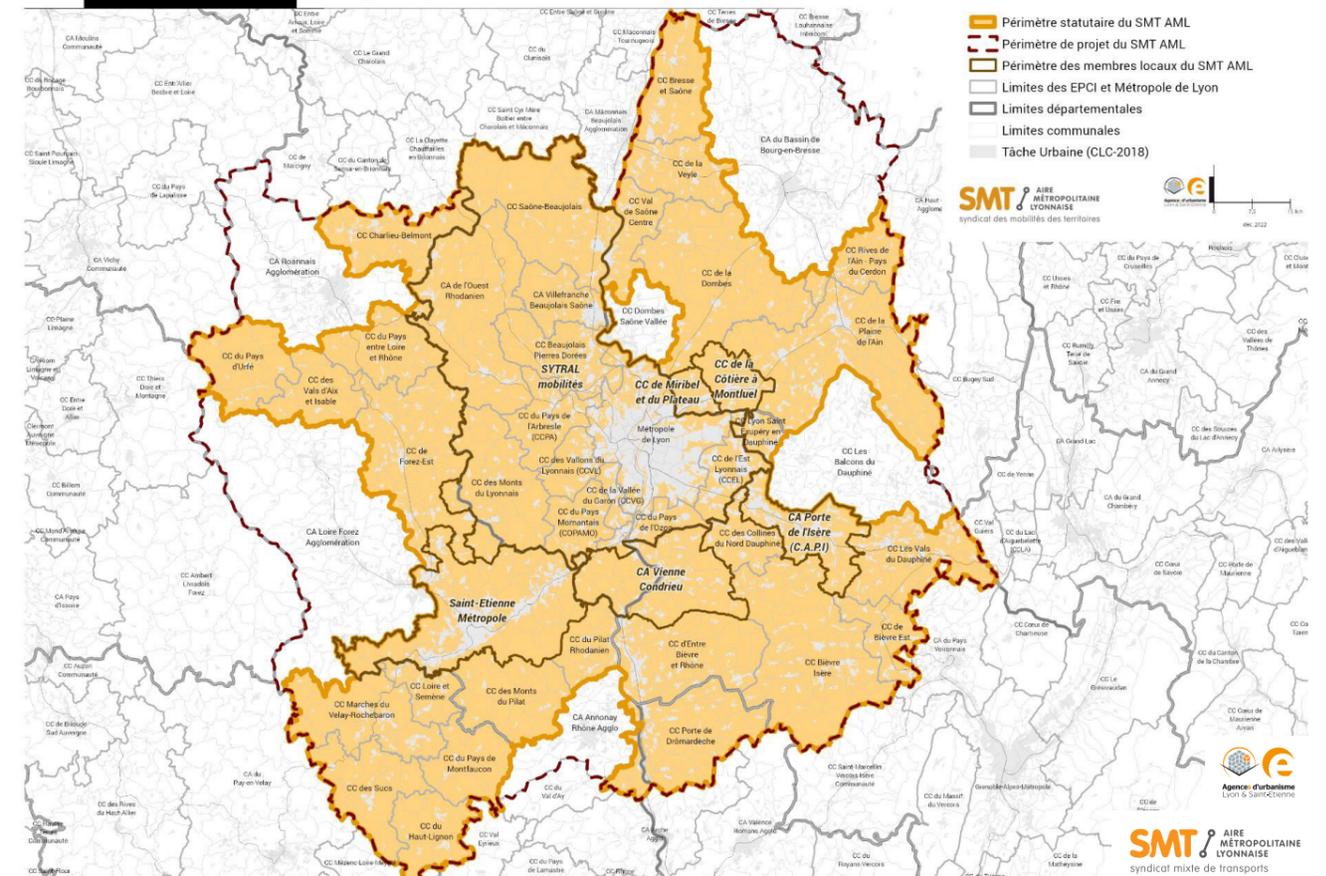
Constitué le 24 janvier 2013, le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise est composé de sept autorités organisatrices des mobilités.

Sa mission est de dépasser la complexité institutionnelle pour favoriser les déplacements quotidiens des habitants de son périmètre qui combinent plusieurs réseaux de transports collectifs ou services de mobilités alternatifs à la voiture individuelle.

22 élus au sein du comité syndical :



SMT AML : Périmètres statuaire et de projet



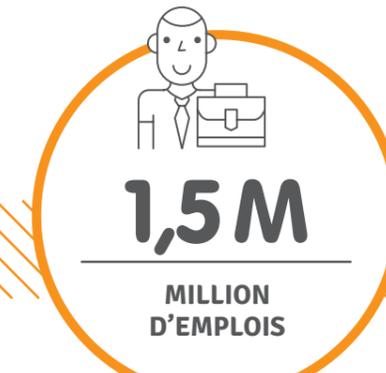
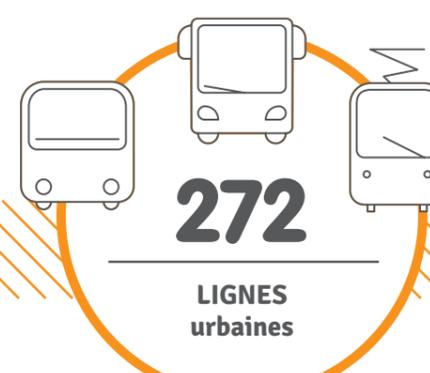
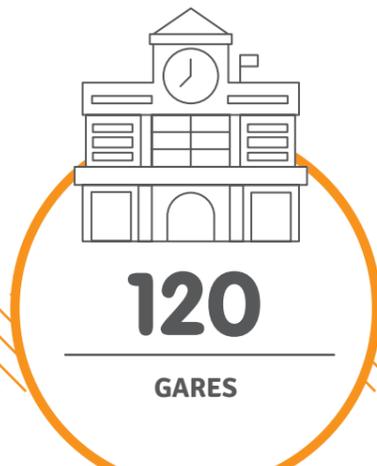
/ Un périmètre adapté à la réalité des déplacements

En moyenne dans l'aire métropolitaine, un usager régulier du train consacre une heure pour se déplacer de son origine à sa destination : cette heure cumule le temps pour venir en gare, puis le temps de parcours à bord du train, et le temps pour rejoindre sa destination finale. (source EMD 2015 Sytral).

Le périmètre de projet et d'étude du SMT-AML dépasse les périmètres institutionnels de ses membres pour intégrer les deux métropoles et les 46 EPCI voisins. Il prend ainsi en compte la réalité des mobilités des habitants au quotidien (distance domicile-travail 18 km). De la même façon et selon les besoins des projets, le SMT AML peut associer, au-delà de ses AOM membres, d'autres AOM, les départements, les services de l'Etat, les gestionnaires de réseaux ferrés et routiers, voire des associations en lien avec les mobilités.



/ Les chiffres clés



/ Les compétences mobilités dans l'aire métropolitaine : qui fait quoi ?

Chaque jour, 180 000 voyages sont réalisés en train entre les 120 gares à l'intérieur de l'aire métropolitaine Lyon Saint Étienne, sans compter les voyages qui sont en lien avec les Régions voisines (source enquête OD Région 2022).

Sur le périmètre élargi du SMT, les métropoles de Lyon et Saint-Étienne et 22 EPCI ont la compétence d'Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM). A ce titre, elles exercent toutes les compétences précisées par la LOM, avec une exception pour les 12 AOM du périmètre de l'EPL Sytral mobilités qui organise, pour leur compte, les services publics de transport et la planification des mobilités à son échelle.

Les 22 autres EPCI du périmètre du SMT AML ont confié, à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le rôle d'Autorité Organisatrice des Mobilités Locales (AOML), rôle que la Région porte en plus de sa compétence d'Autorité Organisatrice des Mobilités Régionale (AOMR) et chef de file de l'intermodalité.

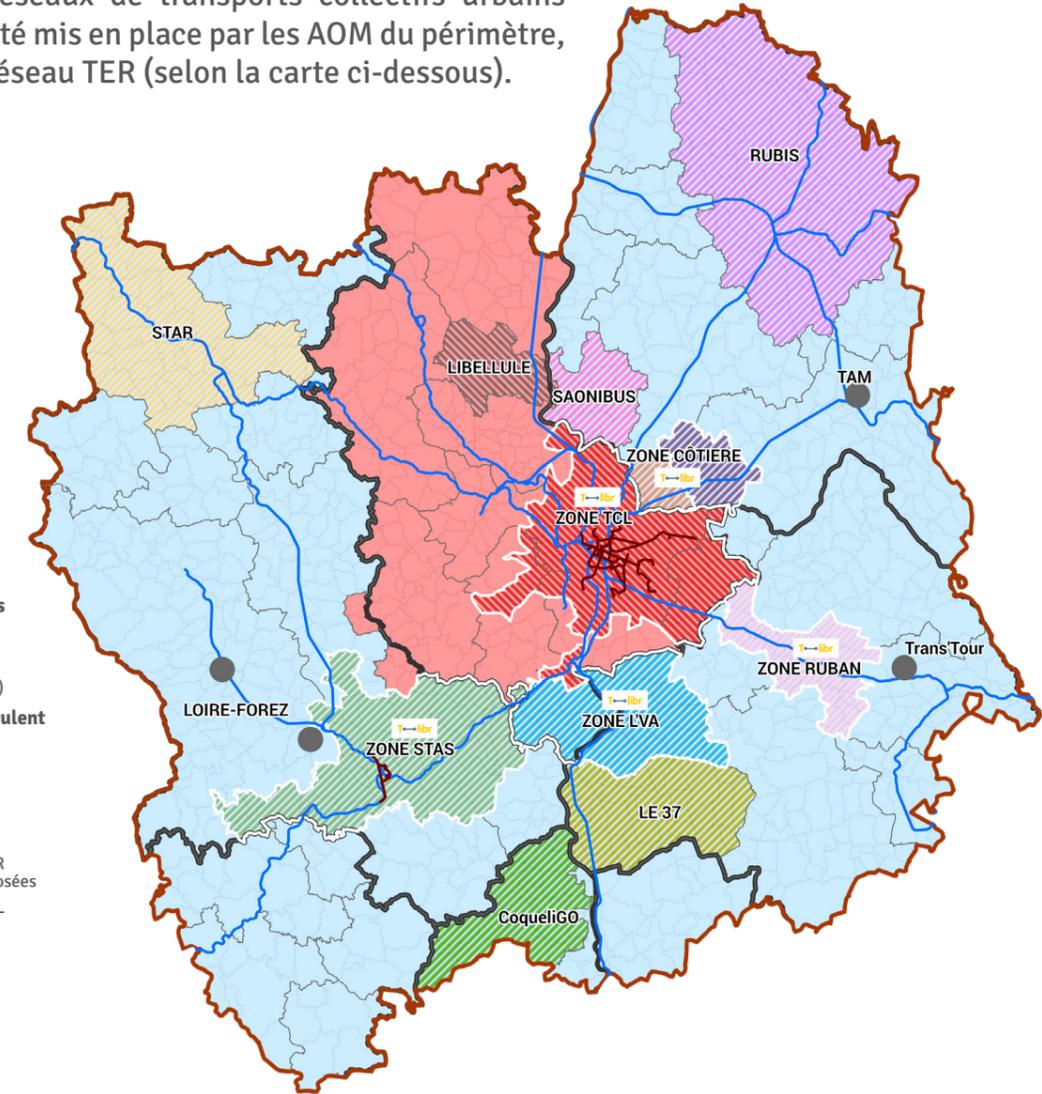
Le travail partenarial entre ces institutions et la coordination de leur politique mobilité est un enjeu pour faciliter les déplacements, notamment les 180 000 voyages quotidiens en train du périmètre et leur interface avec les réseaux urbains et autres modes de transport.



/ La répartition géographique des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains

Une vingtaine de réseaux de transports collectifs urbains et interurbains ont été mis en place par les AOM du périmètre, en complément du réseau TER (selon la carte ci-dessous).

- Réseaux de transports collectifs
- Transports collectifs urbain
- TCL (Sytral mobilités)
 - STAS
 - L'VA
 - RUBAN
 - LIBELLULE (Sytral mobilités)
 - SAONIBUS
 - COLIBRI
 - STAR
 - RUBIS
 - CoqueliGO
 - Le 37
 - Solutions Transport 3CM
 - Métro ou tram
 - Ligne ou réseau local
- Réseau ferré et cars interurbains
- Réseau TER ferré
 - Cars Région interurbains
 - Cars du Rhône (Sytral mobilités)
- Zone de transport urbain où circulent également les cars interurbains
- Zone T-libre TCL
 - Zone T-libre STAS
 - Zone T-libre L'VA
 - Zone T-libre RUBAN
 - Zone T-libre CÔTIÈRE
- Des tarifications combinées entre TER et un réseau urbain sont parfois proposées
- Périmètre de projet du SMT-AML
 - Contours des EPCI et de la Métropole de Lyon
 - Contours des départements



/ T-Libr : le titre de transport multimodal développé par le SMT-AML au service de ses membres

180 000 voyages sont réalisés chaque jour en TER et 43% des usagers du TER sont abonnés en monomodal ou multimodal, parmi lesquels un tiers en multimodal T-libr.

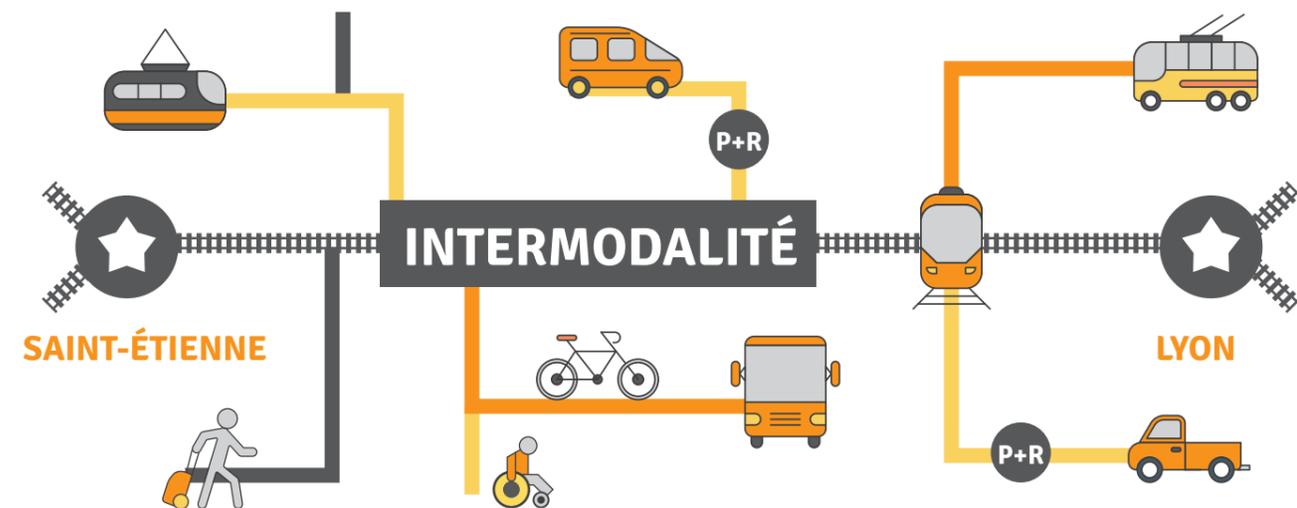
Avec sa gamme de tarification multimodal T-libr, le SMT-AML propose une formule d'abonnements mensuels (plein tarif et moins de 26 ans), dont le principe est de disposer d'un tarif avantageux « tout en un » pour combiner les réseaux TER et urbains au sein de 5 zones. Le titre est aujourd'hui particulièrement adapté à des trajets quotidiens. Un plan interactif et un site dédié permet à l'utilisateur de savoir si son parcours quotidien peut bénéficier de l'offre T-libr (www.T-libr.fr). Une formule occasionnelle T-libr est en développement pour 2025.

/ Le SMT AML impliqué dans l'animation des bassins de mobilité.

/ L'intermodalité au quotidien dans l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne

Pour 40% des gares de l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Etienne, la voiture est le mode d'accès utilisé en priorité, générant environ 50 000 voitures stationnées dans les parkings-relais. Dans 20% des gares, souvent les plus urbaines, la marche et le vélo sont utilisés en priorité par les usagers.

L'intermodalité s'organise à différentes échelles. Chaque AOM travaille à faciliter les déplacements de ses habitants, étudiants ou salariés, au sein de son périmètre institutionnel et offre des combinaisons de plusieurs modes selon les besoins : transports collectifs, vélos à assistance électrique et stationnements vélo dans les gares, aménagement des parcours et accès pour la marche, création d'aires ou zones réservées de covoiturage, etc. À l'échelle plus large, les déplacements intermodaux sont confrontés à davantage de contraintes, intégrant plusieurs modes de transport sur des distances plus longues et entre des territoires plus éloignés. L'enjeu pour les usagers est de pouvoir être informé avant et pendant leurs déplacements, de simplifier leur accès aux pôles d'échanges et d'optimiser leurs correspondances, d'offrir des tarifs des services adaptés et de rendre ainsi les transports collectifs plus attractifs.



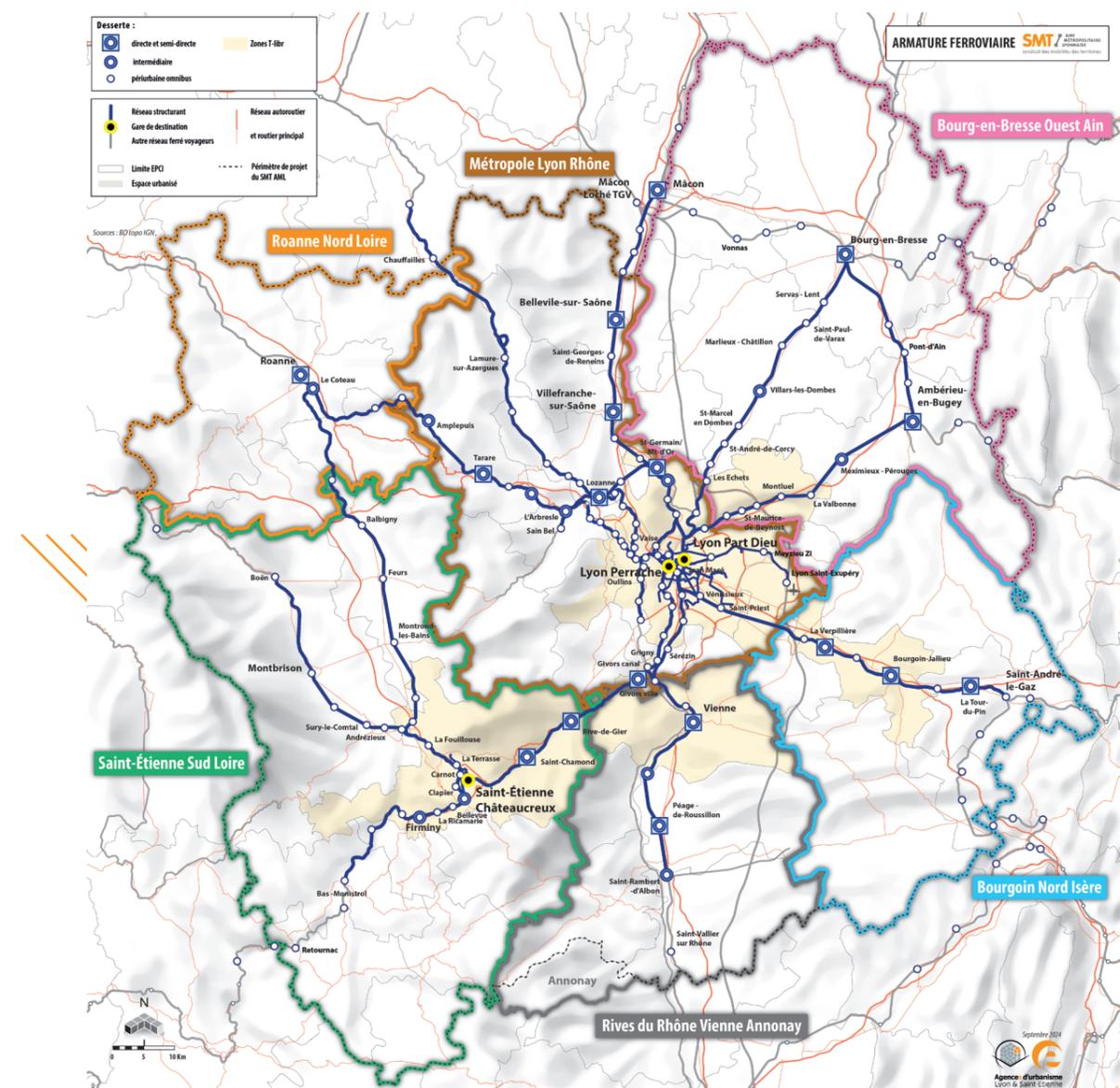
Le SMT a pour compétence d'organiser ces coopérations d'intermodalité entre AOM et de contribuer à répondre à ces objectifs. Dès 2018, il a élaboré un Plan d'Actions Intermodalité 2019-21, qui a permis de partager des diagnostics et enjeux de mobilités avec les acteurs locaux et de définir 75 actions partenariales d'intermodalité autour des corridors ferroviaires.

A.2

/ Six bassins de mobilité dans l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Etienne

La Loi d'Orientation des Mobilités a confié aux Régions, chefs de file de l'organisation des mobilités et de l'intermodalité, la définition de bassins de mobilité, pour y coordonner des coopérations partenariales. Dans chaque bassin, des contrats opérationnels de mobilité seront établis entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), les Syndicats de Mobilité, SRU le cas échéant, les Départements, les gestionnaires de gares de voyageurs et pôles d'échanges multimodaux, et les Régions limitrophes au besoin.

Le périmètre du SMT-AML comporte six bassins de mobilité. Dans la continuité de son PAI, le SMT appuiera la Région pour animer des réunions fin 2024 et élaborer un contrat opérationnel de mobilités dans chaque bassin.



Les six bassins de mobilités du périmètre SMT-AML (source Région)

/ Le cahier de bassin : un recueil d'informations unique et partagé

Les cahiers de bassin produit par le SMT depuis 2019 et actualisés régulièrement sont des recueils d'informations de référence en matière d'intermodalités.

Ils proposent aux EPCI et AOM du périmètre du SMT, mais plus largement à l'ensemble de acteurs concernés par les mobilités, un support facile d'accès et structuré en plusieurs volets :

- Les caractéristiques générales du territoire dans le périmètre du bassin, son urbanisation résidentielle et économiques générant les mobilités, les grands volumes de déplacements domicile-travail,
- Une photographie unique de l'ensemble des réseaux de transports (routiers et ferroviaires), les services qui y sont offerts (covoiturage, desserte ferroviaire) et leur fréquentation (trafic routier, voyages en gares, ancrage territorial des montées et des descentes en gares).
- Le maillage complet des pôles d'échanges multimodaux dans le bassin
- Une analyse de l'intermodalité dans une sélection de 67 gares et pôles d'échanges multimodaux, avec pour chacun, une vision de son insertion territoriale et un tableau de bord de l'offre de mobilités disponibles et des usages.



B

/ Le bassin

NORD ISÈRE

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

B.2 —○ Diagnostic d'intermodalité —○ **P. 18 > 24**

B.3 —○ Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement —○ **P. 26 > 31**

/ Caractéristiques du territoire

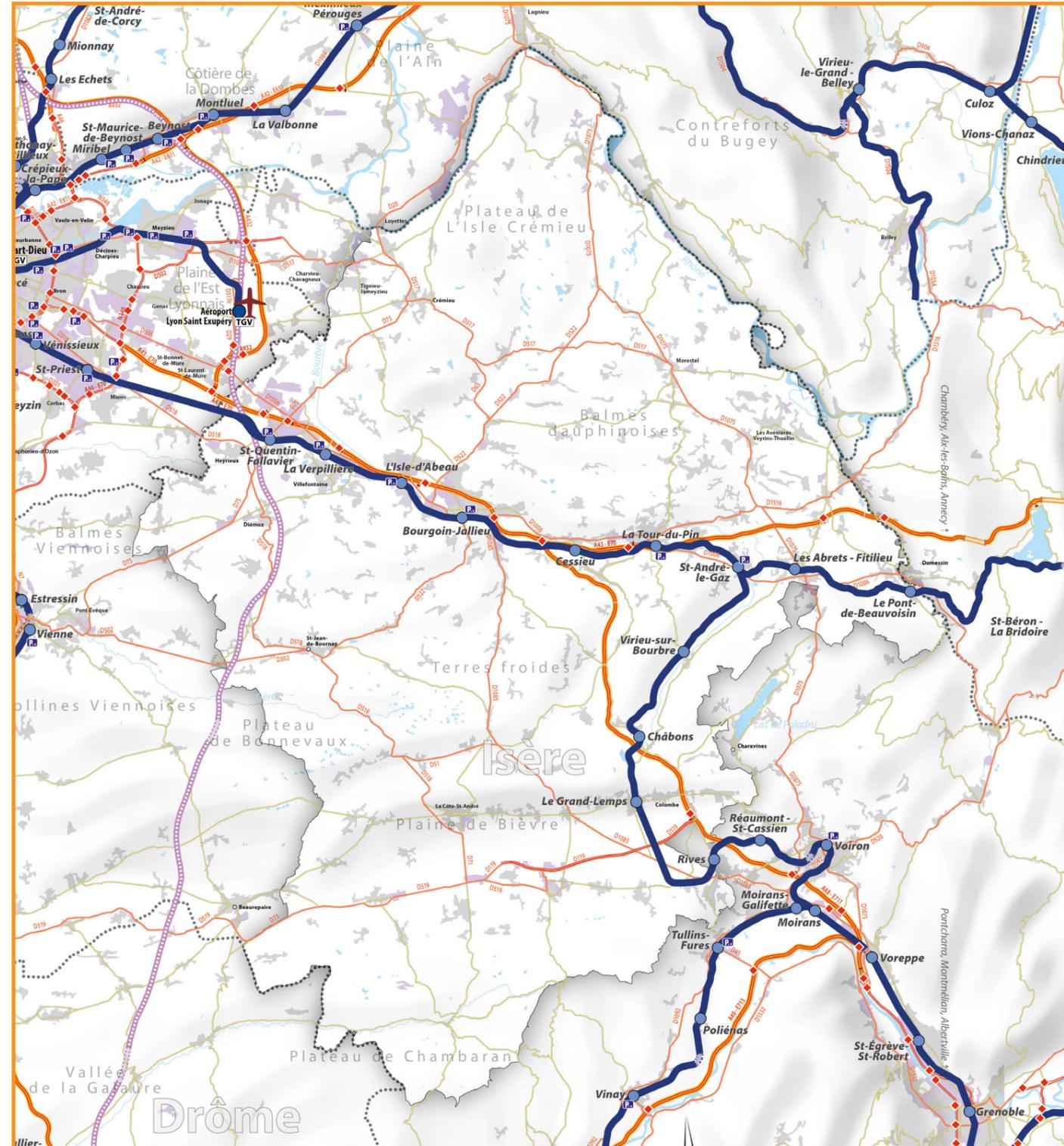
NORD ISÈRE

B.1

● Une vallée urbanisée avec armature ferroviaire, des polarités secondaires reliées par la route

Au cœur du bassin, une «vallée urbaine» concentre l'urbanisation, de façon continue dans les Portes de l'Isère et davantage en chapelet de polarités dans les Vals du Dauphiné. Cette urbanisation résidentielle et économique s'adosse sur des infrastructures de transports structurantes : axe ferroviaire Lyon - Grenoble et Chambéry, autoroutes, RD1006 ancienne route nationale traversant les villes.

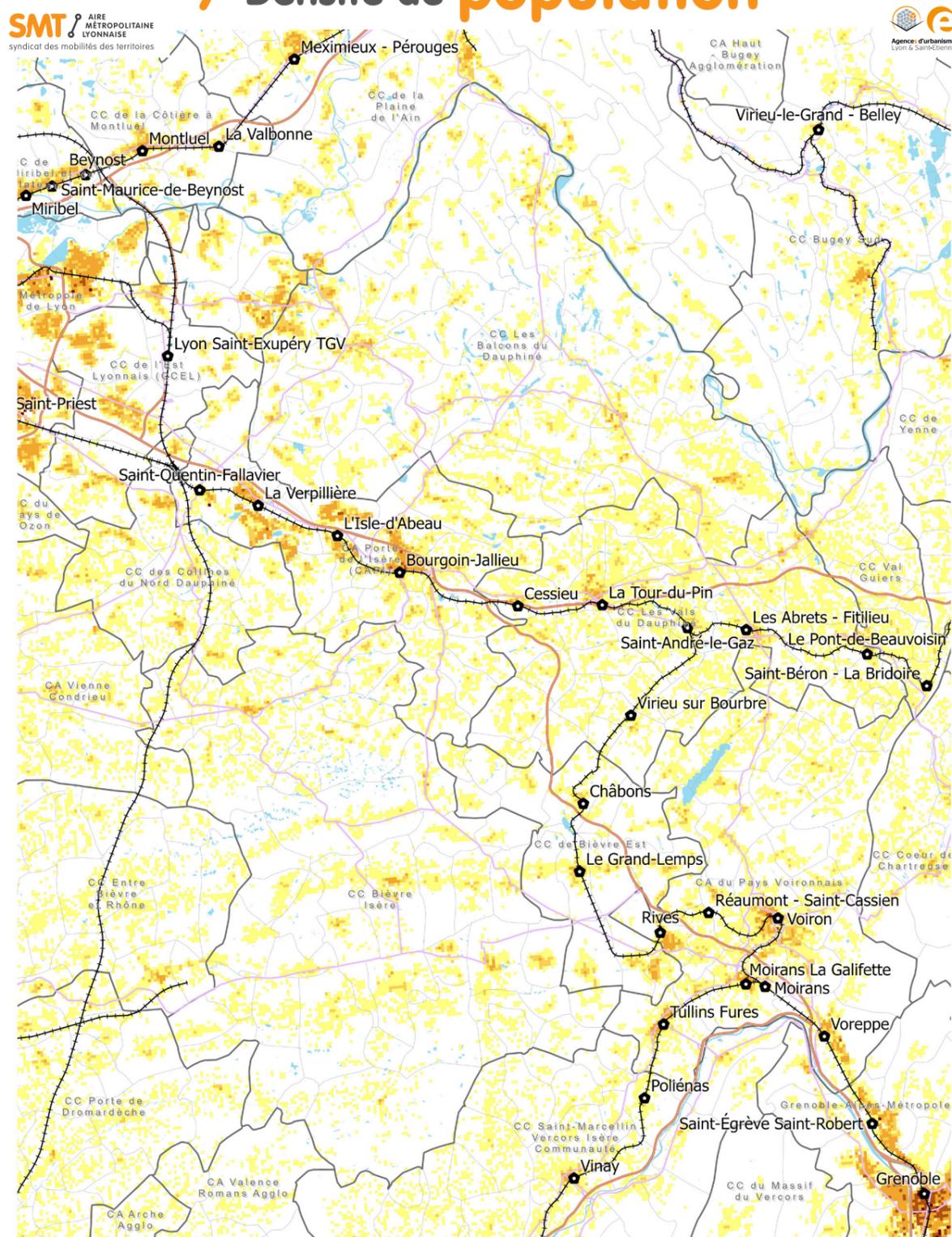
Au nord du bassin, Tignieu-Jameyzieu, Crémieu, Morestel et Les Avenières-Veyrins-Thuellin sont les principales polarités des Balcons et Vals du Dauphiné. Au sud, Saint-Jean-de-Bourney fait le relais entre Bourgoin-Jallieu et Vienne, et plus au sud La Côte Saint André et la vallée de la Bièvre sont urbanisées en lien avec les axes routiers, comme Beaurepaire - Rives.



- Périmètre**
 - Départements
- Infrastructures et équipements**
 - Voies ferrées en desserte voyageurs
 - Ligne Grande Vitesse (TGV)
 - Gares TGV
 - Gares TER
 - Autoroutes et axes routiers majeurs
 - Section payante
 - Voies rapide
 - Routes principales
 - Routes secondaires
 - Péages
 - Parcs relais (plus de 50 places de stationnement)
 - Echangeurs
 - Aéroports
- Occupation du sol**
 - Zones bâties à prédominance d'habitat
 - Principales zones d'activités ou commerciales

Sources : CORINE Land Cover 2018 ; BD ALTI ; BD CARTO ; BD CARTHAGE ; INSEE RP 2020 ; données Agences d'urbanisme.

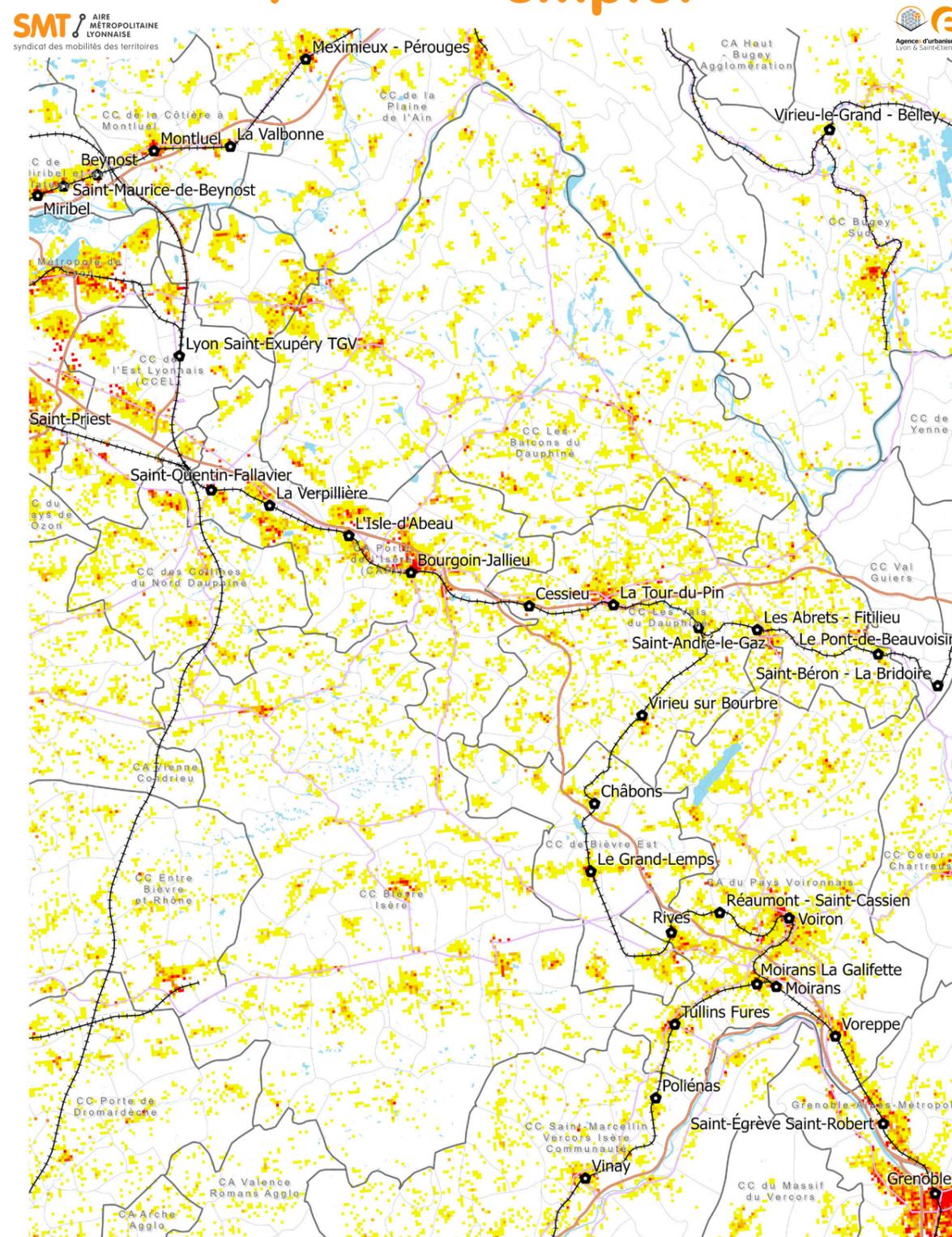
Densité de population



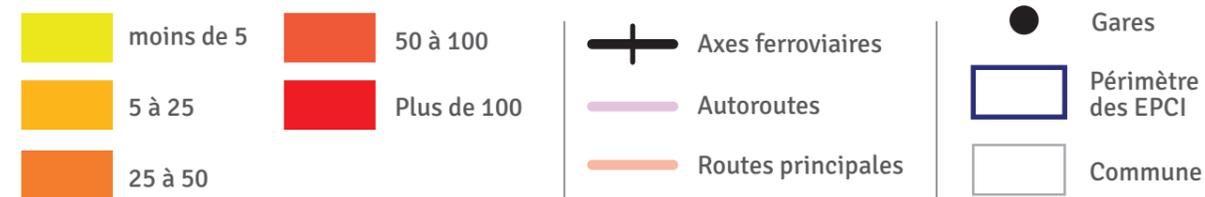
Population par carreau de 200m (Source : Filosofi)



Densité d'emploi



Emplois par carreau de 200m (Source : Sirene 2024)



/ Analyse

NORD ISÈRE

● Densité de population

Les 354 000 habitants du bassin sont répartis en densités résidentielles maximales près des axes de transport, de façon quasiment continue dans les Portes de l'Isère, ou en chapelet dans les Vals du Dauphiné. La densité est plus diffuse jusqu'à 10km de part et d'autre des axes de transports majeurs. Au nord des Balcons du Dauphiné, l'urbanisation se structure autour de l'agglomération pontoise, Crémieu et divers bourgs. Au sud du bassin, dans la plaine de la Bièvre, l'urbanisation forme des continuités en vallées le long des routes et axes ferroviaires.

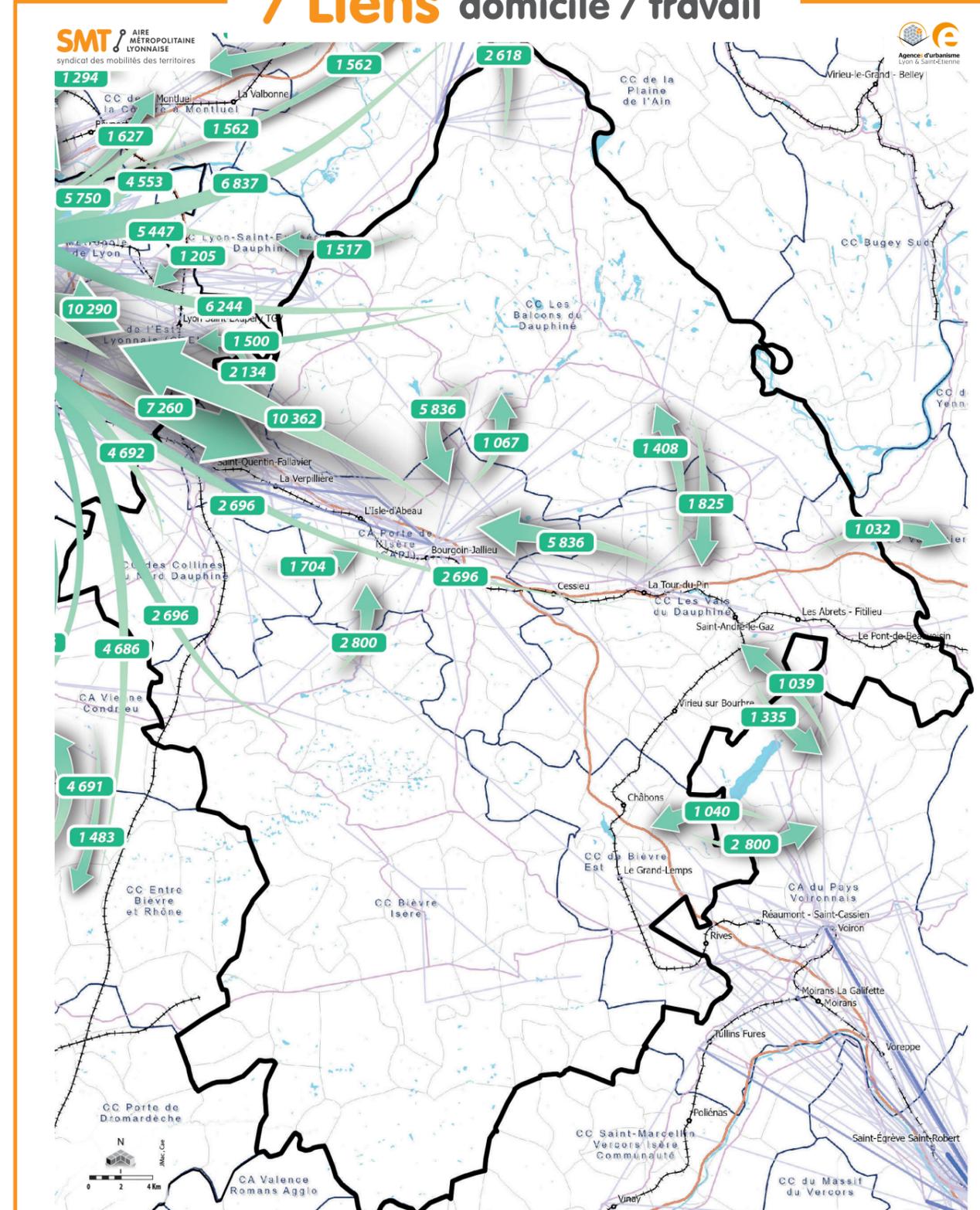
● Densité d'emploi

Les 108 000 emplois du bassin sont à peu près répartis de la même manière que la population dans les polarités, le long des axes de transports est-ouest ou de façon plus éloignée des axes de transports collectifs lourds : Crémieu, les centrales électriques en bordure est de bassin et celle du Bugey dans le bassin de l'Ain. Des pôles d'activités importants sont les grandes zones logistiques des Portes de l'Isère (plaine Saint Exupéry).

● Trajets domicile/travail

Par comparaison aux statistiques des précédentes années, les emplois de la CAPI sont de plus en plus attractifs et génèrent des déplacements domicile-travail depuis ses territoires voisins, que ce soit l'agglomération lyonnaise et les Balcons, Collines et Vals du Dauphiné. Par ailleurs, il y a des volumes de navetteurs quotidiens du nord du bassin vers l'Ain, en s'appuyant sur des ponts du Rhône très sollicités. La Bièvre et le Voironnais sont en interactions équilibrées.

/ Liens domicile / travail



Relations domicile-travail entre intercommunalités et communes (RP INSEE 2019)



NORD ISÈRE

/ Diagnostic d'intermodalité et fréquentation des transports

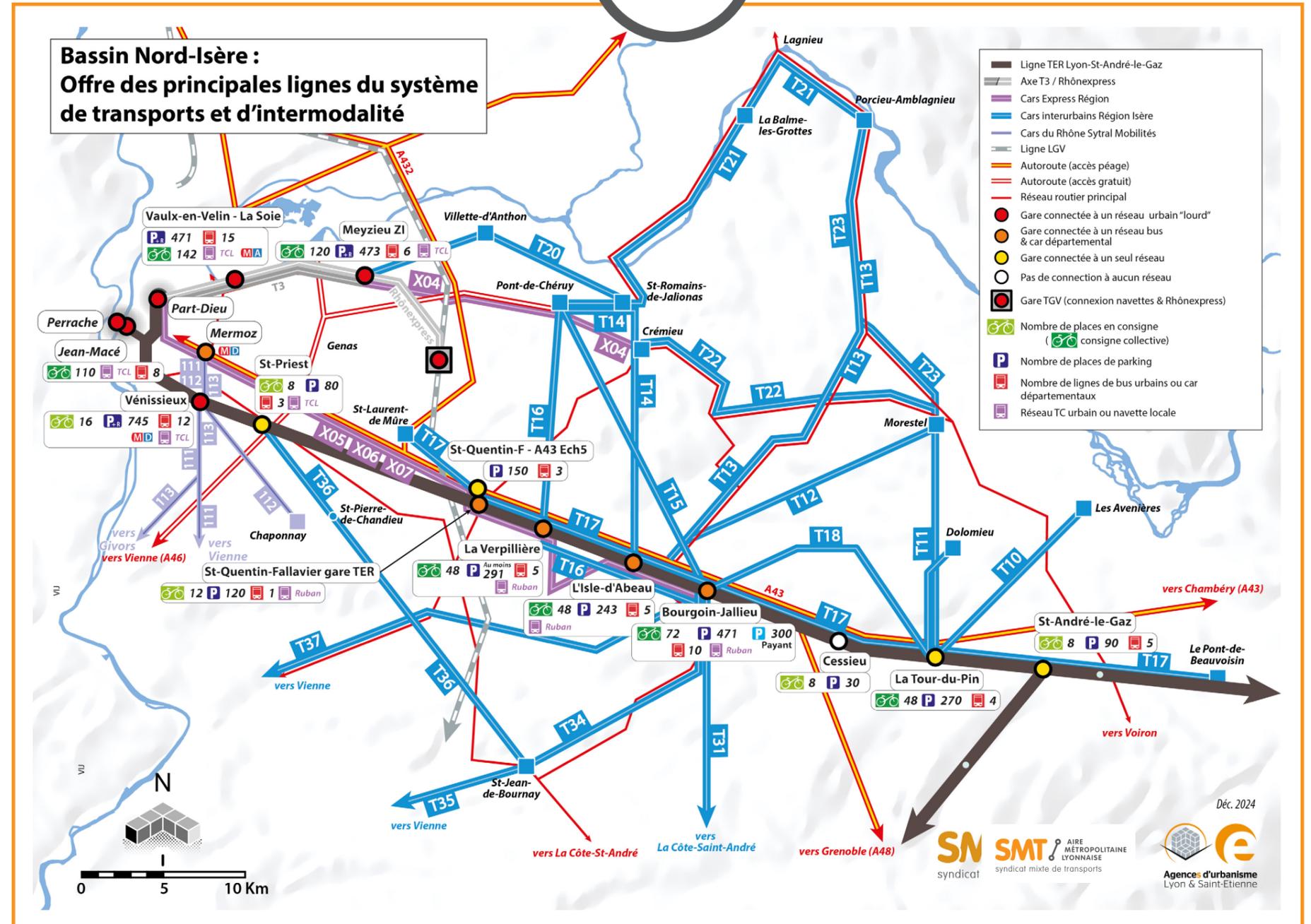
/ Offres principales de transports et d'intermodalité

Cette carte est unique à cette échelle : elle rassemble sur un même support la vision globale de la desserte du bassin en matière de transports interurbains, urbains et des services de mobilités en gares.

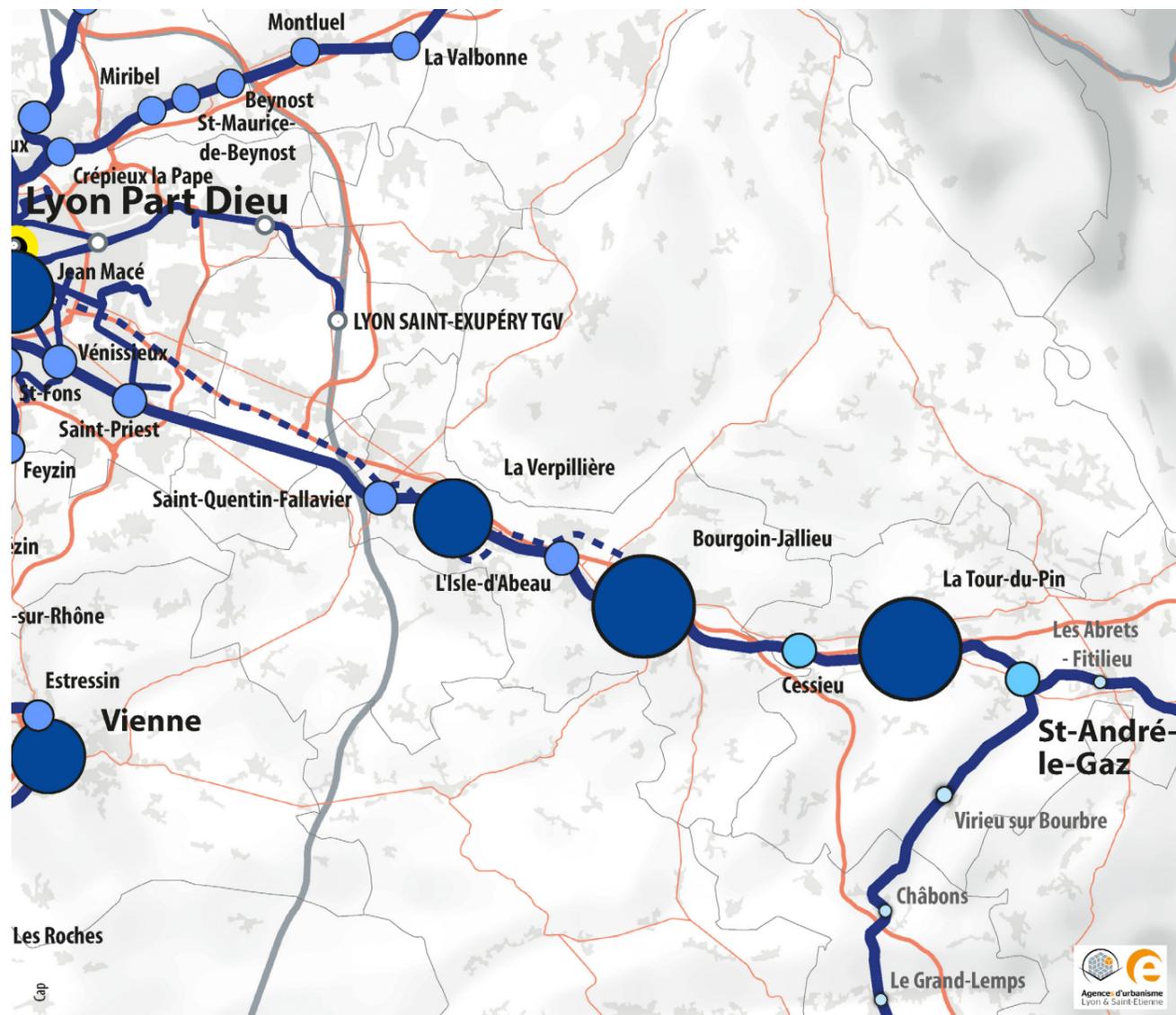
Les lignes express de cars Région sont une particularité du bassin, entre Lyon Grange-Blanche et les pôles résidentiels et d'emplois des Portes de l'Isère et Crémieu / agglomération pontoise. Leurs origines-destinations sont complémentaires au train, et leurs fréquences inférieures au quart d'heure en pointe, dans chaque sens.

L'intermodalité fonctionne bien entre ces cars et le réseau Ruban (TAD) en gare routière de Sain-Quentin-Fallavier ZI Luzais.

B.2



/ Desserte ferroviaire



- Réseau structurant
- Gare de destination
- Autre réseau ferré voyageurs
- Réseau autoroutier et routier principal
- Desserte cars
- X05/06/07 ≤ à 15 mn
- Limite EPCI
- Espace urbanisé

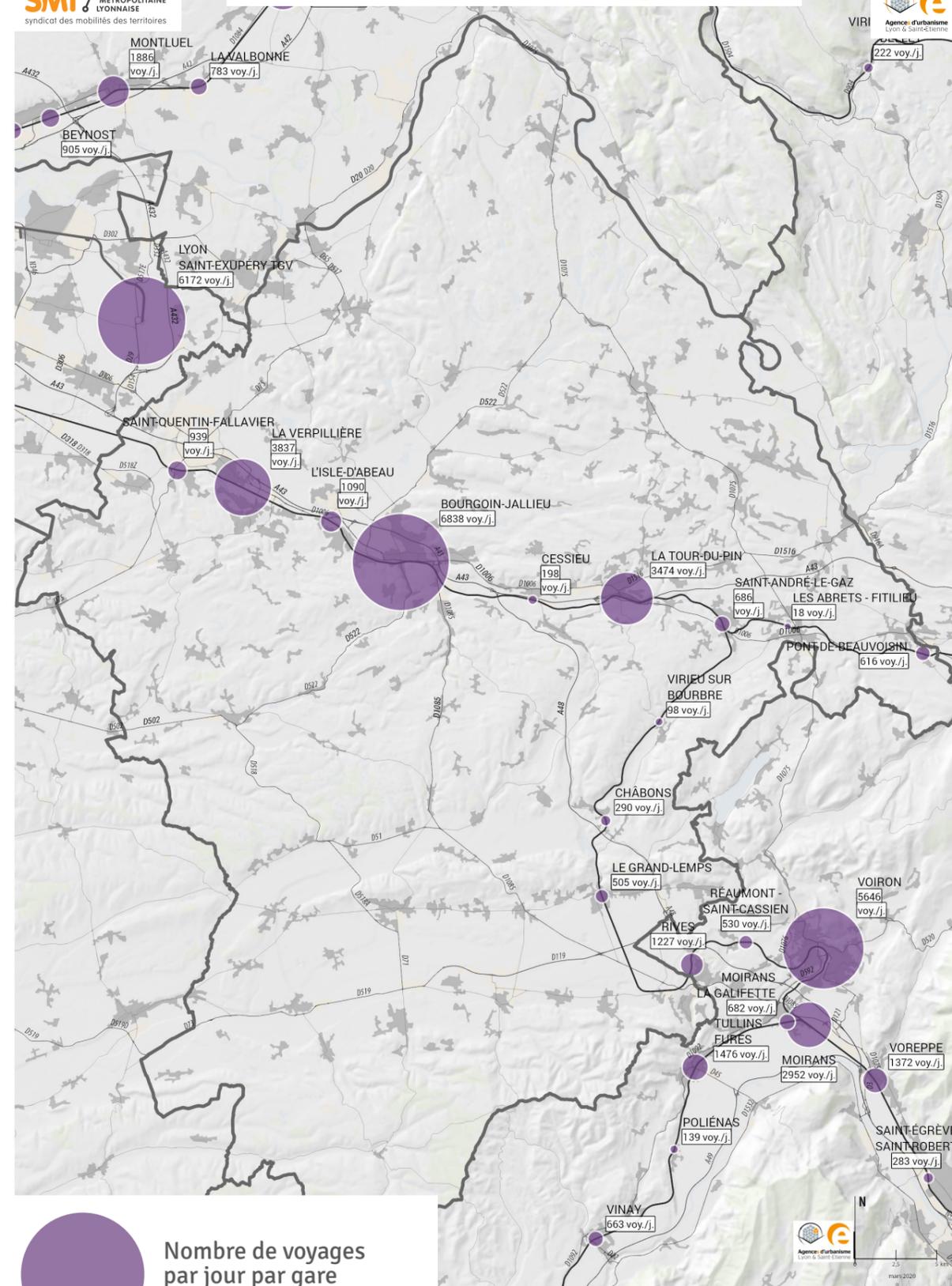
Nombre de trains par jour de semaine (deux sens)



Fréquence en heure de pointe du matin toute dessertes cumulées vers Lyon

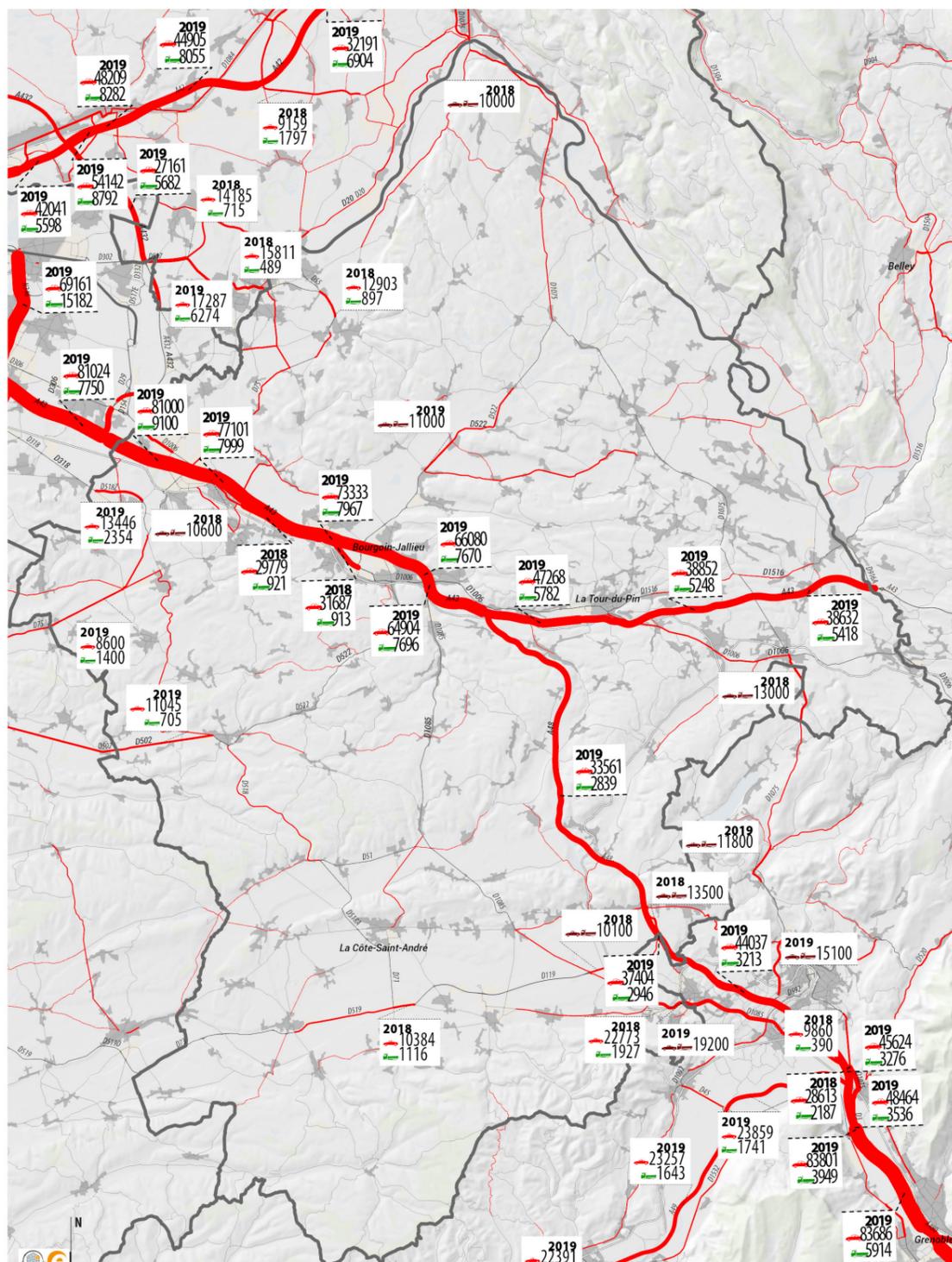


/ Fréquentation des gares



● Nombre de voyages par jour par gare (montées + descentes)

Trafic routier



Trafic routier « TMJA » le plus récent



Nombre de véhicules légers

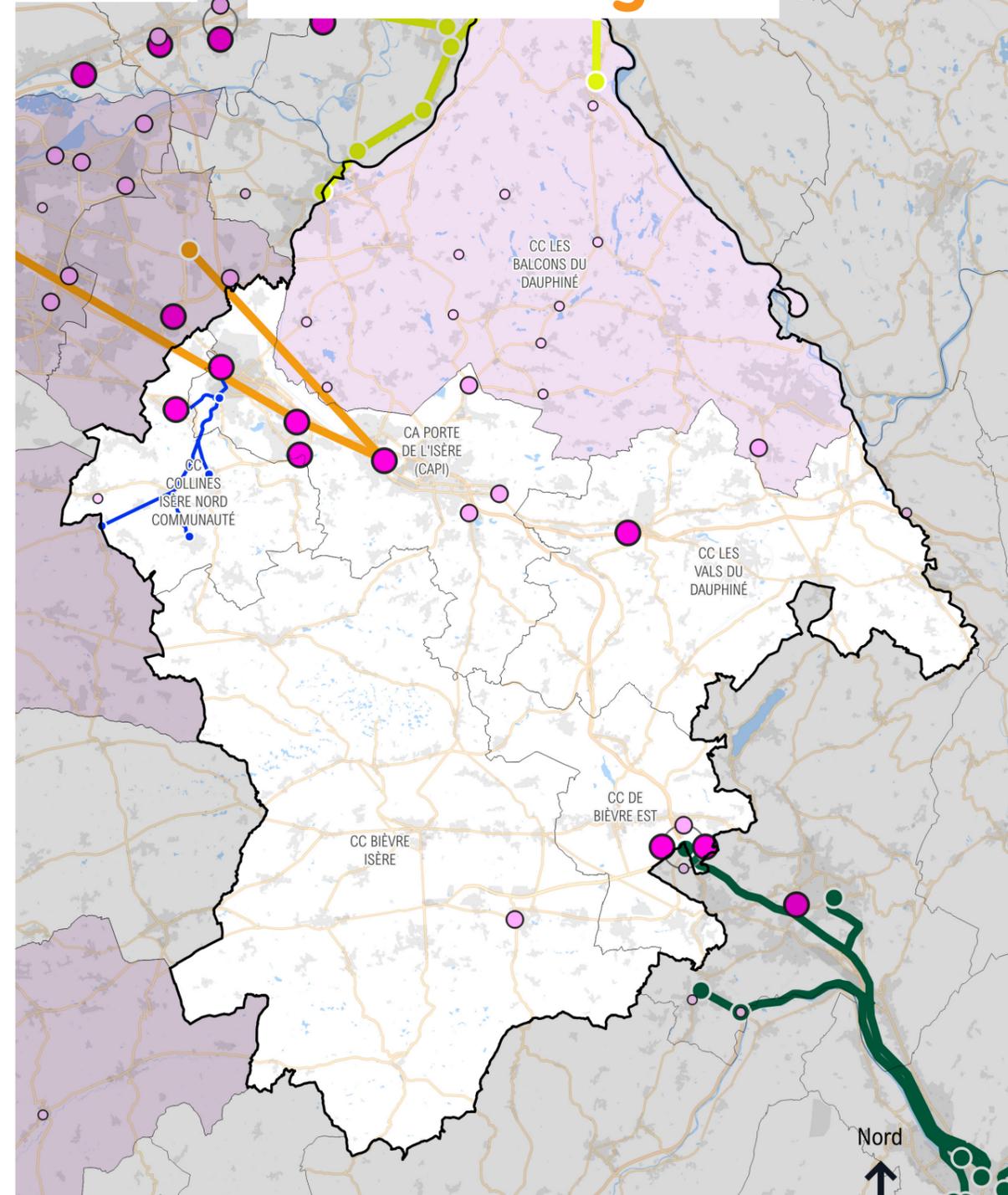


Nombre de poids lourds



Cumul VL et PL

Aires et services de covoiturage



États des lieux de l'offre

- Covoit' Ici - Plaine de l'Ain | COHNS
- Lane | COHNS
- Coll'in Covoit'
- M'Covoit Lignes+ | COHNS

Aménagements de covoiturage

- Aire de proximité
- Aire intermédiaire
- Aire structurante

Gouvernance

- Territoires avec une incitation financière via une plateforme de covoiturage anticipé
- Contours du bassin
- Contours de EPCI

Fond de plan

- Urbanisation
- Hydrographie
- Réseau routier

/ Analyse

NORD ISÈRE

● Desserte ferroviaire

Trois gares bénéficient de toutes les dessertes (desserte inter-villes (rapides, destination Part-Dieu) et desserte périurbaine, desservant toutes les gares : l'offre cumulée rend ces gares attractives, avec une fréquence proche du quart d'heure en pointe et des temps de parcours rapides. Les autres gares ont la desserte « périurbaine », avec une fréquence à la demi-heure en pointe, des temps de parcours plus long, et les destinations Lyon Perrache/ Lyon Jean-Macé.

● Fréquentation du réseau ferroviaire

Près de 20 000 voyages/jour sont observés en jour de semaine dans les douze gares du bassin. La fréquentation traduit l'offre : elle est forte pour les gares à desserte TER attractive. Les fréquentations sont en hausse sur toutes les gares, avec des taux plus importants pour les gares moyennes comme L'Isle d'Abeau (+7%/an 2023/2017), St Quentin-Fallavier (+5%), Cessieu (+15%).

Le bassin effectue 9 fois plus de voyages avec Lyon qu'avec Grenoble, et les liens avec Grenoble s'observent dès La Verpillière et Bourgoin-Jallieu. 10% de voyages se font entre gares à l'intérieur du bassin, dans les deux sens, y compris vers les gares avec emplois à proximité.

● Trafic routier

Les autoroutes, très fréquentées, ont des effets dus aux péages : le stationnement covoiturage est important sur les aires situées aux échangeurs avec péage. Du trafic d'évitement se reporte sur des routes départementales parallèles, avec des traversées de bourgs (D1006 notamment).

Un Protocole entre le concessionnaire autoroutier APRR et le SMT permet depuis 2023 une coopération de partages d'études entre les diverses AOM du corridor A43 Nord-Isère et APRR : Le but de coordonner les évolutions potentielles de l'aménagement de l'autoroute (voies réservées covoiturage et ou TC, lieux d'échanges) et les services de mobilités (cars express, lignes et stations de covoiturage).

● Covoiturage

Les aires de covoiturage structurantes se situent aux échangeurs autoroutiers A43. De nombreuses initiatives et projets de mobilité partagée sont proposées : lignes de covoitages des AOM, zone d'incitation financières, des services de covoiturage innovants, mais avec des fonctionnements différents, et des exploitations pas toujours interopérables. Des harmonisations avec les bassins voisins seraient potentiellement à réfléchir.

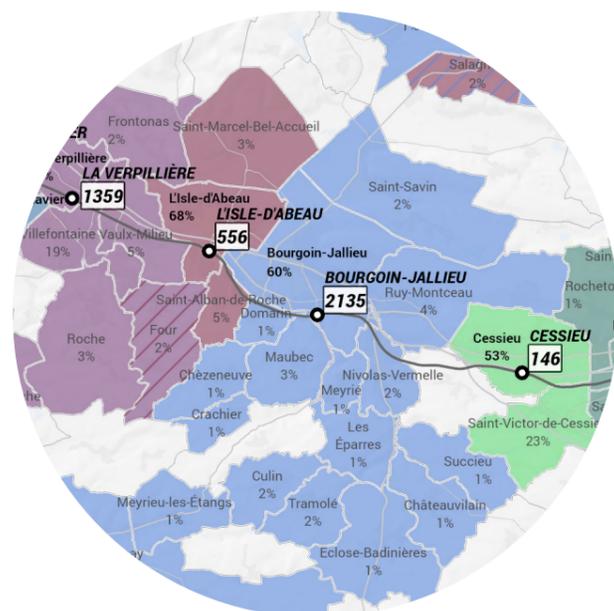


/ Analyse territoriale de l'aire d'influence des gares

NORD ISÈRE

B.3

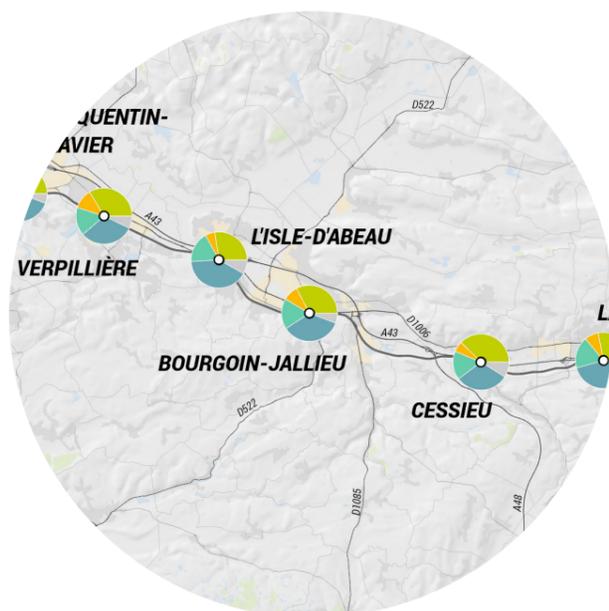
et des modes de déplacements pour accéder en gare



/ Attractivité des gares du bassin selon la commune de résidence

Les cartes suivantes présentent l'attractivité principale (ou dominante) des gares sur le territoire, selon les préférences majoritaires dans chaque commune. En réalité, certaines aires de chalandises sont mêmes plus larges et superposées aux franges, car des communes ont des accessibilités intéressantes à plusieurs gares. La gare de Bourgoin-Jallieu a l'aire de chalandise la plus étendue, ainsi que celles de La Verpillière et de La Tour-du-Pin, au regard de l'attractivité de leurs dessertes ferroviaires.

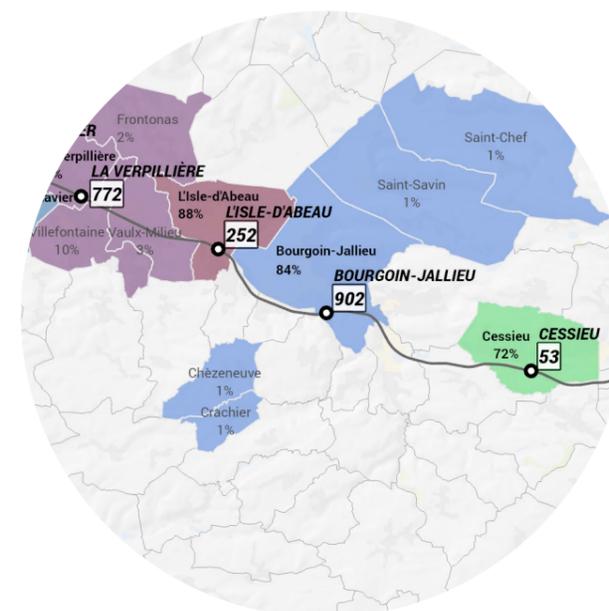
—○ P. 28



/ Modes de déplacements utilisés entre domicile et gares

Les rabattements en voiture, conducteur et passager, sont très majoritaires en gare de Saint-Quentin-Fallavier, L'Isle d'Abeau, La Tour-du-Pin et Saint-André-le-Gaz, avec une part en progrès des passagers de voitures (déposés en gare ou covoitureurs). Les modes actifs ont progressé dans la plupart des gares par rapport à la précédente enquête, traduisant l'usage croissant de la trottinette et du vélo selon les gares accessibles. Les transports collectifs urbains et interurbains restent peu utilisés en rabattement sur les gares.

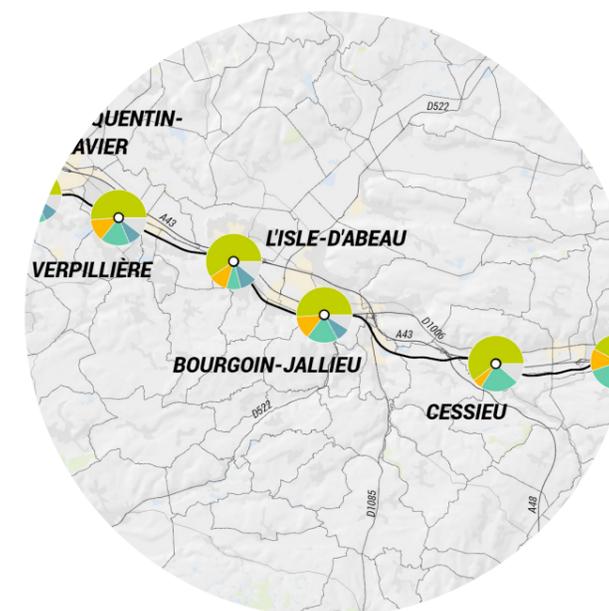
—○ P. 29



/ Attractivité des gares du bassin selon la commune de destination travail ou étude

Les aires de diffusion des gares vers les emplois du bassin sont beaucoup plus resserrées sur quelques communes alentour. Toutefois, ces usages du train en contrepointe, c'est-à-dire de l'agglomération lyonnaise vers les territoires périurbain, s'affirment par rapport à l'enquête précédente.

—○ P. 30

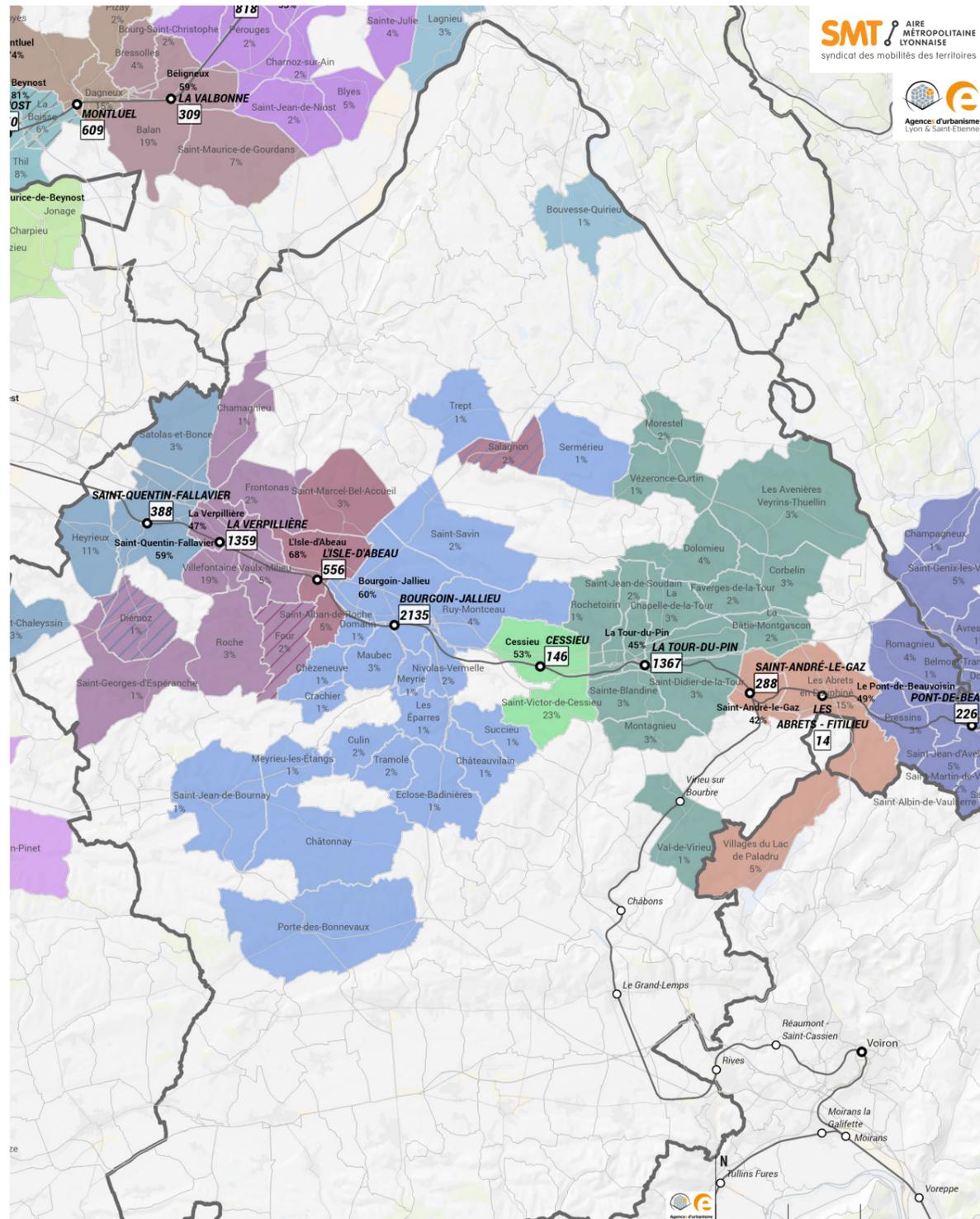


/ Modes de déplacements utilisés entre gares et lieux de travail

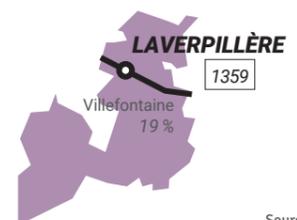
Les modes actifs sont les plus utilisés pour des actifs qui se diffusent depuis les gares vers les lieux d'emplois, ainsi que la reprise en voiture. Les transports collectifs sont au mieux utilisés pour 10% des usagers.

—○ P. 31

/ Attractivité des gares du bassin selon la commune de résidence



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires
Agences d'urbanisme Lyon & Saint Etienne

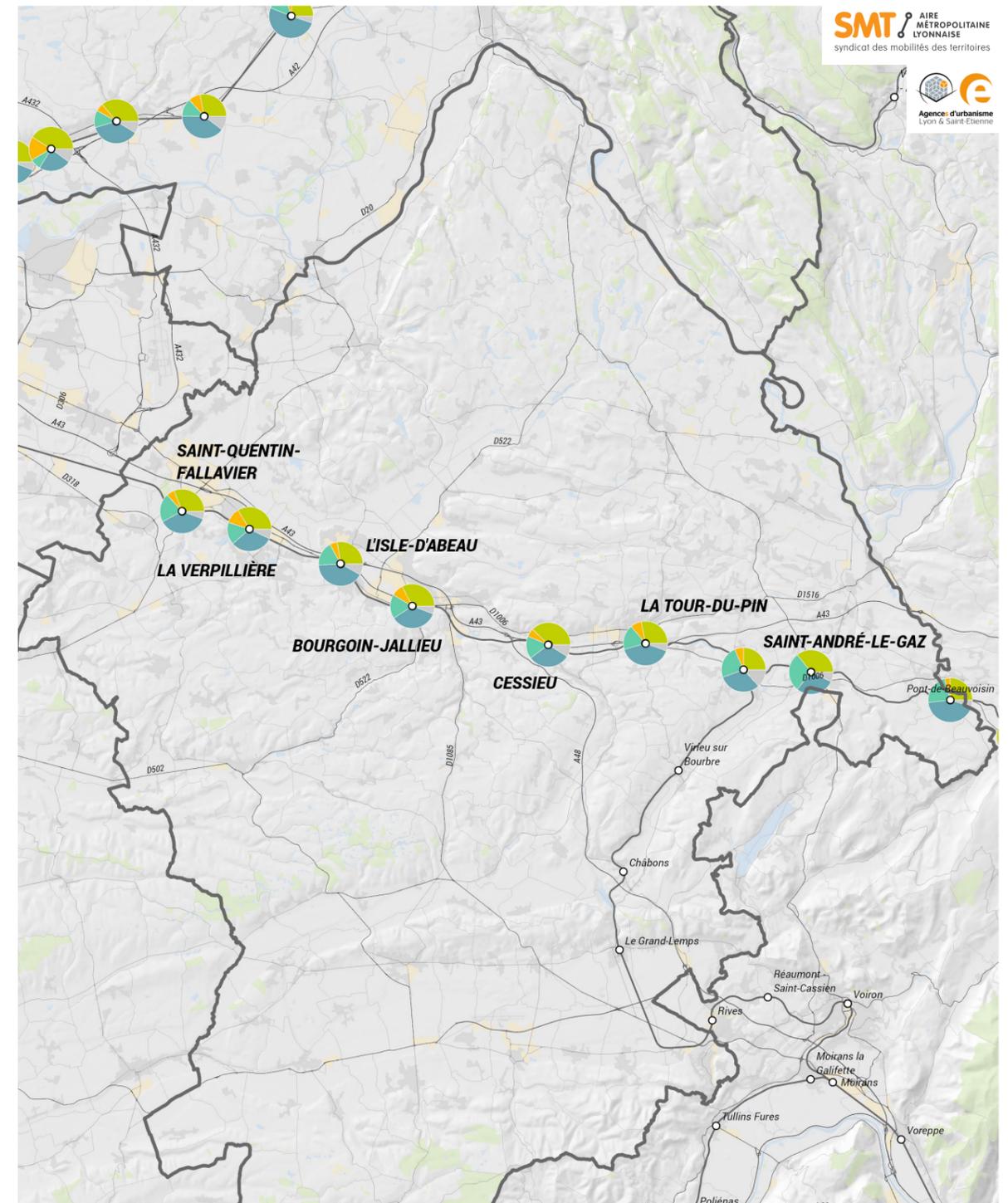


Ensemble des communes de résidence des usagers de la gare (avec chacune au moins 10 voyages par jour)

LA VERPILLIÈRE	Gare concernée	Villefontaine	commune de résidence
1359	nombre de voyages enquêtés	19 %	part des usagers de la gare

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023

/ Modes de déplacements utilisés entre domicile et gares



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires
Agences d'urbanisme Lyon & Saint Etienne

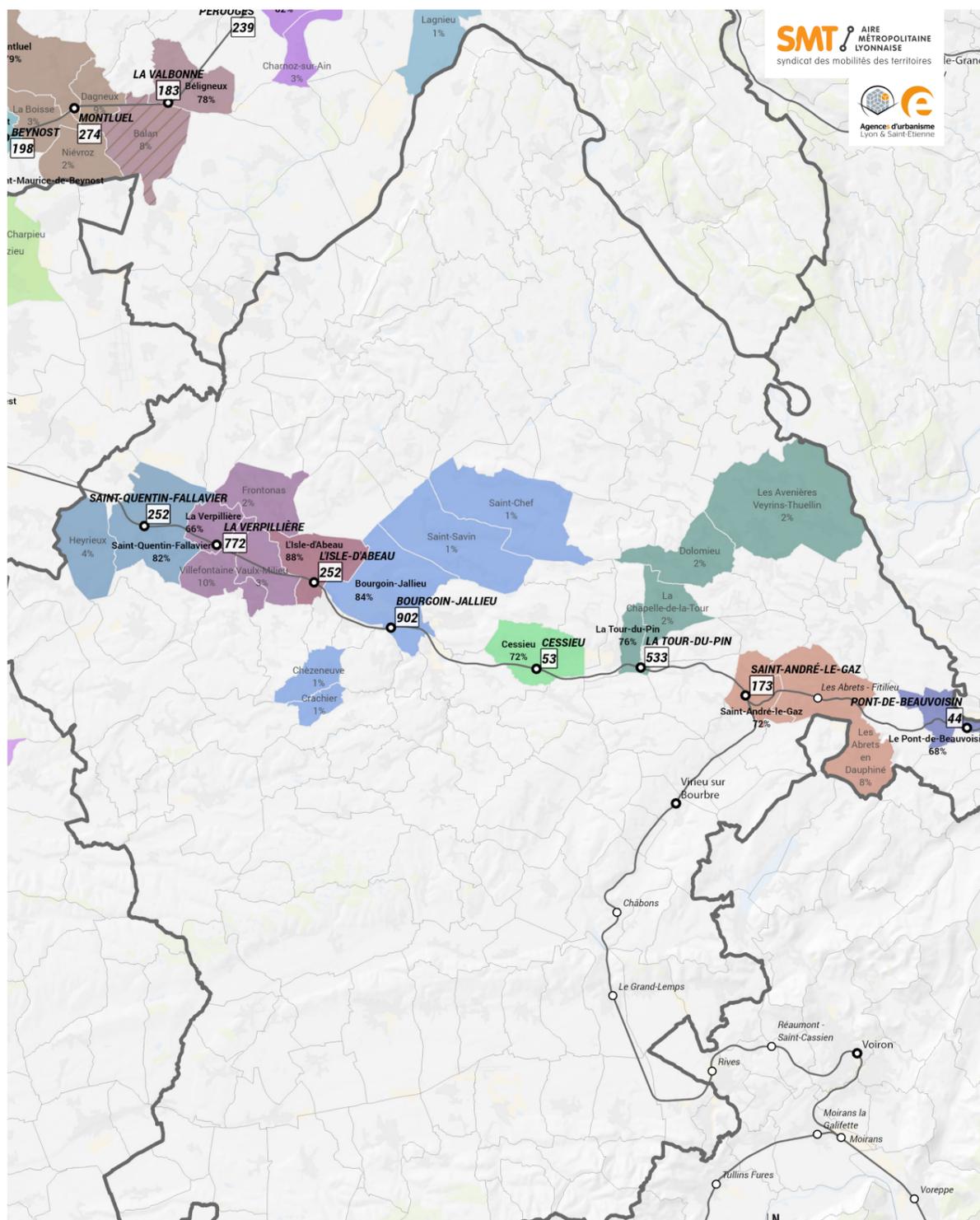
Mode de rabattement en gares depuis le domicile

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

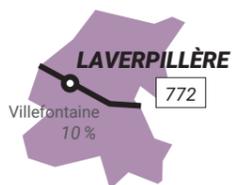
- Modes actifs
- Transports collectifs
- Voiture passager (déposé ou en covoiturage)
- Voiture conducteur
- Autres

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023

/ Attractivité des gares du bassin selon la commune de destination travail ou étude



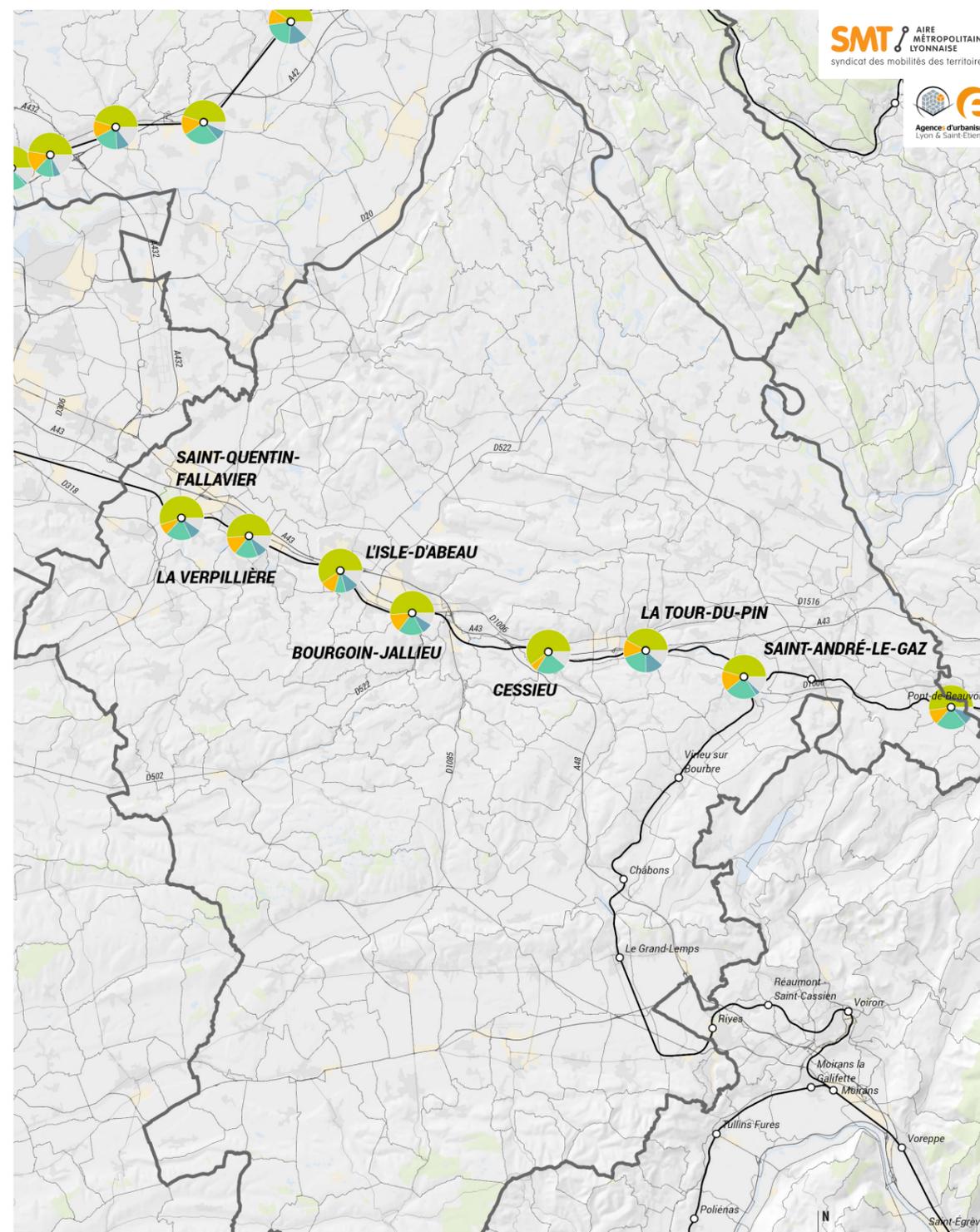
Ensemble des communes de destination des usagers de la gare pour motif travail ou études.



LA VERPILLIÈRE • Gare concernée	Villefontaine commune de destination travail/étude
772 nombre de voyages enquêtés	10 % part des usagers de la gare

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023

/ Modes de déplacements utilisés entre gares et lieux de travail



Mode de diffusion depuis les gares vers lieu de travail

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

- Modes actifs
- Transports collectifs
- Voiture passager (déposé ou en covoiturage)
- Voiture conducteur
- Autres

Sources : enquêtes origine/destination 2022 (Région AuRA), BD Topo (IGN), SMT AML, Traitement réseau A2 - 2023



Les Gares

NORD ISÈRE

Bourgoin-Jallieu

P. 34 > 37

La Tour-du-Pin

P. 38 > 41

La Verpillière

P. 42 > 45

L'Isle-d'Abeau

P. 46 > 49

Lyon Jean Macé

P. 50 > 51

Saint-Priest

P. 52 > 55

Saint-Quentin-Fallavier

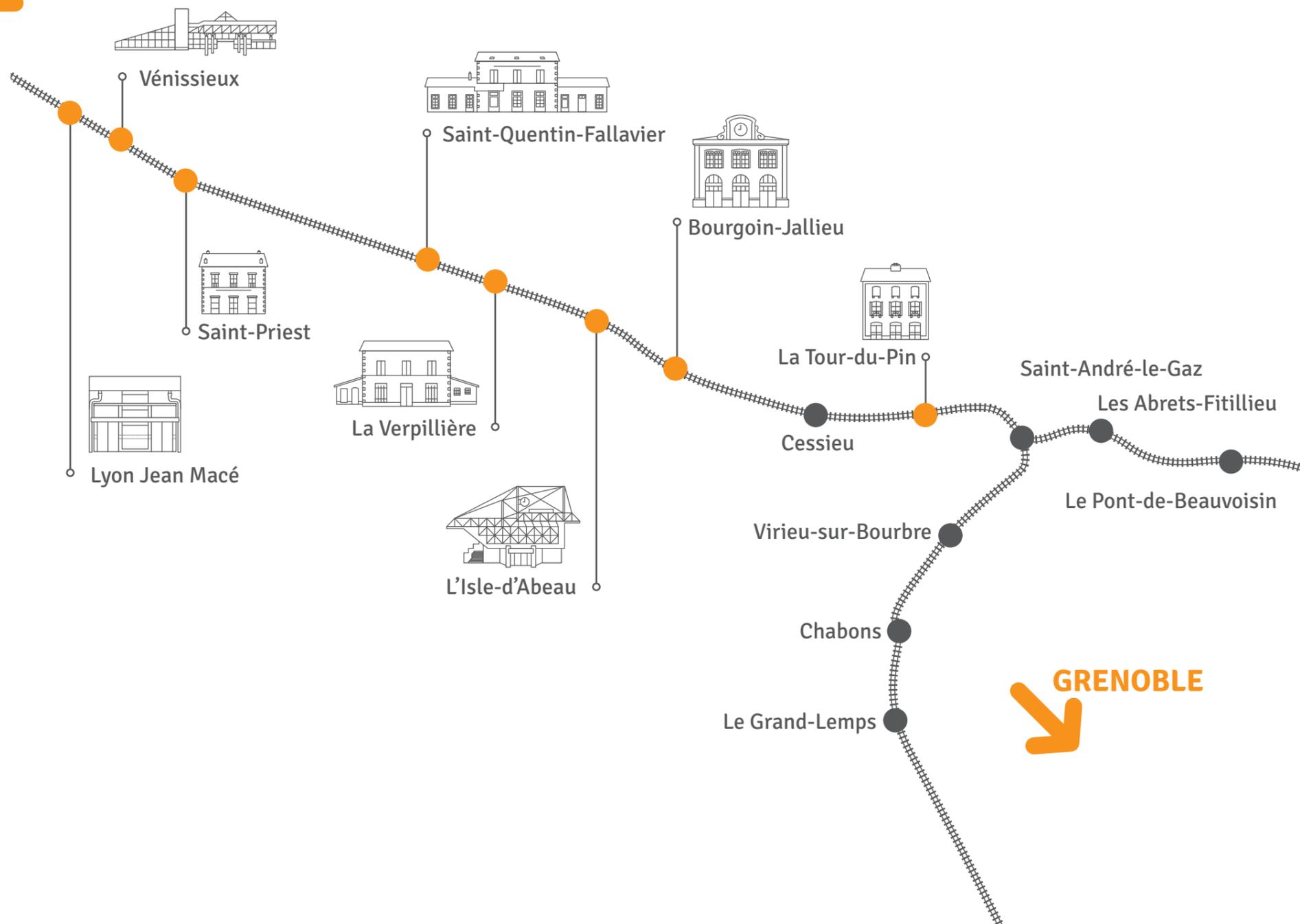
P. 56 > 59

Vénissieux

P. 60 > 63



LYON

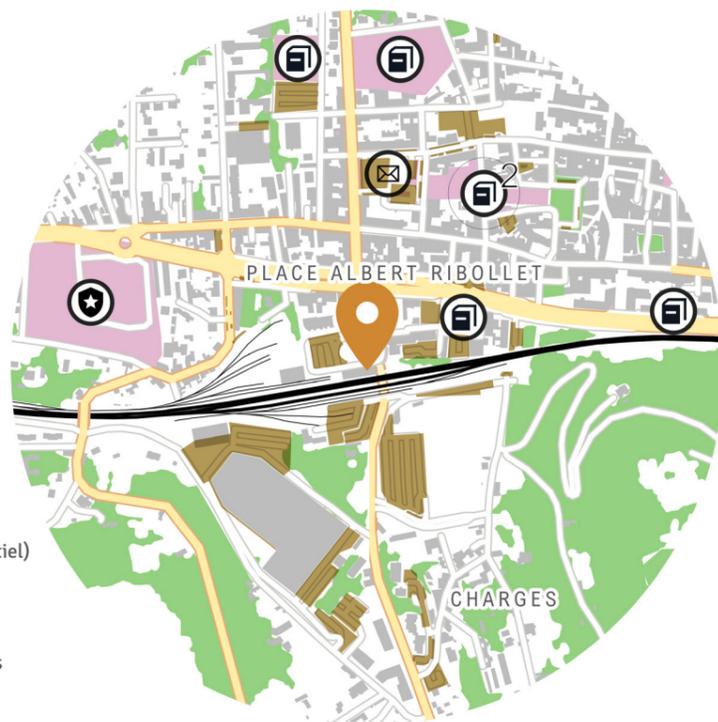


Gare de

BOURGOIN-JALLIEU

→ Le quartier Gare

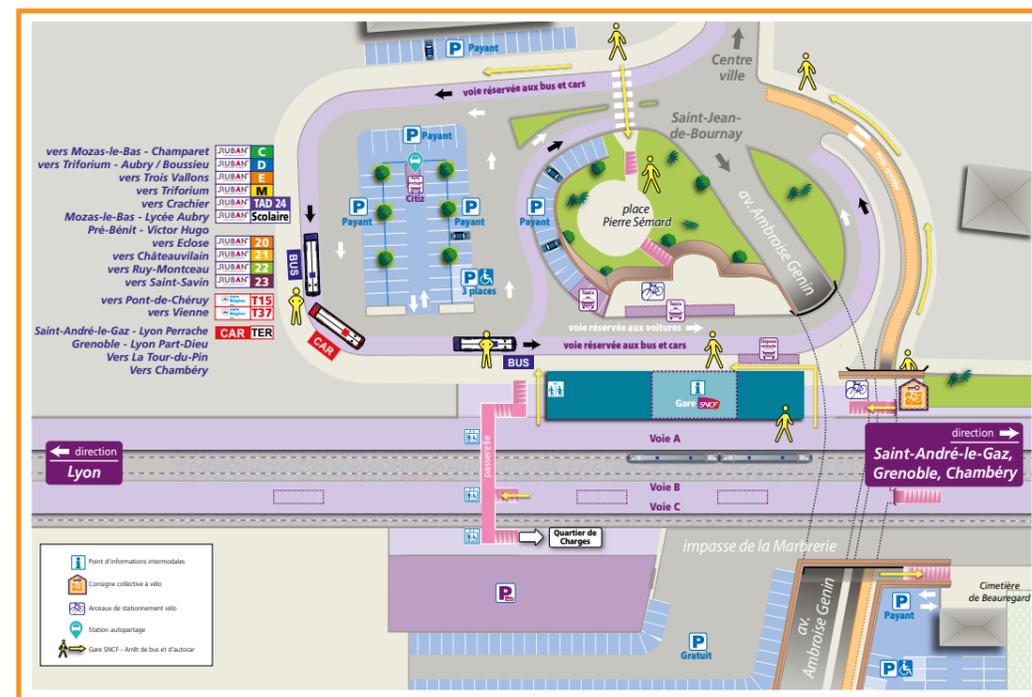
Dans un rayon de 500 m



- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

/ Gare de Pôle Urbain Intermédiaire

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

156
train par jour
en 2022
(deux sens confondus)



7215
voyages par jour*
en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC
35%

VPP
18%

TC
9%

Actifs
33%

* Usages en modes de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS



90

places en consignes

ACCESSIBILITÉ

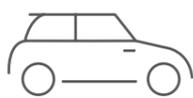
Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

AUTOPARTAGE

1 CITIZ

STATIONNEMENT

P+R



995

places disponibles



COVOITURAGE



places disponibles

BUS / CAR*

10 Lignes RUBAN

10 Lignes CARS RÉGION ISÈRE



*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train

Tolibr

Correspondances Horaires :

LIGNE RUBAN	Destination	Ligne	Heure de départ du TER Bourgoin-Jallieu				Ligne TER
			6h42	6h48	6h53	7h18	
IDA Triforium > Bourgoin-Jallieu Gare	M		5 min.	9 min.	9 min.		
IDA TROIS Vallons > Bourgoin-Jallieu Gare	E					17 min.	
IDA Triforium > BJ Boussieu / J-C Aubry	D					15 min.	
BJ Mozas le Bas > BJ Champaret	C*		22-28 min.	21 min.		4 min.	
Bourgoin-Jallieu > Eclouse Village	20**		4 min.			9-17 min.	
Ruy-Montceau > Bourgoin-Jallieu	22					6 min.	
Saint-Savin > Bourgoin-Jallieu	23						

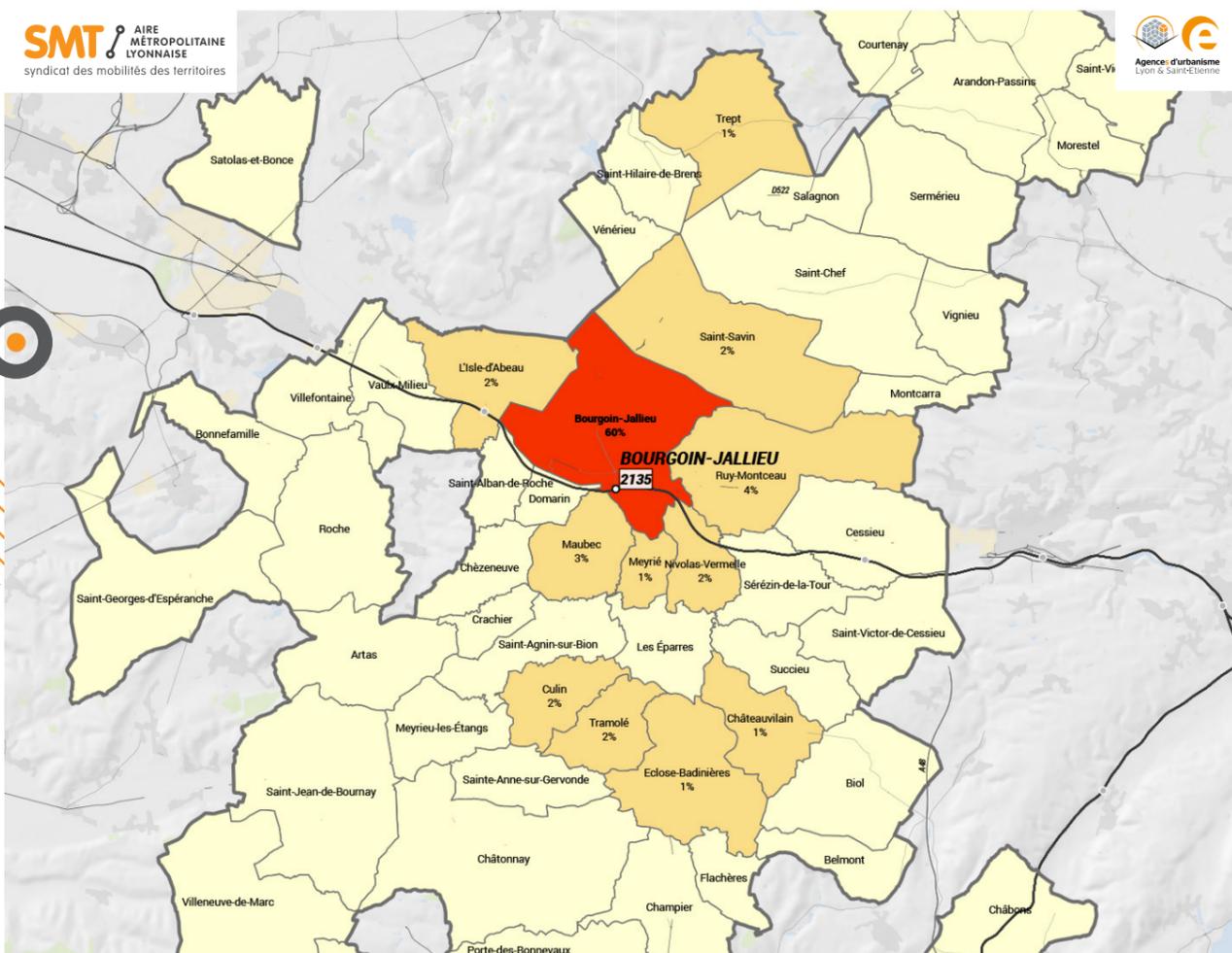
		Heure de départ du TER Bourgoin-Jallieu					
		6h42	6h48	6h53	7h18		
Heure de départ du TER Bourgoin-Jallieu		6h42	6h48	6h53	7h18		
Heure d'arrivée du TER		-	-	-	-		
Vénissieux		-	-	7h24	-		
Lyon Part-Dieu		7h10	7h14	-	7h44		
Lyon Jean-Macé		-	-	7h29	-		
Lyon Perrache		-	-	7h34	-		

✗ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
 8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
 11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
 Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités 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

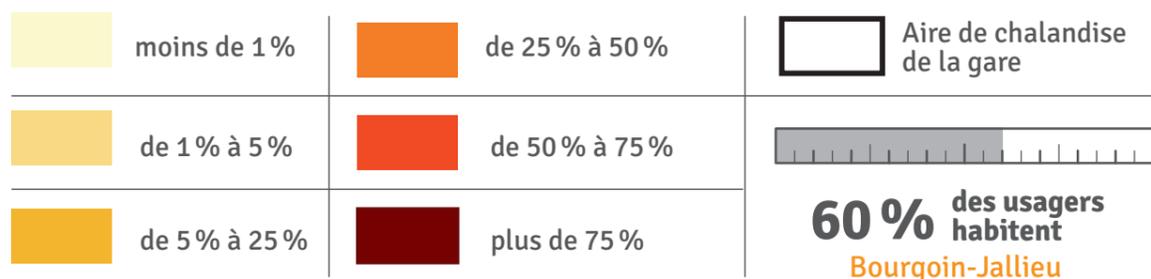


Gare de
BOURGOIN-JALLIEU

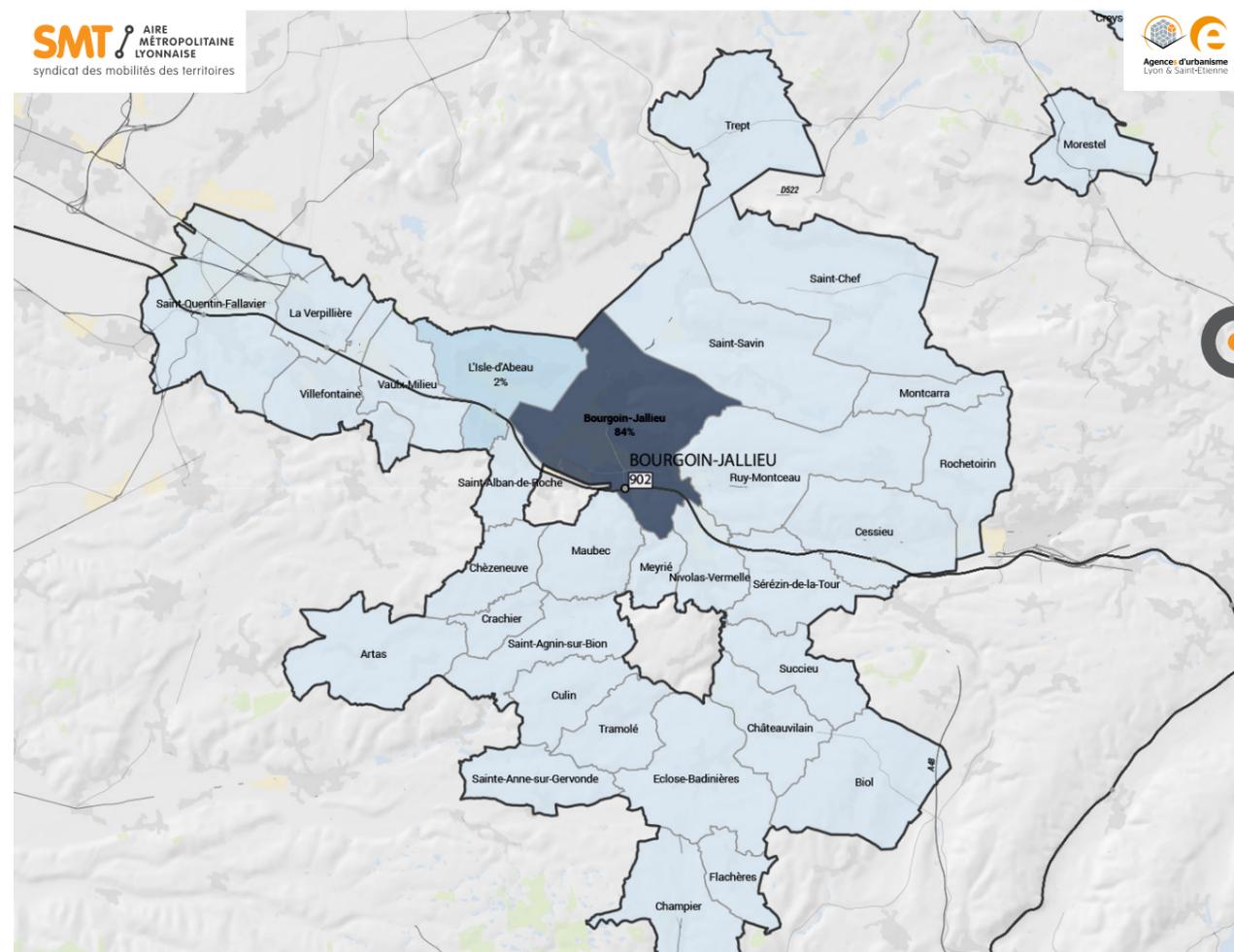
/ Attractivité
de la gare de départ en fonction
du **DOMICILE** des usagers



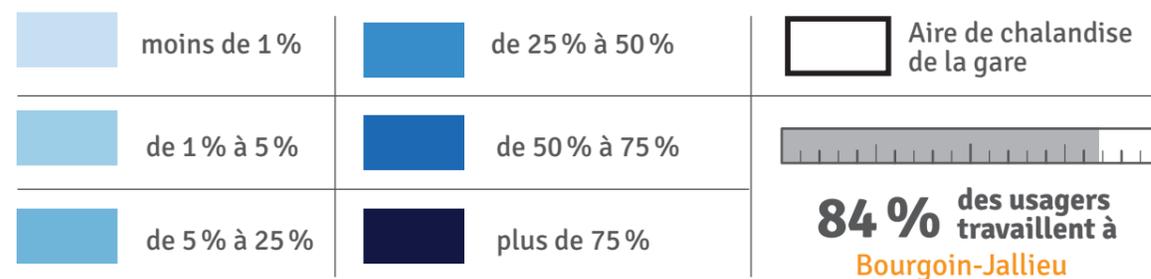
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



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



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



Gare de
LA-TOUR-DU-PIN

→ Le quartier
Gare

Dans un rayon de 500 m



- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

/ Gare de Pôle Urbain Intermédiaire

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

147
train par jour en 2022
(deux sens confondus)



3613
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

- VPC 40%
- VPP 18%
- TC 8%
- Actifs 28%

* Usages en modes de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT VÉLOS



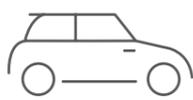
48

places en consignes

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT P+R



270

places disponibles



COVOITURAGE



places disponibles

BUS / CAR*

4 Lignes CARS RÉGION ISÈRE



*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train



Correspondances Horaires :

✗ PBE06	Pont-de-Beauvoisin > La-Tour-du-Pin	TRANSISÈRE
✗ LTP06	Virieu-sur-Bourbe > La-Tour-du-Pin	
✗ 4410	Pont-de-Beauvoisin > Saint-Laurent-la-Mure	
✗ 1010	Morestel > La-Tour-du-Pin	
✗ 1000	Les Avenières > La-Tour-du-Pin	

Heure de départ du TER La-Tour-du-Pin	6h29	6h37	6h43	7h08	
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-	
Vénissieux	-	-	7h24	-	
Lyon Part-Dieu	7h10	7h14	-	7h44	Ligne TER Grenoble / Lyon
Lyon Jean Macé	-	-	7h29	-	
Lyon Perrache	-	-	7h34	-	Ligne TER Chambéry / Lyon

LÉGENDE

- ✗ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
 - 8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
 - 11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
- Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités 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

Gare de

LA VERPILLIÈRE

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie



→ Le pôle d'échanges multimodal

Plan en cours de mise à jour

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

129

train par jour en 2022
(deux sens confondus)



3968

voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC 33%

VPP 16%

TC 11%

Actifs 33%

* Usages en modes de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS



48

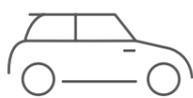
places en consignes

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT

P+R



291

places disponibles



COVOITURAGE



places disponibles

BUS / CAR*

2 Lignes RUBAN

1 TAD RUBAN

5 Lignes CARS RÉGION ISÈRE

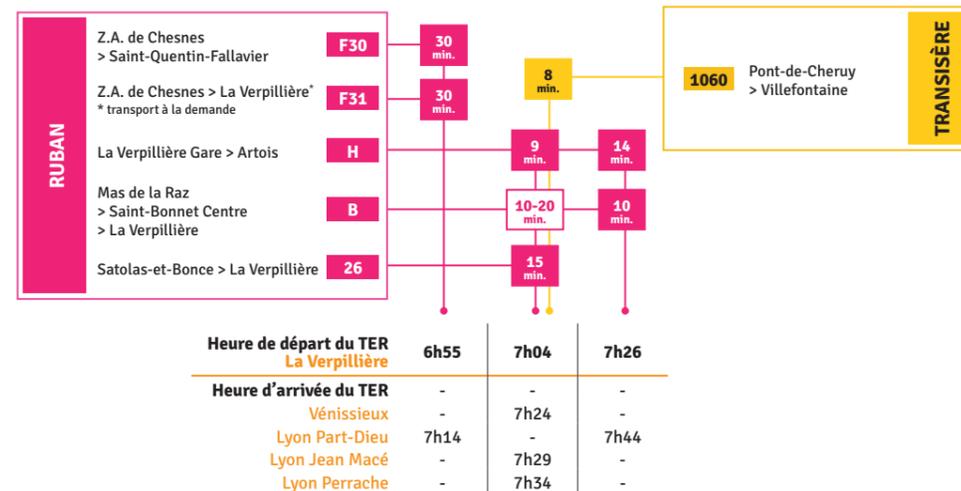


*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train



Correspondances Horaires :



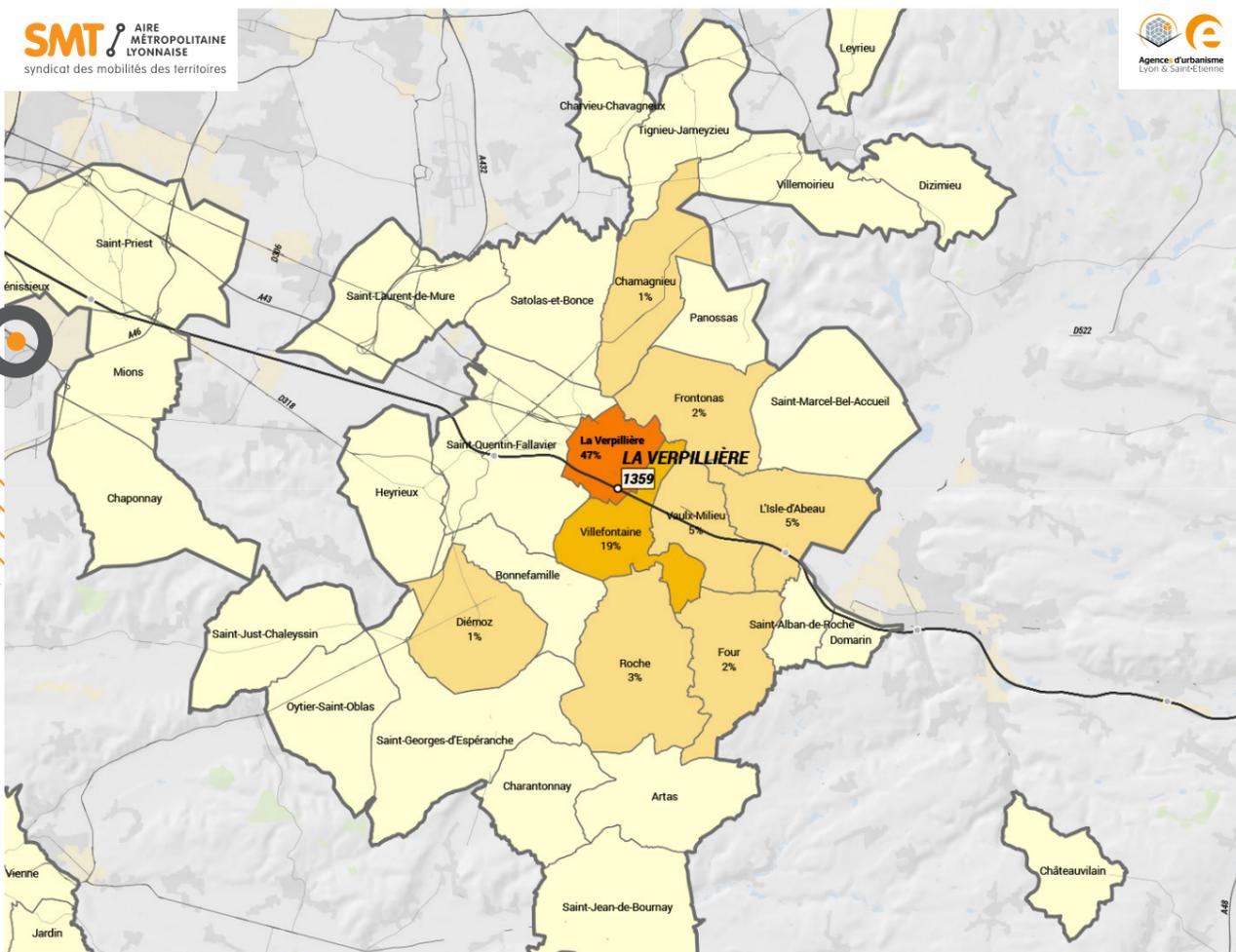
LÉGENDE

✗ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
 Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités 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

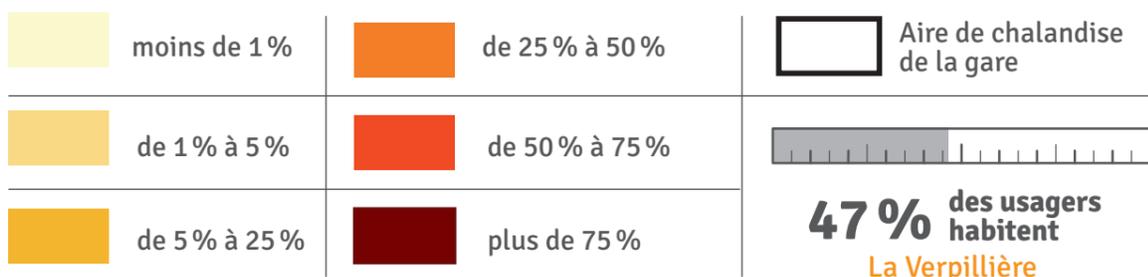


Gare de
LA VERPILLIÈRE

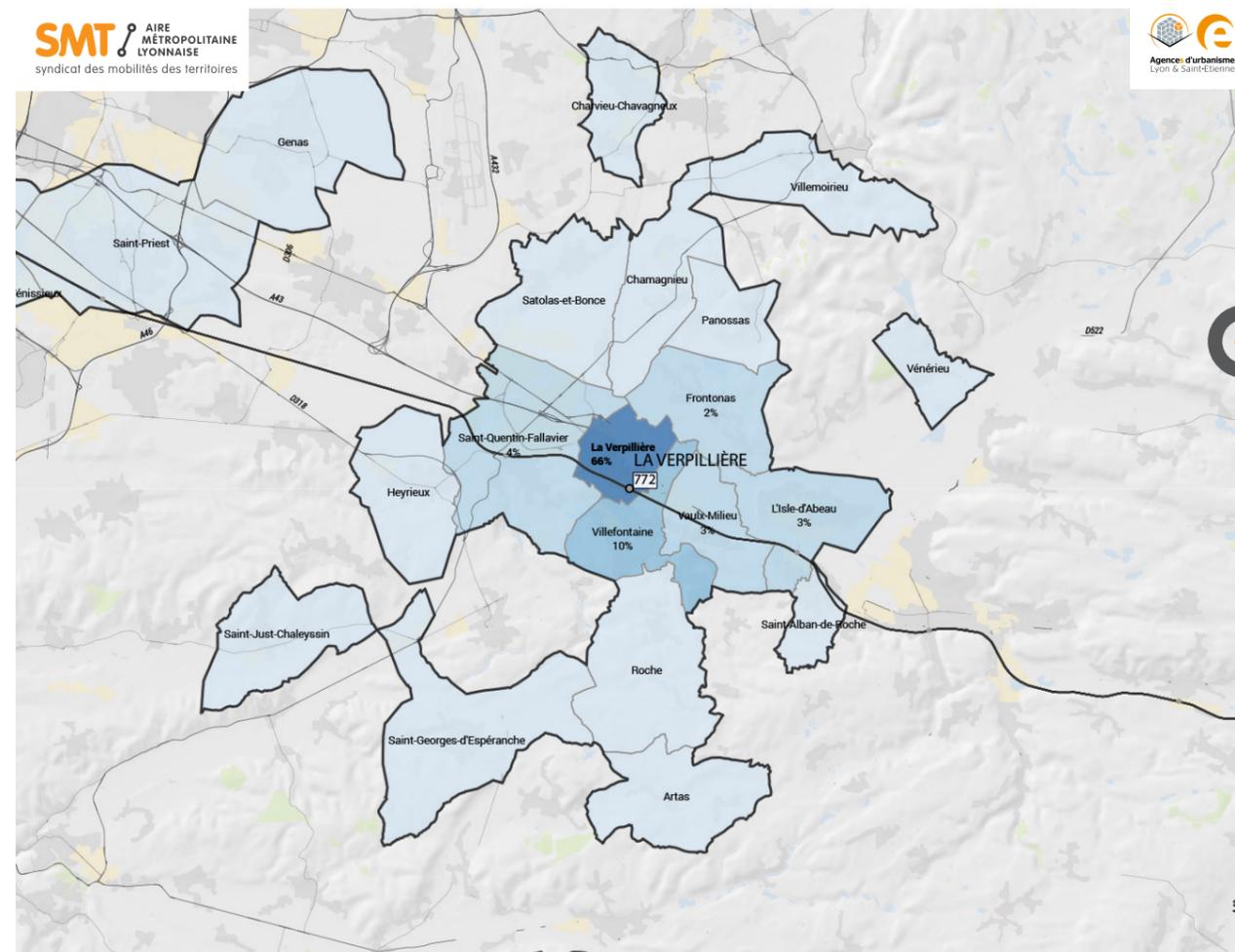
/ Attractivité
de la gare de départ en fonction
du **DOMICILE** des usagers



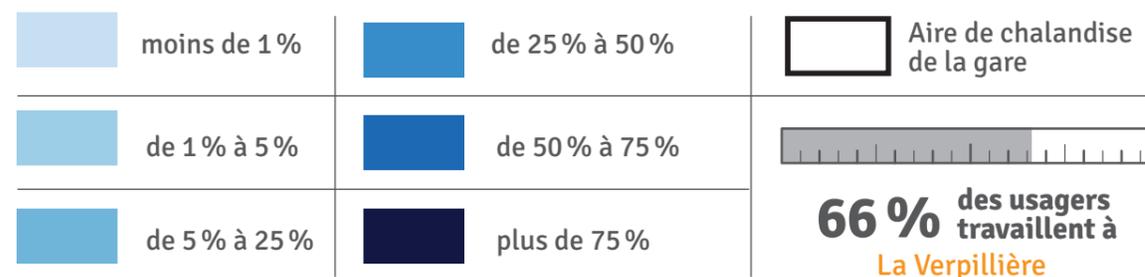
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



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



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

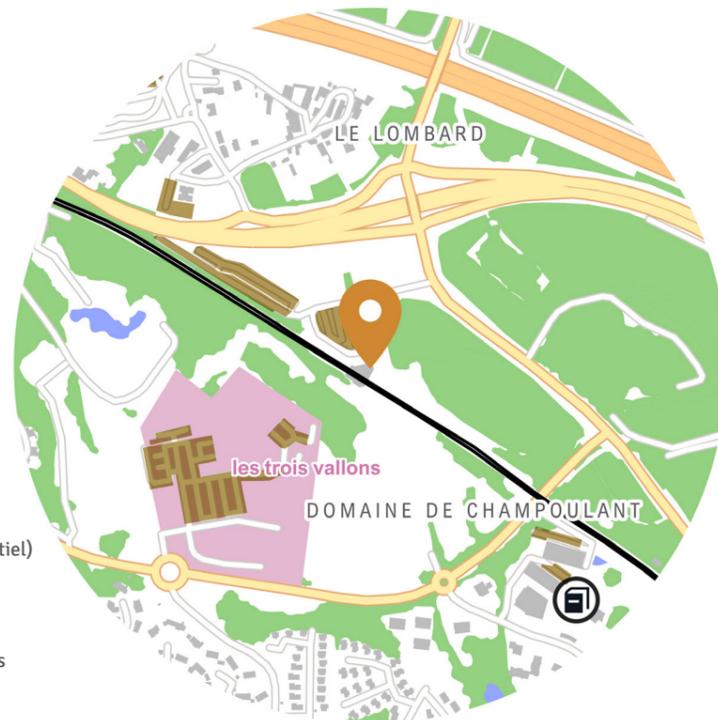


Gare de

L'ISLE-D'ABEAU

→ Le quartier Gare

Dans un rayon de 500 m



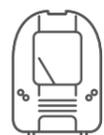
- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

/ Pôle de Rabattement

→ Le pôle d'échanges multimodal

Plan en cours de mise à jour

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

42

train par jour en 2022
(deux sens confondus)



1153
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC
41%

VPP
18%

TC
6%

Actifs
28%

* Usages en modes de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS

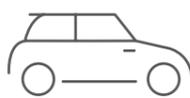


48

places en consignes

STATIONNEMENT

P+R



243

places disponibles



COVOITURAGE



places disponibles

BUS / CAR*

4 Lignes CARS RÉGION ISÈRE

3 Lignes RUBAN

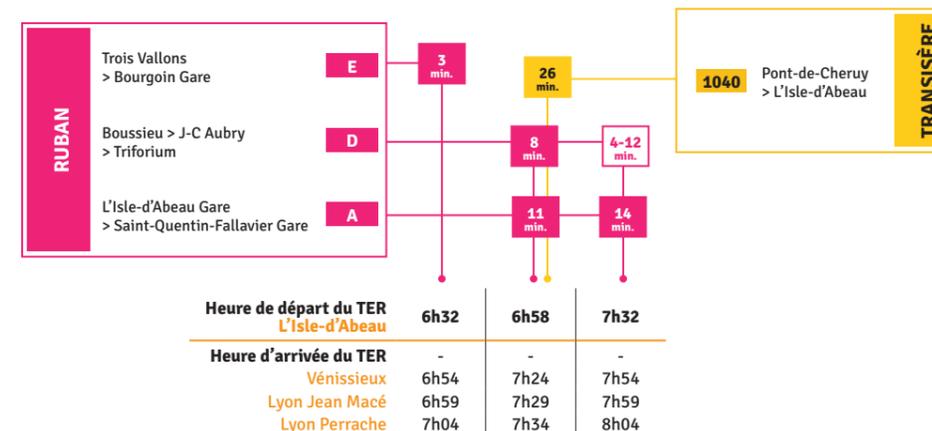


*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train

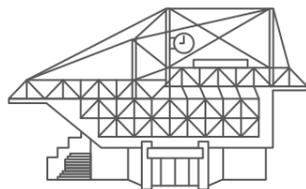


Correspondances Horaires :



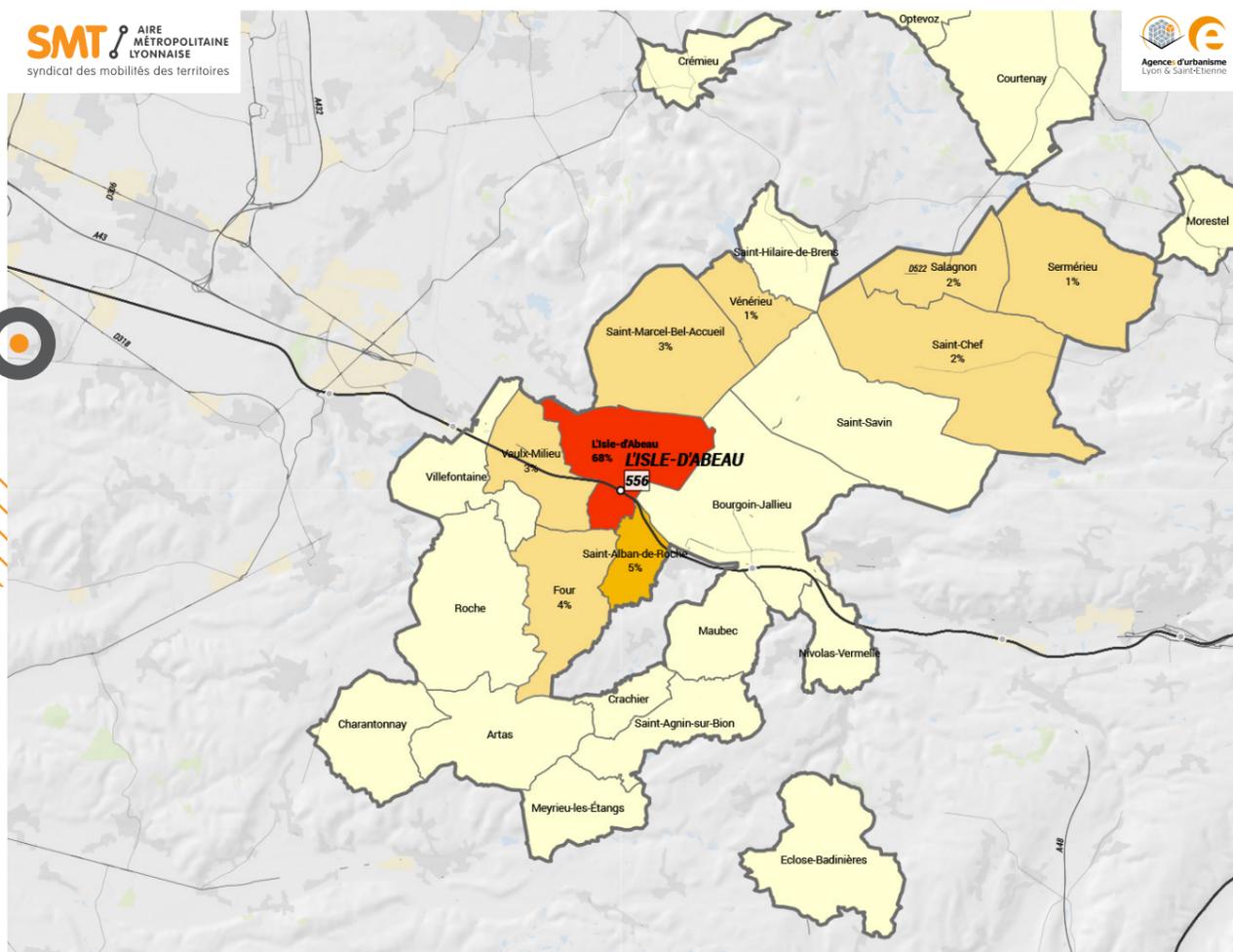
LÉGENDE

✗ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
 Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités 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

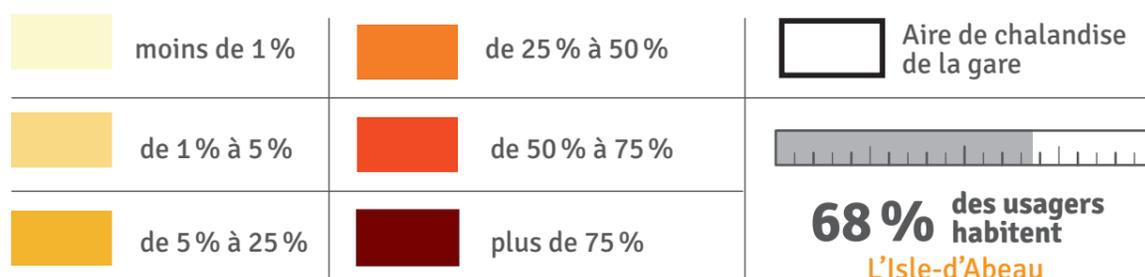


Gare de
**L'ISLE-
D'ABEAU**

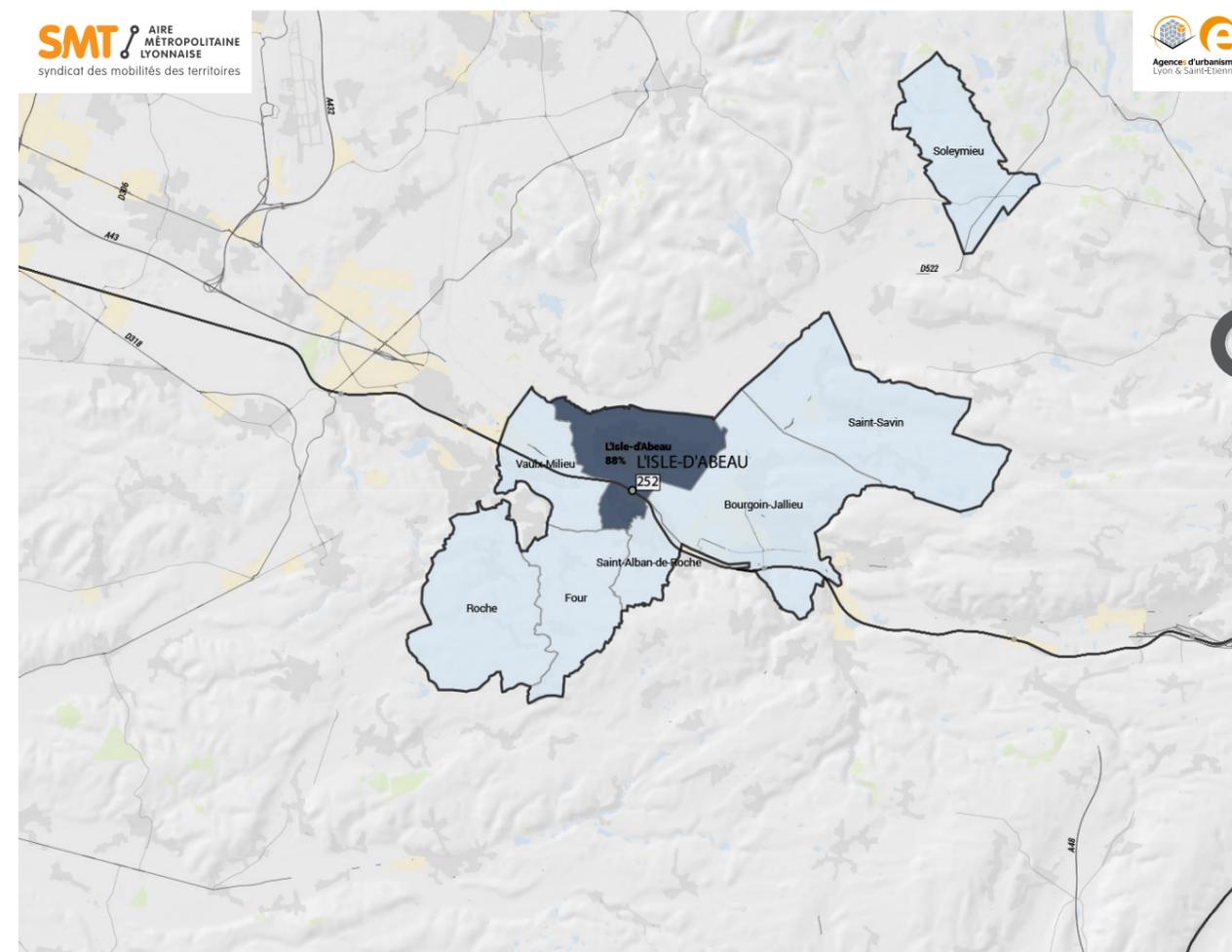
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



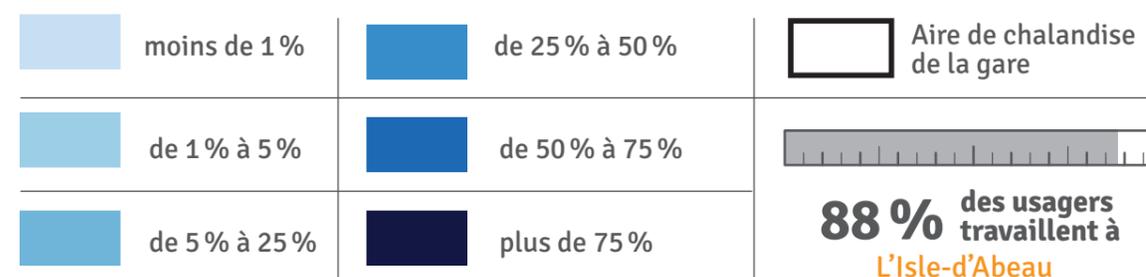
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



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



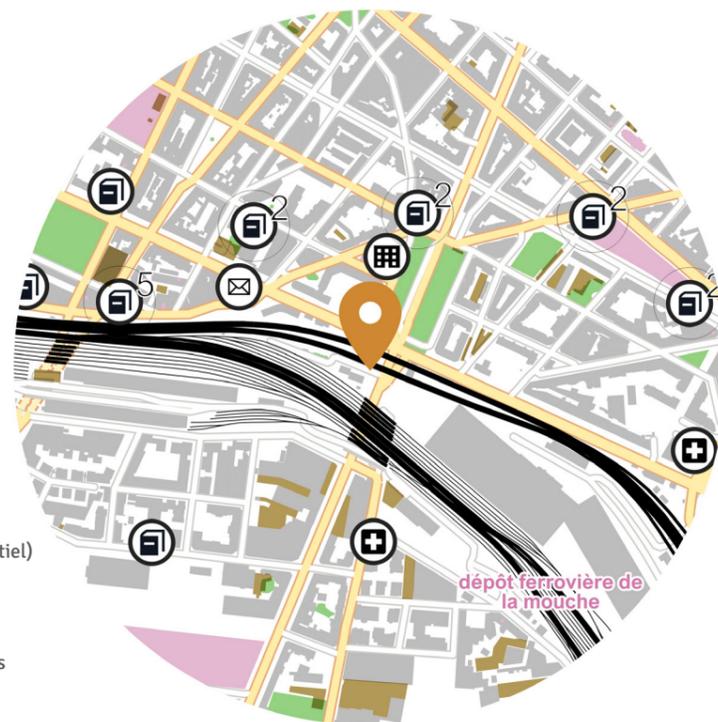
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



Gare de
LYON
JEAN MACÉ

→ Le quartier
Gare

Dans un rayon de 500 m

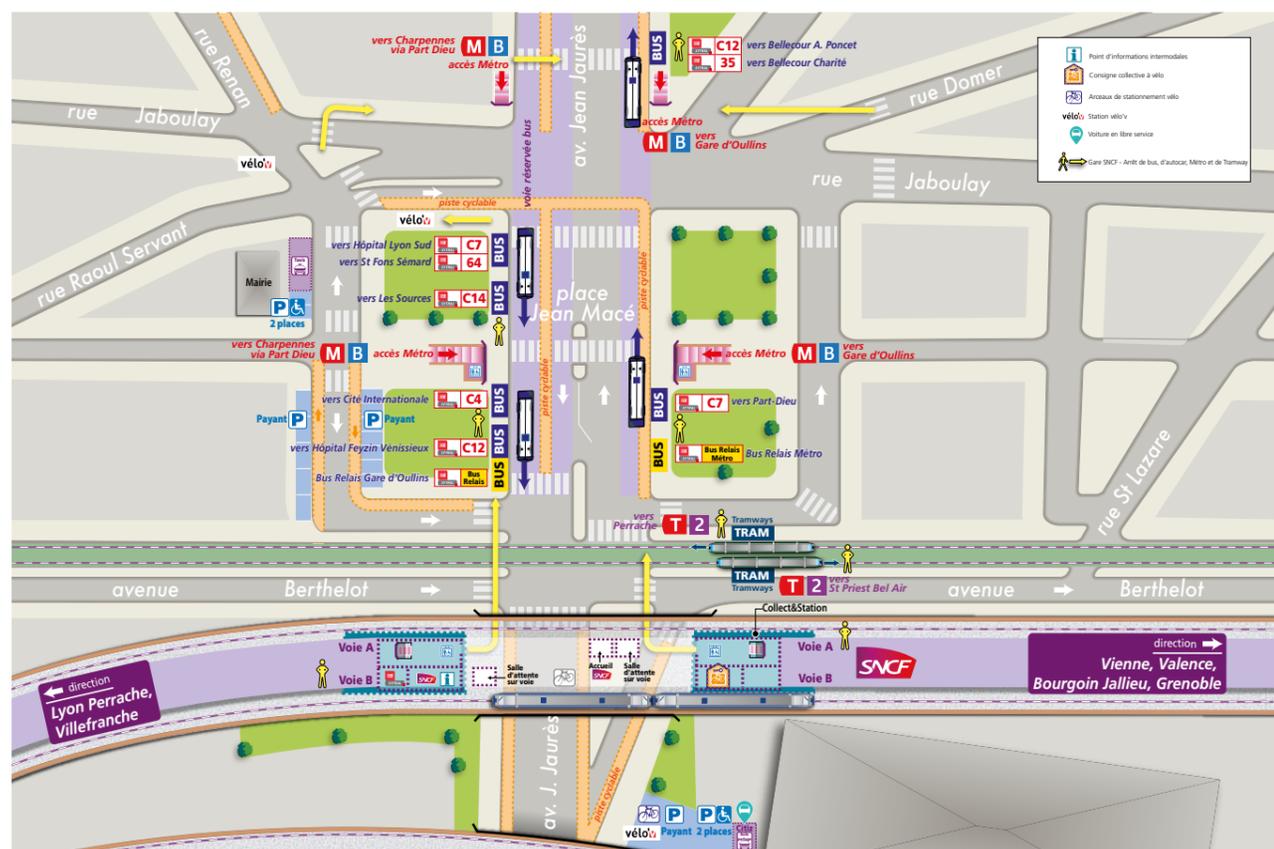


/ Gare Multi Bassin
/ Grand Pôle d'échanges

Gare de
Lyon Jean Macé

Gare de
???

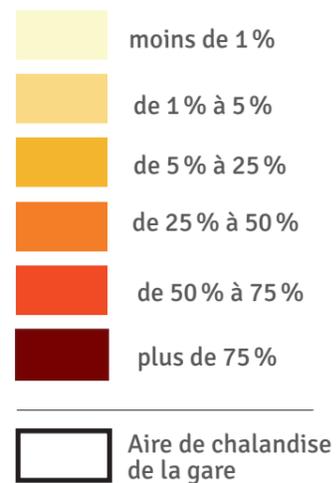
Gare de
???



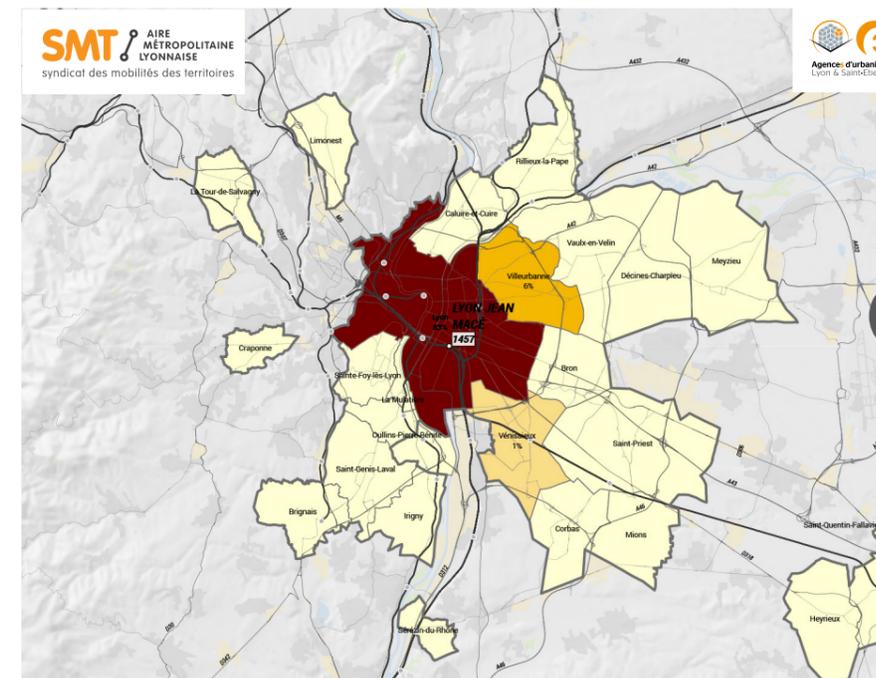
Source : SNCF Voyageurs

/ **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

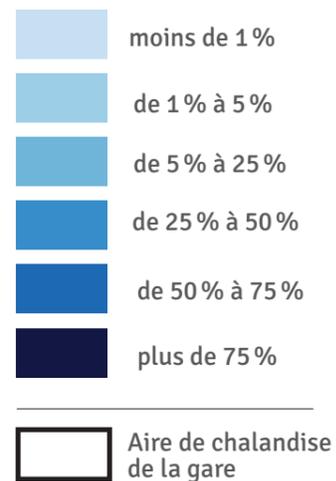


77 % des usagers
habitent
Lyon

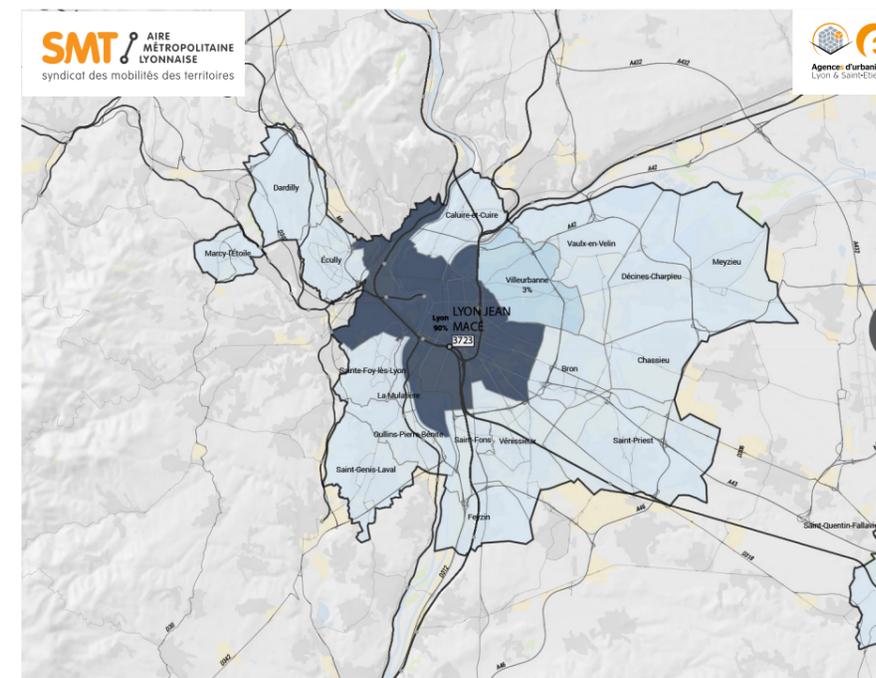


/ **Attractivité** de la gare en fonction
du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES** des usagers

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



86 % des usagers
travaillent à
Lyon



Gare de
**SAINT-
PRIEST**

→ Le quartier
Gare

Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie



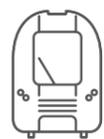
/ Gare de proximité

→ Le pôle
d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ **Tableau de bord de l'intermodalité**



TRAINS

42

train par jour en 2022
(deux sens confondus)



817

voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC 21%

VPP 16%

TC 6%

Actifs 50%

* Usages en modes de rabattement (2022) VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

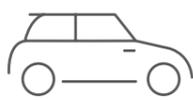
STATIONNEMENT VÉLOS



8

places en consignes

STATIONNEMENT P+R



80

places disponibles



COVOITURAGE



places disponibles

BUS / CAR*

2 Lignes TCL



*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train



Correspondances Horaires :

TCL	Gare de Vénissieux > Saint-Priest Gare	Z11	16 min.	13 min.	12 min.
	Décines Grand Large > Corbas les Balmes	76	10-16 min.	9 min.	10-15 min.
	Gare de Vénissieux > Mions Jules Vallès	62	7-14 min.	12-16 min.	4-18 min.

Heure de départ du TER Saint-Priest	6h50	7h19	7h50
Heure d'arrivée du TER Vénissieux	-	-	-
Lyon Jean-Macé	6h54	7h24	7h54
Lyon Perrache	6h59	7h29	7h59
	7h04	7h34	8h04

LÉGENDE

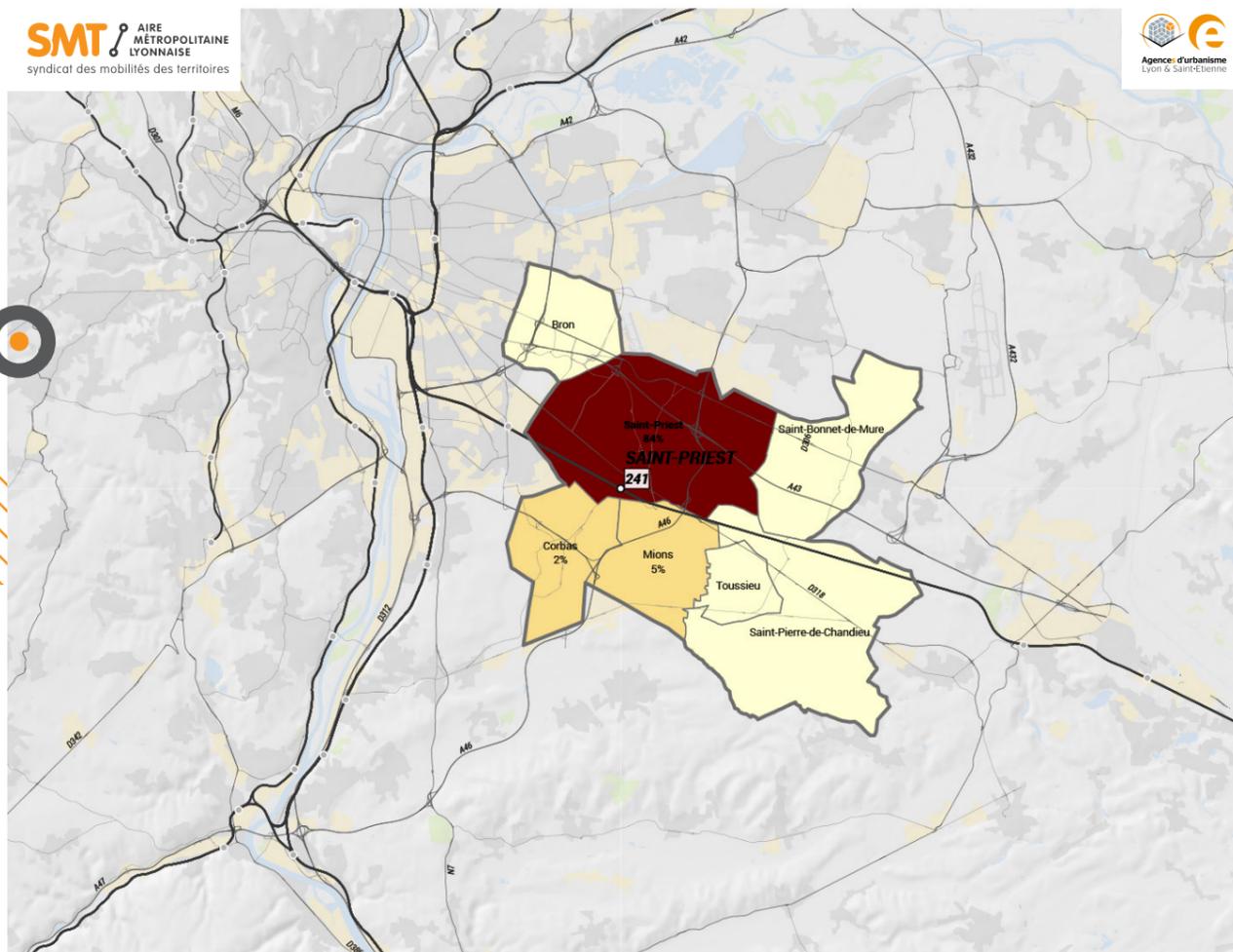
Pas de correspondance en heures de pointe du matin
 Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
 Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)

Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités 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

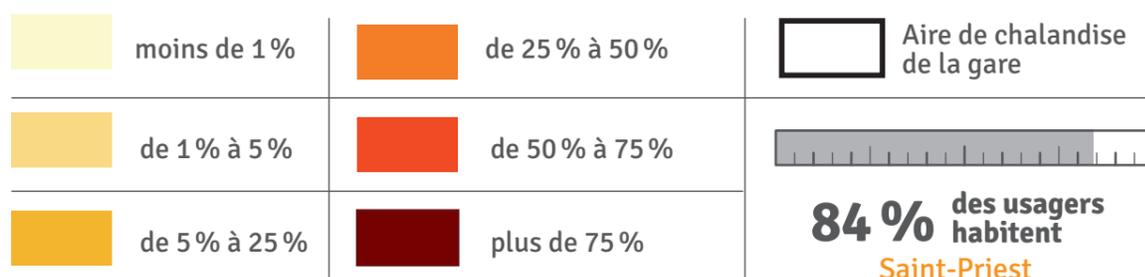


Gare de
**SAINT-
PRIEST**

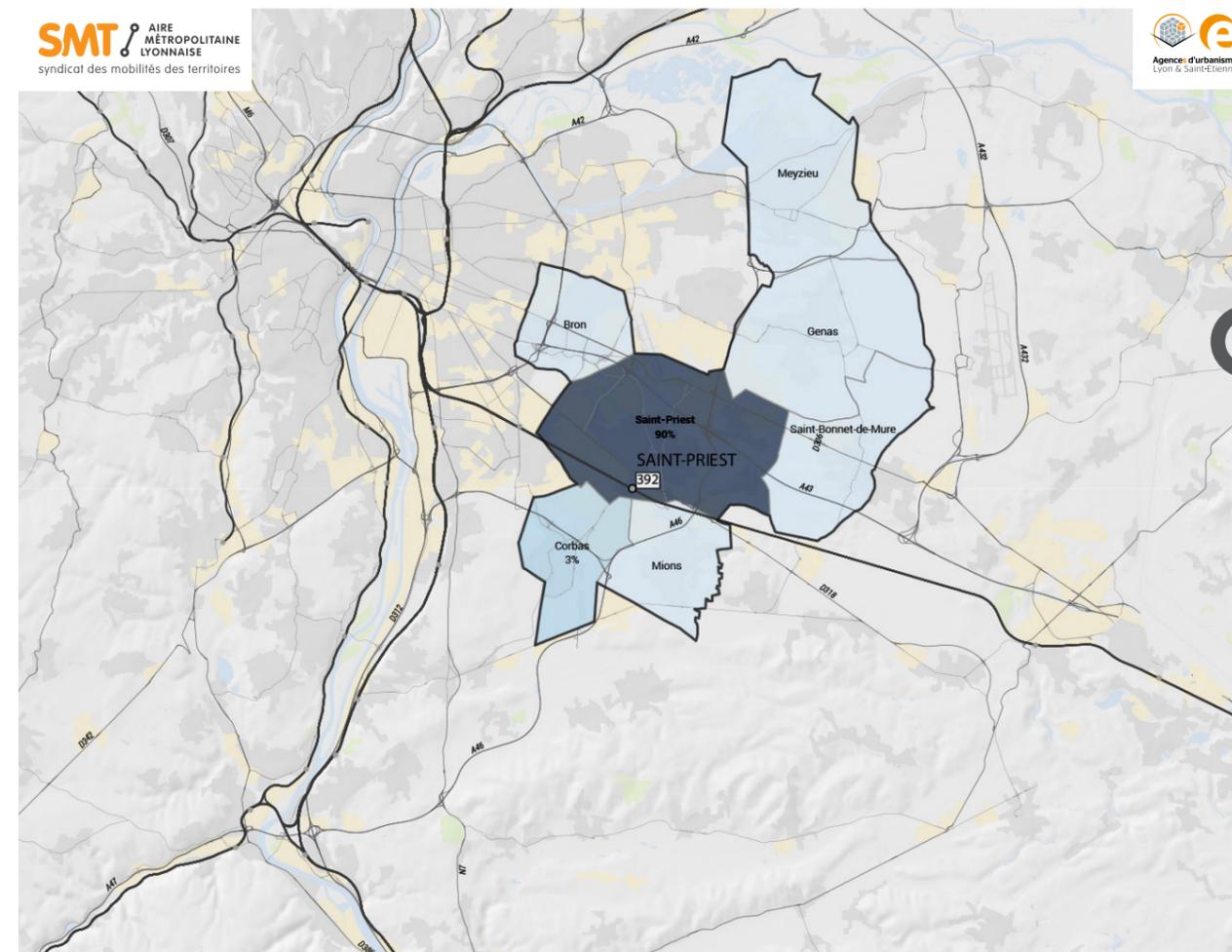
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



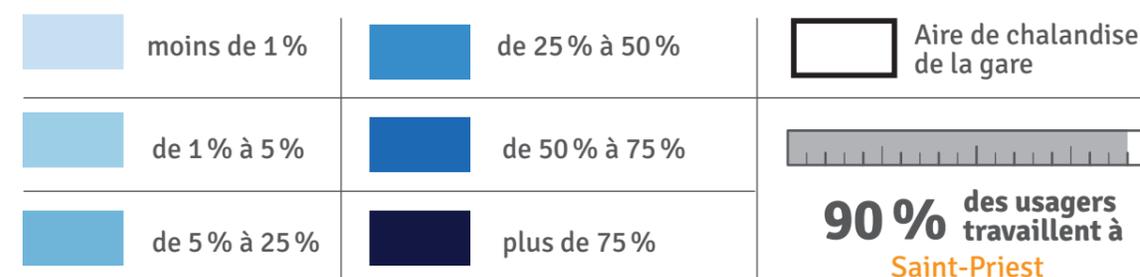
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



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



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



Gare de

SAINT-QUENTIN-FALLAVIER

→ Le quartier Gare

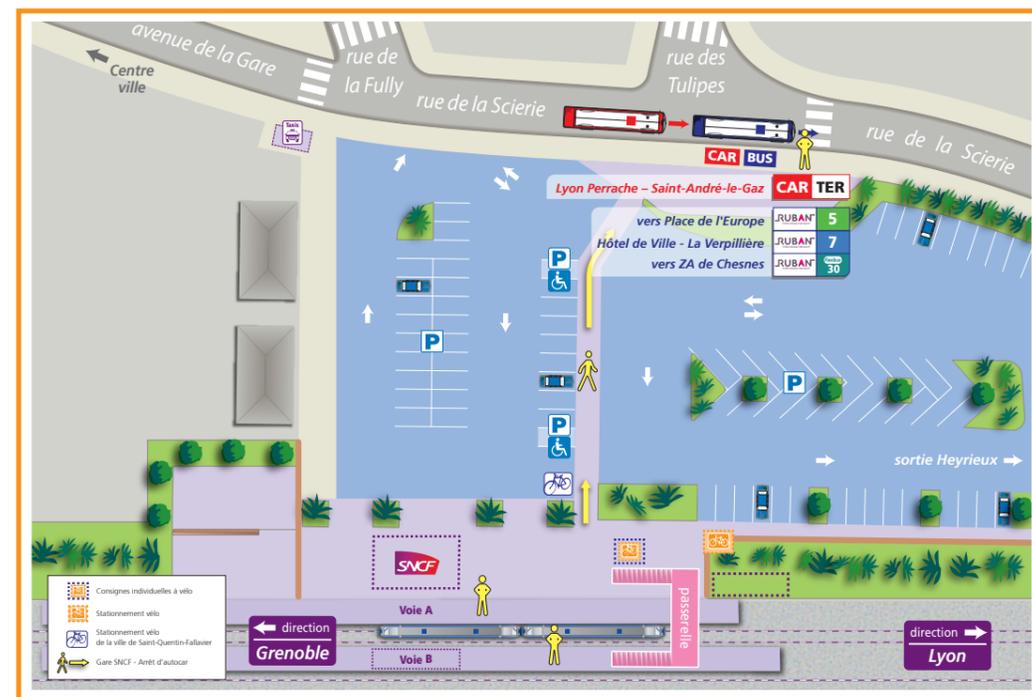
Dans un rayon de 500 m

- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie



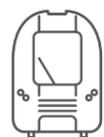
/ Gare de proximité

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

42

train par jour en 2022
(deux sens confondus)



1008
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC 37%

VPP 21%

TC 6%

Actifs 31%

* Usages en modes de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS

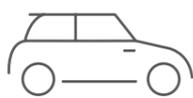


12

places en consignes

STATIONNEMENT

P+R



150

places disponibles



COVOITURAGE



places disponibles

BUS / CAR*

1 Lignes RUBAN

3 Lignes CARS RÉGION ISÈRE

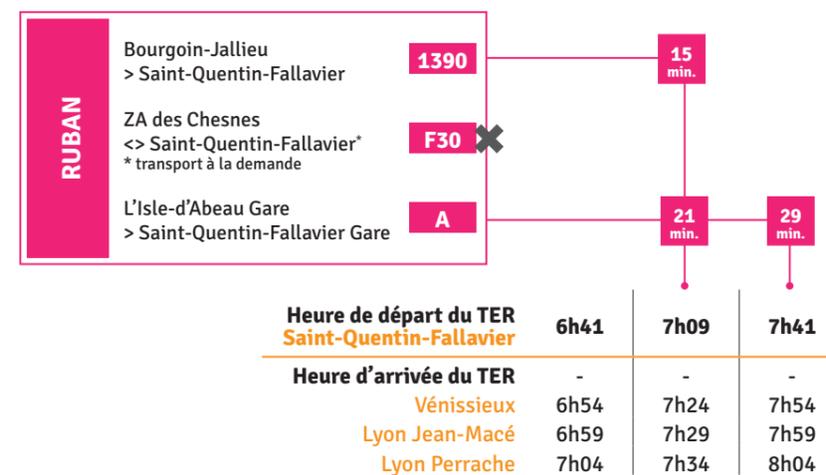


*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train



Correspondances Horaires :



LÉGENDE

X Pas de correspondance en heures de pointe du matin
 8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
 11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
 Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités 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

Gare de
VÉNISSIEUX

→ Le quartier
Gare

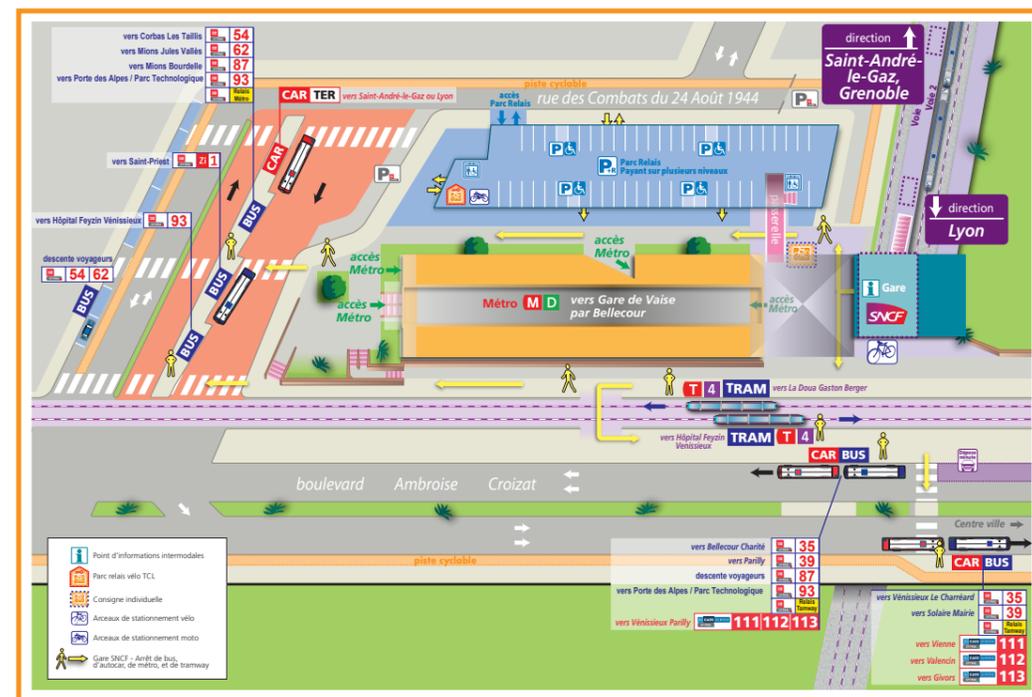
Dans un rayon de 500 m



- Bâtiments (quartier résidentiel)
- Zone d'activités
- Stationnement
- Espaces agricoles et végétation
- Hydrographie

/ Gare d'interconnexion de TCSP

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

42

train par jour en 2022
(deux sens confondus)



708
voyages par jour* en 2023

* Source Opendata SNCF 2023, Base 270 jours/an Montées + descentes

USAGES*

VPC
13%

VPP
16%

TC
25%

Actifs
36%

* Usages en modes de rabattement (2022)
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

STATIONNEMENT

VÉLOS

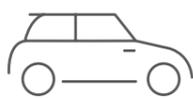


43

places en consignes

STATIONNEMENT

P+R



745

places disponibles



COVOITURAGE



places disponibles

BUS / CAR*

3 Lignes CARS DU RHÔNE

10 Lignes TCL



*Nombre de lignes de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train



Correspondances Horaires :

TCL	TER	4 min.	4 min.	11-19 min.	12-14 min.	4-27 min.	6-13 min.	16 min.	24 min.	10 min.	7 min.	10 min.	8 min.	4 min.	30 min.	9 min.	7 min.	10-11 min.	7-9 min.	4-19 min.	7-12 min.	12 min.	4-11 min.	5-9 min.	4-6 min.	6-9 min.	6 min.	4 min.	4 min.	14 min.	26 min.	24 min.	113	Vénissieux > Givors			
Gare de Vénissieux > Saint-Priest	211																																				
Saint-Symphorien-d'Ozon > Vénissieux Parilly*	112																																				
Vienne > Vénissieux Parilly*	111																																				
Hôpital Feyzin > Porte des Alpes	93																																				
Gare de Vénissieux > Mions Bourdelle	87																																				
Gare de Vénissieux > Mions Jules Vallès	62																																				
Gare de Vénissieux > Corbas Les Taillies	54																																				
Parc de Parilly > Solaize	39																																				
Bellecour > Vénissieux le Charréard	35																																				
La Doua Gaston Berger > Hôpital Feyzin > Vénissieux	T4																																				
Gare de Vaise > Gare de Vénissieux	D																																				

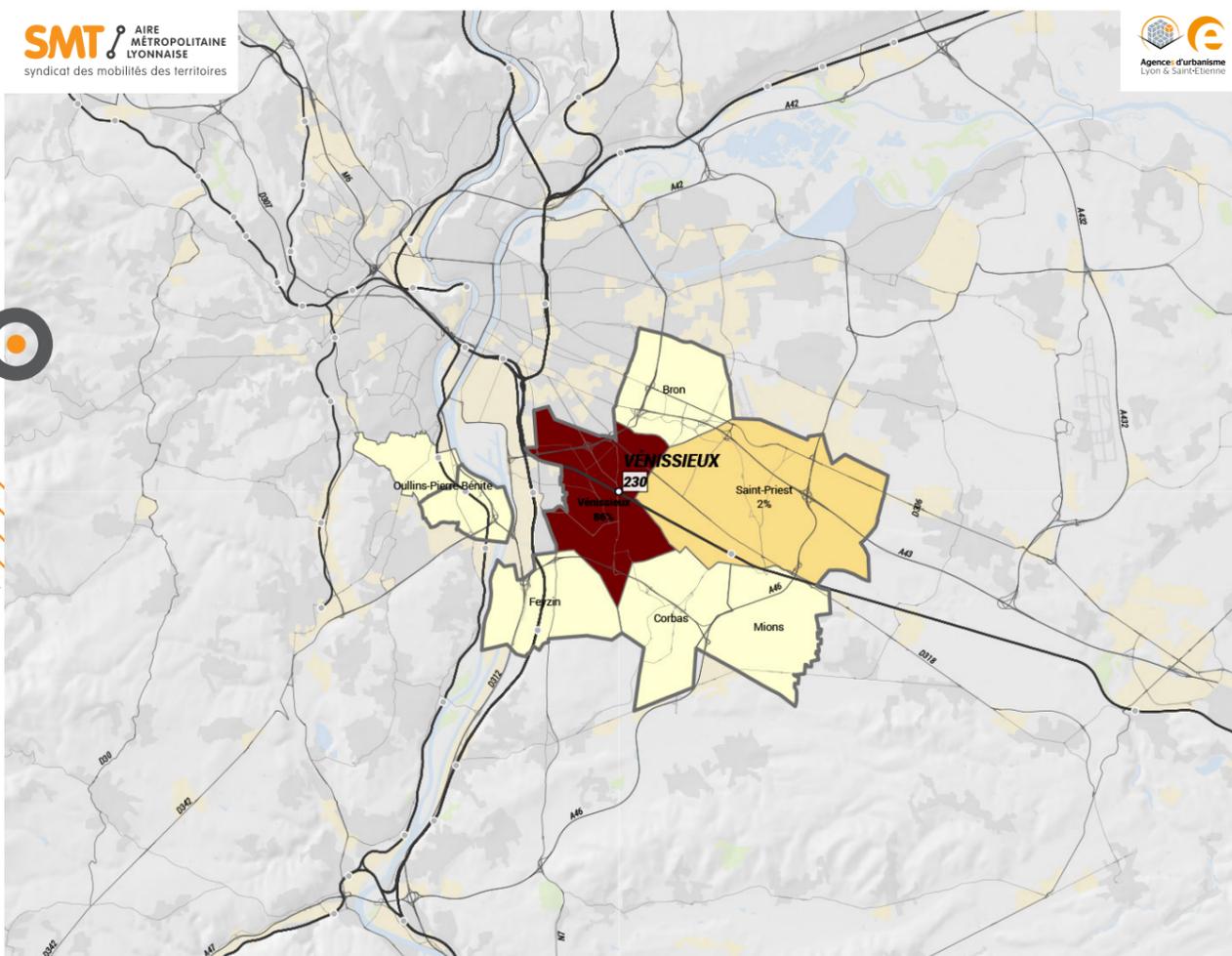
* Lignes mutualisées avec les Cars du Rhône

✗ Pas de correspondance en heures de pointe du matin
 8 min Correspondance possible en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
 11-13 min Correspondance possible via les deux sens de circulation du transport en commun en rabattement vers la gare et temps d'attente (en minutes)
 Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités 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

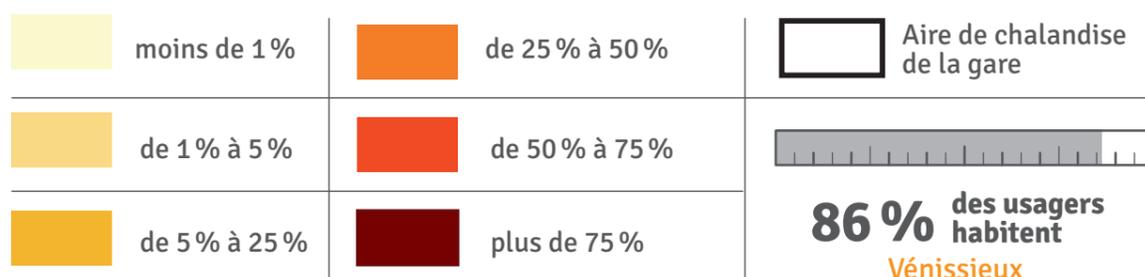


Gare de
VÉNISSIEUX

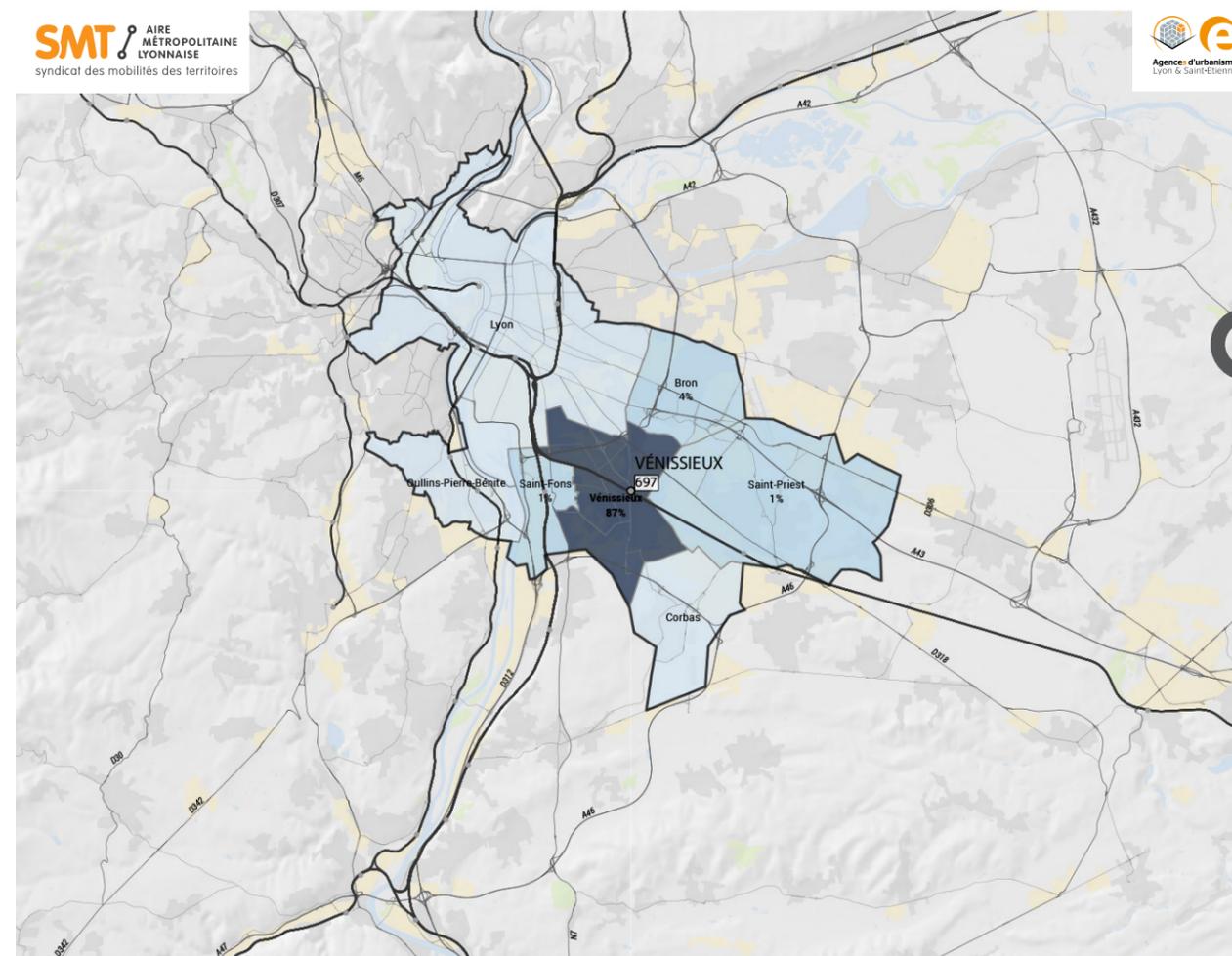
/ Attractivité
de la gare de départ en fonction
du **DOMICILE** des usagers



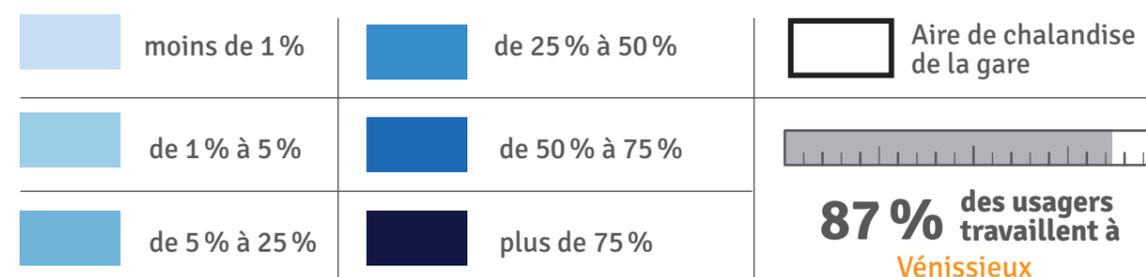
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



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



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



/ Glossaire

AOM

Autorités organisatrices de la mobilité

AURA

Auvergne-Rhône-Alpes

BUCOPA

Syndicat Mixte Bugey Côtière Plaine de l'Ain

CA3B

Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse 2019-2020

CAVBS

Communauté d'agglomération Villefranche-Beaujolais-Saône

CCMP

Communauté de communes de Miribel et du Plateau

CCPA

Communauté de communes de la Plaine de l'Ain

CEREMA

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CPER

Contrat de plan État-Région

COPLER

Communauté de communes du Pays entre Loire et Rhône

CCVG

Communauté de Communes de la Vallée du Garon

EPASE

Établissement Public d'Aménagement de Saint-Étienne

HPM

Heure de pointe du matin

PEM

Pôle d'échange multimodal

PMR

Personne à mobilité réduite

P+R

Parc relais

SAEIV

Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs

SCOT

Schéma de cohérence territoriale

SDA AD'AP

Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée

STAS

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

TAD

Transport à la demande

TCNU

Transport collectif non-urbain

TER

Transport express régional

TCU

Transport collectif urbain

TIL

Transports interurbains de la Loire

TMJA

Trafic moyen journalier annuel

VAE

Vélo à assistance électrique

VPC

Véhicule particulier conducteur

VPP

Véhicule particulier passager

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

/ Légende Qualité Intermodalité



Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

Pôle d'échanges desservi par des lignes TC départementales et/ou urbaines avec un niveau de fréquence et de coordination des horaires avec l'offre TER de qualité (inférieur à 30 minutes).



Qualité intermodalité TC-Train
MOYENNE

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



Qualité intermodalité TC-Train
FAIBLE

Pôle d'échange peu desservi en TC.

/ Crédits

Directeur de publication → Xavier ODO

Co-directrice de la publication → Rachel HAAB-LAB

Coordination publication → Thibaut DESCROUX
→ Aurélie DECHELLE

Crédits photos → Région Auvergne-Rhône-Alpes, SYTRAL, Saint-Étienne Métropole, CAPI, SMT AML Vienne-Condrieu Agglomération, Kéolis, Egis Nicolas_Robin SYTRAL, Pexels, Pixabay, Wikimedia, Google Maps, Mobyliis, SNCF Gares & Connexions

Crédits cartes → Réseau d'ingénierie métropolitain des Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Étienne, SNCF Voyageurs, SNCF Gares et Connexions

Impression par nos soins : 200 exemplaires

Infographie → Marie CELLARD / niaksniaks.fr

Version : 10/2024

Ne pas jeter sur la voie publique





Pour toute question
relative aux cahiers
de bassin, veuillez-vous
adresser à :
contact@smtaml.fr

Pour plus d'informations
et téléchargement du cahier
Rendez-vous sur smtaml.fr



SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE

syndicat des mobilités des territoires

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



Nos membres

