



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

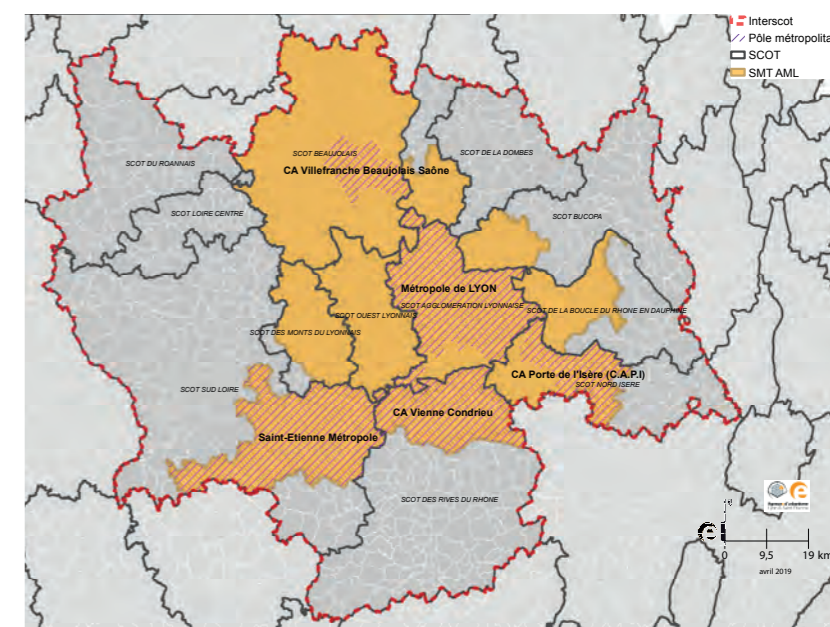
Sommaire

- 1- Le SMT AML, une structure de coopération à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise orientée sur la mobilité 1
- 2 - Le Plan d'Actions Intermodalité pour l'aire métropolitaine lyonnaise : enjeux et démarches 3
- 3 - Les résultats du Plan d'Actions Intermodalité 2019 - 2021 10
- 4 - Autres documents du Plan d'Actions Intermodalité en téléchargement 20



1

Le SMT AML,
une structure de coopération
à l'échelle de "l'aire
métropolitaine lyonnaise"



Le SMT AML, une structure de coopération métropolitaine tournée vers la mobilité des personnes et rassemblant les Autorités Organisatrices de Transports.

Créé le 24 janvier 2013, le Syndicat Mixte de Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) est un syndicat de transport défini par la loi de Solidarité et de Renouveau Urbain (SRU).

Composé uniquement d'Autorités Organisatrices de Transports, il réunit la Région Auvergne - Rhône-Alpes, le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), Saint-Étienne Métropole et la Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère (CAPI) et Vienne- Condrieu Agglomération.

Sur un territoire caractérisé par deux grandes métropoles et un système de vallées et de corridors autour de ces pôles, le SMT AML est à la charnière institutionnelle entre l'échelon régional (dont les compétences ont été récemment élargies) et l'échelon de coopération intercommunale en pleine évolution.

Le périmètre des membres du SMT AML couvre un territoire de près de 2,6 millions d'habitants avec plus de 435 communes sur 4 départements. Il est irrigué par le réseau TER, 272 lignes urbaines, 6 lignes de métro et funiculaires, 8 lignes de tramway représentant 117 gares, 900 trains quotidiens, 16 000 places de stationnement en parcs relais.

Ses missions se déclinent en 4 axes stratégiques :

1 - Connaître les données "mobilité" du périmètre élargi du SMT AML :

- La coordination des services de transports des 13 Autorités organisatrices de transport sur le périmètre de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise et la mise en place d'un système d'information multimodale à destination des voyageurs (référentiel de données multitud').
- L'élaboration d'un schéma prospectif de mobilité à long terme et la réalisation d'études mobilité à cette échelle.



2 - Promouvoir et simplifier les déplacements du quotidien au plus près des besoins des territoires

- La mise en place d'un système de tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transports uniques ou unifiés. (tarification multimodale zonale T-Libr).
- Toute action favorisant l'intermodalité et la mobilité durable avec notamment l'élaboration et la mise en œuvre du Plan d'Actions Intermodalité pour l'aire métropolitaine lyonnaise pour la période 2019 - 2021.



3 - Sensibiliser à l'impact environnemental et économique du transport

- Les travaux sur l'impact du renouvellement de matériels roulants.
- Le calculateur du coût de transport et d'hébergement dans le budget des ménages "e-mob" pour une culture de la mobilité sur l'ensemble de l'AML.



4 - Connaître les innovations en matière de mobilité et interroger leur complémentarité avec l'offre de transport public

- Les études, ateliers et conférences sur les nouveaux acteurs privés de la mobilité, leurs fonctionnements et terrains d'action.



Faciliter l'intermodalité, au cœur des missions du SMT AML

Le SMT AML a pour objectif essentiel de rendre tous les déplacements intermodaux plus faciles et plus attractifs, en dépassant la complexité institutionnelle des transports. Il souhaite améliorer la coordination des offres et l'intermodalité, notamment au sein des principaux pôles d'échanges multimodaux (PEM) existant sur le territoire de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne, en respectant la subsidiarité et les compétences de chaque Autorité. Il prend en compte les spécificités locales de chaque axe ou bassin de vie de proximité, mais aussi se porte garant d'une équité globale de l'action publique à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine.



2

Le Plan d'Actions Intermodalité pour l'AML

Les autorités organisatrices de transport font face à des défis majeurs en matière de mobilité et doivent s'adapter aux évolutions institutionnelles mais aussi technologiques, aux mutations des usages et des modes d'utilisation des services.

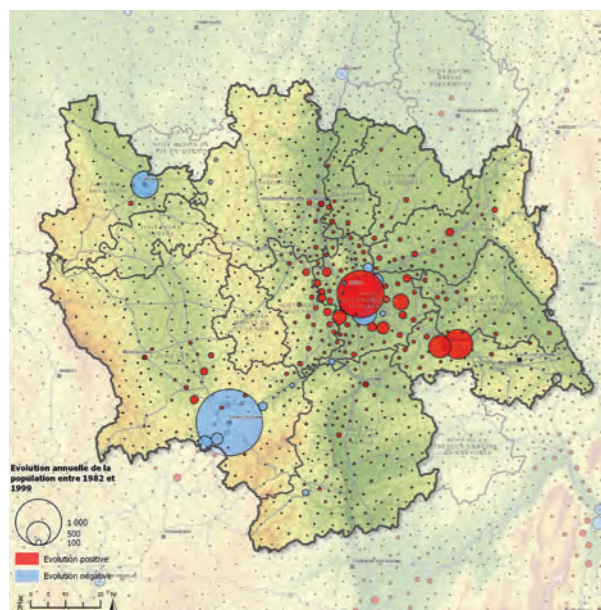
L'objectif premier du Plan d'Actions intermodalité est d'améliorer et fiabiliser "l'intermodalité du quotidien" à court terme (2019 - 2021), tout en partageant les enjeux et projets qui devront faire l'objet d'actions à plus long terme.



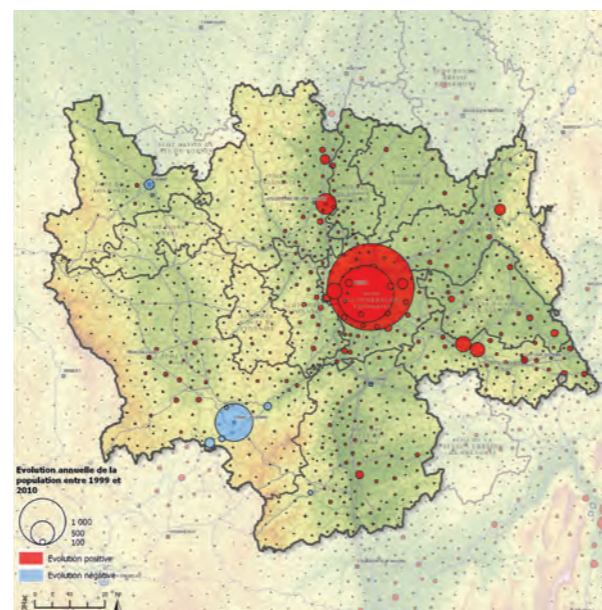
Les grands enjeux de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

Depuis le diagnostic réalisé en 2015 par le SMT AML, la croissance démographique se poursuit selon un rythme conforme aux projections effectuées en 2005 par les SCOT (de l'ordre de + 20 000 habitants par an en moyenne soit + 400 000 habitants d'ici 20 ans sur l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne).

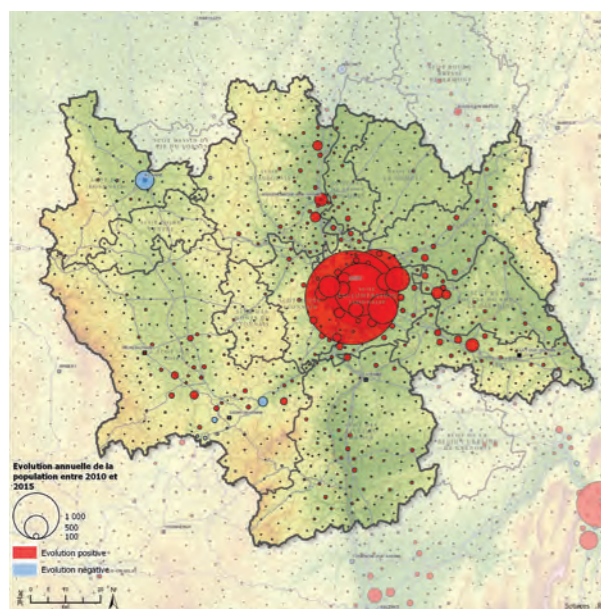
I • Démographie : un dynamisme contrasté



1982 - 1999
Déclin des villes et quartiers populaires.
Poursuite de la périurbanisation



1999 - 2010
Amorce de repolarisation ?

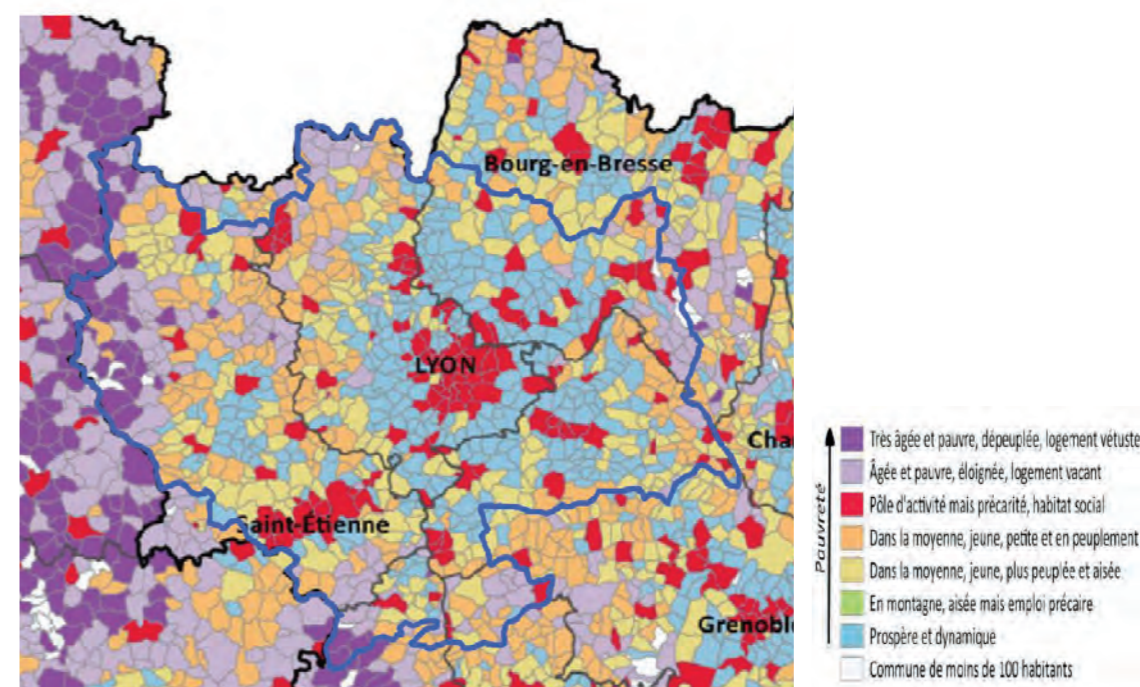


2010 - 2015
Entre métropolisation et multipolarité

- L'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne enregistre des progressions de population conformes aux projections effectuées en 2005 par les SCOT (+20 000 hab./an), mais inégalement réparties.
- Les dynamiques de diffusion de l'habitat sont plus fortes que celles de concentration.
- Métropolisation et périurbanisation vont de paire selon l'image de la "pyramide de sable" d'Yves Crozet : "plus le centre croît, plus la base s'élargit".

II • Les villes concentrent populations aisées et fragiles Le périurbain, territoire des familles

Les dynamiques de métropolisation et périurbanisation se combinent dans 3 directions et impactent le "modèle multipolaire relié par le ferroviaire" avec une tendance à la gentrification des quartiers centraux, une périurbanisation des familles des classes moyennes et une relégation des classes populaires dans certains quartiers périphériques ("banlieues") selon le modèle de "ville à trois vitesses" de Jacques Donzelot.

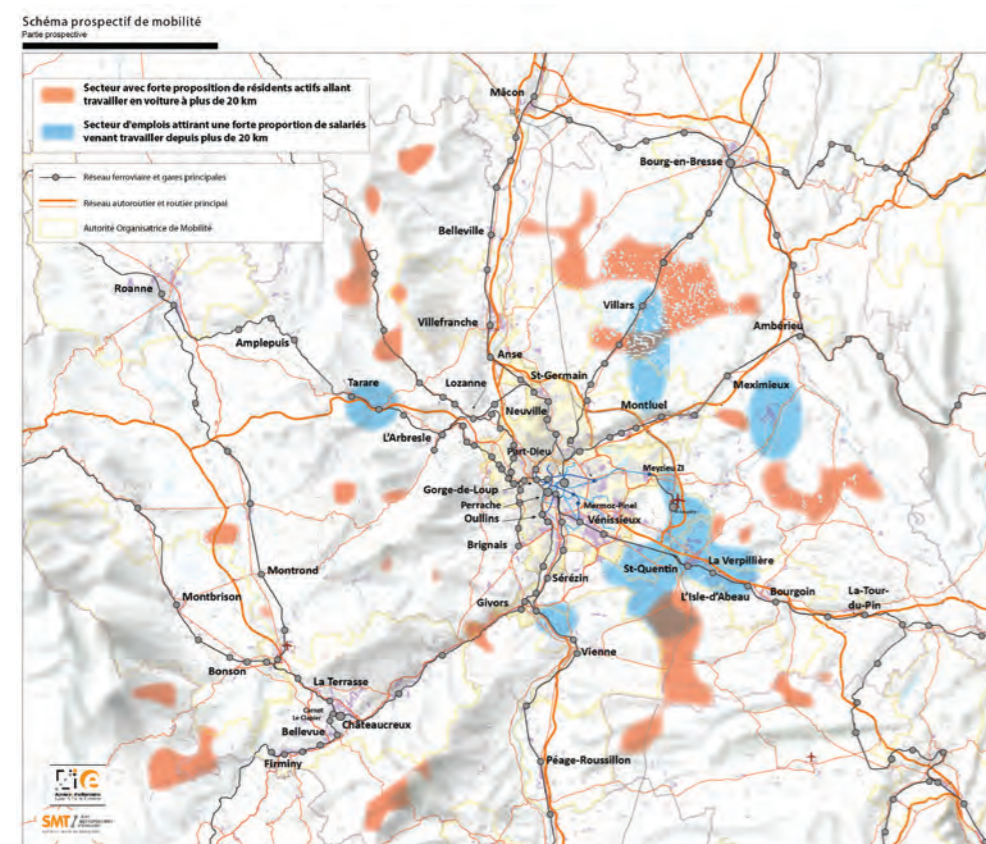


III • Urbanisation et mode de vie : une dépendance forte à la voiture

Les mutations de l'emploi et des modes de vie des ménages font évoluer "lieu de travail-domicile" qui ne représentent que le quart des motifs de déplacement mais conservent un fort impact sur les saturations de réseaux, du fait de leur concentration dans le temps et dans l'espace.

Les gains de temps offerts par les nouvelles infrastructures (routières et ferroviaires) ont permis d'aller habiter et travailler plus loin en renforçant les interdépendances entre agglomérations. 1,4 millions d'actifs occupés génèrent des déplacements contraints, dont 1/3 dans leur commune de résidence et 17 % hors de leur agglomération.

La mobilité quotidienne devient un enjeu fort pour l'équilibre et le développement de l'ensemble du territoire.

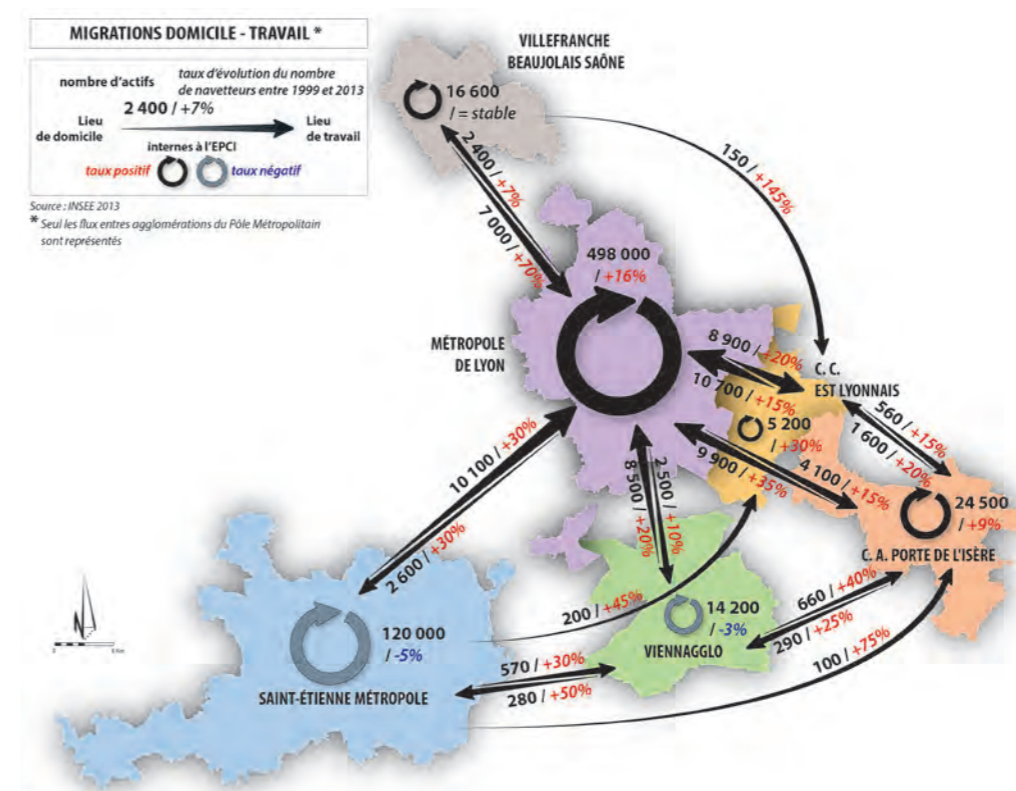


- Des secteurs à dominante pavillonnaire et qui concentrent une forte proportion d'actifs allant travailler en voiture à plus de 20 km sont le plus souvent éloignés des corridors ferroviaires et hors des polarités urbains des Scots

- Les grandes zones économiques qui attirent des déplacements diffus effectués en voiture, depuis plus de 20 km (Saint-Exupéry, PIPA, parc de Chesnes...) sont situées hors des périmètres de transport urbain ou en frange.

➤ Les mutations de l'emploi (changements de postes, d'horaires, souplesse accrue, ...), conjointement à la périurbanisation, font évoluer le rapport "lieu de travail - domicile" et rendent plus dépendant à la voiture.

IV • Domicile-travail : un fonctionnement multipolaire mais des interdépendances qui se renforcent



- De plus en plus de navetteurs sur la plupart des relations

- Le territoire de la Métropole de Lyon emploie 2 à 4 actifs (entrants) quand les territoires voisins emploient un actif habitant la Métropole de Lyon (sortant)

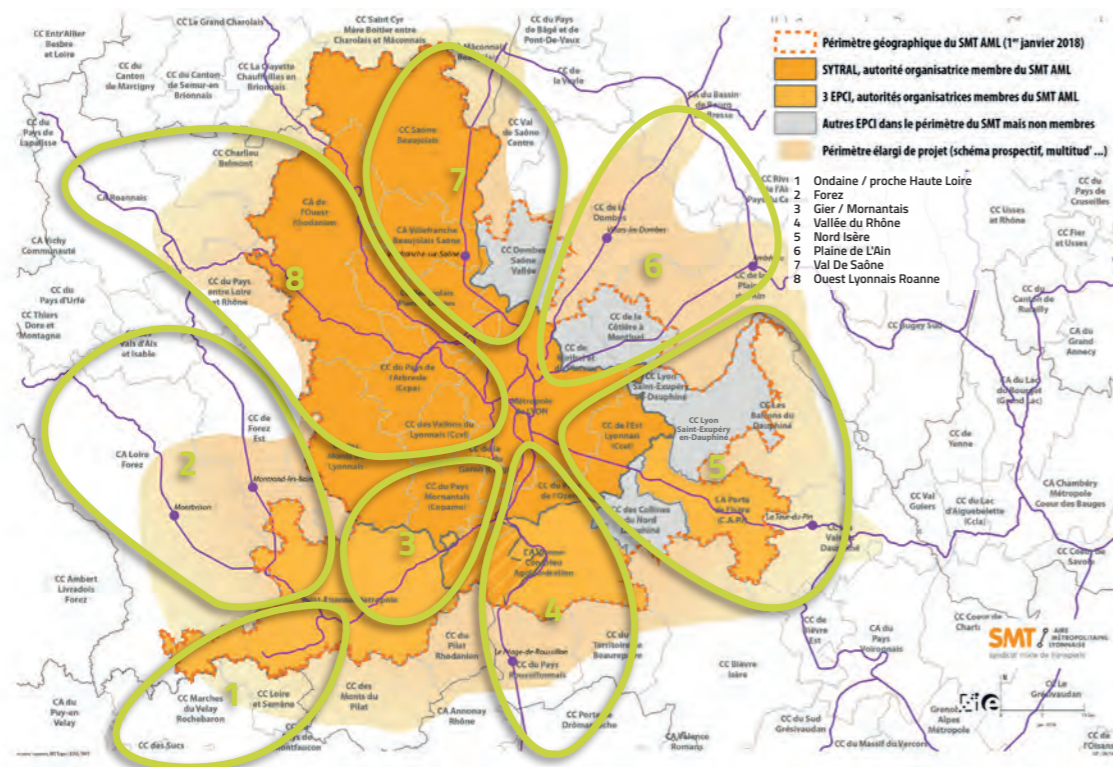
- 40 à 45 % des actifs entrants dans la Métropole de Lyon sont issus des catégories socioprofessionnelles "employés" ou "ouvriers" (18 à 33 % pour les sortants)

Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale

Un plan d'actions co-élaboré au plus près des territoires

Initié, début 2018, le PAI est le fruit d'une concertation territoriale au plus près des territoires, permettant de maximiser les connaissances et de partager les enjeux en matière de mobilité avec l'ensemble des acteurs concernés dans une démarche de coordination de l'action publique. Ce modèle de gouvernance est mis en avant dans le SRADDET d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Le PAI s'affranchit des périmètres institutionnels des Autorités organisatrices de Transport, y compris celui de ses membres (hors Région Auvergne - Rhone - Alpes) pour être au plus près de la réalité des déplacements au quotidien des usagers. Il peut ainsi prendre en compte les bassins de vie locaux et les besoins mobilité de rabattement et de diffusion en lien avec les métropoles de Lyon et de Saint-Etienne (voir carte ci-dessous du découpage en 8 bassins de vie)



Un diagnostic et des enjeux partagés à partir de données observables

Ce plan d'actions volontairement opérationnel vise l'amélioration de l'accessibilité, du fonctionnement et de la coordination des offres au sein des pôles d'échanges multimodaux ou gares. Sont concernés les déplacements du quotidien en rabattement sur/ou diffusion depuis les corridors de mobilités (ferroviaires et routiers).

Les données du Plan d'Actions Intermodalité issues d'un travail partenarial

Pour mener à bien l'élaboration de ce plan, le SMT AML a partagé son diagnostic décrivant les caractéristiques des principaux pôles d'échanges multimodaux du territoire, analysé les correspondances "réelles" entre transports en commun, notamment aux heures de pointe du matin et représenté le système d'offres de transport à l'échelle de chacun des 8 bassins de vie.

A partir de ce diagnostic partagé, les acteurs ont pu faire remonter les besoins des territoires et les enjeux liés à l'intermodalité.

Une démarche pragmatique et remontante de projets à visée opérationnelle sur un espace-temps court

Il propose des projets sur un espace-temps court (2019-21), avec une réalisation ou finalisation des actions qui peut être ultérieure à 2021. En cela il ne répond pas à tous les enjeux d'intermodalité.

Le PAI est conçu comme un plan d'actions POUR les acteurs de l'Aire Métropolitaine de Lyon. Il est animé par le SMT AML, qui a rassemblé les actions et rendra compte de leur état d'avancement auprès de l'ensemble des parties prenantes.

Le Plan d'Actions Intermodalité 2019-21 est un ensemble comprenant un diagnostic, des enjeux partagés et une liste de 75 projets issus des territoires

3

Les résultats

Premiers bilans du PAI

La démarche sur laquelle s'appuie "le Plan d'actions intermodalité pour l'aire métropolitaine lyonnaise 2019 - 21" est reconnue comme utile par les partenaires qui soulignent :

- Un contexte propice de capitalisation de la connaissance de terrain dans un environnement institutionnel mouvant (SRADDET, loi LOM, évolution des EPCI et des compétences).
- Un besoin d'écoute et de dialogue de l'ensemble des acteurs de la chaîne de déplacement, mais aussi de partage de diagnostic terrain, de projets et d'enjeux.
- Le "donner à voir" de l'action publique en matière de mobilité à travers le diagnostic et les actions répondant à des besoins identifiés
- Deux "maitres mots" : "coopération" et "partenariat". La démarche est jugée pertinente par les partenaires ainsi que l'approche à différentes échelles.

Le SMT AML a permis de faciliter l'accès à des données récentes, de favoriser les échanges entre les acteurs concernés et de partager un diagnostic, les enjeux à différentes échelles et les projets en cours.

Le besoin de dialogue et de partage entre l'ensemble des acteurs de la chaîne de déplacement de l'ensemble de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise a conforté l'espace de coopération métropolitain constitué par le SMT AML.

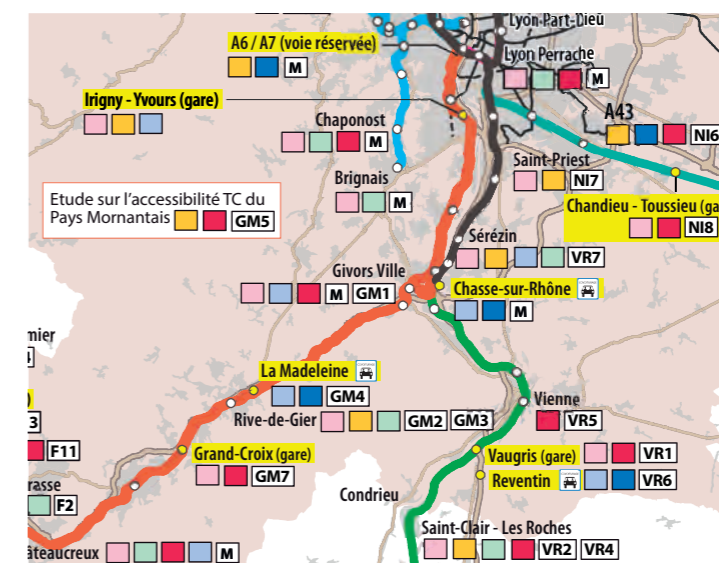


Les enjeux communs partagés à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise :

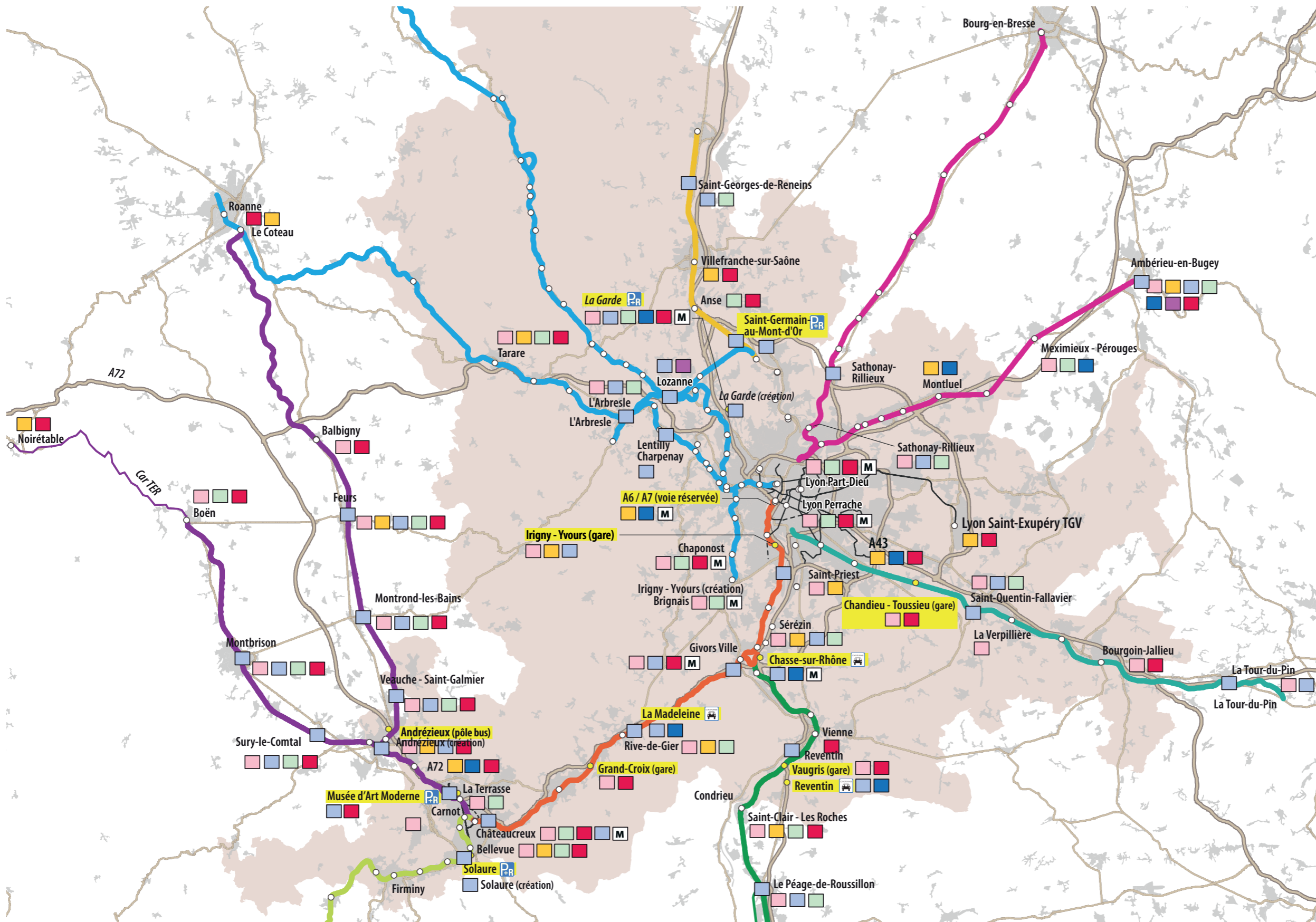
- Renforcer les complémentarités/ articulations entre les offres de TC
- Bénéficier d'un espace de dialogue
- Maîtriser le stationnement dans les Poles d'échanges et les gares
- Développer le rabattement en modes actifs (vélo, trottinettes, ...)
- Répartir mieux les usagers entre les différentes gares du périmètre de l'AML
- Etudier les niveaux de desserte des gares, des temps de parcours, les fonctionnalités et complémentarités d'offres de transport

Des enjeux territoriaux spécifiques existent sur certains bassins comme ceux du "Gier Mornantais" et de la "Vallée du Rhône"

- Répartir mieux les usagers entre les différentes gares, en travaillant sur la taille et la gestion des P+R le long des axes TER (vallées Gier et Rhône)
- Développer de nouveaux PEM à la Grand Croix, à Vaugris et à Yvours (conforté)
- Faciliter la circulation des bus et cars dans les secteurs congestionnés (A450, A72, A7)
- Développer le covoiturage aux "carrefours métropolitains" notamment à Chasse (A47/A7/A46), à la Madeleine (A47/D342), à Reventin (A7/N7/D131), et à Yvours (A450)
- Améliorer la gestion multipartenariale des PEM de Givors-Ville et Vienne
- Travailler l'éclatement en 3 sites des échanges TC à Rive - de - Gier (TER-STAS-Cars Rhône)



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



75 fiches actions ont été classées en 7 catégories dont

- 8 actions à l'échelle de l'AML et de plusieurs multi-bassins
- 13 fiches portant sur des créations d'infrastructure ou d'aménagement "lourd"
- près de 50 % des actions sont à programmer

Les résultats par thématique

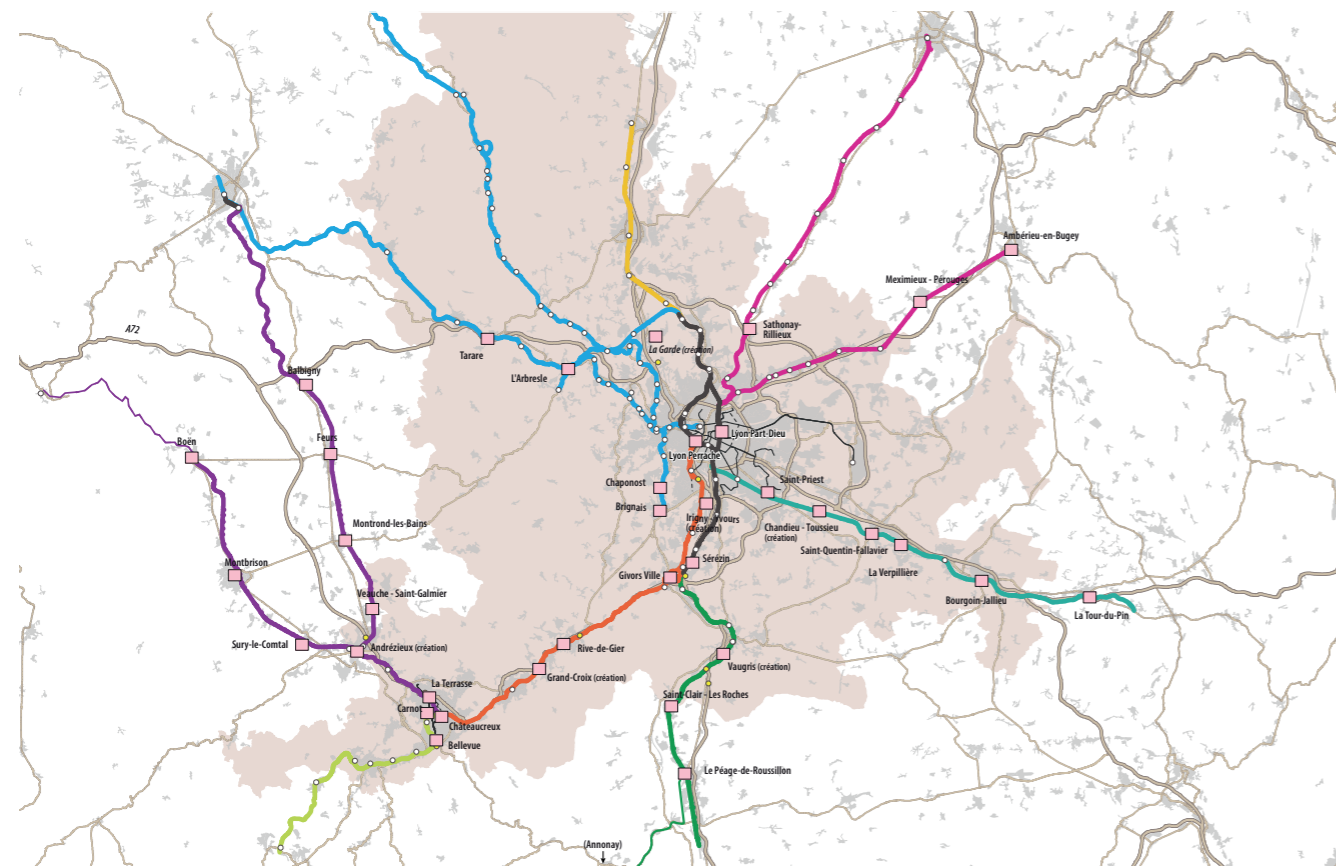
Les résultats ont été classés en 7 catégories de projets représentées chacune par une carte permettant de faire partager les expériences et initiatives en cours ou à développer sur l'ensemble de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise :

- les aménagement et développement des gares et pôles d'échanges en termes d'accessibilité PMR, organisation et aménagements des quais, équipement de service, ...
- l'organisation du dialogue et de l'action au sein des Pôles d'échanges multimodaux.
- les aménagements pour améliorer les rabattements en voiture et stationnement dans les pôles d'échanges
- l'organisation des dessertes en transports collectifs et les correspondances entre TC en vue d'améliorer la coordination des offres, des horaires et l'information voyageur
- l'accessibilité vélo et stationnement dans les pôles d'échanges (avec les aménagements et jalonnements, l'organisation et le dimensionnement du stationnement ...)
- les initiatives de transports alternatifs comme le covoiturage ou l'autopartage
- la mise en place de tarifications combinées ou zonales



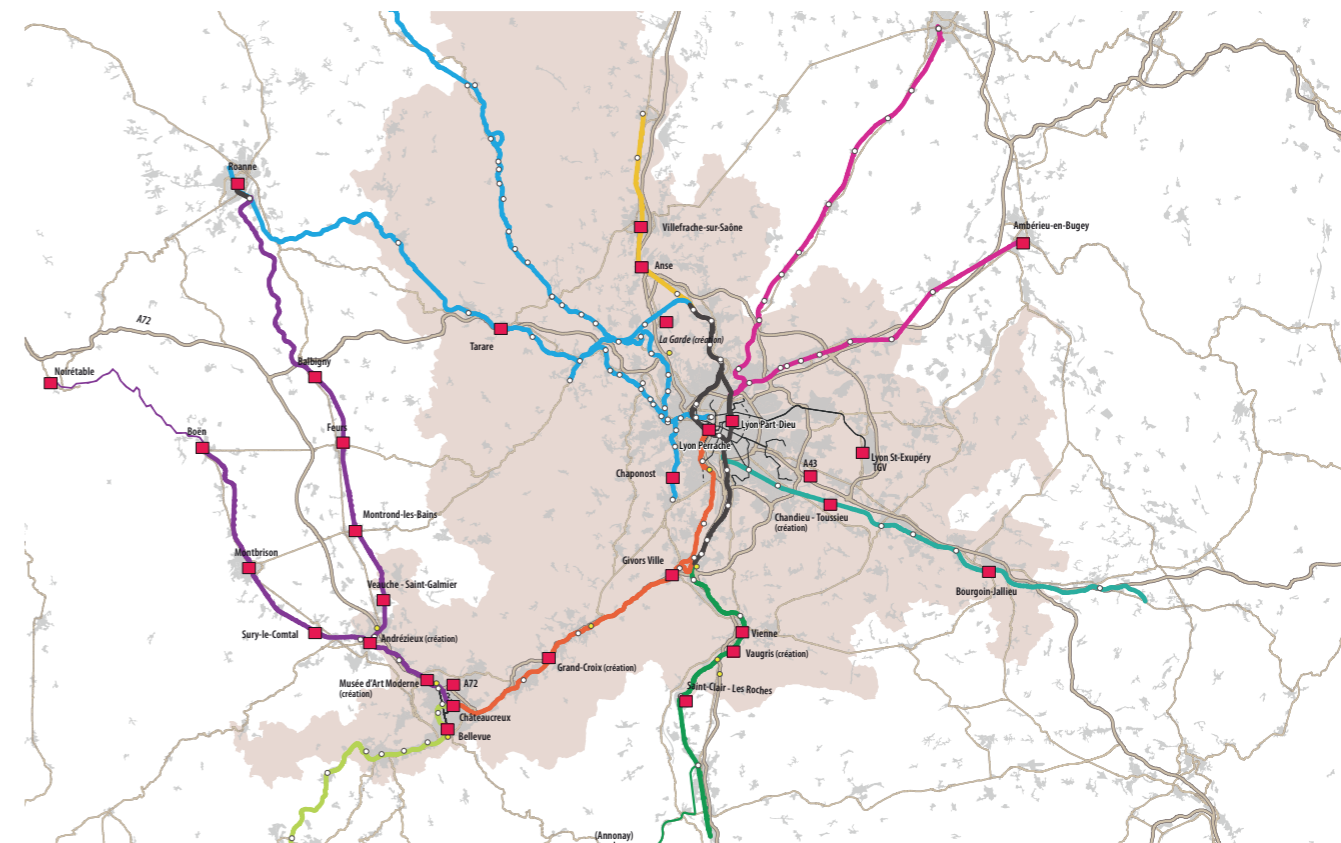
L'aménagement et le développement des Pôles d'échanges Multimodaux :

Il ressort des projets listés que, malgré les investissements déjà réalisés, de nombreux aménagements de gares et de pôle d'échanges sont à prévoir, surtout sur les PEM de gares "têtes de pont" de l'aire métropolitaine, et sur les axes Nord-Isère, Forez, Vallée du Rhône.



L'organisation du dialogue et de l'action au sein des pôles d'échanges multimodaux routiers et ferroviaires

Les projets concernent de nombreux sites sur lesquels les actions font intervenir une pluralité de maîtrises d'ouvrage et/ou acteurs, qui révèlent un besoin de dialogue organisé entre Autorités Organisatrices, notamment aux "franges" de leurs périmètres institutionnels (un des coeurs de cible d'action du SMT)

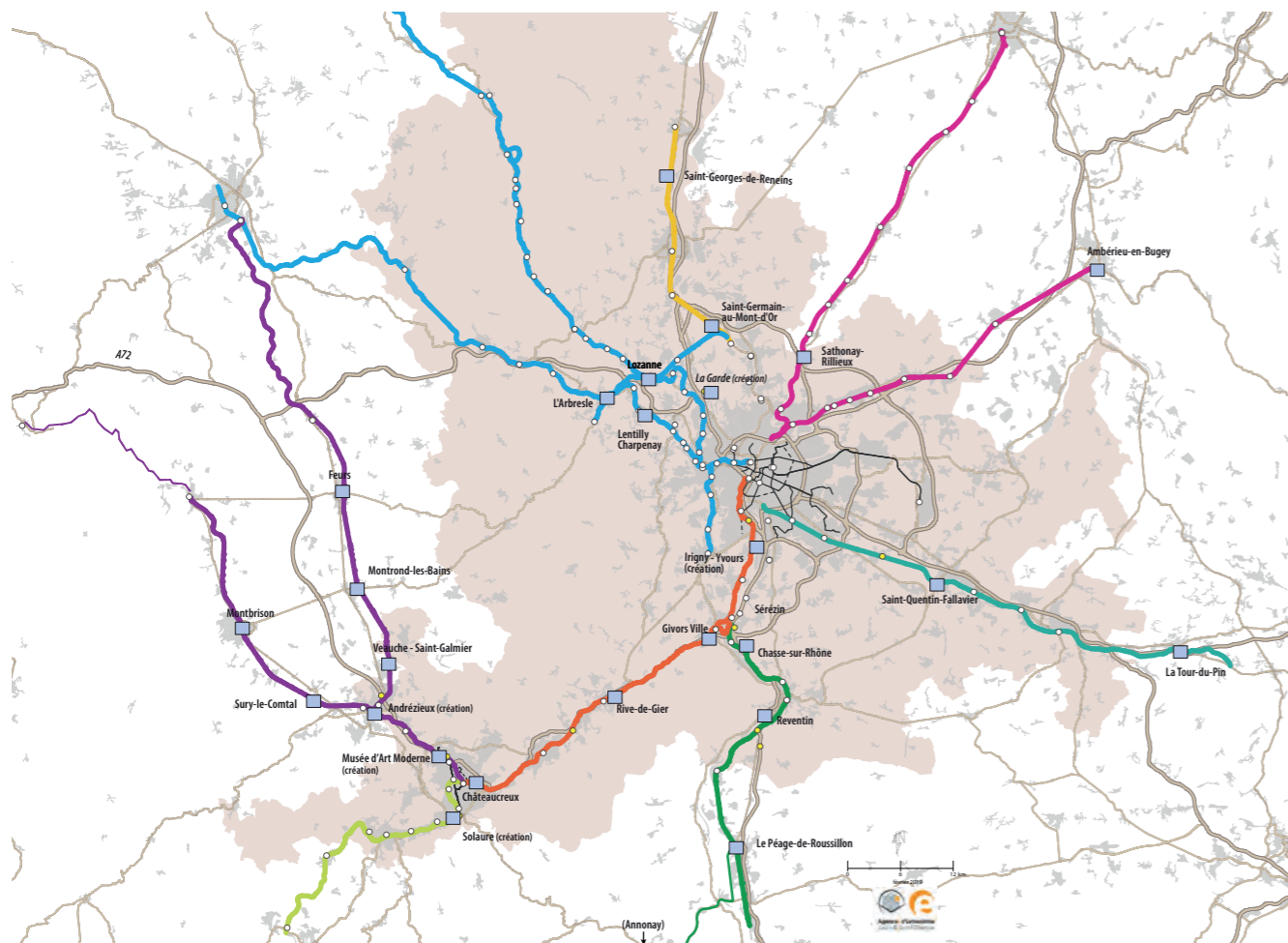




Les rabattements et stationnements pour les véhicules particuliers dans les PEM et routiers et ferroviaires

De nombreux projets recensés avec:

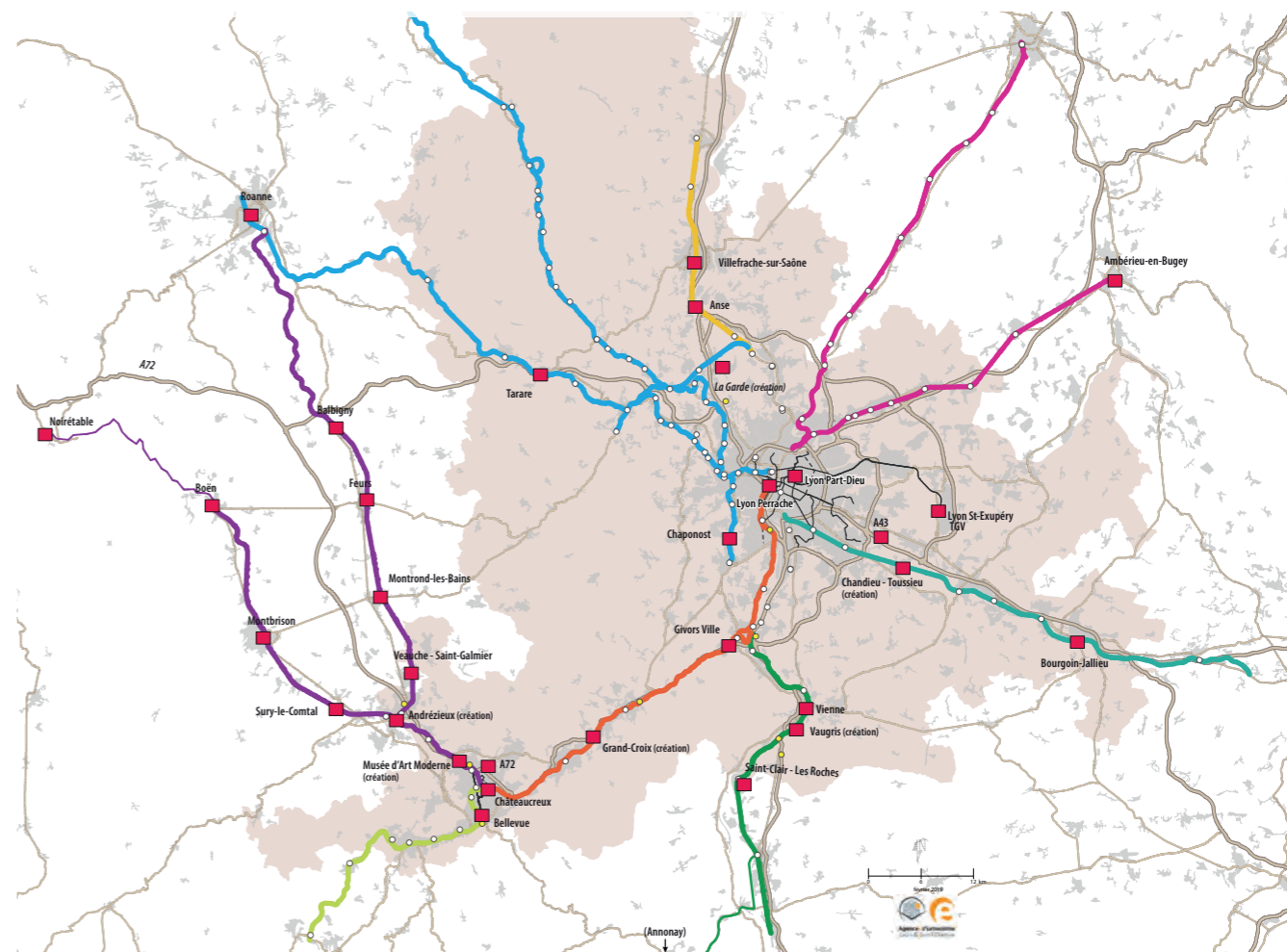
- Des besoins importants et des créations attendues pour combler des manques (Ondaine, Forez...)
- Des besoins de connaissance sur les usages et pratiques à partager sur l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise afin de notamment mettre en cohérence les politiques de stationnement par corridor
- Des sites en débordement (Nord-Isère, Ouest Lyonnais, Gier, Ambérieu, St Germain...)



L'amélioration de l'information voyageurs et de la coordination des offres de transports collectifs au sein des pôles d'échange multimodaux

Des besoins d'améliorations assez ciblés, et sur des sites plutôt majeurs ("têtes de pont")

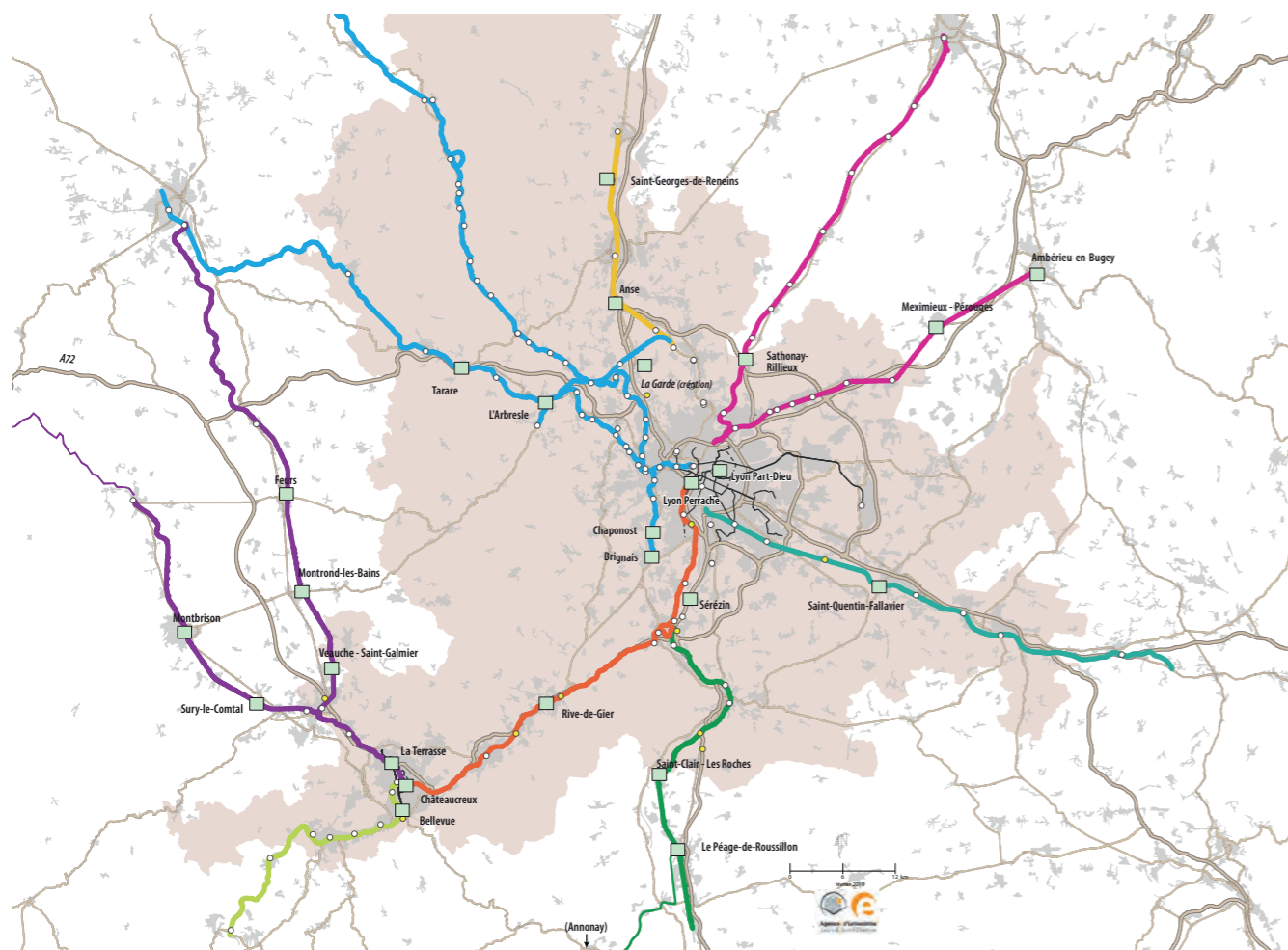
Un révélateur d'un besoin de dialogue organisé entre Autorités organisatrices, notamment aux "franges" des réseaux urbains.





L'accessibilité vélo et stationnement dans les pôles d'échanges

Des actions sont attendues dans la plupart des bassins de l'aire métropolitaine lyonnaise (aménagement et jalonnements, organisation et dimensionnement du stationnement) ... mais peu d'aménagements d'itinéraires précis sont programmés malgré de grandes lacunes dans les itinéraires existants.



Les offres de modes de déplacement alternatifs comme le covoiturage ou l'autopartage

Des initiatives de covoiturage, autostops participatifs, stationnement organisé qui se développent le long des axes les plus saturés (A47, A43, A42, A6-A7)

Un enjeu de coordination entre projets le long des axes et à l'échelle de l'AML

Des projets parfois en déficit de maîtrise d'ouvrage et/ou de financement

Tarifcations combinées ou zonales

Les projets visent à développer des tarifcations zonales pour améliorer la couverture du territoire en produits tarifaires plus attractifs (Beaujolais, Forez...) et à créer des actions mutualisées pour faire connaître les offres existantes (T-Libr, site OÙRA!...).

A ceci s'ajoutent des actions pour mieux organiser / prioriser les stationnements pendulaires (Ambérieu, Lozanne...) par la mise en place d'une approche tarifaire combinée



T-libr



4

Documents complémentaires à télécharger

**Les cahiers de bassin intégrant les diagnostics
et enjeux propre à chaque territoire et au regard
de l'aire métropolitaine lyonnaise**

Chaque cahier de bassin présente une synthèse de la démarche, des diagnostic et enjeux partagés, ainsi que la liste des fiches-actions issues des concertations, y compris celles qui peuvent concerner plusieurs bassins ou l'ensemble de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne.

Les 8 bassins sont :

- Bassin "Ondaine - Proche Haute-Loire",
- Bassin "Forez",
- Bassin "Gier - Mornantais",
- Bassin "Vallée du Rhône",
- Bassin "Nord-Isère",
- Bassin "Dombes - Plaine de l'Ain",
- Bassin "Val de Saône",
- Bassin "Ouest Lyonnais - Roanne".

**La carte de représentation des systèmes de transports
et des offres d'intermodalité pour chacun des 8 bassins de l'aire
métropolitaine lyonnaise**

La fiche de synthèse des 75 actions du PAI 2019 - 2021



Téléchargeable sur le site SMT AML :
www.smtaml.fr

Nos membres



Directeur de publication : Thierry KOVACS
Co-directrice de la publication : Rachel HAAB-LAB
Coordination publication : Amaury RUIILLERE
Crédits photos : Région Auvergne - Rhône - Alpes, SYTRAL, Saint-Etienne Métropole, CAPI,
Vienne-Condrieu Agglomération, Kéolis, Nicolas_Robin SYTRAL, Pixabay,
Crédits cartes : Réseau d'ingénierie métropolitain des Agences d'urbanisme de Lyon et Saint-Etienne
Impression : 800 exemplaires
Imprimeur: Alpha S.A.S.
Infographie: Karine Boissy
05/2019 - Ne pas jeter sur la voie publique



SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE
syndicat mixte de transports

