

6

DOMBES - CÔTIÈRE

PLAINE DE L'AIN



Novembre 2020

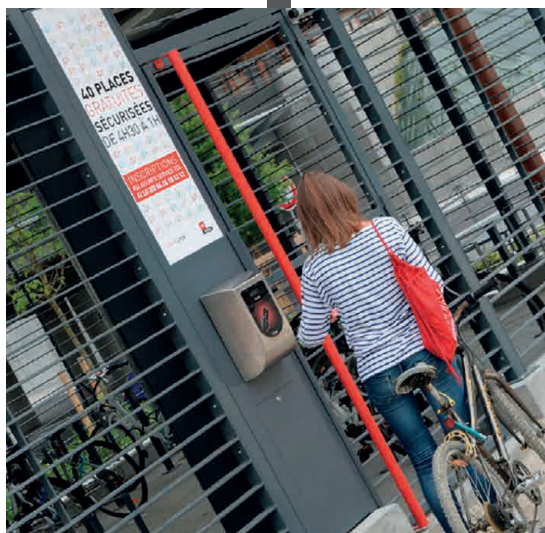
Cahier de fiches



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

Tarifification multimodale zonale à l'échelle du SMT AML

Fiche AML-3A-SMT

Développement de l'information multimodale

Fiche AML-3B-SMT

Développement de l'information voyageurs transport collectif en temps réel

Fiche AML-3C-AURA

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

Fiche AML-4-SMT

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

Fiche AML-4A

Aménagements du PEM de Lyon Part-Dieu (phase 1)

Fiche AML-4B

Aménagements du PEM de Lyon Perrache (phase 1)

Fiche AML-4C

Aménagements du PEM Saint-Étienne Châteaureux

Fiche AML-5-SMT

Parcs relais (Étude et coordination AML)

Fiche AML-6-SMT

Expérimentations d'innovations intermodales

Bassin DOMBES - CÔTIÈRE PLAINES DE L'AIN

2 Les actions spécifiques au bassin Dombes - Côtière - Plaine de l'Ain

Fiche DPCA-1

Améliorer la coordination des offres de transport du bassin Dombes - Côtière - Plaine de l'Ain

Fiche DPCA-2

Aménagement du PEM d'Ambérieu-en-Bugey

Fiche DPCA-3

Réaménagement et mise en accessibilité de la gare de Sathonay-Rillieux

Fiche DPCA-4

Mise en accessibilité et amélioration des accès modes actifs en gare de Meximieux-Péruges

Fiche DPCA-5

Mise en place de transport à la demande entre la gare de Montluel et les zones d'activité

Fiche DPCA-6

Renforcer le rôle de pôles de rabattement des gares situées en amont d'Ambérieu-en-Bugey

3 Les actions multi-bassins

BASSIN NORD ISÈRE (NI)

BASSIN DOMBES - CÔTIÈRE - PLAINES DE L'AIN (DPCA)

Fiche DPCA-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 Dombes-Côtière-Plaine de l'Ain

P. 16 > 21

- Fiche DPCA-1 16
- Fiche DPCA-2 17
- Fiche DPCA-3 18
- Fiche DPCA-4 19
- Fiche DPCA-5 20
- Fiche DPCA-6 21

3

Les actions multi-bassins concernant le bassin Dombes-Côtière-Plaine de l'Ain

P. 23 > 24

- Fiche DPCA-NI-1 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 afin 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.

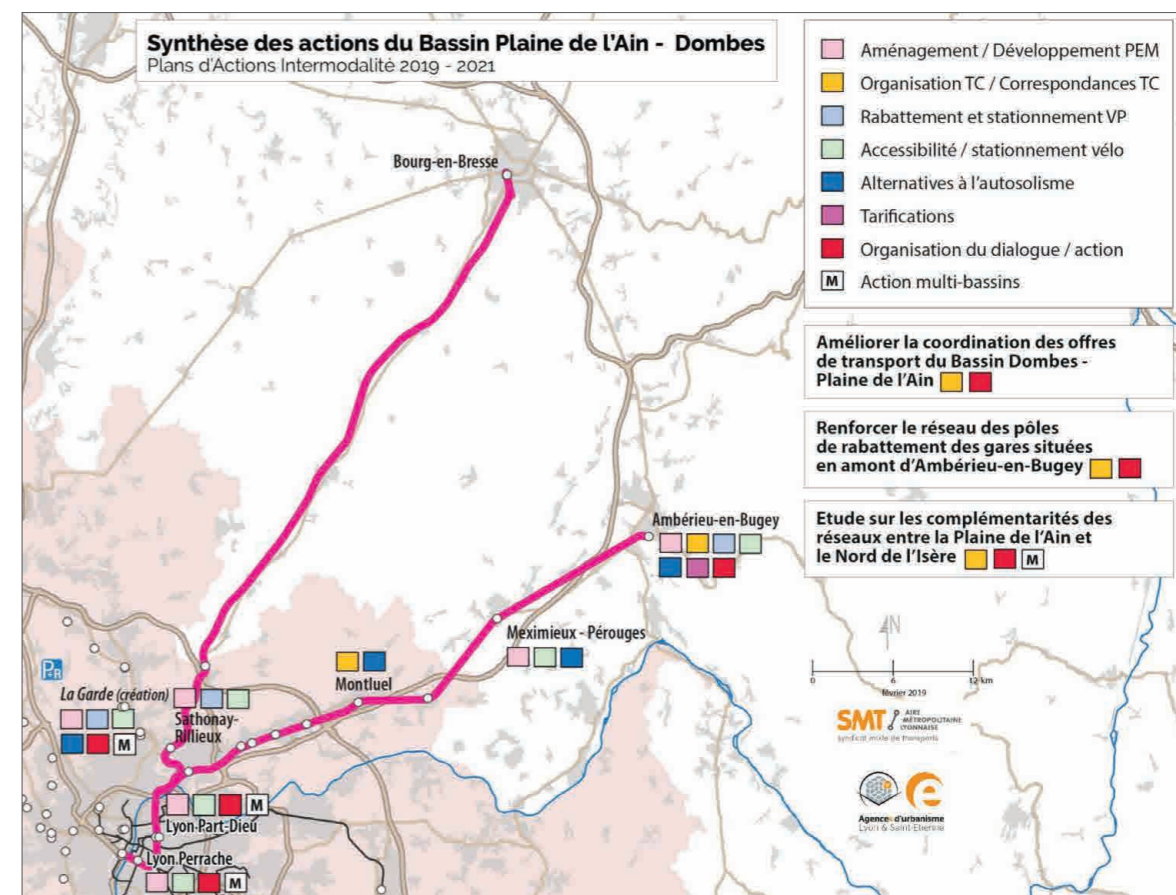
Coût, clé de financement, moyens :

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 DOMBES - CÔTIÈRE - PLAINE DE L'AIN



Les actions spécifiques au bassin Dombes - Côtière - Plaine de l'Ain



Fiche DPCA-1 Améliorer la coordination des offres de transport du bassin Dombes - Côtière - Plaine de l'Ain	> 16
Fiche DPCA-2 Aménagement du PEM d'Ambérieu-en-Bugey	> 17
Fiche DPCA-3 Réaménagement et mise en accessibilité de la gare de Sathonay-Rillieux	> 18
Fiche DPCA-4 Mise en accessibilité et amélioration des accès modes actifs en gare de Meximieux-Pérouges	> 19
Fiche DPCA-5 Mise en place de transport à la demande entre la gare de Montluel et les zones d'activité	> 20
Fiche DPCA-6 Renforcer le rôle de pôles de rabattement des gares situées en amont d'Ambérieu-en-Bugey	> 21



Fiche DCPA-1 : Améliorer la coordination des offres de transport du bassin Dombes- Côtière - Plaine de l'Ain

Désignation :

Conforter l'intermodalité et l'articulation des réseaux entre eux pour améliorer le passage d'un mode à un autre et d'un réseau à l'autre.

Lieu / échelle d'application :

Bassin Dombes-Plaine de l'Ain (corridors Lyon - Bourg-en-Bresse, Lyon - Ambérieu-en-Bugey et (Mâcon) - Bourg-en-Bresse - Ambérieu-en-Bugey).

Objectif(s) :

- Objectif : Améliorer l'intermodalité entre le TER et les TCU mais également l'articulation entre les transports interrurbains de l'Ain et de l'Isère (horaires, réseaux, rabattements, complémentarités...).
- Optimiser le passage d'un mode à un autre au bénéfice des usagers du bassin.

Maitre d'ouvrage / pilote :

Partenaires :

Autorités organisatrices (Région AURA, département de l'Isère, CA3B, CCMP, ville d'Ambérieu-en-Bugey, 3CM...).

Coût, clé de financement, moyens :

Avancées du projet en 2020 :

Action non démarrée

Fiche DCPA-2 : Aménagement du PEM d'Ambérieu-en-Bugey

Désignation :

Réorganisation du stationnement :

- Développer un P+R (création en cours avec 140 places).
- Mise en réglementation stationnement sur voirie (530 places) et mise en stationnement payant en juin 2019 du parking SNCF de 205 places. Reflexion à plus long terme d'aménager un parking en ouvrage.

Mise en accessibilité de la gare (réhausse des quais et mise en place d'ascenseurs).

Réaménagement des abords du PEM (parvis intermodal) avec notamment la création d'une gare routière (bus + cars). Optimisation de l'offre (voir fiche dédiée).

Lieu / échelle d'application :

Gare d'Ambérieu-en-Bugey et proximité du pôle d'échange multimodal.

Objectif(s) :

- Répondre à la saturation des parkings qui débordent sur les voiries alentours (faire face à une demande d'environ 900 véhicules pour 550 places officielles offertes).
- Mettre en accessibilité la gare.
- Favoriser l'intermodalité en facilitant les échanges entre modes (démarche «Hub mobilité» pour favoriser notamment le covoiturage et renforcement des rabattements vélos par des aménagements cyclables et arceaux vélo).

Maitre d'ouvrage / pilote :

- CC Plaine de l'Ain pour le réaménagement des abords du PEM (parvis, gare routière, réorganisation et mise en tarification du stationnement).
- SNCF Réseau pour la mise en accessibilité de la gare

Partenaires :

Région Auvergne-Rhône-Alpes, SNCF Mobilités et Gares & Connexions, CC Plaine de l'Ain, ville d'Ambérieu-en-Bugey

Avancées du projet en 2020 :

Il y a eu en 2020 une mise en place de stationnement vélo avec box individuel sécurisé VAE en gare. Une étude pour l'aménagement d'un parking en ouvrage a été lancée en 2020 pour une réalisation en 2021-2022 cette étude sera présentée aux élus en 2021. Des places de parkings dédiées au covoiturage ont été conçues en 2020 (70 places) ainsi qu'une mise en service d'un système d'autopartage. Enfin, les travaux de mise en accessibilité (quais et ascenseurs) seront réalisés au cours de l'année 2021.



Fiche DCPA-3 : Réaménagement et mise en accessibilité de la gare de Sathonay-Rillieux

Désignation :

Mise en accessibilité de la gare (prolongement du passage souterrain et installation d'ascenseurs pour l'accès aux quais).

Ouverture de la gare coté Rillieux-la-Pape avec :

- création d'un parking de 150 places supplémentaires.
- création d'un parvis multimodal.

Aménagement d'un quai bus pour la ligne 33.

Installation de consignes individuelles vélo.

Lieu / échelle d'application :

Gare de Sathonay-Rillieux et ses abords.

Objectif(s) :

- Optimiser l'intermodalité bus/train et train/vélo.
- Ouvrir la gare coté Rillieux.
- Mettre en accessibilité la gare.

Maitre d'ouvrage / pilote :

- Métropole de Lyon pour le parking et le parvis.
- SNCF Réseau pour le volet accessibilité.

Partenaires :

Région Auvergne-Rhône-Alpes, SNCF Mobilités et Gares & Connexions, Métropole de Lyon, Ville de Sathonay-Camp, ville de Rillieux-la-Pape.

Coût, clé de financement, moyens :

4,5M€ pour la mise en accessibilité.

Environ 2M€ pour l'aménagement côté Rillieux-la-Pape.

Avancées du projet en 2020 :

Les travaux d'aménagement d'une gare biface ont démarré (mai 2020) et la Métropole de Lyon consulte actuellement pour désigner un maître d'œuvre. Le projet va se dérouler en deux phases.

Une Phase 1 : avec la mise en accessibilité piétonne en installant 3 ascenseurs. Travaux co-financés : Etat/Région/Métropole de Lyon. Phase 1 finalisée.

Une Phase 2 : Parking et parvis intermodal avec un parking de 150 places. Livraison 2022



Fiche DCPA-4 : Mise en accessibilité et amélioration des accès modes actifs de la gare de Meximieux-Pérouges

Désignation :

- Mise en accessibilité de la gare
- Amélioration des modes actifs et notamment avec des itinéraires cyclables continus
- Développement du vélo pour les derniers km en zone industrielle

Lieu / échelle d'application :

Gare de Meximieux-Pérouges

Objectif(s) :

- Mettre en accessibilité la gare
- Favoriser le rabattement et la diffusion depuis/vers les modes actifs, notamment en lien avec le projet de lycée de 1 200 élèves

Maitre d'ouvrage / pilote :

- Mise en accessibilité : SNCF Réseau
- Aménagements modes actifs : Ville de Meximieux

Partenaires :

Région Auvergne Rhône-Alpes, SNCF Mobilités et Gares & Connexions, CC Plaine de l'Ain, Etat, Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, Ville de Pérouges

Coût, clé de financement, moyens :

Avancées du projet en 2020 :

La CCPA a mis en place un service de ligne de covoiturage avec des hubs de mobilité dont une ligne a son terminus à la gare de Meximieux Pérouges, afin de favoriser la diffusion en covoiturage depuis la gare vers le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain. Mise en service en 2020. En parallèle, La ville de Meximieux est en cours d'études pour une liaison cyclable entre la gare, le futur lycée et les zones d'activité économique de ce secteur de la ville.





Fiche DCPA-5 : Mise en place de transport à la demande entre la gare de Montluel et les zones d'activité

Désignation :

La Communauté de Communes de la Côtière à Montluel étudie la possibilité de mettre en place un système de transport à la demande sur son territoire. Lors d'une première phase d'expérimentation, ce service pourrait permettre entre autres d'améliorer la desserte des zones d'activité depuis les gares de Montluel et de la Valbonne.

Lieu / échelle d'application :

Communauté de Communes de la Côtière à Montluel (3CM).

Objectif(s) :

Proposer aux habitants et actifs du territoire une nouvelle solution de mobilité permettant de rendre crédible certains déplacements depuis les gares. Soutenir le développement des gares en favorisant l'intermodalité.

Maitre d'ouvrage / pilote :

Communauté de Communes de la Côtière à Montluel.

Partenaires :

Région Auvergne-Rhône-Alpes, Département de l'Ain, SNCF Mobilités et Gares & Connexions, les 9 communes composant l'EPCI

Avancées du projet en 2020 :

L'expérimentation TAD lancée le 24 février 2020 par la Communauté de Communes, a pour objectif de faciliter les déplacements des habitants et salariés de la Côtière. L'offre de service se compose de 3 lignes : A, B et C fonctionnant toute l'année du lundi au vendredi, hors jours fériés.

- Ligne A : La Boisse - Dagneux => Montluel Gare => ZAE
- Ligne B : Niévroz - Balan => Dagneux - Montluel
- Ligne C : Sainte-Croix - Pizay - Bressolles => Dagneux - Montluel.

Pour l'année 2021, l'expérimentation sera reconduite à partir de mars 2021. Le renouvellement de cette expérimentation est programmé pour un an avec un service qui s'adapte davantage aux besoins des usagers.

La 3CM prévoit ainsi de déployer, toujours avec un minibus de 8 places :

- Une ligne de bus régulière en heure de pointe pour desservir la gare de la Valbonne, avec un passage en gare de Montluel puis une desserte des zones d'activités (Prés-Seigneurs, Cèdres Bleus,...).
- En journée, le service de Transport à la Demande qui permettra d'accéder depuis un point d'arrêt et sur réservation aux deux gares et ceci en horaire libre



Fiche DCPA-6 : Renforcer le rôle de pôle de rabattement des gares situées en amont d'Ambérieu-en-Bugey

Désignation :

Renforcer l'attractivité des gares situées au nord du territoire du BUCOPA pour affirmer leur rôle de pôles de rabattement.

Lieu / échelle d'application :

Gares TER de Tenay, Saint-Rambert-en-Bugey, Ambronay et Pont-d'Ain.

Objectif(s) :

- Garantir la pérennité des gares TER sur le territoire du BUCOPA constitue un enjeu déterminant en terme d'aménagement du territoire pour maintenir l'attractivité résidentielle et économique de secteurs plus éloignés des dynamiques à l'œuvre aujourd'hui. Par ailleurs, l'accès à la gare d'Ambérieu, principale gare du territoire BUCOPA en connexion directe avec la métropole lyonnaise est l'une des problématiques principales à résoudre dans les prochaines années.
- Dans cette perspective, le SCoT BUCOPA a pointé la nécessité de conforter le rôle des gares TER situées au nord d'Ambérieu qui doivent jouer un rôle de rabattement vers le point nodal que constitue la gare d'Ambérieu. Le rabattement sur la gare d'Ambérieu se faisant principalement en voiture individuelle, le quartier est totalement saturé et les places de parkings ne sont pas suffisantes actuellement pour absorber ce trafic.
- Aussi, en complément de la desserte TER de ces gares, il s'agit de prévoir l'aménagement de parkings et autres services innovants pour faire des espaces autour des gares situées au nord d'Ambérieu de véritables plateformes intermodales favorisant le rabattement multimodal vers la gare d'Ambérieu notamment.
- Aménagements envisagés : Parkings voitures et de covoiturage et accès facilités pour les bus, relais d'information service interactifs, parkings vélos et accès en mode doux...

Maitre d'ouvrage / pilote :

A définir entre les communes et les intercommunalités.

Partenaires :

Région, SNCF, Département, Communautés de communes et communes.

Coût, clé de financement, moyens :

A définir

Avancées du projet en 2020 :

Aucune étude n'a été enclenchée en 2020



3

Les actions multi-bassins concernant le bassin Dombes - Côtière - Plaine de l'Ain

Fiche DPCA-NI-1 Étude sur les complémentarités des réseaux entre la Plaine de l'Ain et le Nord Isère

> 24



Bassin

DOMBES - CÔTIÈRE - PLAINE DE L'AIN



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- Côtière - 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 finalisée 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.



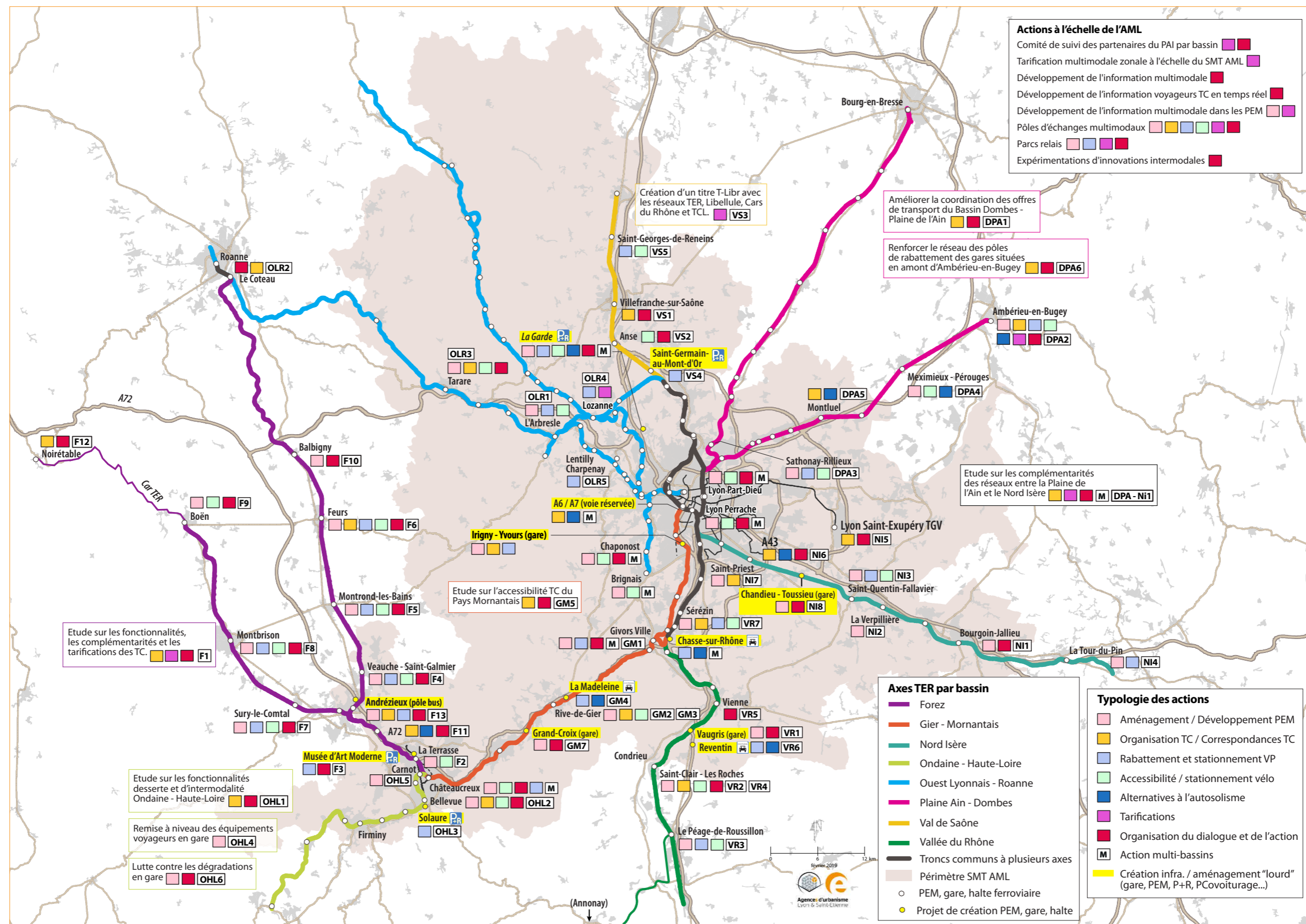
Finalisé

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





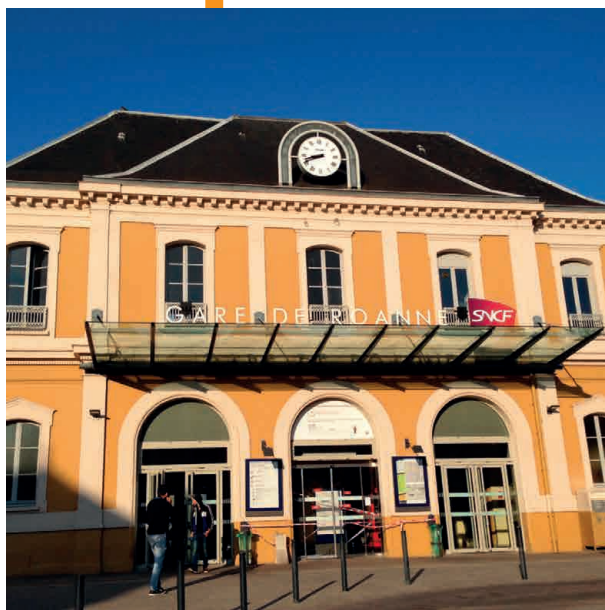
Contact

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

Axel Sagnardon

a.sagnardon@smtaml.fr

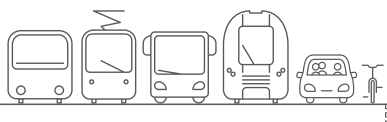
06 03 47 88 45



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



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