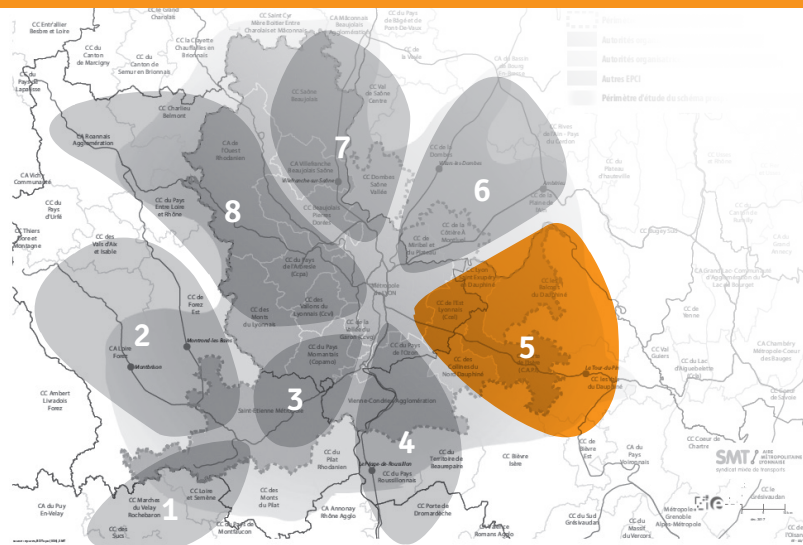


# Cahier de bassin 2020



5

## NORD ISÈRE



**PLAN D' ACTIONS INTERMODALITÉ (PAI)**  
pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise  
**2019-2021**



**Thierry Kovacs**  
Président du SMT AML  
Conseiller Régional

# / Édito



Acteur de la coordination des offres de transports sur l'aire métropolitaine lyonnaise depuis plus de 7 ans, le SMT AML, est une instance partenariale qui est aujourd'hui solidement ancrée sur un territoire caractérisé par deux grandes métropoles et un système de corridors autour de ces pôles. À la charnière institutionnelle entre l'échelon régional et intercommunal, les compétences et les missions du SMT AML ont fortement évolué au cours des dernières années. D'une part, en raison d'une évolution législative accordant davantage de compétences aux syndicats mixtes de transports (Loi d'Orientation des Mobilités), mais aussi grâce à la démarche proactive des membres du SMT AML, conscients de l'importance de l'intermodalité des modes de transports dans la coopération territoriale.

Parmi ses nombreuses activités, le SMT AML a initié, début 2018, l'élaboration du Plan d'Actions Intermodalité (PAI) 2019-2021. L'objectif premier du PAI 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. Réunissant 46 Communautés de Communes et Communautés d'Agglomération, Saint-Etienne Métropole et la Métropole de Lyon et les acteurs de la mobilité, le PAI a permis de mettre en lumière 8 bassins de mobilité cohérents et trans-institutionnels, sur un territoire regroupant plus de 2,5 millions d'habitants.

8 cahiers de bassin composent ainsi le PAI. Ces cahiers sont mis à jour annuellement et participent à l'actualisation des connaissances des données et enjeux en matière de mobilité. Ils visent à simplifier les déplacements des usagers en favorisant la complémentarité des modes de transports (train, voiture, marche, vélo, covoiturage, etc) au plus près des besoins des territoires, et en intégrant pleinement les problématiques environnementales et économiques liées au transport de personnes.

Avec 117 gares, 900 trains quotidiens, 272 lignes urbaines ou encore 16 000 places de stationnement en parcs relais, la mobilité est un enjeu fondamental pour l'aire métropolitaine Lyon-Saint Etienne. Ces 8 cahiers de bassin 2020 contribuent à faire émerger une vision partagée par l'ensemble des acteurs publics et privés sur la mobilité quotidienne des 2,5 millions d'habitants de ce territoire. Ils reflètent également l'interdépendance des territoires en matière de développement et de déplacement.

C'est une évidence, la mobilité doit se penser à l'échelle d'un bassin de vie et outrepasser les frontières institutionnelles pour mettre en œuvre des politiques d'intérêt collectif, en accord avec la transition énergétique des territoires et au profit des déplacements quotidiens de nos concitoyens. Une approche qui est aujourd'hui au cœur des missions et des orientations du SMT AML .



# / Sommaire

**NORD ISÈRE**



—○ P. 4 > 10

## Présentation

A.1 —○ P. 4 > 5

Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale pilotée par le SMT AML

A.2 —○ P. 6 > 10

Présentation et enjeux du PAI



## Fiches Action

—○ P. 62



—○ P. 11 > 30

## Le Bassin Nord Isère

B.1 —○ P. 12 > 17

Caractéristiques du territoire

B.2 —○ P. 18 > 21

Diagnostic d'intermodalité

B.3 —○ P. 22 > 27

Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement

B.4 —○ P. 28 > 31

Synthèse des enjeux et perspectives pour le territoire



—○ P. 32 > 65

## Les Gares

Bourgoin-Jallieu

P. 32 > 35

La Tour-du-Pin

P. 36 > 39

La Verpillère

P. 40 > 43

L'Isle-d'Abeau

P. 44 > 47

Lyon Jean Macé

P. 48 > 49

Saint-Priest

P. 50 > 53

Saint-Quentin-Fallavier

P. 54 > 57

Vénissieux

P. 58 > 61



## Glossaire & Crédits

—○ P. 63



**A**

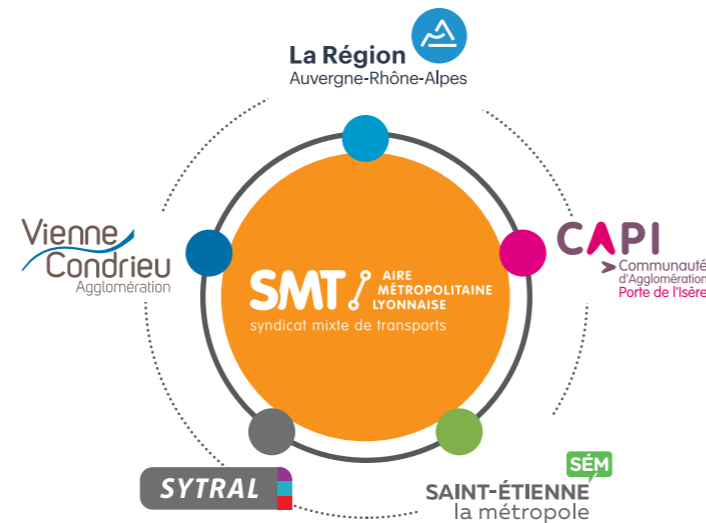
# / Présentation

## / Le Plan d'actions intermodalité 2019-2021, une démarche partenariale pilotée par le SMT AML

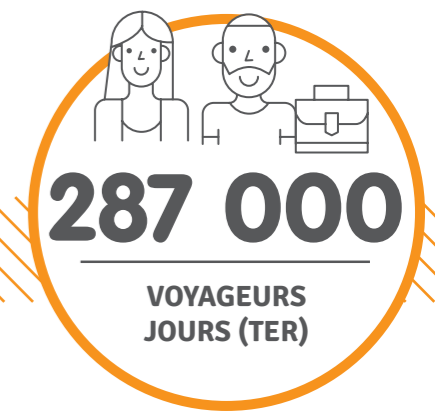
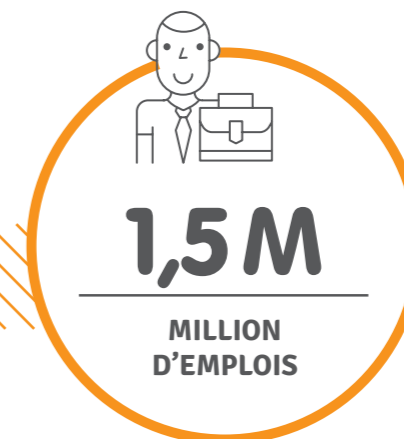
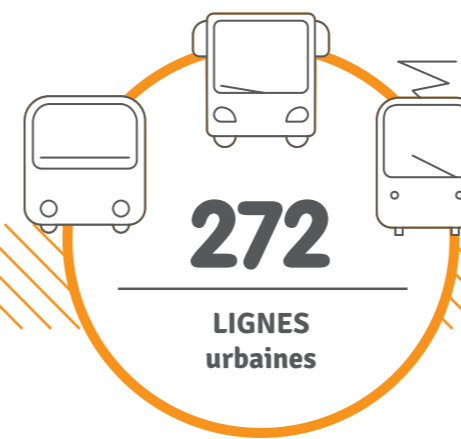
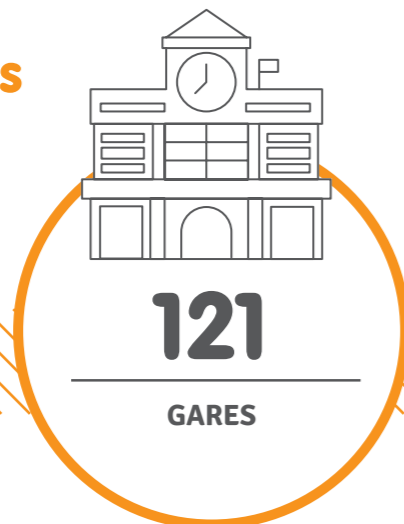
**A.1**

### / Le SMT AML, une structure de coopération métropolitaine au service de la mobilité des personnes

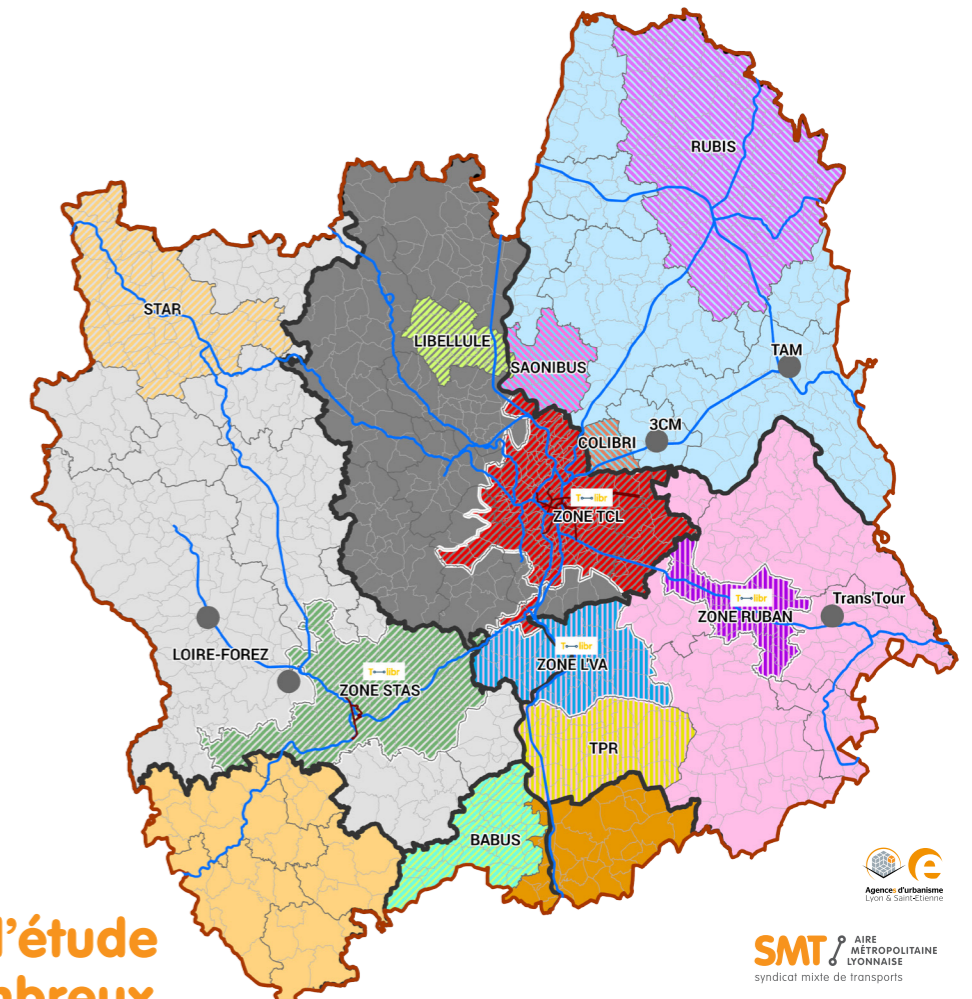
Le Syndicat Mixte de Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) a été créé le **24 janvier 2013** selon les principes définis par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU). Composé de **5 AOM**, il participe à la coordination des offres de mobilité de ses membres en proposant des services innovants et durables qui puissent être une alternative à l'autosolisme dans les déplacements du quotidien.



### / Le PAI en chiffres



- Réseaux de transports collectifs
- Transports collectifs urbain
- TCL
  - STAS
  - L'VA
  - RUBAN
  - LIBELLULE
  - SAONIBUS
  - COLIBRI
  - STAR
  - RUBIS
  - BABUS
  - TPR BIEVRE et RHÔNE (1)
  - MéTRO ou tram
  - Ligne ou réseau local
- Réseau ferré et cars interurbains
- Réseau TER ferré
  - 01 - AIN - cars.ain.fr
  - 07 - ARDÈCHE - Le Sept cars Auvergne-Rhône-Alpes
  - 26 - DRÔME - cars Auvergne-Rhône-Alpes
  - 38 - ISÈRE - Transisère
  - 42 - LOIRE TIL
  - 43 - HAUTE-LOIRE
  - 69 - RHÔNE - Les Cars du Rhône



### / Un périmètre d'étude composé de nombreux réseaux de transports collectifs

Le SMT AML a développé un **titre multimodal zonal T-libr** avec ses cinq membres. Il a pour mission de coordonner l'offre d'une vingtaine de réseaux de transports collectifs.

plus d'infos : <https://www.smtaml.fr/actions/t-libr/>





# / Présentation et enjeux du PAI

## A.2

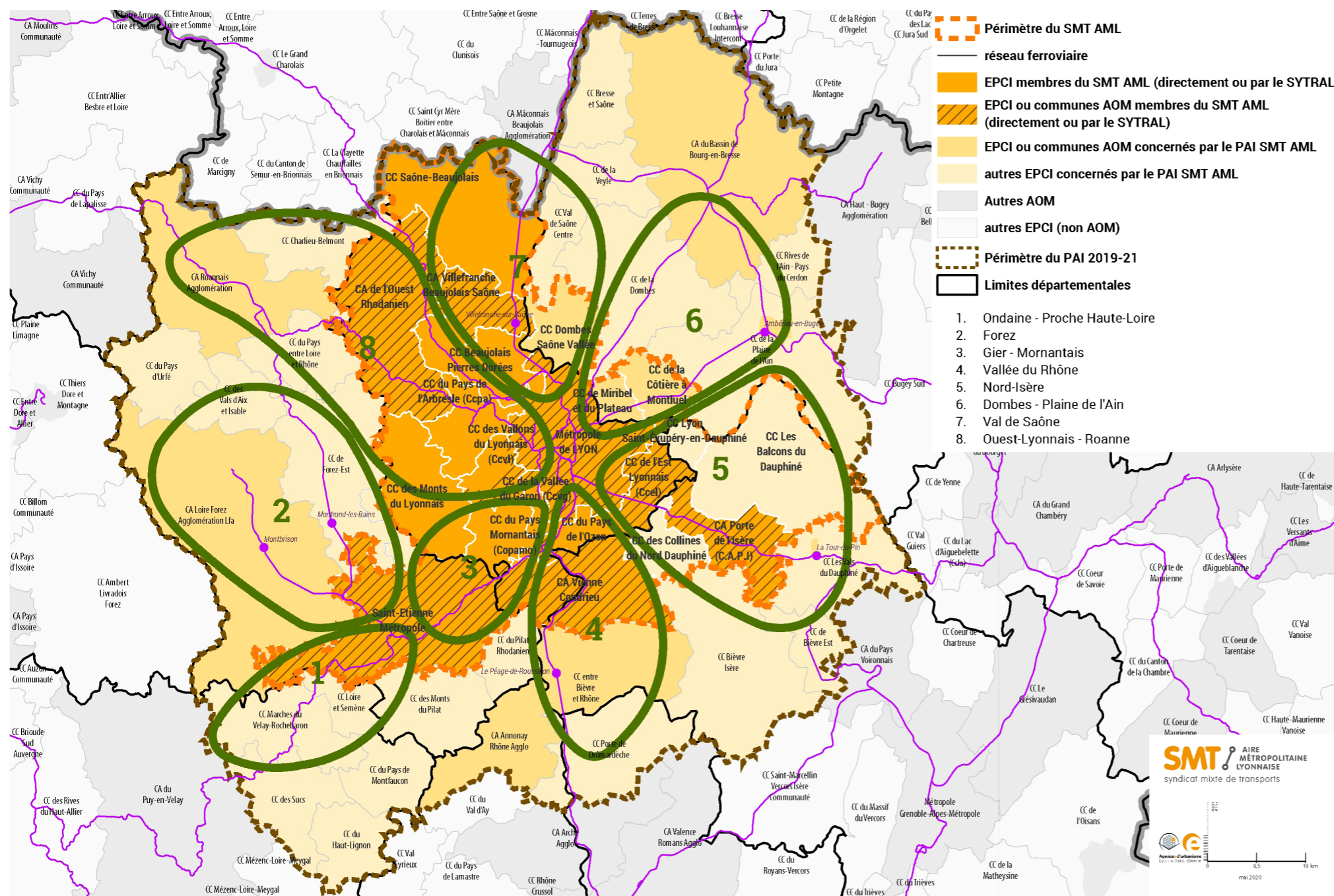
### / 8 bassins dépassant les logiques institutionnelles

Le périmètre d'étude du SMT AML dépasse les périmètres institutionnels des **46 EPCI** et des **deux métropoles** qui le composent pour permettre de mieux prendre en compte les bassins de vie locaux et les besoins en mobilité des usagers dans une approche multimodale de leurs déplacements.

### / Le PAI, un plan d'actions co-élaboré avec les partenaires du SMT AML

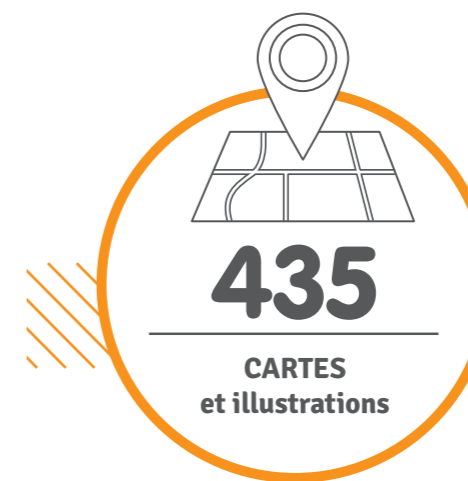
Améliorer l'intermodalité du quotidien sur l'aire métropolitaine lyonnaise, c'est **permettre à tous les usagers une meilleure articulation des différents modes de déplacements** qu'ils emprunteront pour effectuer leurs trajets.

Initié en 2018 par le SMT AML, le Plan d'actions intermodalité de l'AML a pour objectif premier d'améliorer cette 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.



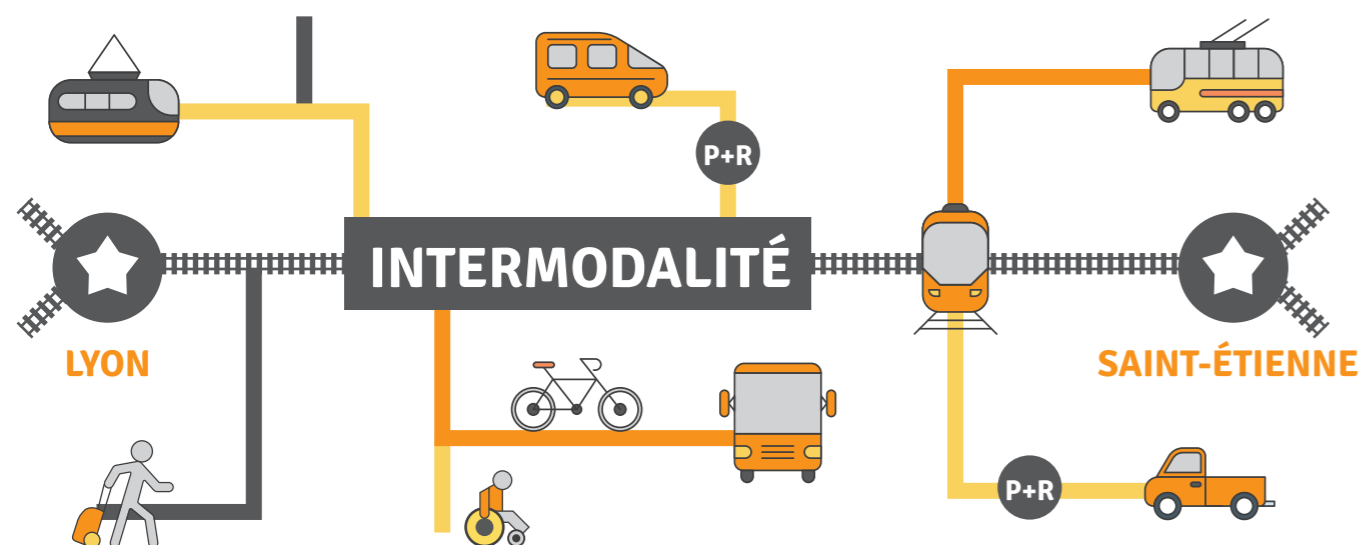
Pour mener à bien l'élaboration de ce plan, le SMT AML et les deux Agences d'urbanisme de Lyon et de Saint-Étienne ont élaboré un **diagnostic partagé, décrivant les caractéristiques des principaux pôles d'échanges multimodaux du territoire.**

Ce diagnostic a été réalisé au plus près du terrain avec la mobilisation de **plus de 250 personnes représentant 110 structures** sur l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise.





## / L'intermodalité du quotidien dans l'AML



Les pratiques des habitants pour effectuer leur trajet au sein de l'AML témoignent du caractère intermodal de leurs déplacements.

Par intermodalité, on entend l'utilisation successive d'au moins deux modes de transport intégrés dans une chaîne de déplacement. Ainsi :

- Pour 40 % des gares du PAI : la voiture est le mode d'accès majoritaire
- Les modes actifs sont majoritaires pour 20 % des gares
- Le mode TC est majoritaire pour 3 % des gares

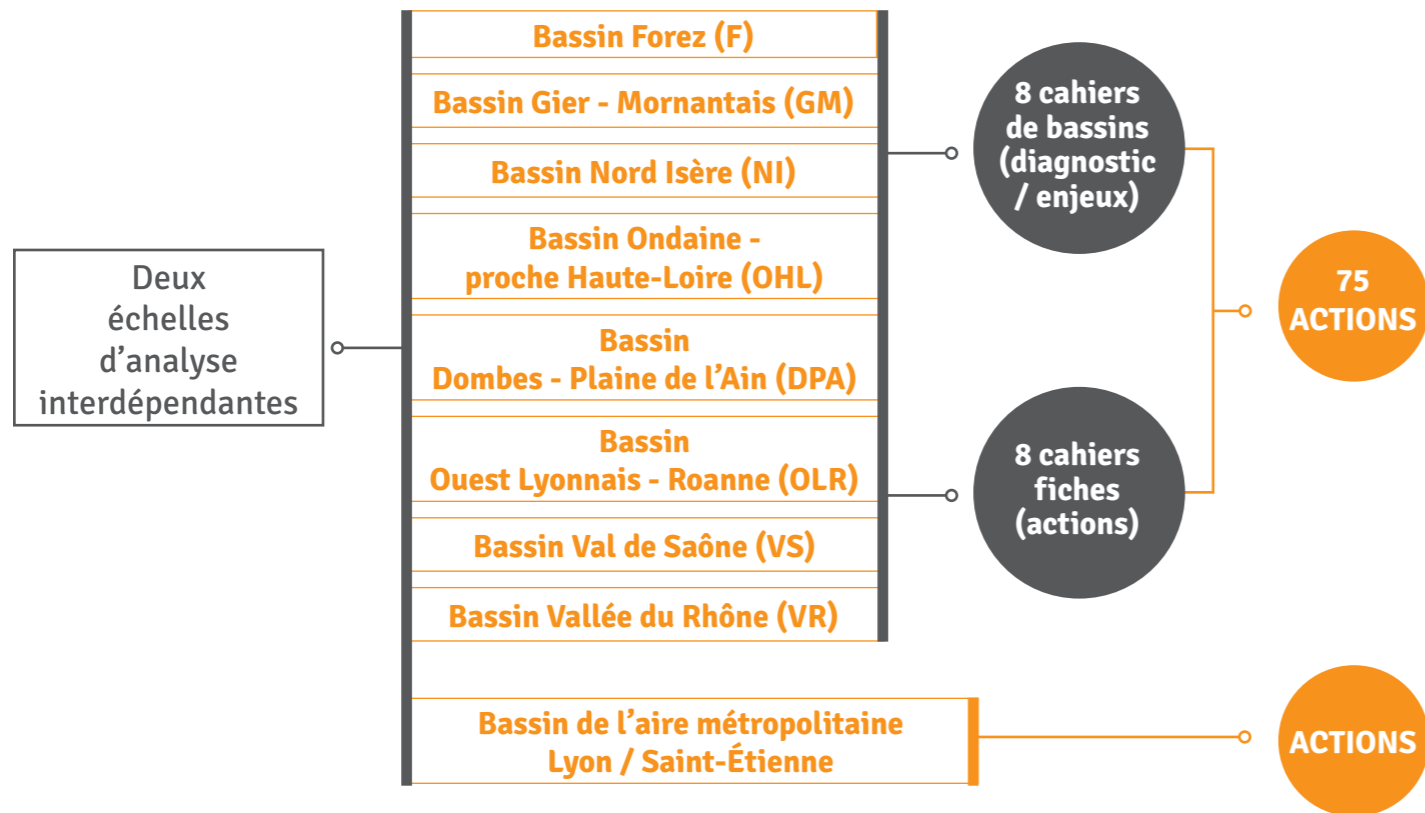
## / Une démarche de terrain pragmatique à visée opérationnelle

Le Plan d'actions intermodalité 2019 - 2021 pour l'aire métropolitaine lyonnaise permet pour l'ensemble des parties prenantes de :

- **Faciliter l'accès à des données récentes**
- **Partager le diagnostic terrain** pour améliorer la connaissance
- **Faciliter les échanges** entre les acteurs concernés à différentes échelles,
- **Définir des enjeux partagés** à l'échelle des bassins de vie en articulation avec les enjeux d'échelle métropolitaine
- **Capitaliser sur le retour d'expérience** en matière d'amélioration de l'intermodalité
- **Lister, recenser, qualifier et partager les projets en cours**
- **Identifier de nouvelles actions** à partir du diagnostic réalisé

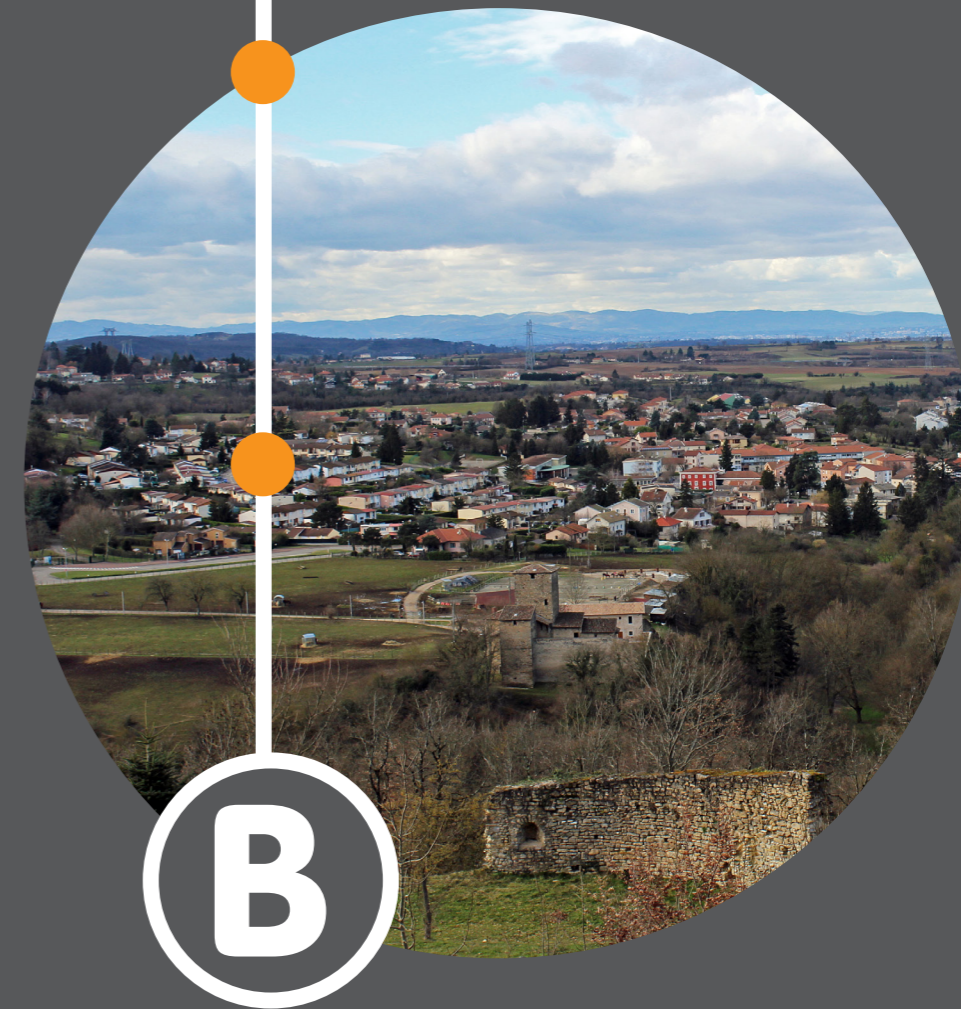
Le 9 mai 2019, 160 élus et techniciens de l'AML ont validé 75 actions ou projets menés sur le territoire du PAI. Le contenu de ces actions et leur déploiement sont précisés dans les cahiers de fiches de chaque bassin.

## / Un document décliné en 8 bassins, 16 cahiers et 75 actions multipartenariales



Certaines des 75 actions du PAI présentent des caractéristiques particulières qui témoignent de la pertinence de la démarche :

- Action de portée métropolitaine s'établissant sur l'ensemble du territoire de l'AML comme par exemple les comités de suivi des partenaires du PAI
- Actions multipartenariales sur des projets à cheval entre différents bassins (exemple : PEM de Givors-Ville)
- Action présentant un caractère d'expérimentation ou d'innovation au niveau du territoire concerné (échelle locale) ou de l'AML
- Action visant à répondre à un besoin spécifique identifié dans le diagnostic (ex. problème d'accessibilité, dégradation des consignes à vélo).



**B**

## / Le bassin **NORD ISÈRE**

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

**B.2** —○ Diagnostic d'intermodalité —○ P. 18 > 21

**B.3** —○ Analyse de l'aire d'influence des gares et des modes de rabattement —○ P. 22 > 27

**B.4** —○ Synthèse des enjeux et perspectives pour le territoire —○ P. 28 > 29



# / Caractéristiques du territoire

**NORD ISÈRE**

**B.1**

Pour les gares les plus fréquentées, les aires de chalandises sont importantes avec notamment la gare de Bourgoin-Jallieu qui rayonne sur 26 communes, traduisant l'attractivité des gares du Nord Isère sur les zones péri-urbaines notamment pour les déplacements pendulaires vers Lyon.

● **Un axe ferroviaire fortement sollicité entre Lyon et les vallées alpines.**

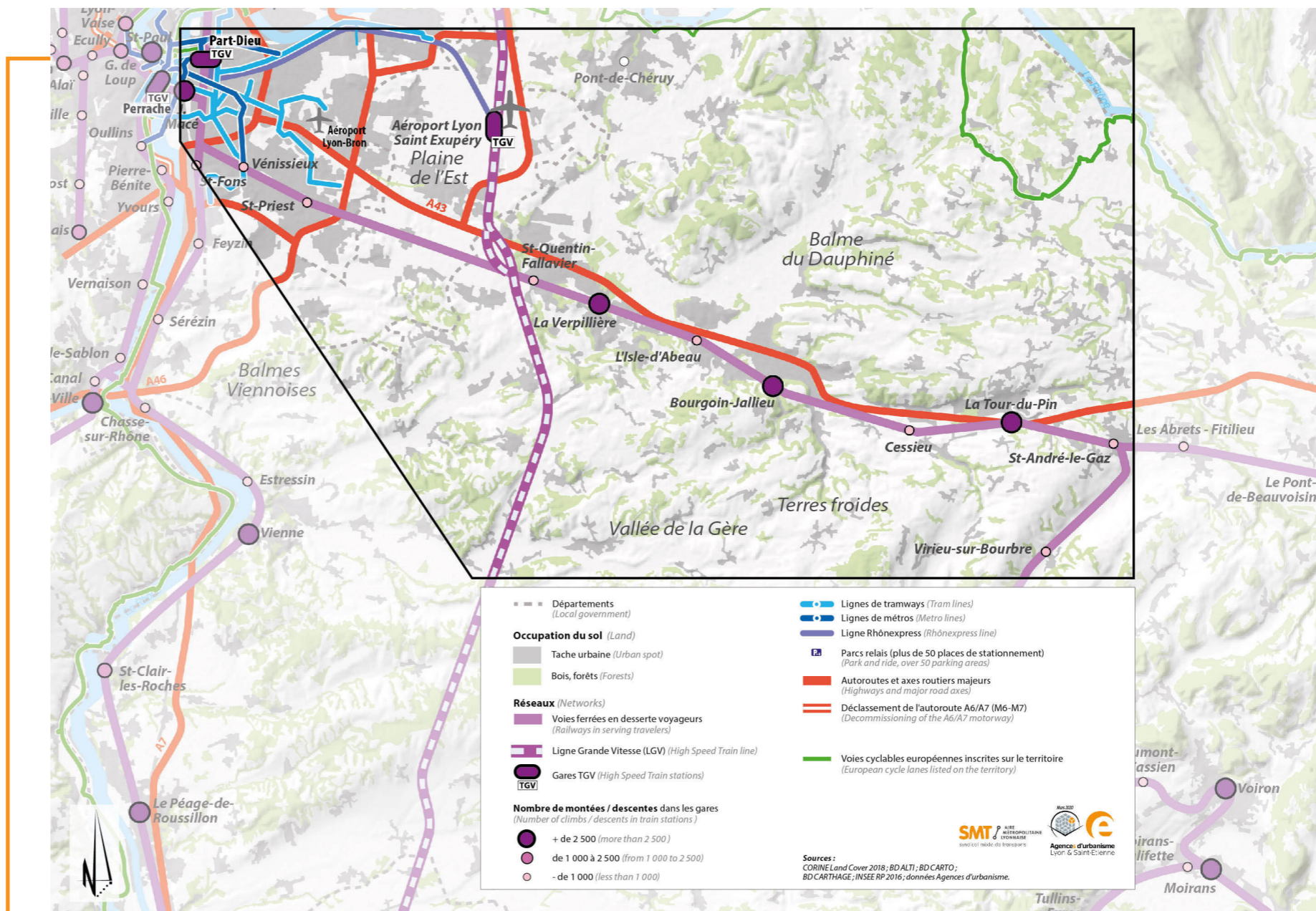
Les analyses portant sur le bassin Nord Isère sont intimement liées au reste de l'aire métropolitaine, dans un contexte où le Scot Nord Isère définit l'axe Lyon-Chambéry/Grenoble comme « l'épine dorsale » du développement urbain du territoire. L'attractivité et la fiabilité de l'offre TER mais aussi la prise en compte du hub de Saint-Exupéry permet également d'ouvrir le bassin Nord Isère sur les territoires voisins et d'en faire une nouvelle porte d'entrée sur l'agglomération lyonnaise.

Le bassin du Nord Isère s'organise autour d'un **axe ferroviaire fortement sollicité entre Lyon et les vallées alpines**. Aux lignes TER locales, s'ajoute **une très grande partie des circulations TGV desservant Lyon**, ainsi que de nombreuses circulations fret et techniques. L'axe se sépare en deux au niveau de Saint-André-le-Gaz avec une branche principale vers Grenoble et une autre vers Chambéry via Pont de Beauvoisin à voie unique.

Le nombre de voyageurs a beaucoup augmenté ces dernières années sur les principales gares du bassin dans un contexte de forte pression urbaine. Le territoire est d'ailleurs celui qui a le plus gagné d'habitants à l'échelle de l'aire métropolitaine ces dernières années.

Les principales gares sont Bourgoin-Jallieu (10500 voyageurs/jour), suivie des gares de La Tour du Pin (4900 voyageur/jour) et La Verpillière (4750 voyageurs/jours).

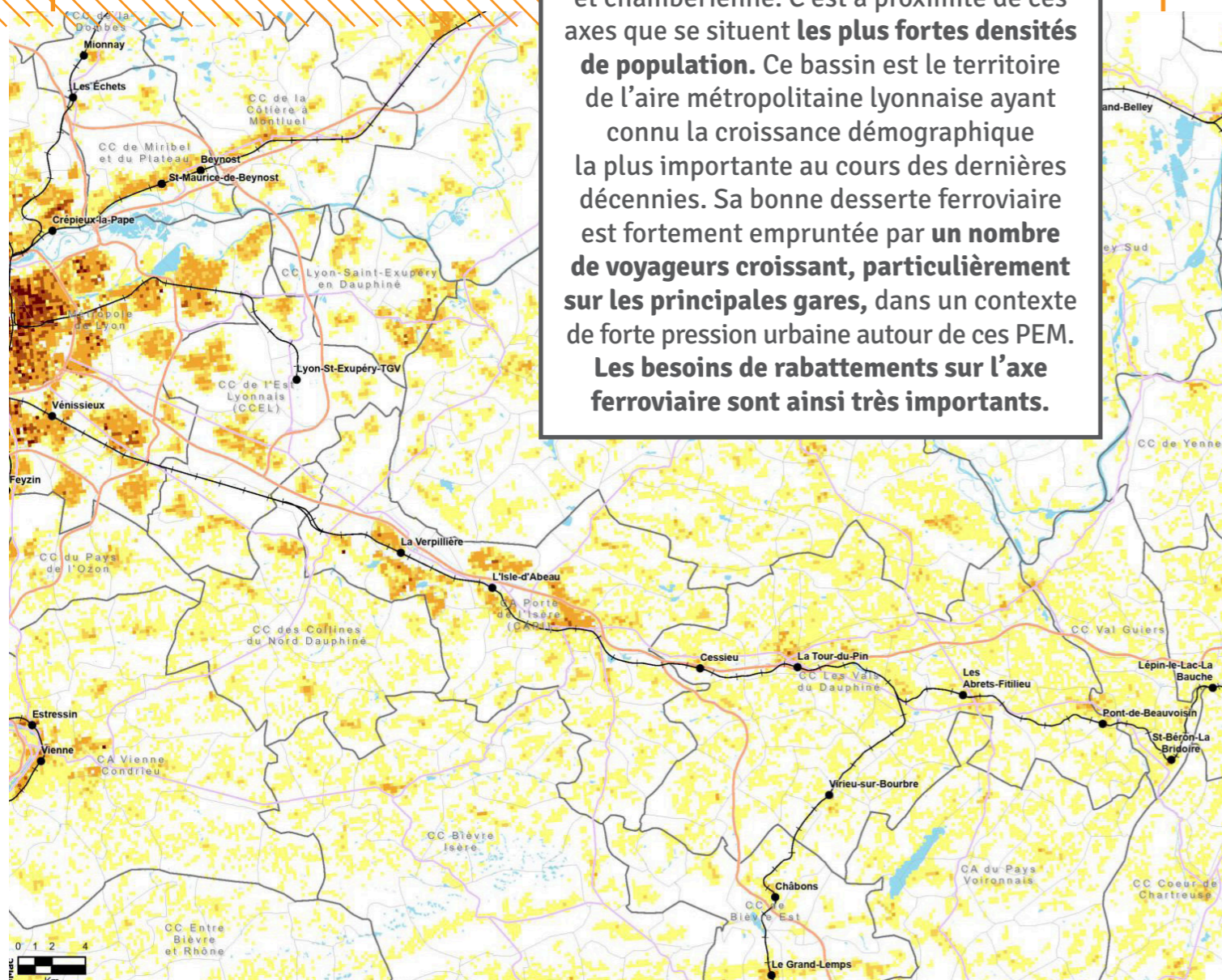
Spécificité du bassin Nord Isère, **il existe également 3 lignes interurbaines express (via A43)**, reliant Lyon aux communes du Nord Isère. En parallèle, un autre axe radial de TC structure le territoire, la liaison Rhônexpress reliant Lyon Part-Dieu à St Exupéry, via Meyzieu, avec une tarification spécifique.





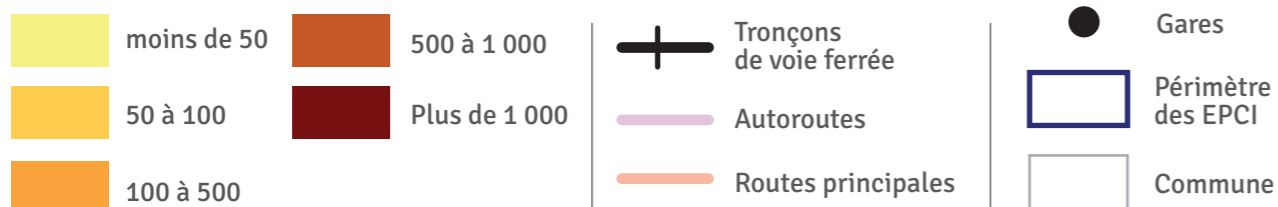
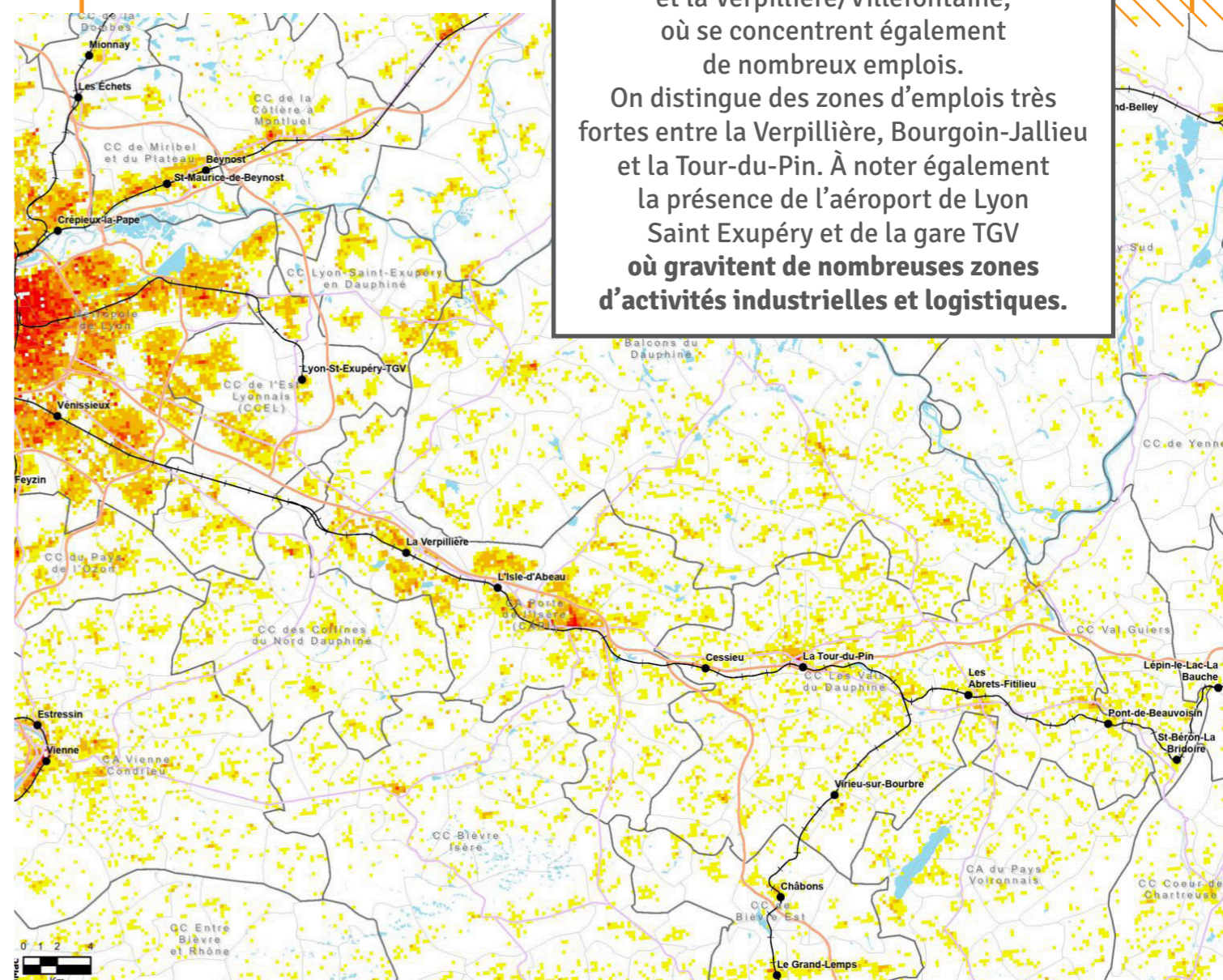
## / Densité de population

Le bassin Nord Isère est structuré par des axes de transport entre l'agglomération lyonnaise et les métropoles grenobloise et chambérienne. C'est à proximité de ces axes que se situent **les plus fortes densités de population**. Ce bassin est le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise ayant connu la croissance démographique la plus importante au cours des dernières décennies. Sa bonne desserte ferroviaire est fortement empruntée par un **nombre de voyageurs croissant, particulièrement sur les principales gares**, dans un contexte de forte pression urbaine autour de ces PEM. **Les besoins de rabattements sur l'axe ferroviaire sont ainsi très importants.**



## / Densité d'emploi

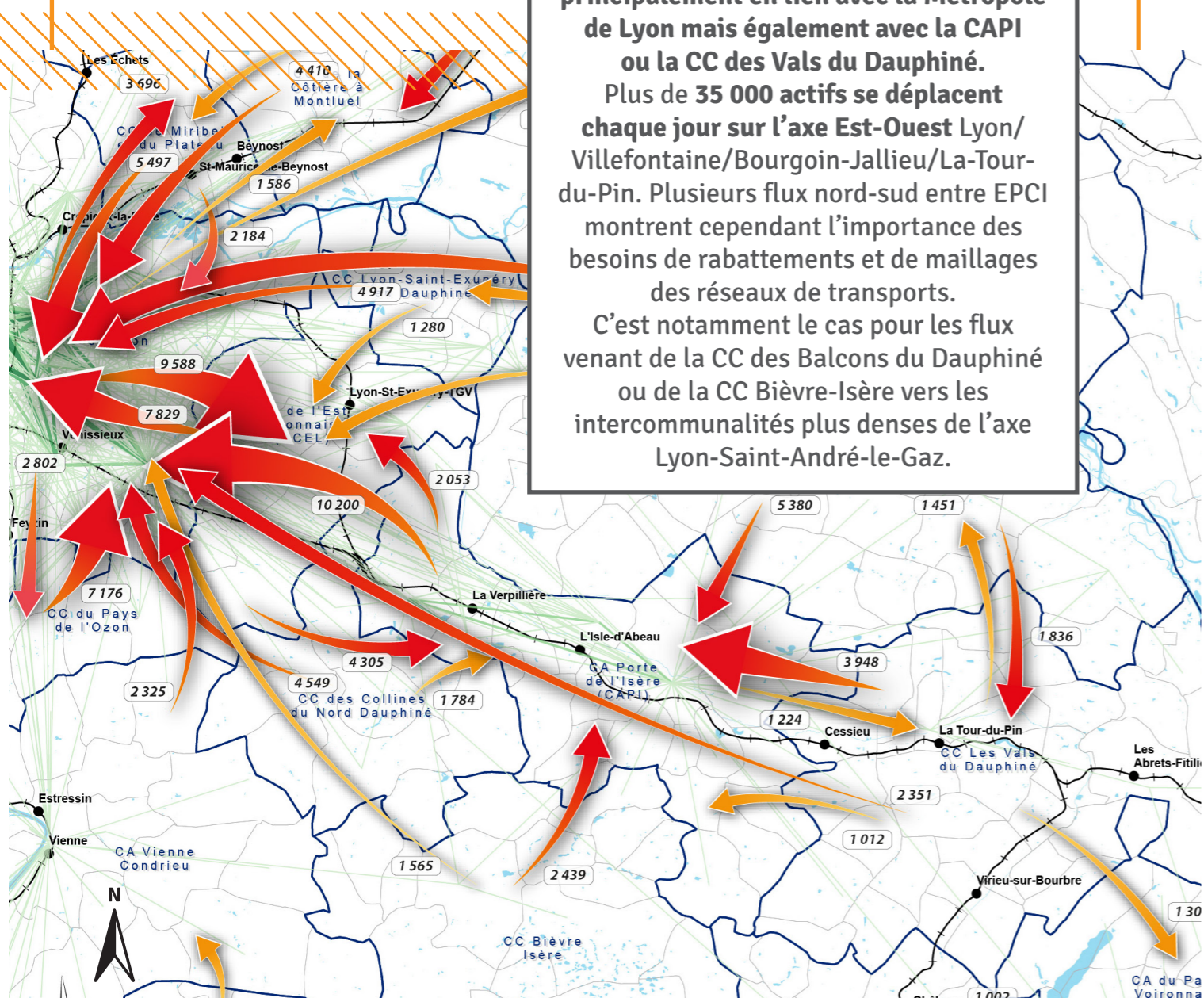
L'axe est marqué par trois gares majeures avec des montées/descentes importantes à Bourgoin Jallieu, La Tour-du-Pin et la Verpillière/Villefontaine, où se concentrent également de nombreux emplois. On distingue des zones d'emplois très fortes entre la Verpillière, Bourgoin-Jallieu et la Tour-du-Pin. À noter également la présence de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry et de la gare TGV où gravitent de nombreuses zones d'activités industrielles et logistiques.





## / Trajets domicile / travail

Les principaux flux domicile-travail se font principalement en lien avec la Métropole de Lyon mais également avec la CAPI ou la CC des Vals du Dauphiné. Plus de 35 000 actifs se déplacent chaque jour sur l'axe Est-Ouest Lyon/Villefontaine/Bourgoin-Jallieu/La-Tour-du-Pin. Plusieurs flux nord-sud entre EPCI montrent cependant l'importance des besoins de rabattements et de maillages des réseaux de transports. C'est notamment le cas pour les flux venant de la CC des Balcons du Dauphiné ou de la CC Bièvre-Isère vers les intercommunalités plus denses de l'axe Lyon-Saint-André-le-Gaz.



Trajet domicile travail issu du recensement de la population 2016

**TRAJETS**

- ▬ 100 à 500
- ▬ 500 à 1 000
- ▬ 1 000 à 2 000
- ▬ 2 000 à 5 000
- ▬ Plus de 5 000

- ↘ Principaux Flux domicile-travail entre EPCI supérieur à 1 000
- Nombre d'actifs/jour
- + Tronçons de voie ferrée

- Gares
- Périmètre des EPCI
- Commune





**NORD ISÈRE**

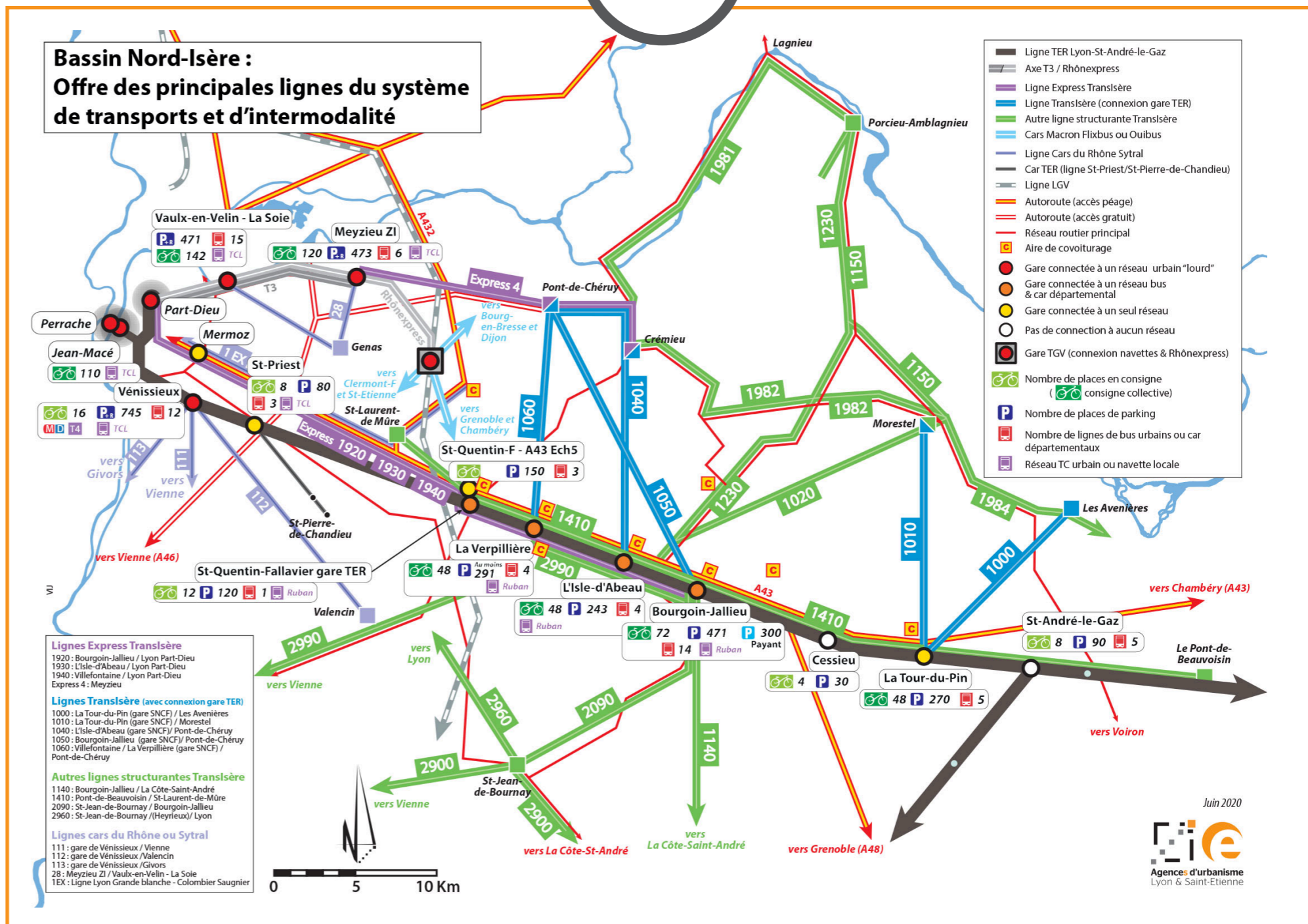
# / Diagnostic d'intermodalité et fréquentation des transports

## / Offres principales de transport et d'intermodalité

Les lignes express Transisère constituent une particularité et permettent un accès direct à Lyon depuis la plupart des villes-pôles de rabattement (Bourgoin-Jallieu, L'Isle-d'Abeau, La Verpillière, agglomération pontoise). Ces lignes ne desservent cependant pas ou mal les gares. Une offre plus importante pour Villefontaine et St-Quentin-Fallavier permettent une bonne desserte en heures de pointe vers Lyon.



# B.2



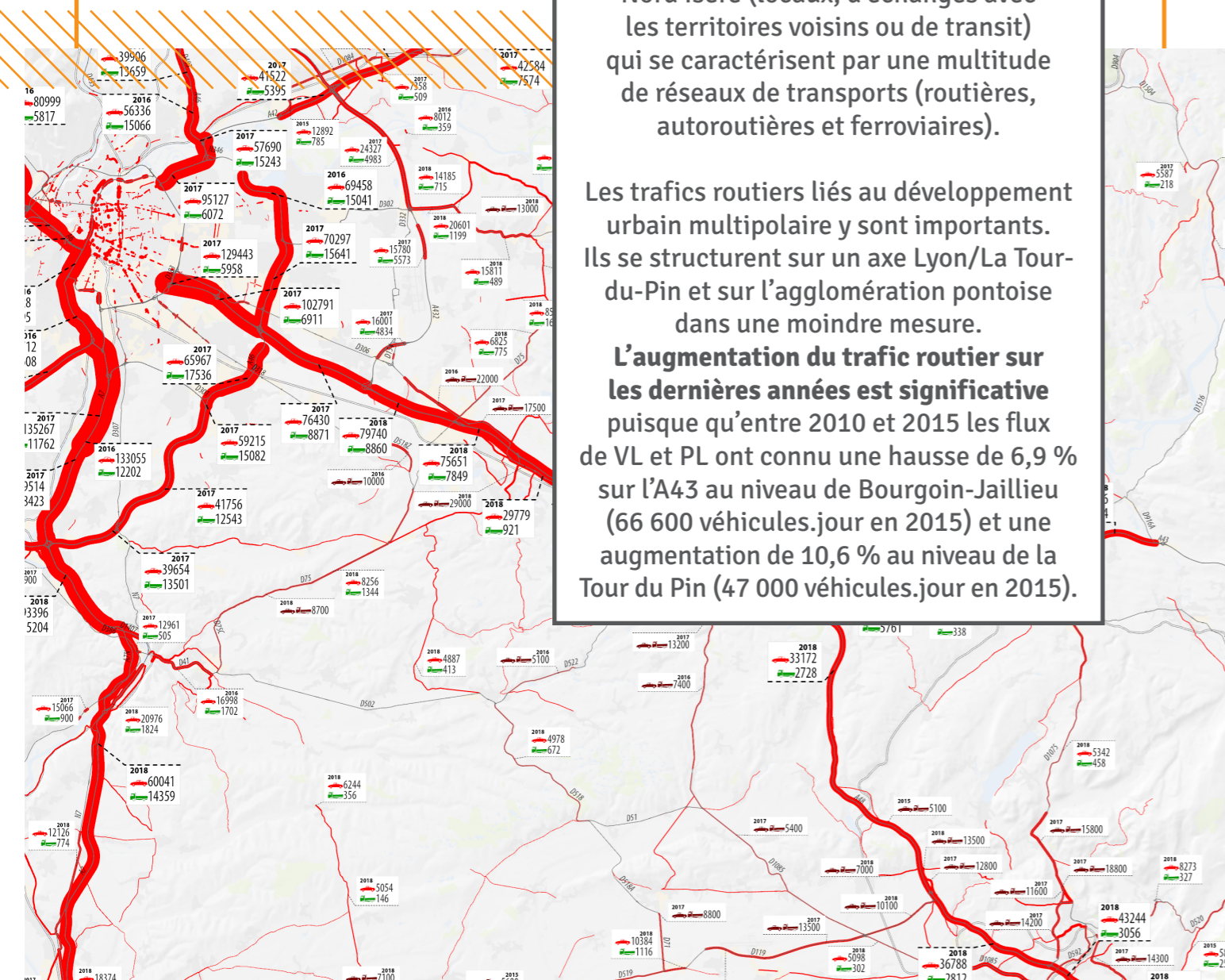


## Fréquentation du réseau routier

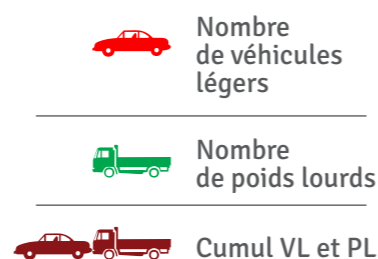
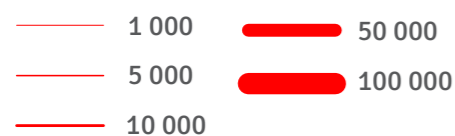
De multiples flux traversent le bassin Nord Isère (locaux, d'échanges avec les territoires voisins ou de transit) qui se caractérisent par une multitude de réseaux de transports (routières, autoroutières et ferroviaires).

Les trafics routiers liés au développement urbain multipolaire y sont importants. Ils se structurent sur un axe Lyon/La Tour-du-Pin et sur l'agglomération pontoise dans une moindre mesure.

L'augmentation du trafic routier sur les dernières années est significative puisque qu'entre 2010 et 2015 les flux de VL et PL ont connu une hausse de 6,9 % sur l'A43 au niveau de Bourgoin-Jaillieu (66 600 véhicules.jour en 2015) et une augmentation de 10,6 % au niveau de la Tour du Pin (47 000 véhicules.jour en 2015).



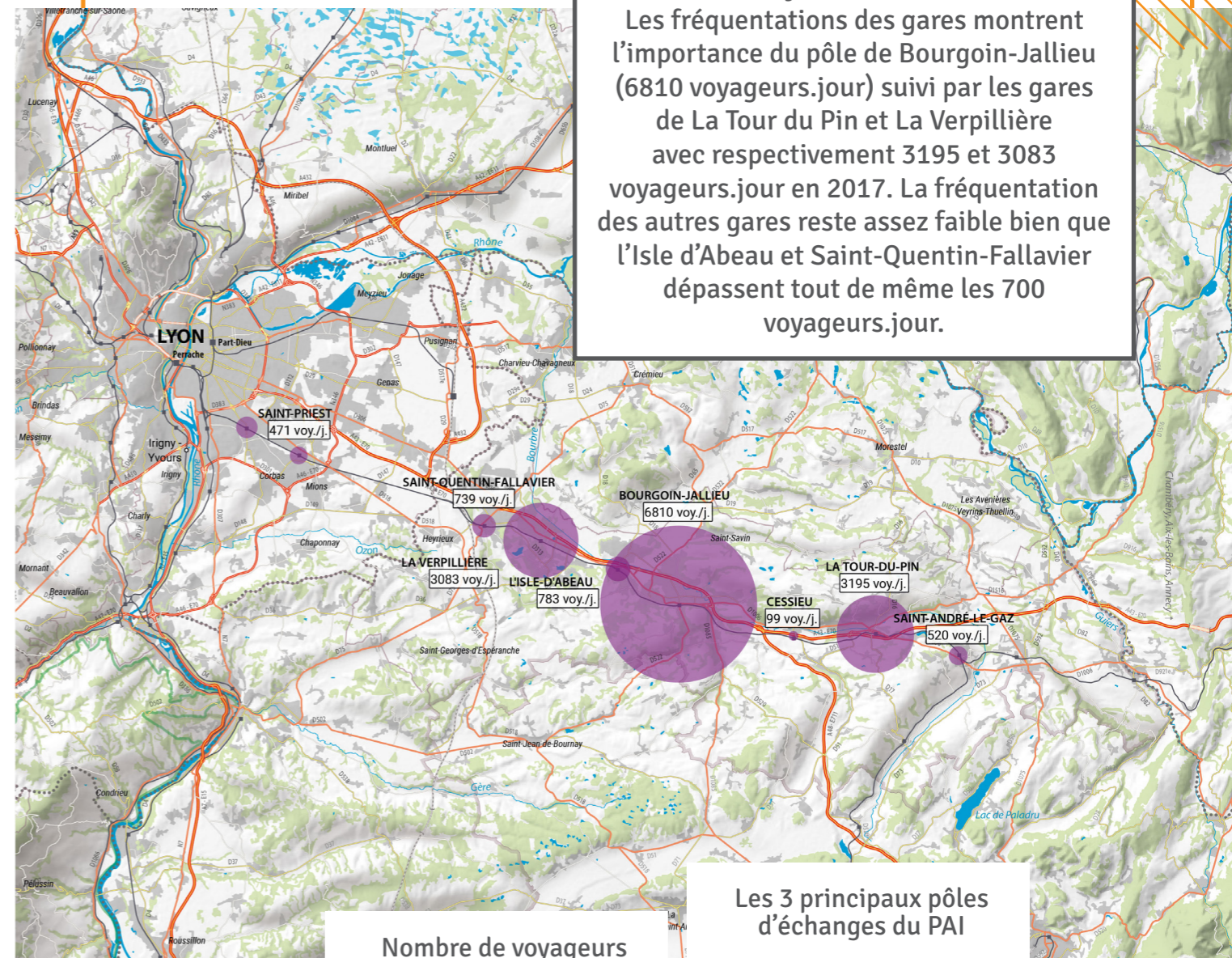
### Trafic routier « TMJA » le plus récent



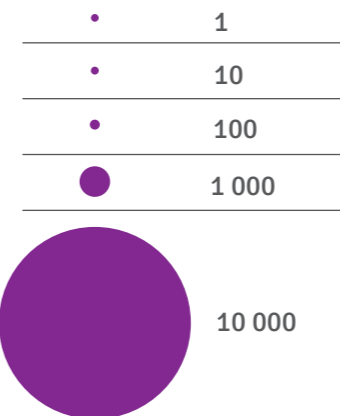
## Fréquentation du réseau ferroviaire

Le nombre de voyageurs a augmenté ces dernières années sur les principales gares de l'axe entre Lyon et Saint-André-le-Gaz.

Les fréquentations des gares montrent l'importance du pôle de Bourgoin-Jallieu (6810 voyageurs.jour) suivi par les gares de La Tour du Pin et La Verpillière avec respectivement 3195 et 3083 voyageurs.jour en 2017. La fréquentation des autres gares reste assez faible bien que l'Isle d'Abeau et Saint-Quentin-Fallavier dépassent tout de même les 700 voyageurs.jour.



### Nombre de voyageurs



### Les 3 principaux pôles d'échanges du PAI

Lyon Part-Dieu

129 035 voy./jour

Lyon Perrache

21 447 voy./jour

Saint-Étienne  
Châteaureux

13 376 voy./jour

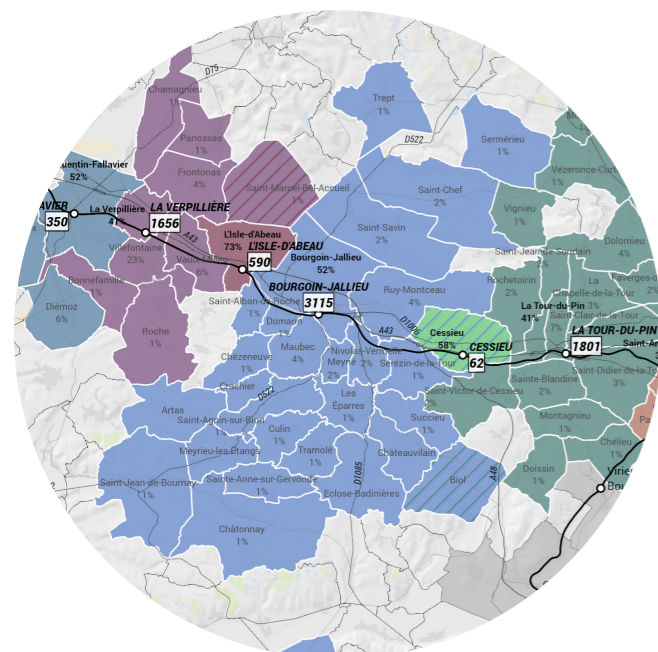




# / Analyse de l'aire d'influence des gares ..... et des modes de rabattement

## B.3

### NORD ISÈRE

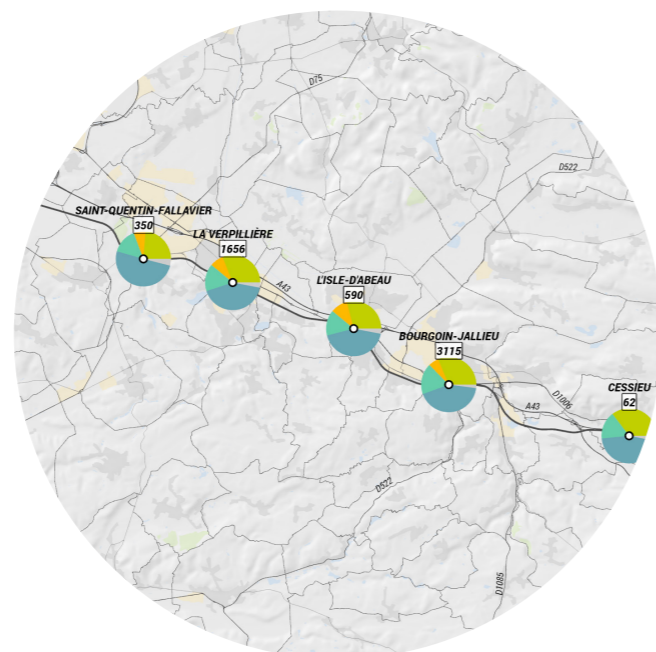


## / Attractivité des gares en fonction de la commune de résidence

Au sein du bassin Nord Isère, la gare de Bourgoin-Jallieu a une aire de chalandise de 24 communes. Sur l'axe est-ouest, la gare de La Tour-du-Pin est également très structurante. L'aire de chalandise de la gare de La Verpillière quant à elle compte 8 communes.

Après Saint-André-le-Gaz, les gares affichent un niveau de service nettement plus limité, présentent des aires de chalandise restreintes et commencent à se tourner vers Grenoble.

— P. 24

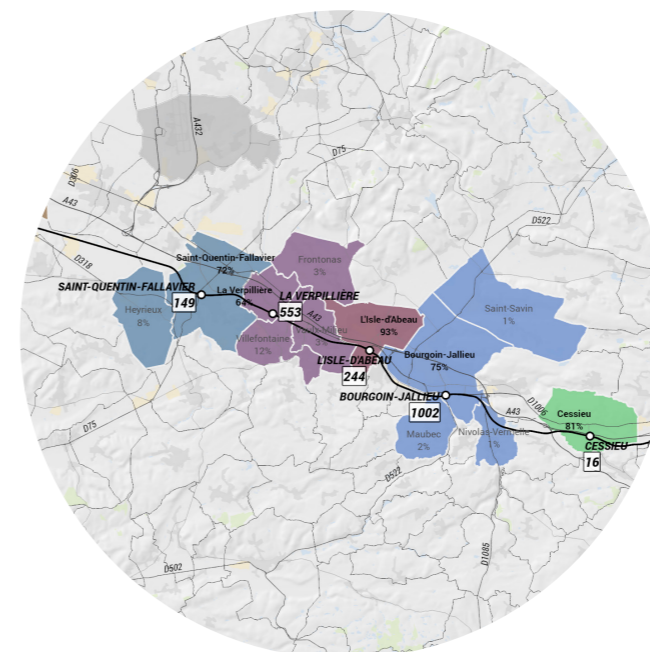


## / Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence

Les données révèlent l'importance des **rabattements en voiture**, notamment à Saint-Quentin-Fallavier, La Verpillière, La Tour-du-Pin ou Saint-André-le-Gaz. Les transports en commun présentent un réel intérêt au sein du territoire de la CAPI ou en lien avec la ligne du métro D du réseau TCL à Vénissieux.

Les rabattements à pied et à vélo représentent une part importante sur Saint-Priest alors que pour les autres gares, le potentiel reste encore important.

— P. 25

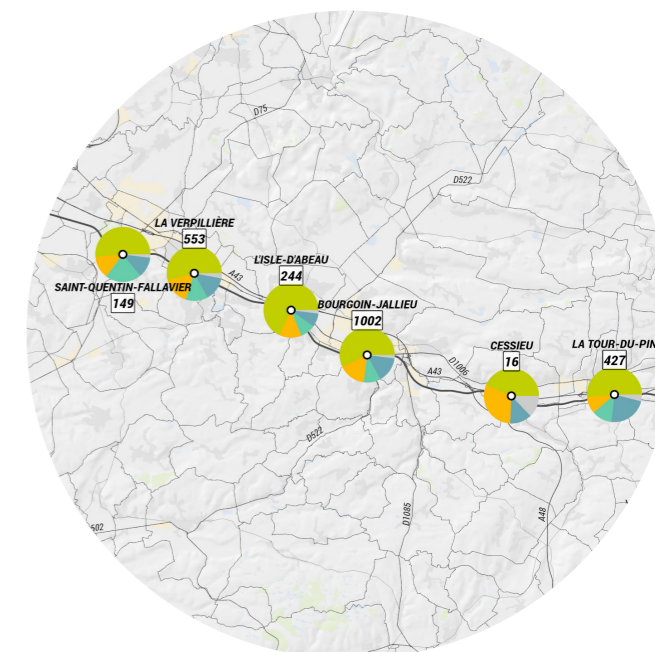


## / Attractivité des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude

Les aires de chalandise des gares sont beaucoup plus réduites et tournées vers Lyon. Le niveau de service qui est déterminant dans l'étendue des aires de chalandise par gare est ici particulièrement atténué. Toutes les gares de l'axe ont pratiquement la même aire de chalandise réduite à la grande proximité autour des gares.

Les gares de Saint-Priest et Vénissieux, de par leur proximité avec Lyon, ne rayonnent pas du fait de l'attractivité du métro D et du tram T2.

— P. 26



## / Modes de rabattement des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude

En dehors de l'axe Lyon/Villefontaine/Bourgoin-Jallieu/ La-Tour-du-Pin, l'usage des transports collectifs reste modeste. Ils sont significatifs et performants uniquement à destination de l'agglomération lyonnaise et entre celle-ci et la CAPI, avec **des parts modales TC comprises entre 20 % et 25 %**.

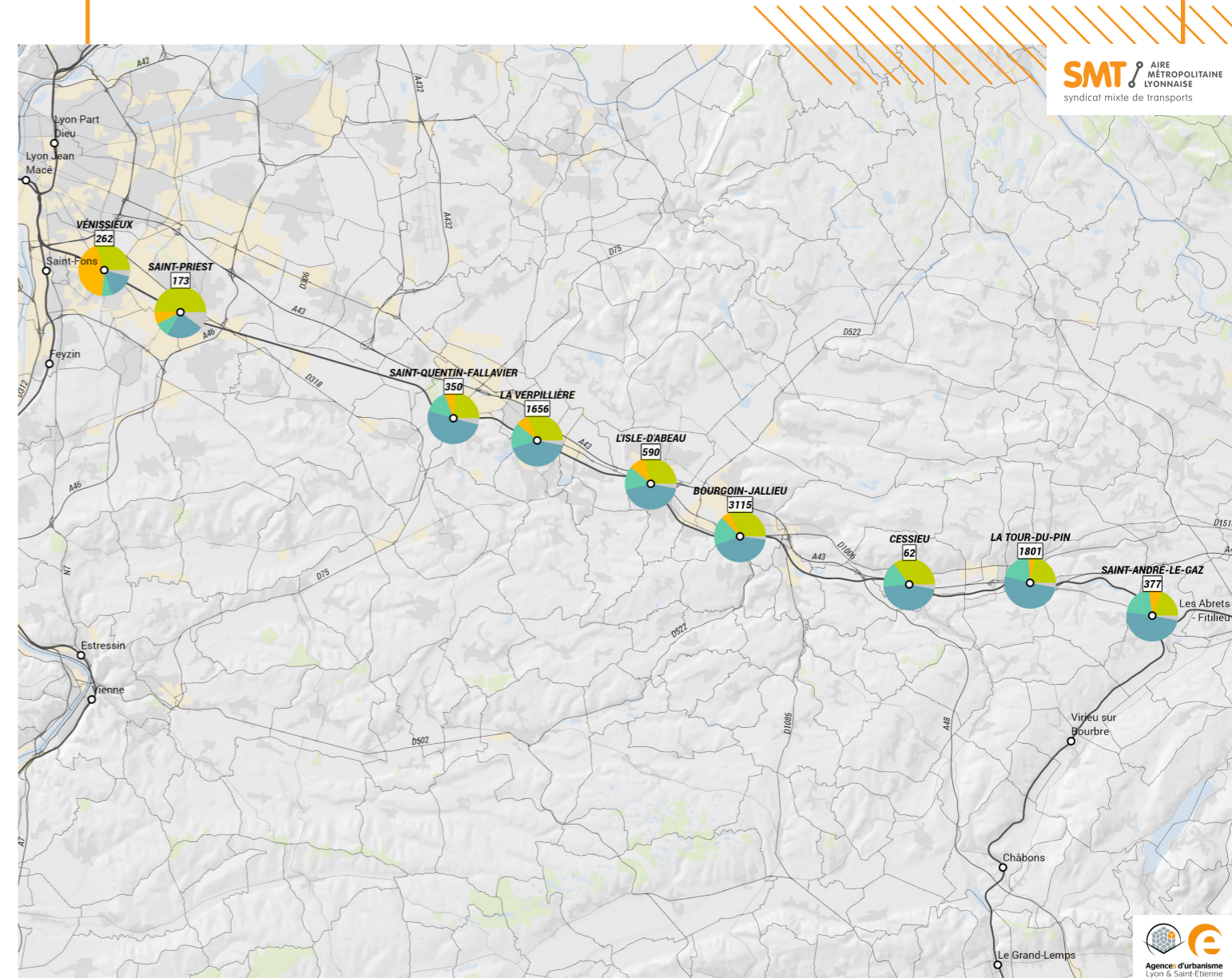
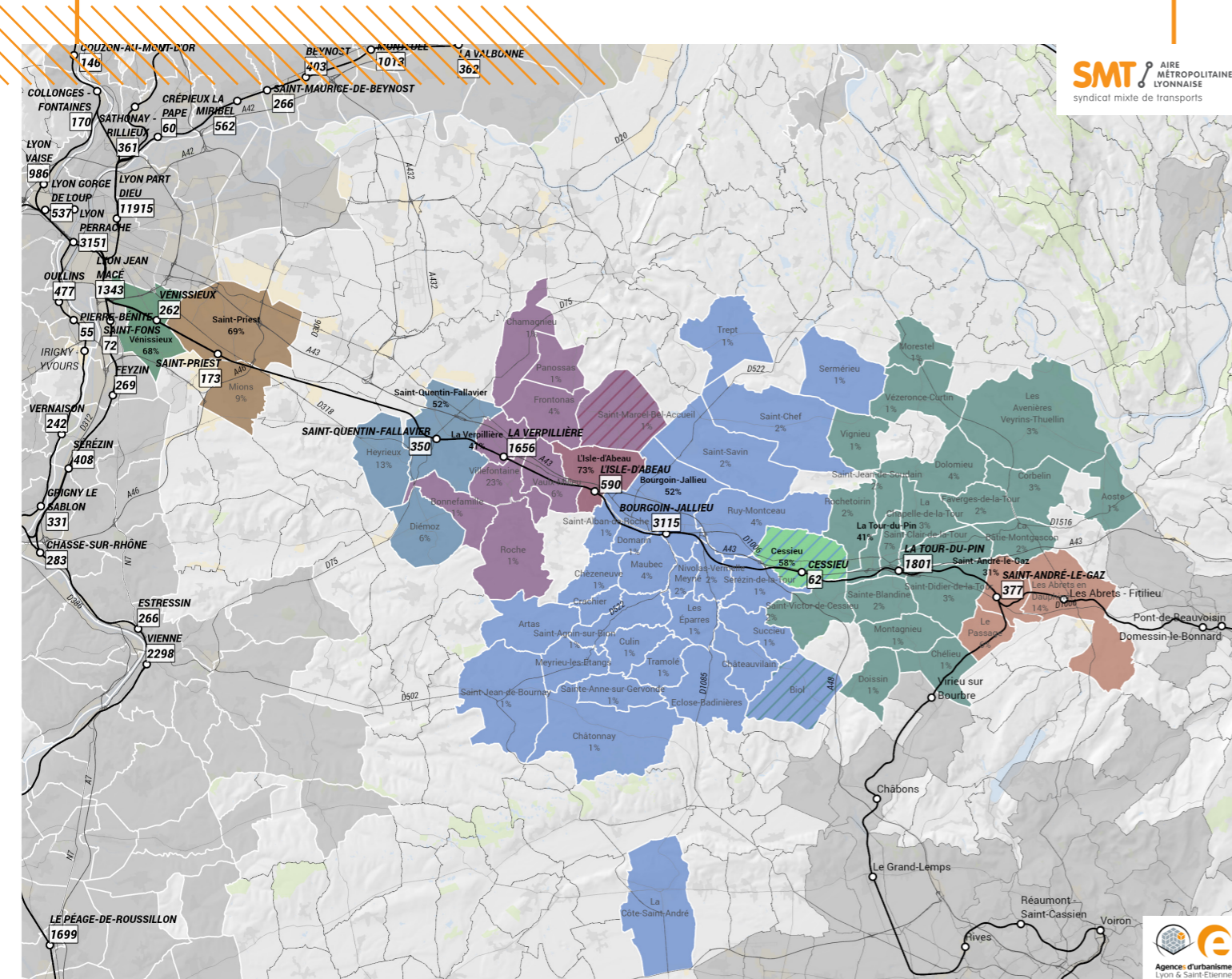
La part des modes actifs en rabattement est très importante sur l'ensemble des gares de l'axe.

— P. 27



# / Attractivité des gares du bassin en fonction de la commune de résidence

# / Modes de rabattement en fonction de la commune de résidence



## Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

- Gares privilégiées
- Bourgoin-Jallieu
- Cessieu
- L'Isle-d'Abeau
- La Tour-du-Pin
- La Verpillière
- Saint-André-le-Gaz
- Saint-Priest
- Saint-Quentin-Fallavier
- Vénissieux
- Autres

## CESSIEU Gare concernée

62	nombre de voyage enquêtés
Cessieu	commune de résidence
58%	part des usagers de la gare



## Mode d'accès aux gares



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

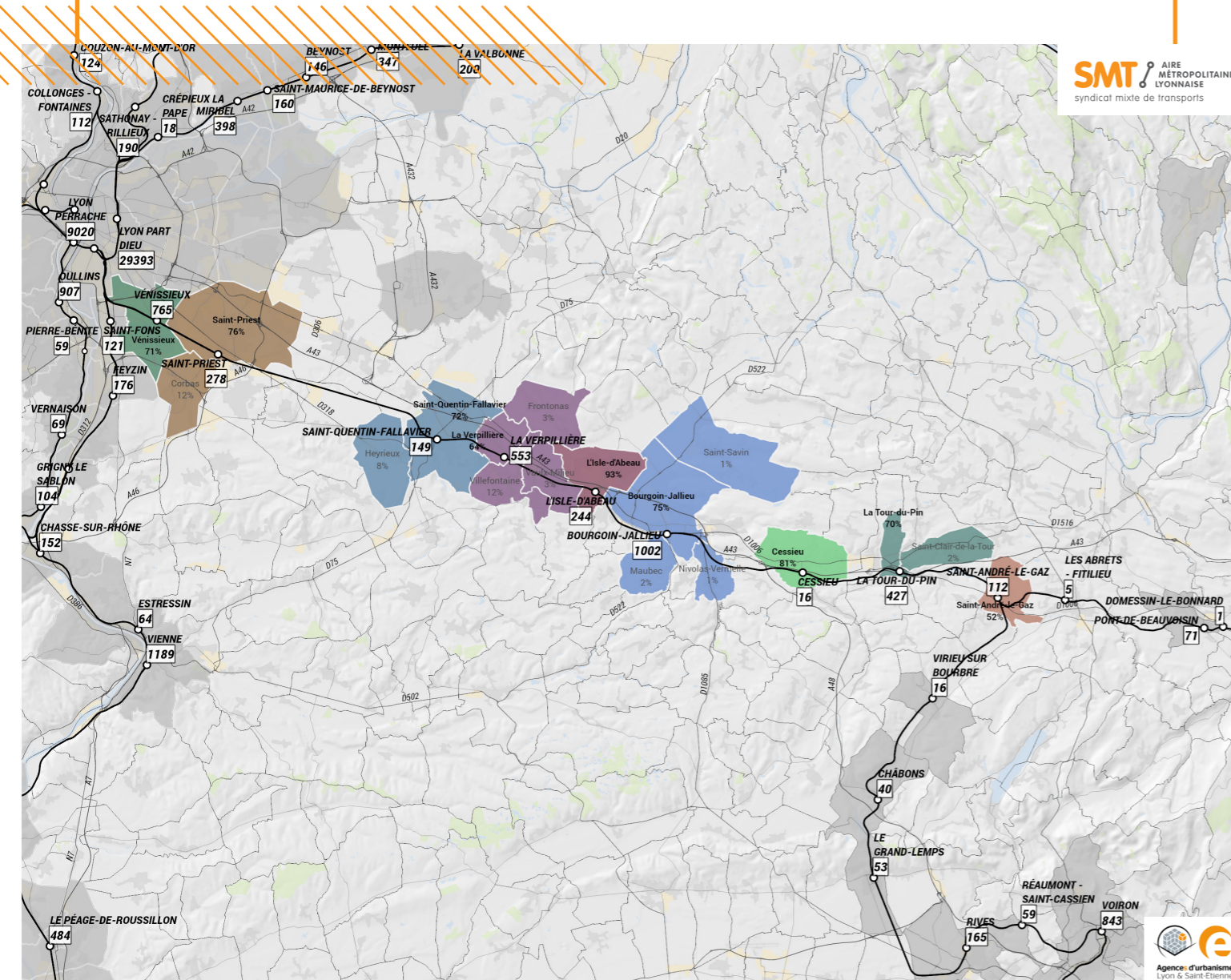
- Modes actifs
- Transports collectifs
- Passager
- Conducteur
- Autres





# / Attractivité des gares du bassin en fonction du lieu de travail ou d'étude

# / Modes de rabattement des gares en fonction du lieu de travail ou d'étude



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

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

Représentation des communes qui génèrent au moins 10 voyages

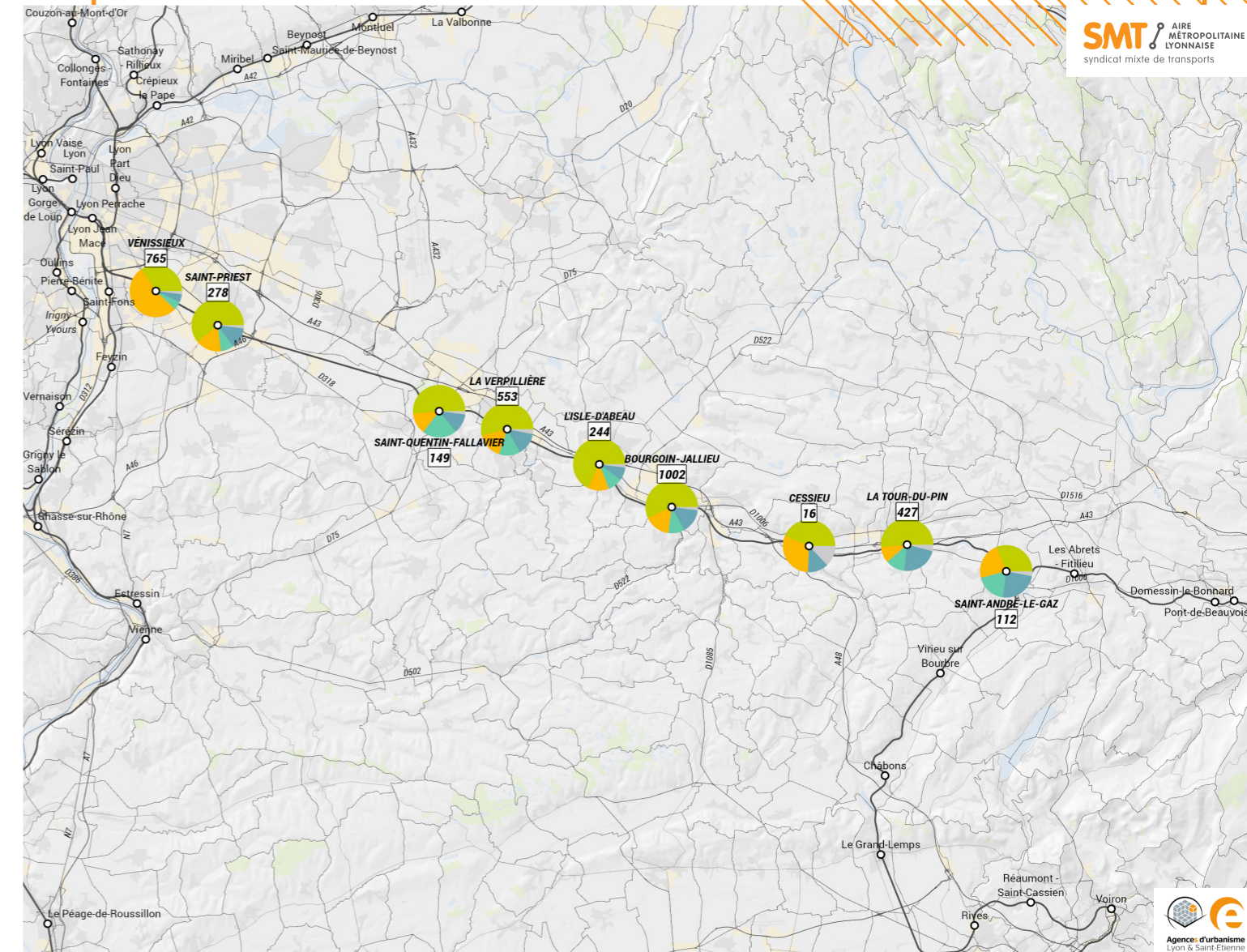
- |  |  |
|--|--|
| Gares privilégiées                                     |  |
| <span style="color: blue;">■</span> Bourgoin-Jallieu   | <span style="color: orange;">■</span> Saint-André-le-Gaz         |
| <span style="color: green;">■</span> Cessieu           | <span style="color: brown;">■</span> Saint-Priest                |
| <span style="color: purple;">■</span> L'Isle-d'Abeau   | <span style="color: lightblue;">■</span> Saint-Quentin-Fallavier |
| <span style="color: teal;">■</span> La Tour-du-Pin     | <span style="color: darkblue;">■</span> Vénissieux               |
| <span style="color: darkblue;">■</span> La Verpillière | <span style="color: grey;">■</span> Autres                       |

**CESSIEU** Gare concernée

62 nombre de voyage enquêtés

Cessieu commune de résidence

58% part des usagers de la gare



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

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

Mode d'accès aux gares

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

- Modes actifs
- Transports collectifs
- Passager
- Conducteur
- Autres





# / Synthèse des enjeux

**NORD ISÈRE**

**B.4**

et perspectives  
pour le territoire

## / Synthèse des enjeux

Sur la base du diagnostic territorial, différents enjeux ont été identifiés sur le bassin Nord Isère :

- **Rechercher une meilleure articulation et complémentarité entre les réseaux**
  - **Mieux articuler les offres de services ferroviaires avec les offres TC départementales et celles du Sytral.** Améliorer la connexion du Nord Isère avec la Plaine de l'Ain et gommer l'effet frontière départementale ;
  - Faire de la **Plaine Saint-Exupéry une nouvelle porte d'entrée sur l'agglomération lyonnaise** pour le territoire du Nord Isère.
- **Améliorer et faciliter les rabattements tous modes confondus**
  - **Faciliter le rabattement sur la gare d'Ambérieu-en-Bugey pour les communes situées dans le nord du bassin.** S'appuyer sur le covoiturage pour le rabattement en gare ;
  - Maîtriser le stationnement dans les quartiers gares et **optimiser les parcs relais** (tarification, gouvernance et impacts sur les gares et leurs quartiers) ;
  - Renforcer l'accès au réseau ferroviaire en facilitant **les rabattements sécurisés et efficaces vélos et piétons vers les gares.** Le potentiel des rabattements à vélo est particulièrement important pour les distances de moins de 3km ;
- **Améliorer la tarification et les services à l'utilisateur**
  - Faciliter la **mise en place d'une tarification multimodale attractive** pour les liens avec le cœur de l'agglomération lyonnaise. Ex : tarification multimodale T-libr avec le réseau TransIsère ;
  - **Améliorer l'information voyageurs** en situation de trafic perturbé pour mieux orienter les usagers sur les alternatives.

## / Les projets et perspectives qui animent le territoire

- Étude en cours pour réserver **une voie au covoiturage / TC sur l'A43** ;
- **Projet à long terme du Nœud Ferroviaire Lyonnais** qui pourrait impacter de manière importante le bassin Nord Isère en dégageant de la capacité de transport sur la ligne Lyon – Bourgoin-Jallieu (ainsi que sur la ligne Lyon – Ambérieu-en-Bugey) ;
- **Projet TCSP Meyzieu - Pont-de-Chéruy** ;
- Hypothèse de **prolongement de la ligne de tramway RhôneExpress** de Saint-Exupéry à La Verpillière ;
- **Projet à long terme du Lyon – Turin**, dont les « accès français » impacteraient également le Bassin Nord Isère (amélioration du débit des infrastructures et dérivation d'une partie du trafic voyageurs sur la ligne nouvelle) ;
- **Plan d'actions mobilités durables 2030 de la démarche « Plaine Saint-Exupéry »** piloté par le SMT AML.





**NORD ISÈRE**

# Les Gares



**Bourgoin-Jallieu**

**P. 32 > 35**

**La Tour-du-Pin**

**P. 36 > 39**

**La Verpillère**

**P. 40 > 43**

**L'Isle-d'Abeau**

**P. 44 > 47**

**Lyon Jean Macé**

**P. 48 > 49**

**Saint-Priest**

**P. 50 > 53**

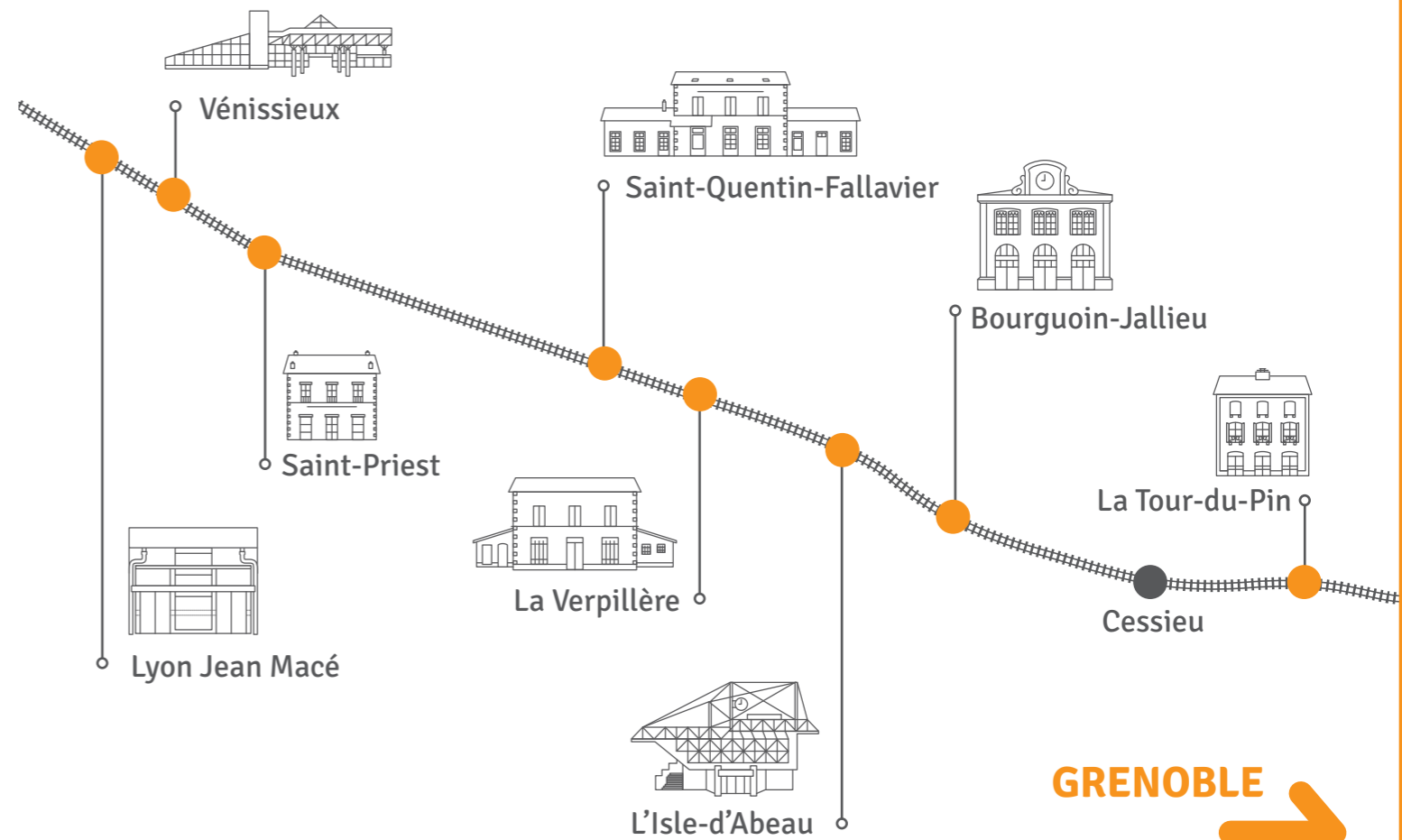
**Saint-Quentin-Fallavier**

**P. 54 > 57**

**Vénissieux**

**P. 58 > 61**

**LYON**  
←



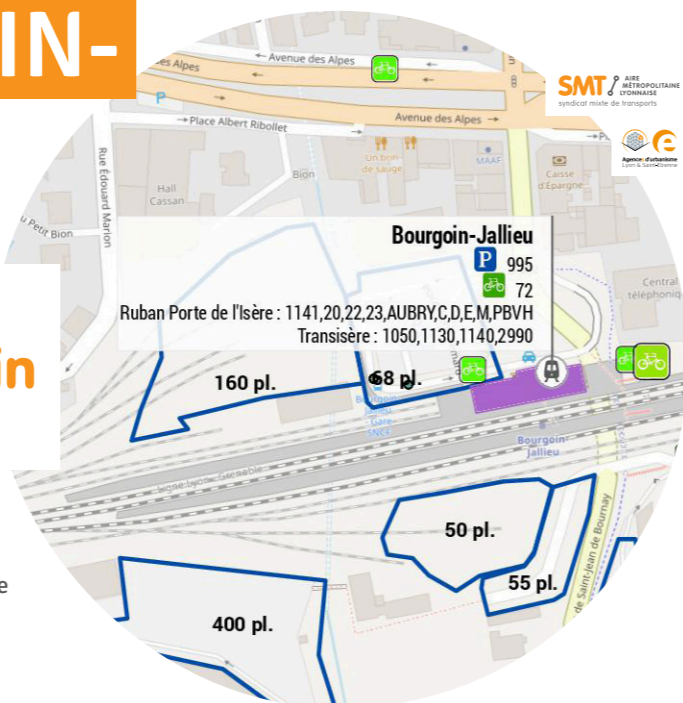
**GRENOBLE**  
→





# Gare de BOURGOIN-JALLIEU

## / Gare de Pôle Urbain Intermédiaire



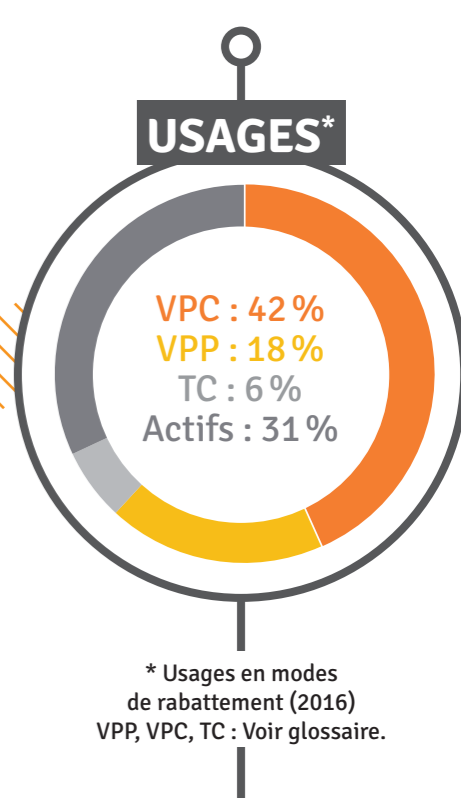
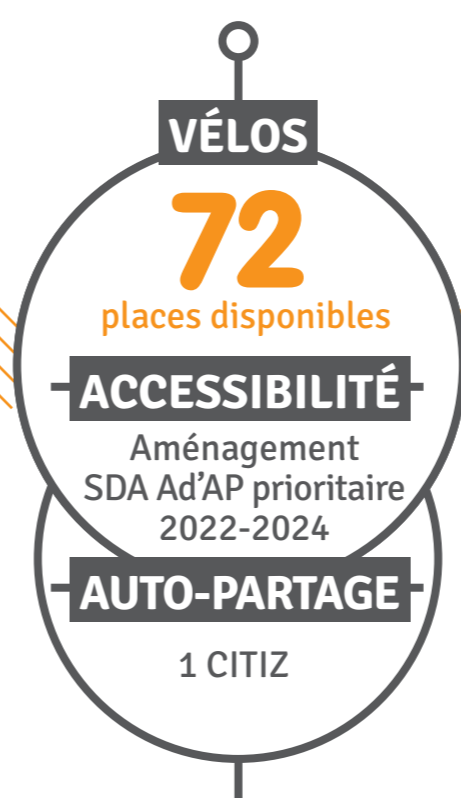
## / Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train  
**CORRECTE**

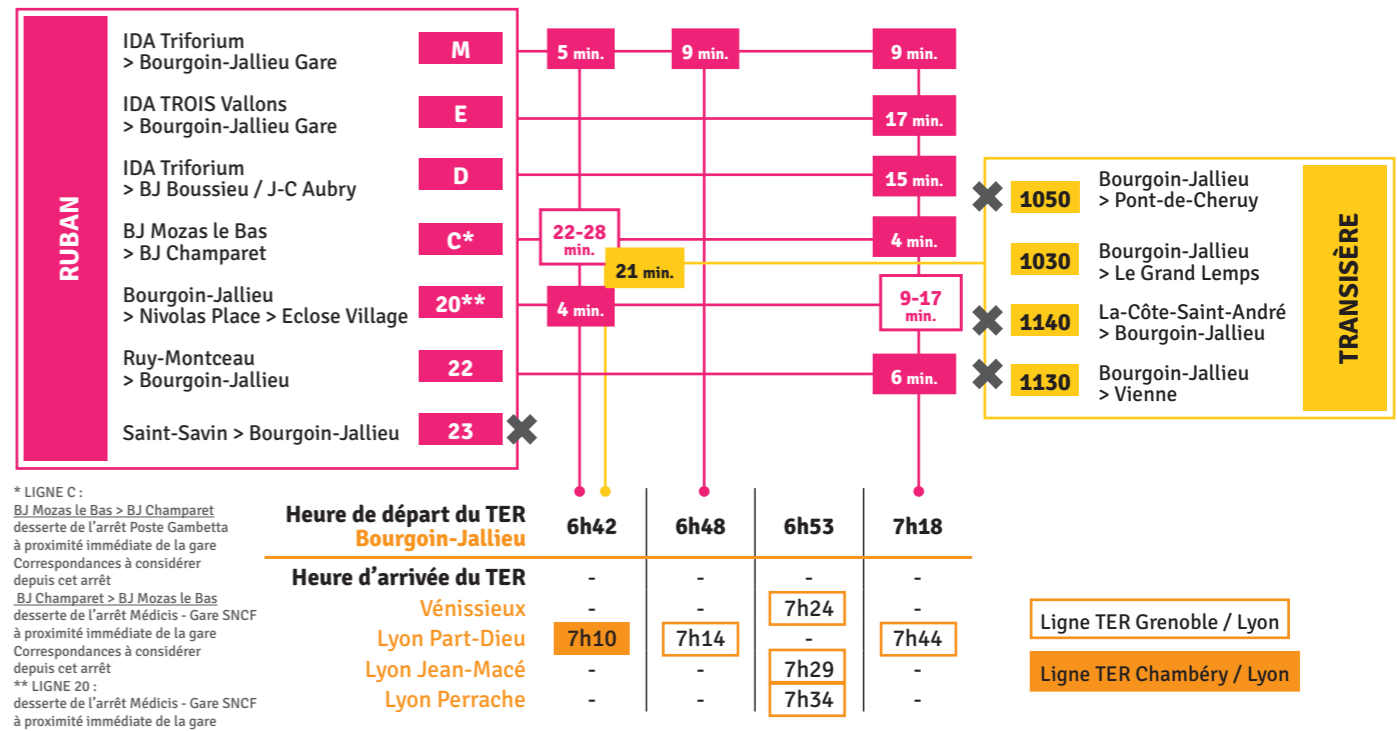
**T-libr | OUI**



\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours



## / Correspondances TC liées à la gare

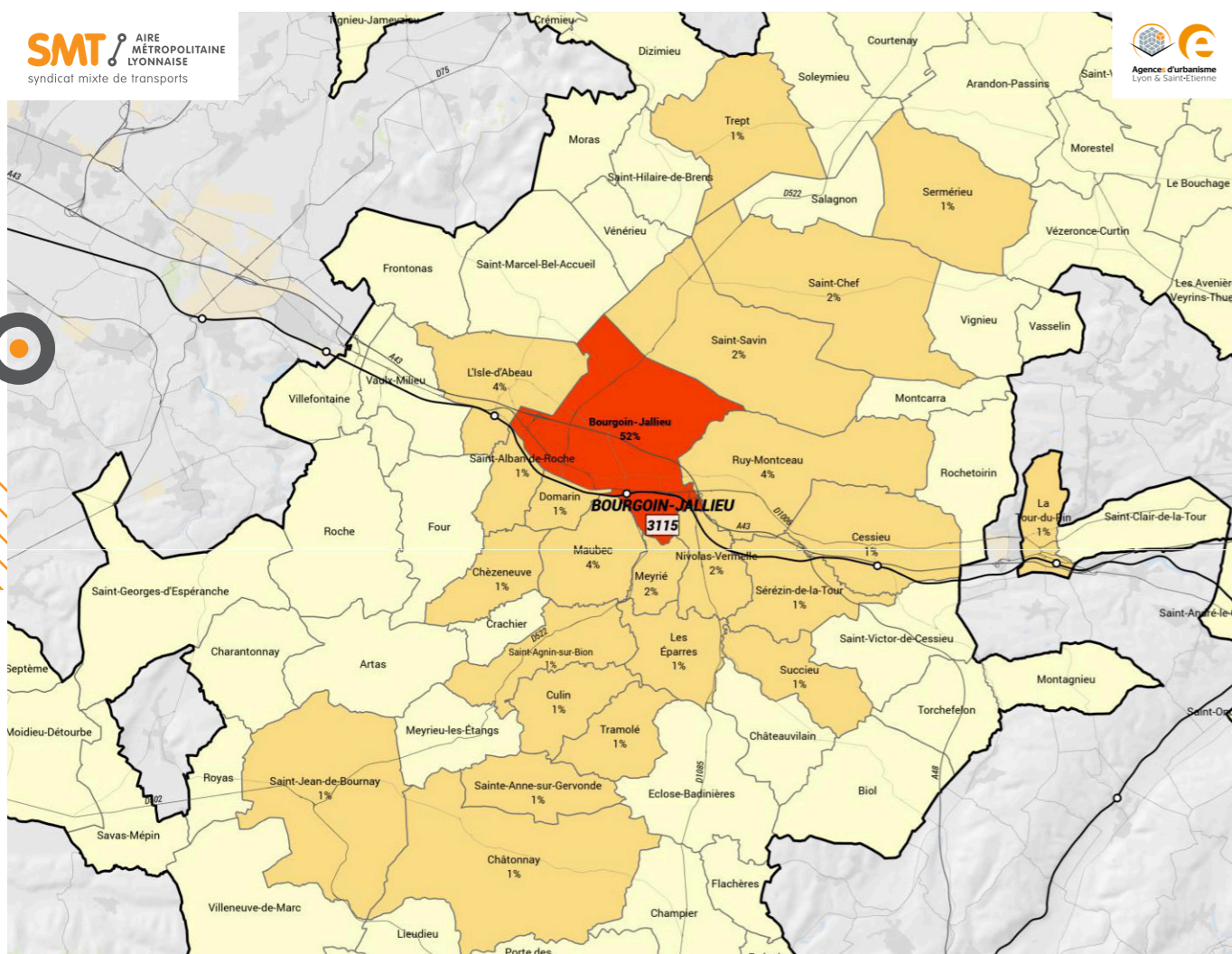




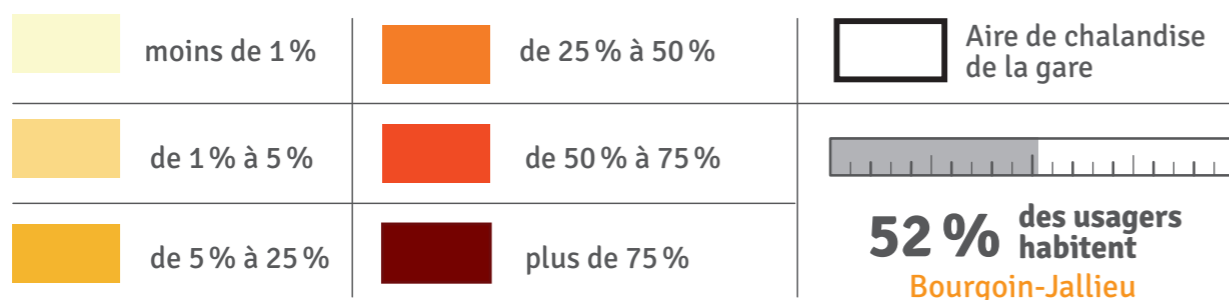


Gare de **BOURGOIN-JALLIEU**

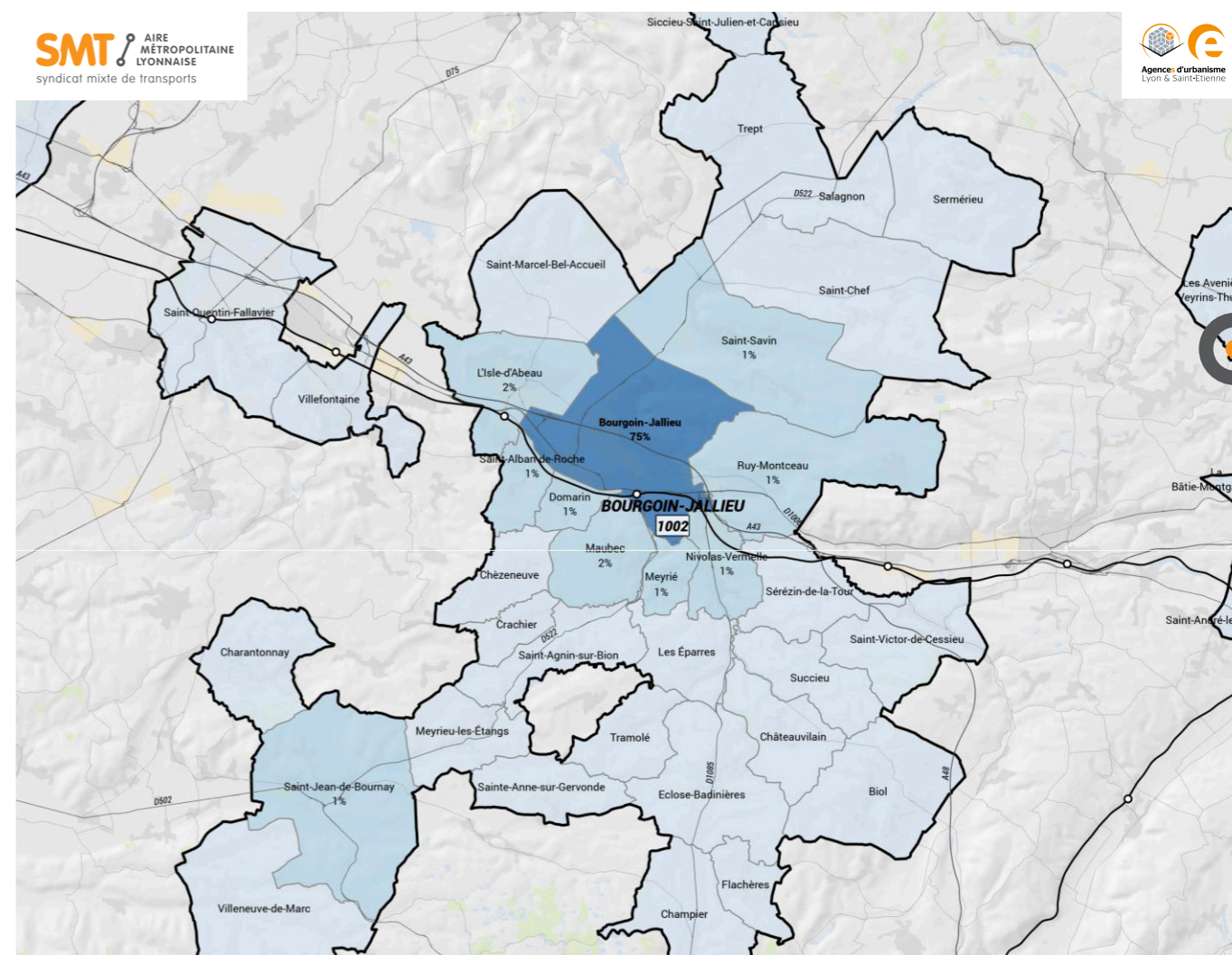
**/ Attractivité**  
de la gare de départ en fonction  
du **DOMICILE** des usagers



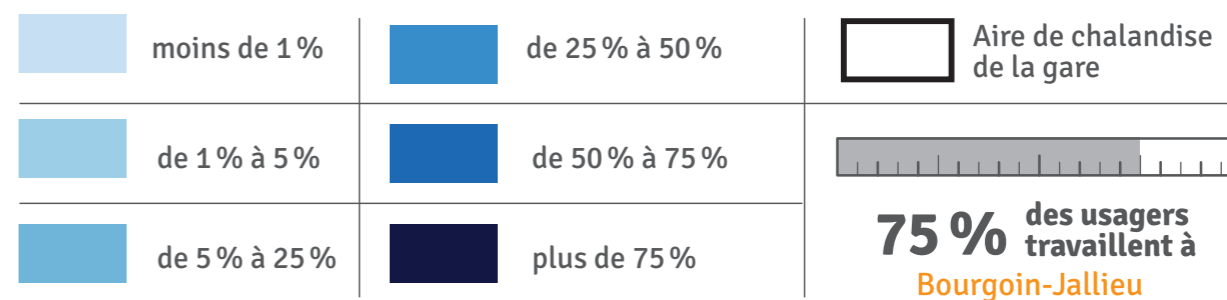
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



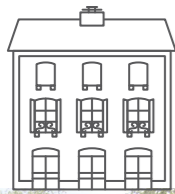
**/ Attractivité**  
de la gare d'arrivée en fonction  
du **LIEU DE TRAVAIL/ÉTUDES**  
des usagers



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



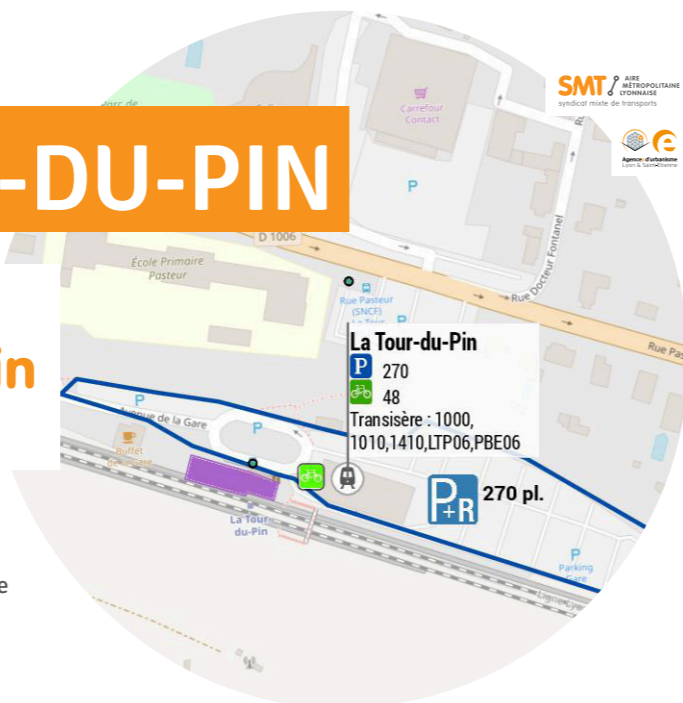




Gare de

# LA-TOUR-DU-PIN

/ Gare de Pôle Urbain Intermédiaire



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Espaces mixtes
- Bandes
- Zones 30
- Couloir de bus
- Voies vertes

Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- Transisère



## / Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train  
**FAIBLE**

**T-libr | NON**

**TRAIN**

**3195**  
voyageurs par jour\*  
en 2017

\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

**BUS / CAR\***

**5** Lignes TRANSISÈRE

**\*Nombre de lignes de transports en commun**

**VÉLOS**

**48**  
places disponibles

**ACCESSIBILITÉ**

Aménagement SDA Ad'AP Accessible

**P+R**

**270**  
places disponibles

**USAGES\***

VPC : 51 %  
VPP : 20 %  
TC : 4 %  
Actifs : 22 %

\* Usages en modes de rabattement (2016)  
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

## / Correspondances TC liées à la gare

- PBE06** Pont-de-Beauvoisin > La-Tour-du-Pin
  - LTP06** Virieu-sur-Bourbe > La-Tour-du-Pin
  - 1410** Pont-de-Beauvoisin > Saint-Laurent-la-Mure
  - 1010** Morestel > La-Tour-du-Pin
  - 1000** Les Avenières > La-Tour-du-Pin
- TRANSISÈRE**

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
Lyon Jean Macé	-	-	7h29	-
Lyon Perrache	-	-	7h34	-

Ligne TER Grenoble / Lyon  
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)

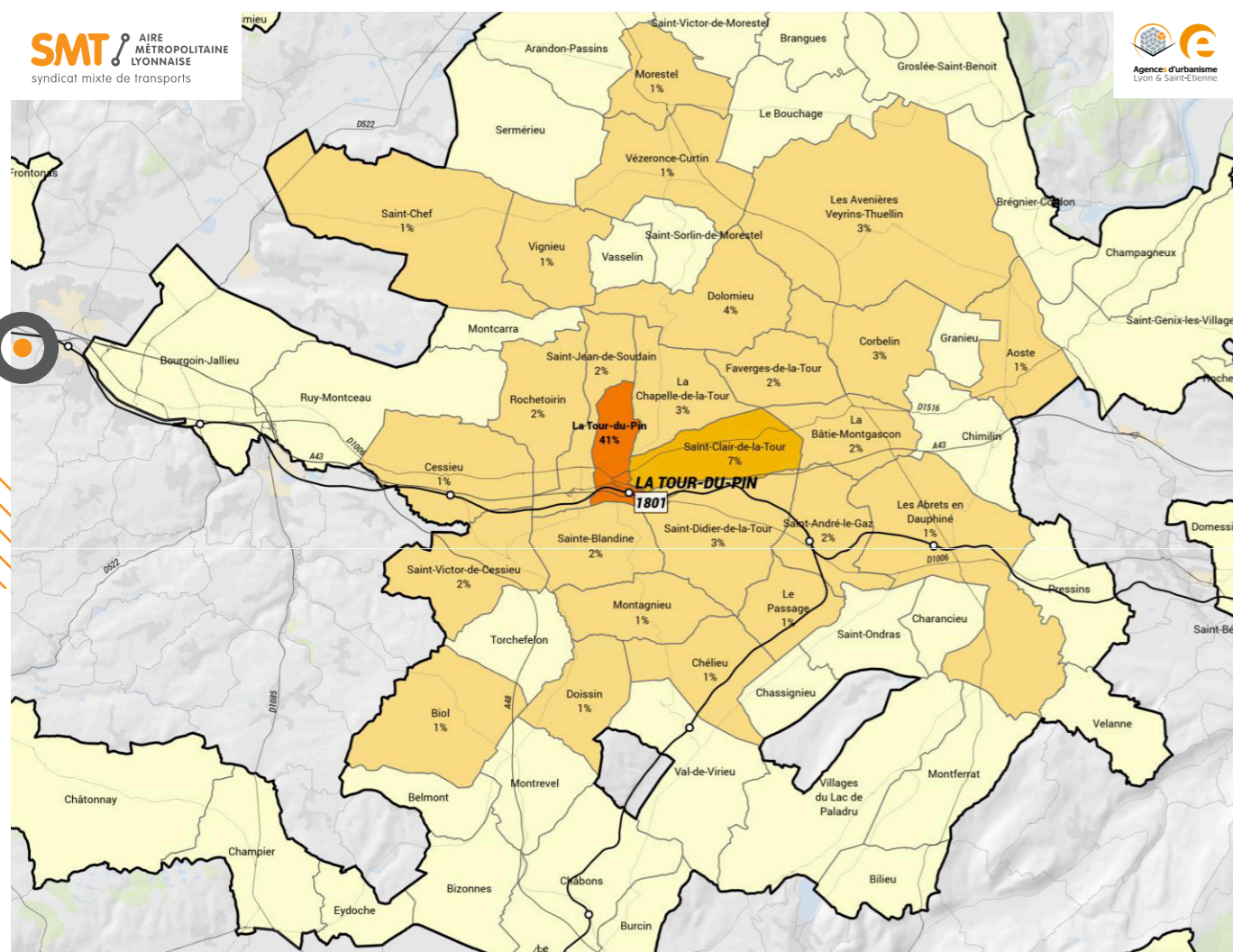
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud\*, service décembre 2019



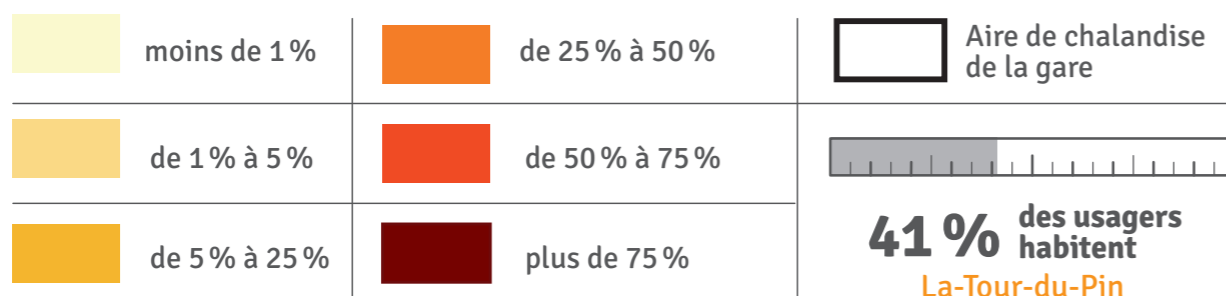


Gare de  
**LA-TOUR-DU-PIN**

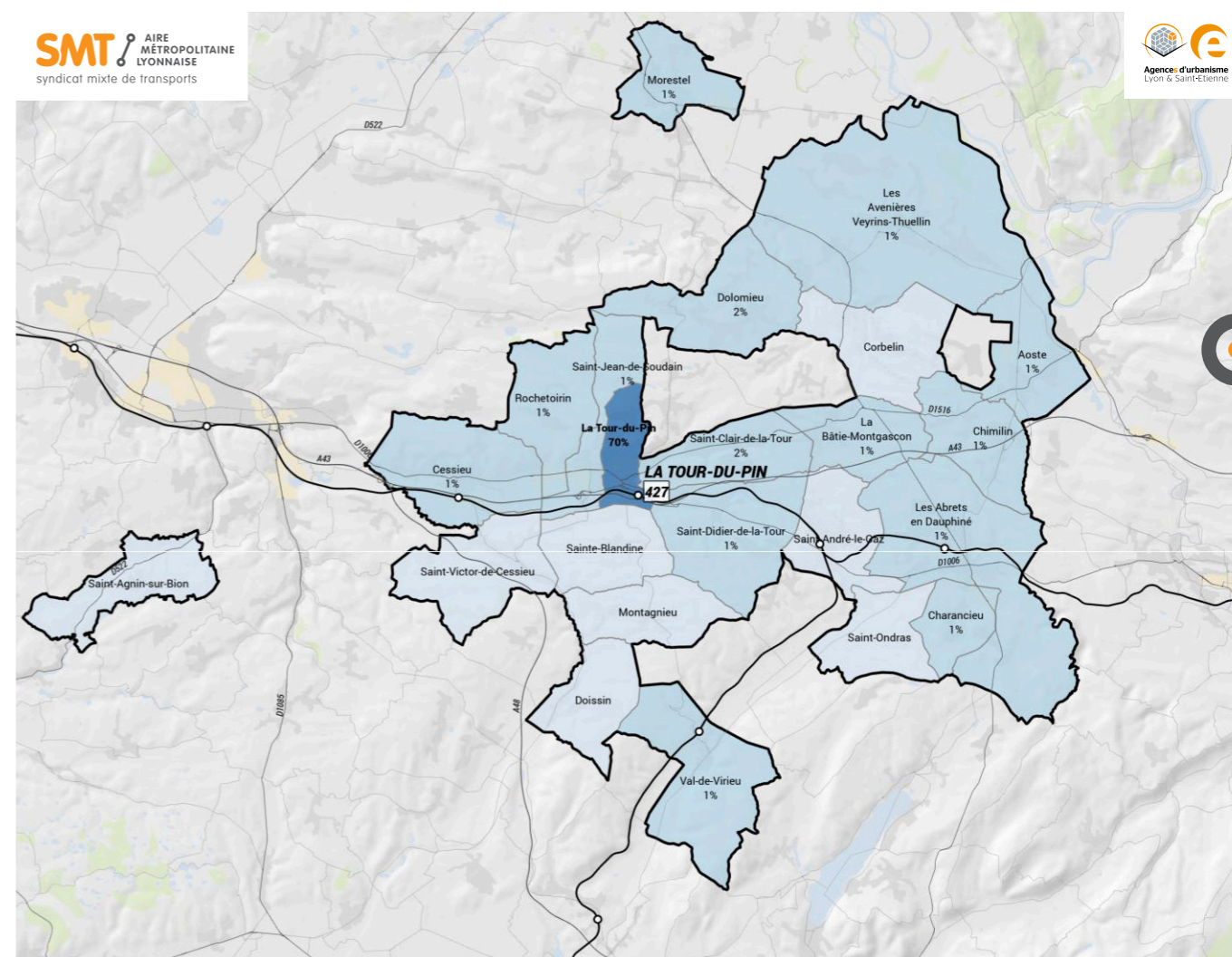
**/ Attractivité**  
de la gare de départ en fonction  
du **DOMICILE** des usagers



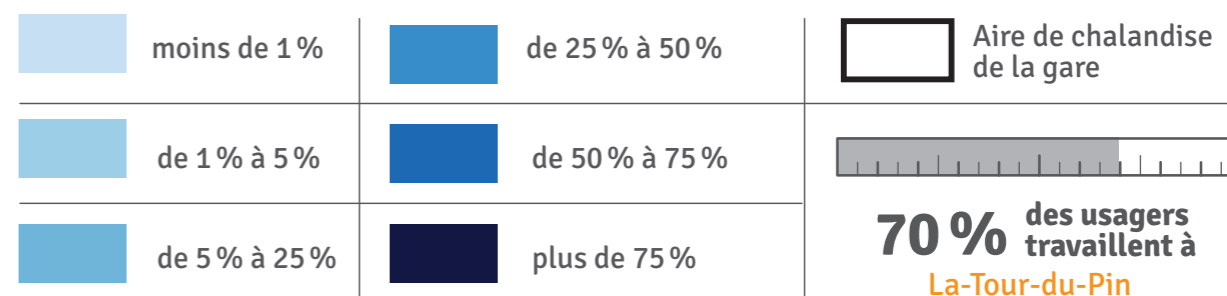
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



**/ 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 VERPILLIÈRE

/ Gare de Pôle Urbain Intermédiaire



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Espaces mixtes
- Bandes
- Zones 30
- Couloir de bus
- Voies vertes

Stationnements vélos

- Couverts
- Autres
- Arrêts TC
- Ruban
- Transisère



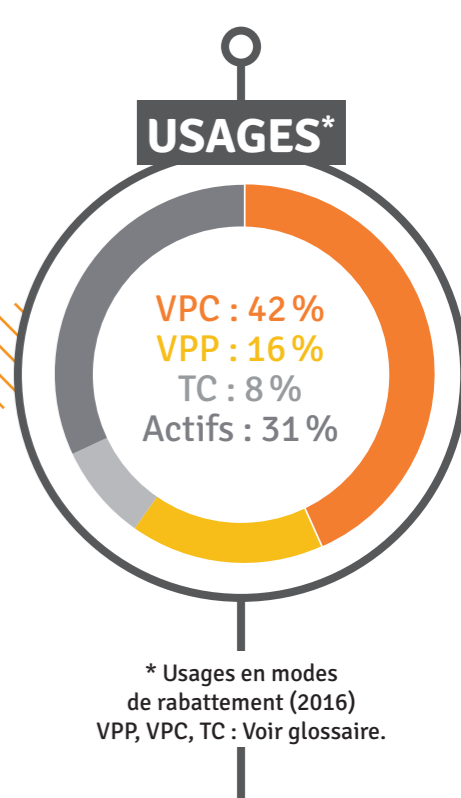
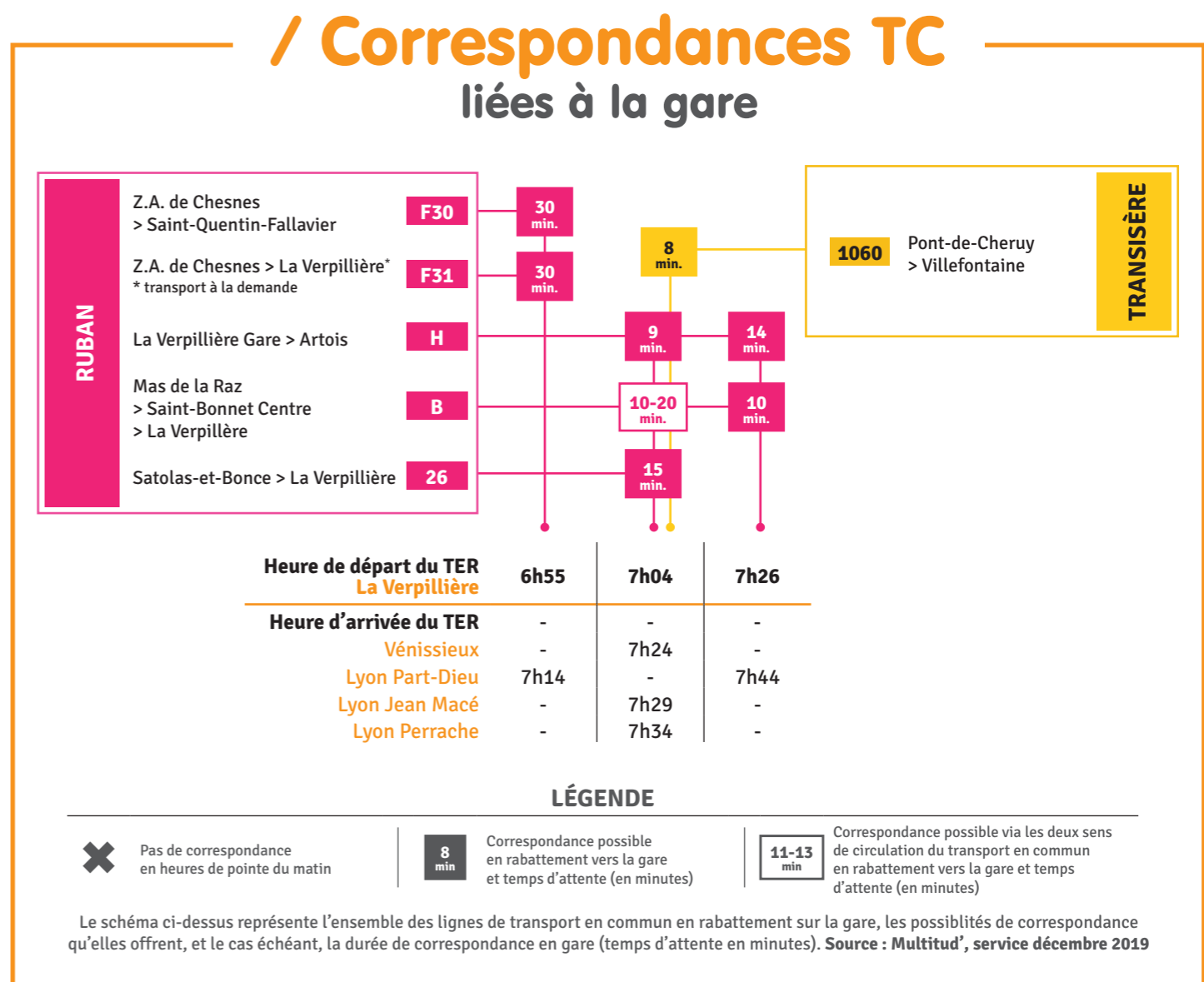
## / Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train  
**MOYENNE**

**T-libr | OUI**



\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours



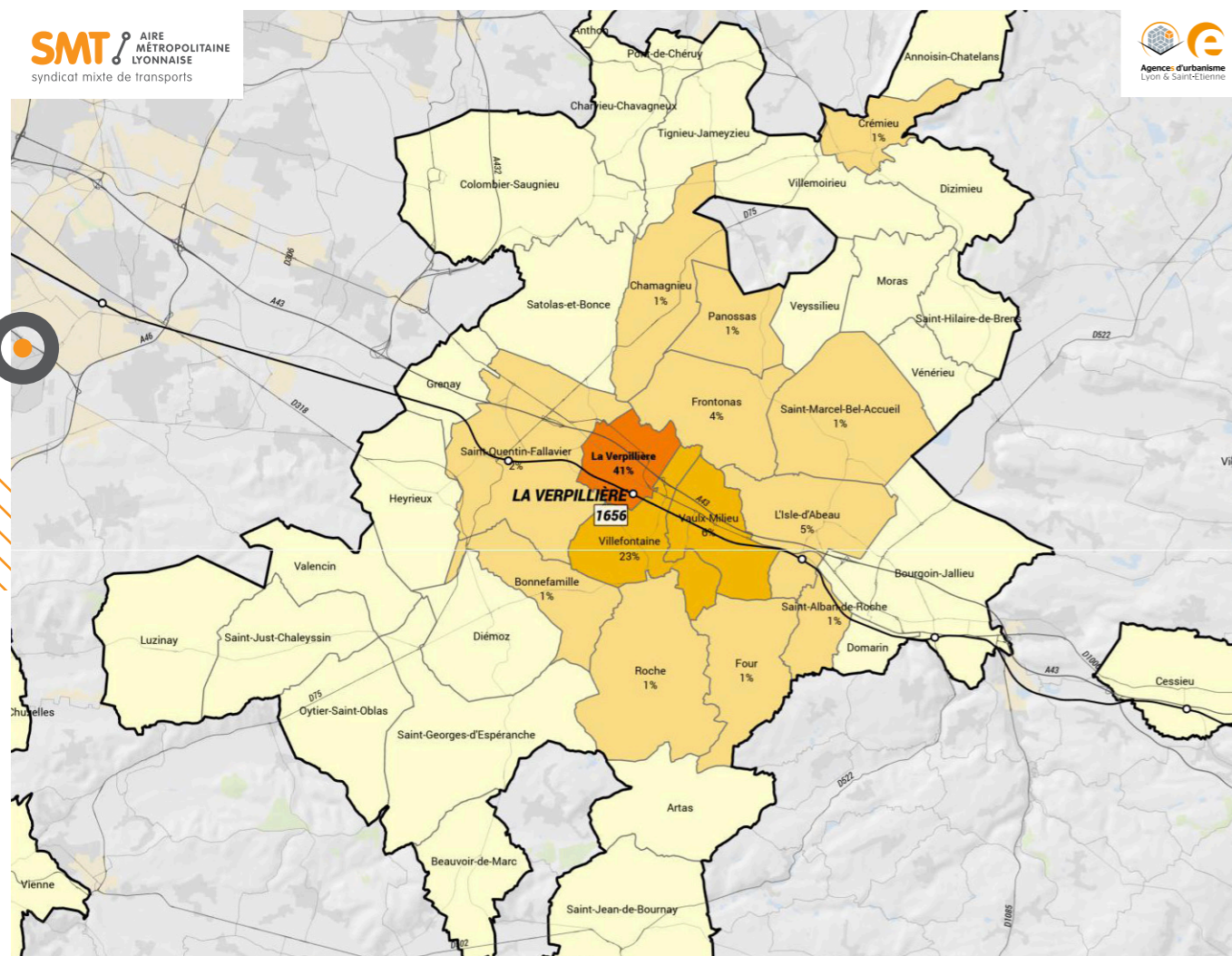




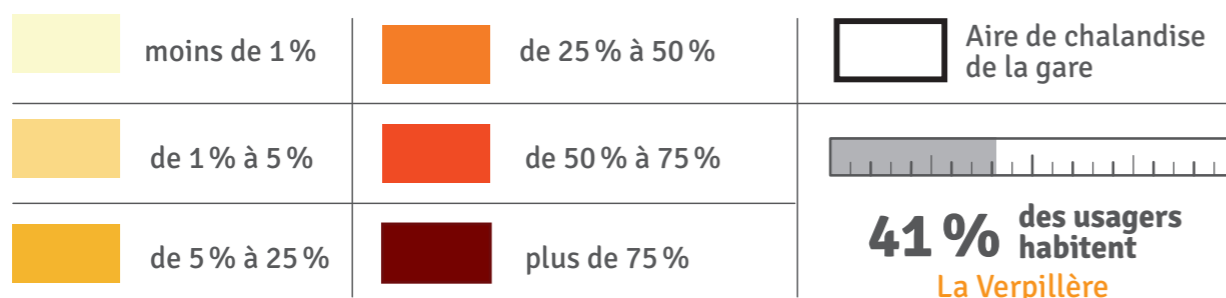
Gare de

# LA VERPILLIÈRE

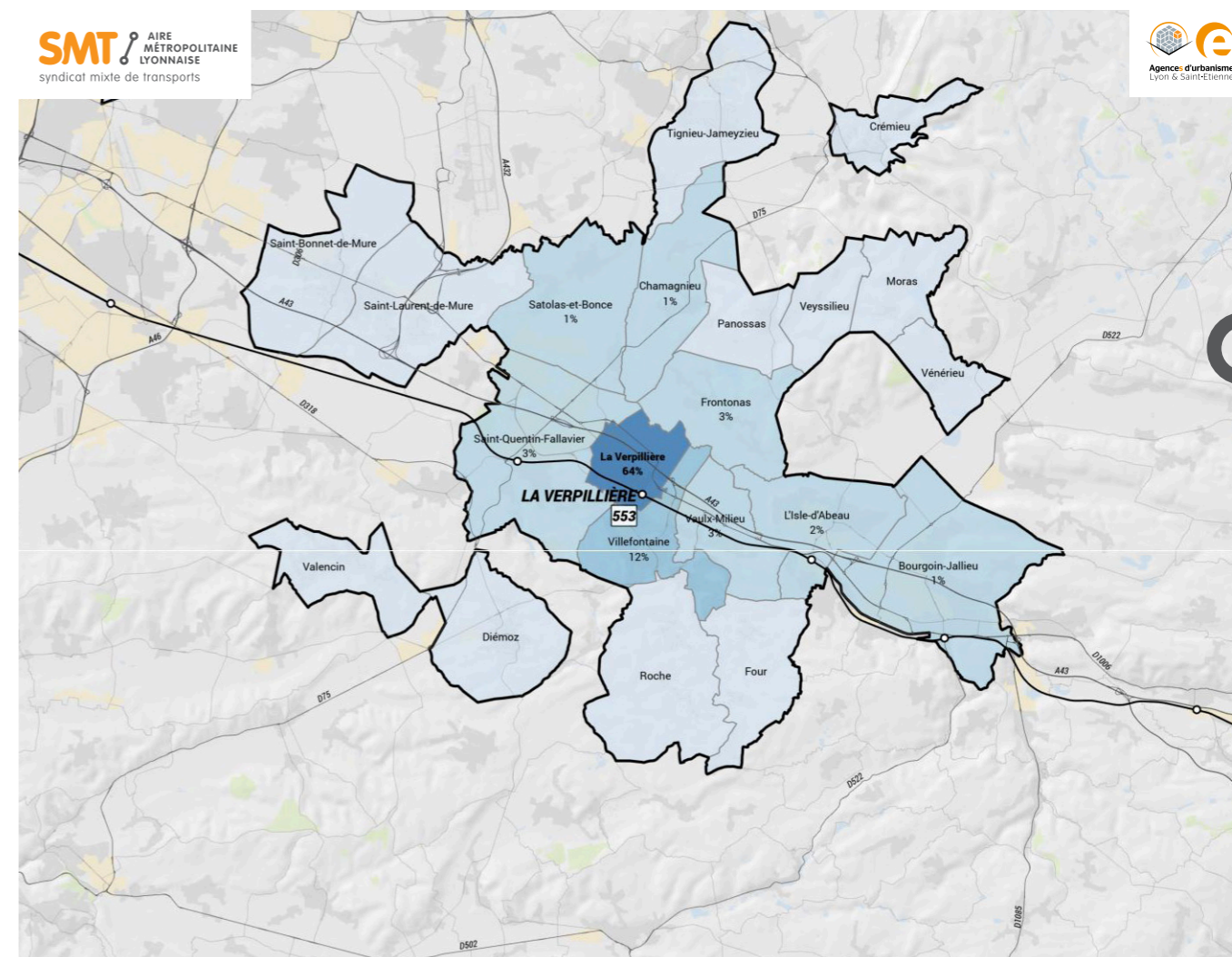
## / Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



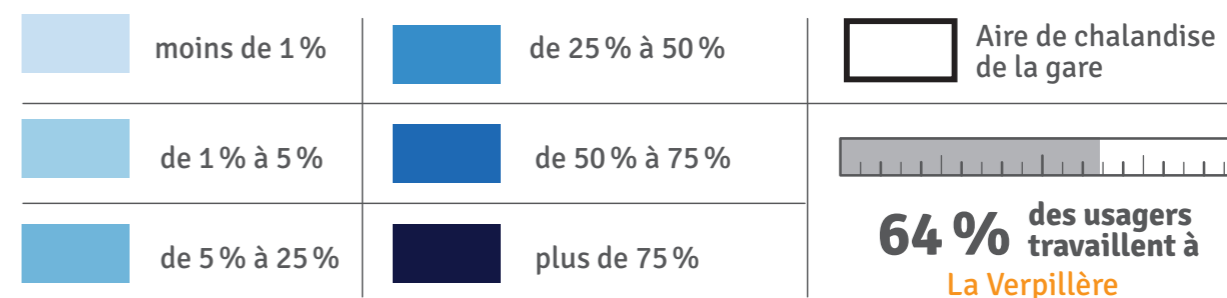
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



## / 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

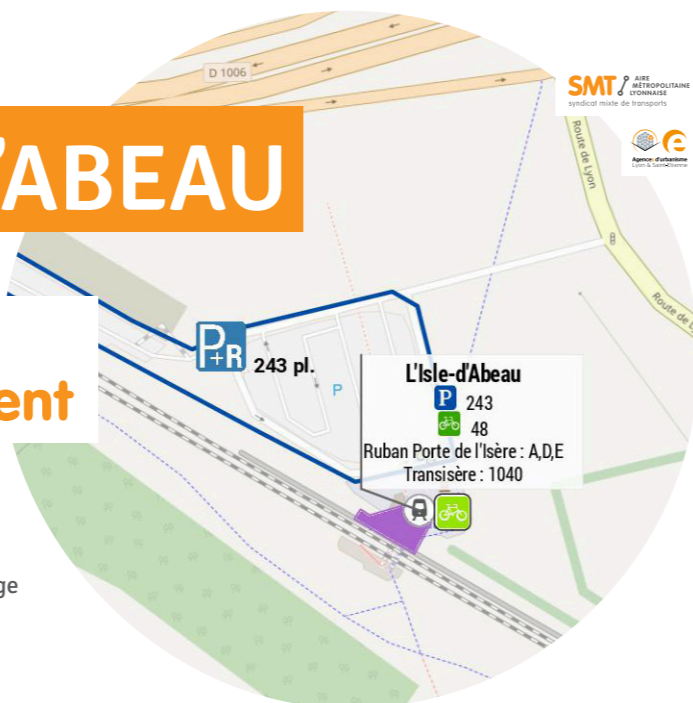






# Gare de L'ISLE-D'ABEAU

## / Pôle de Rabattement



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Espaces mixtes
- Bandes
- Zones 30
- Couloir de bus
- Voies vertes

Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- Ruban
- Transisère

## / Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train  
**MOYENNE**

**T-libr | OUI**

**TRAIN**

**783**  
voyageurs par jour\*  
en 2017

\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

**BUS / CAR\***

**1** Ligne TRANSISÈRE

**3** Lignes RUBAN

\*Nombre de lignes de transports en commun

**VÉLOS**

**48**  
places disponibles

**P+R**

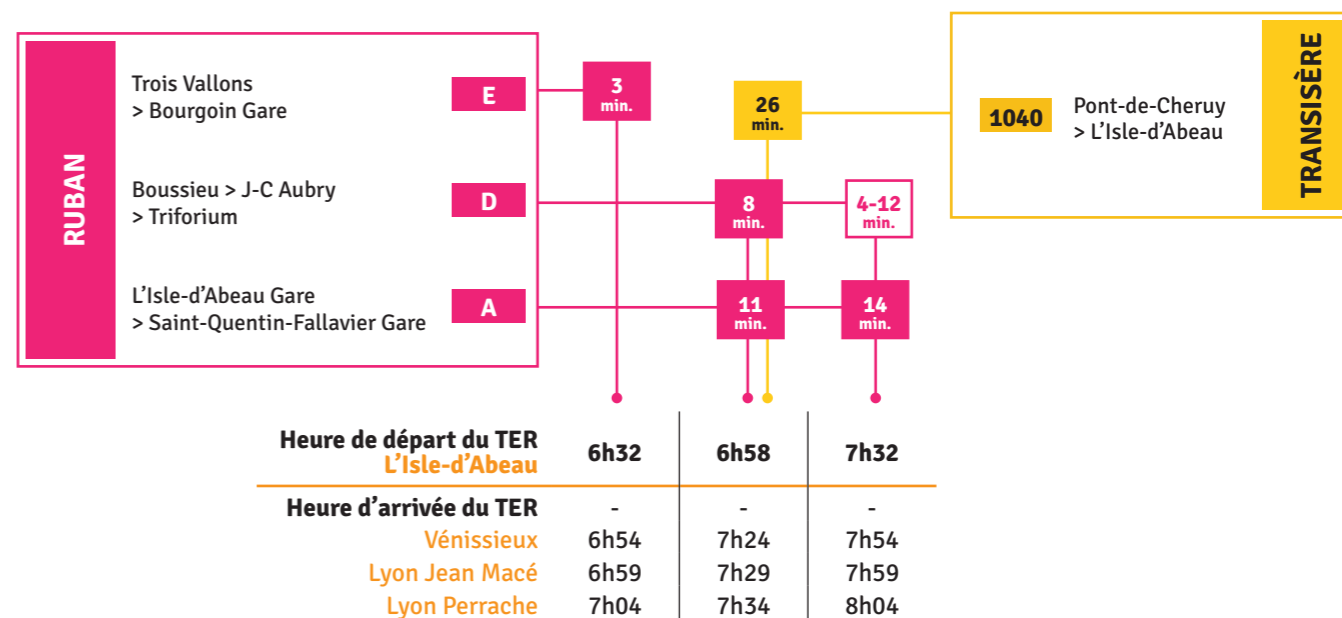
**243**  
places disponibles

**USAGES\***

VPC : 43 %  
VPP : 15 %  
TC : 10 %  
Actifs : 29 %

\* Usages en modes de rabattement (2016)  
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

## / Correspondances TC liées à la gare



### LÉGENDE

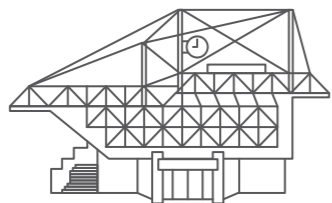
Pas de correspondance en heures de pointe du matin

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

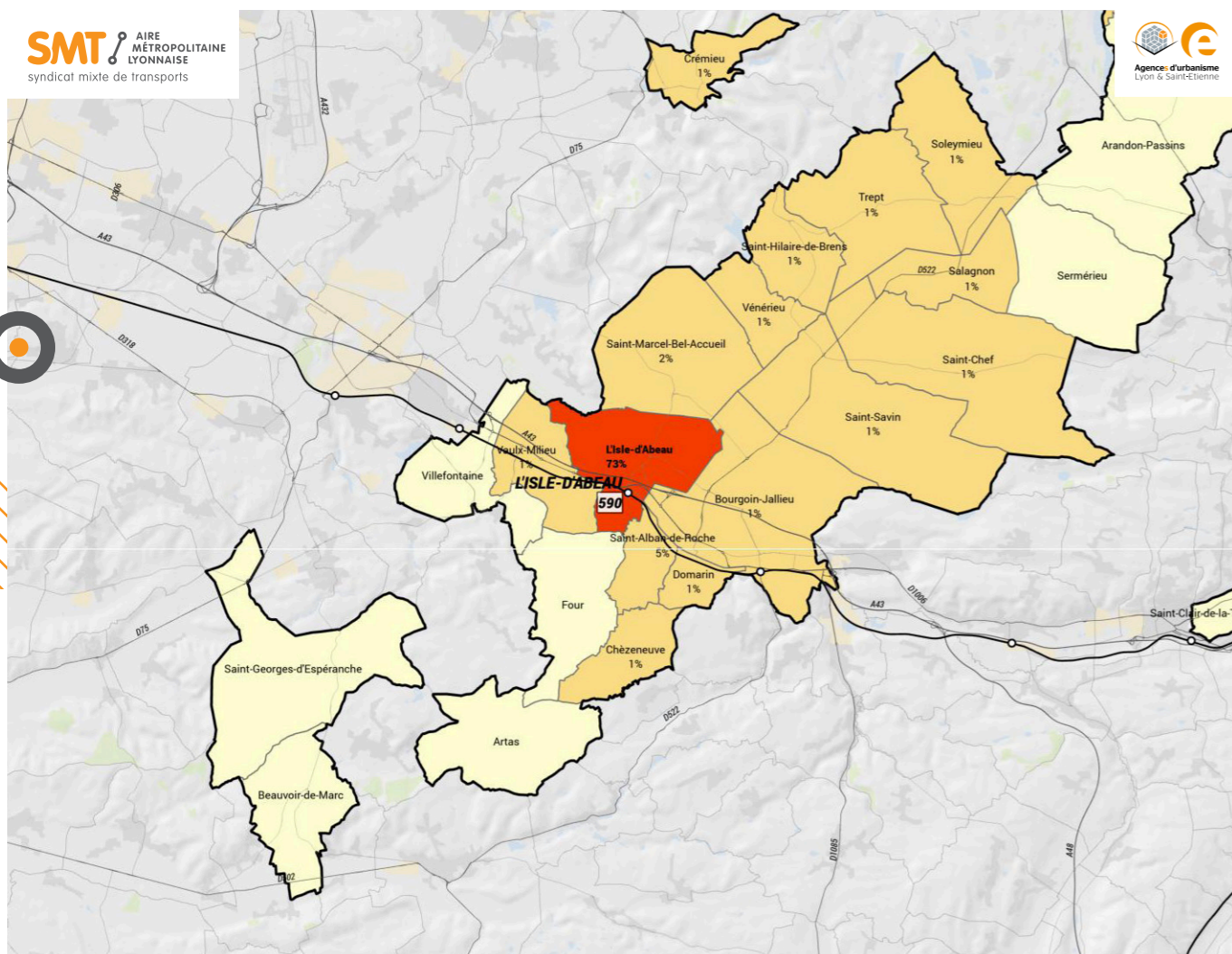




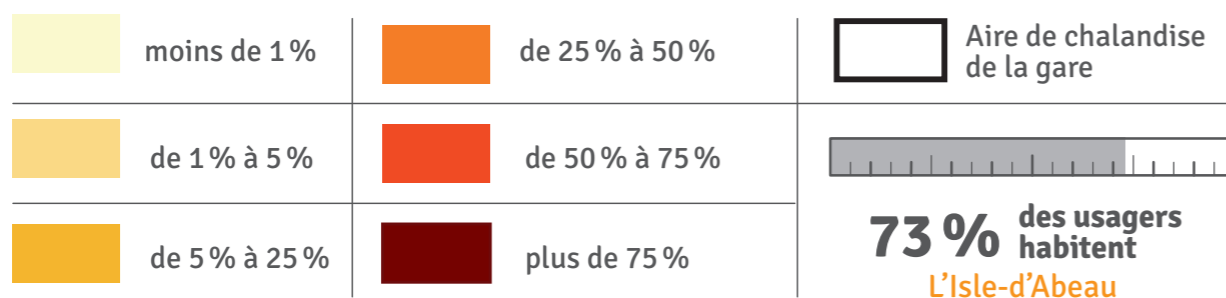
Gare de

## L'ISLE-D'ABEAU

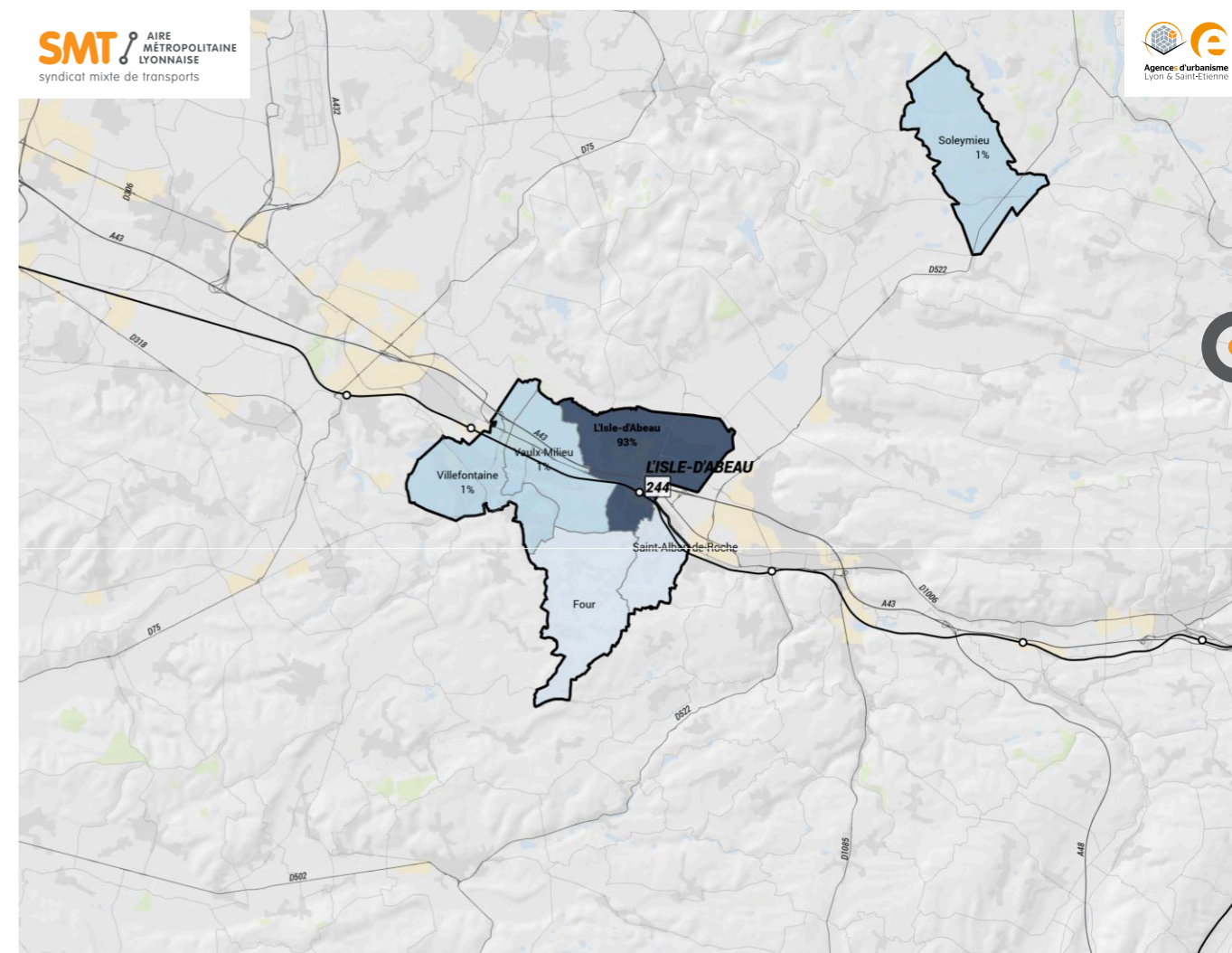
### / Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



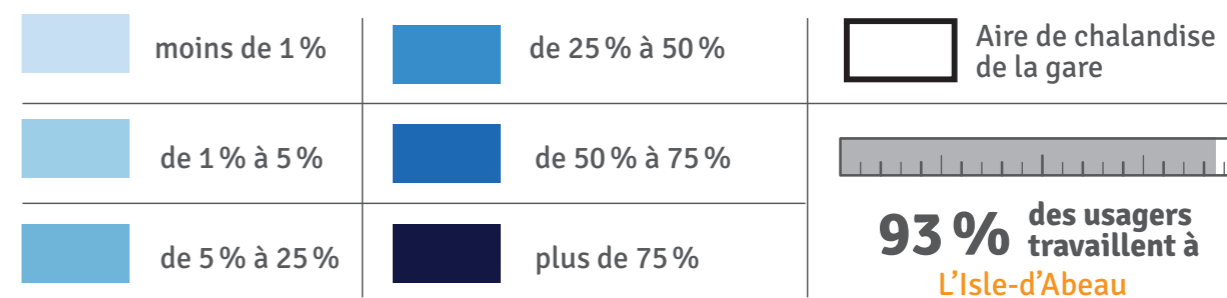
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



### / 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







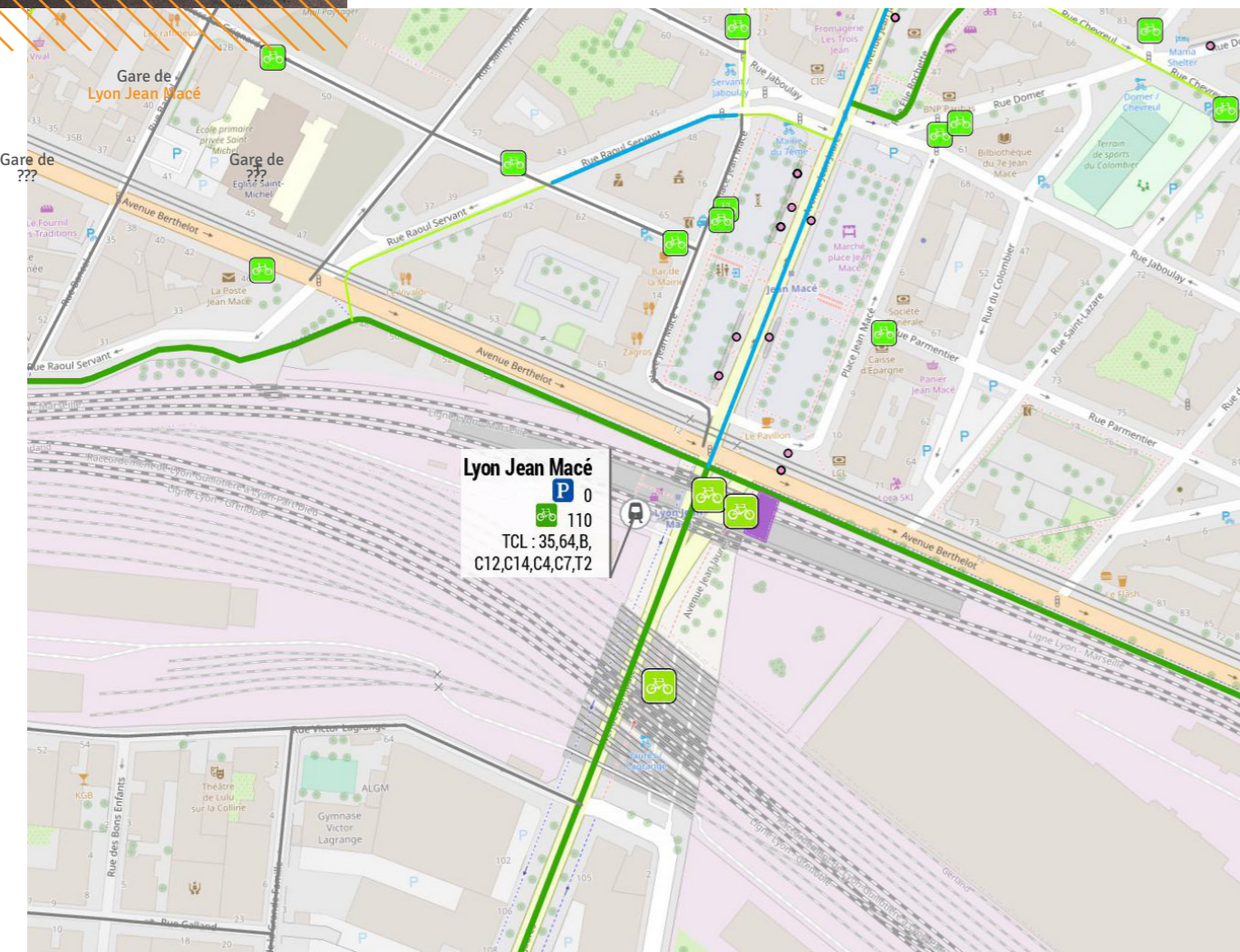
/ Gare Multi Bassin

Gare de **LYON JEAN MACÉ**

/ Grand Pôle d'échanges



Gare de Lyon Jean Macé



- Gares TER
- Aires de covoiturage
- Parcs relais

- Aménagements cyclables**
- Pistes
  - Bandes
  - Couloir de bus
  - Espaces mixtes
  - Zones 30
  - Voies vertes

- Stationnements vélos**
- Couverts
  - Autres

- Arrêts TC**
- Cars TCL

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

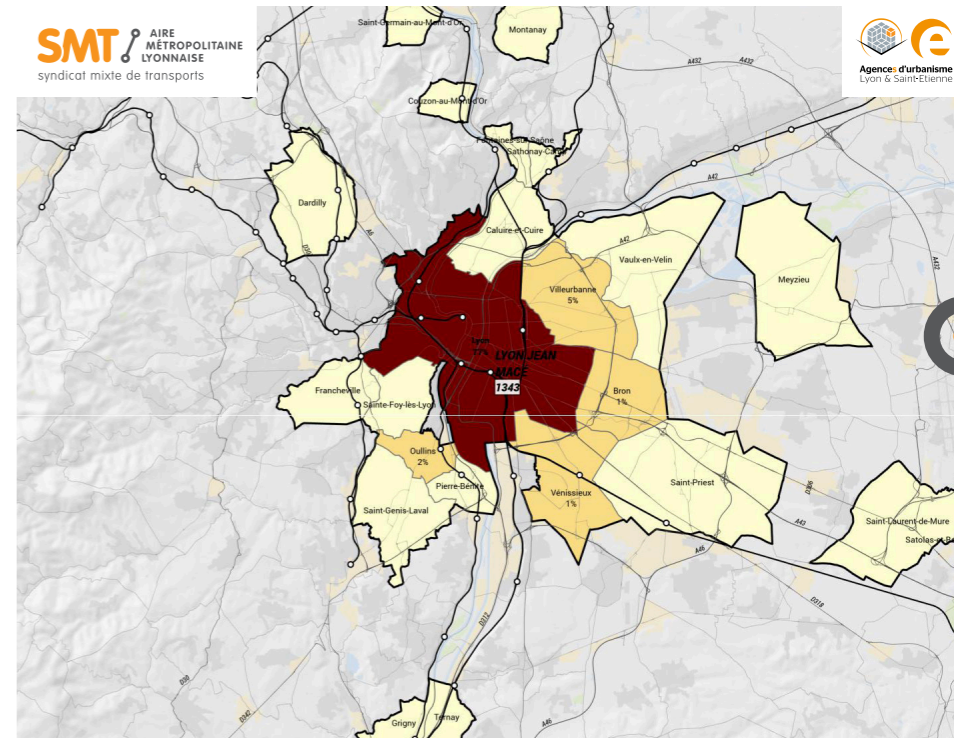
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %

Aire de chalandise de la gare



**77 %** des usagers habitent Lyon



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

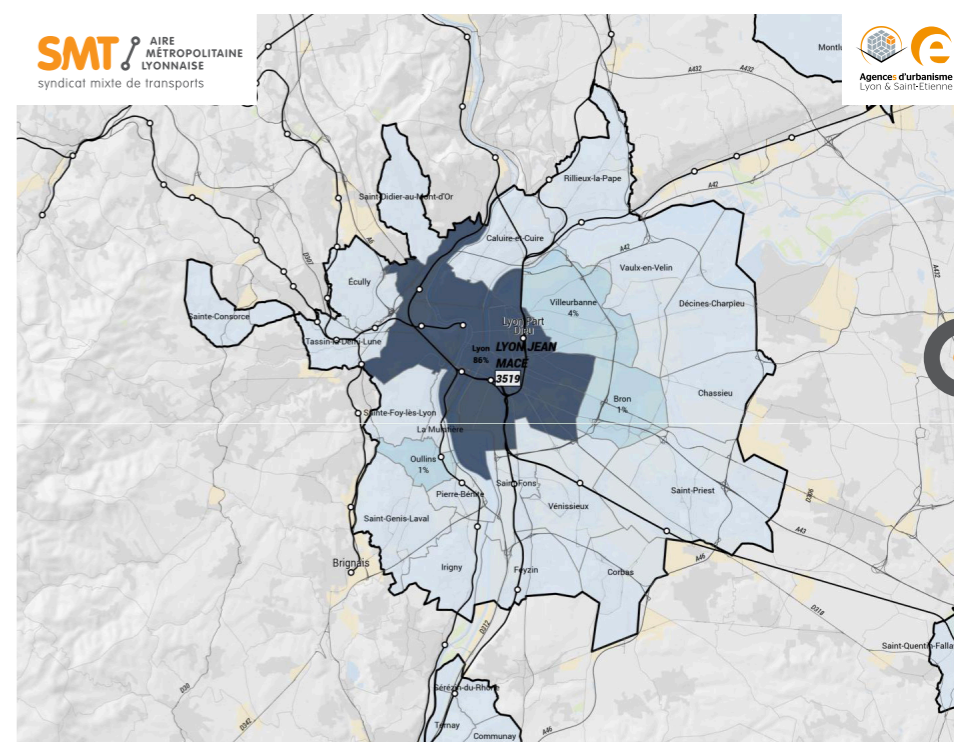
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence

- moins de 1 %
- de 1 % à 5 %
- de 5 % à 25 %
- de 25 % à 50 %
- de 50 % à 75 %
- plus de 75 %

Aire de chalandise de la gare



**86 %** des usagers travaillent à Lyon







Gare de

# SAINT-PIRIEST

**/ Gare de proximité appartenant à un pôle urbain**



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

**Aménagements cyclables**

- Pistes
- Espaces mixtes
- Bandes
- Zones 30
- Couloir de bus
- Voies vertes

**Stationnements vélos**

- Couverts
- Autres

**Arrêts TC**

- Cars TCL



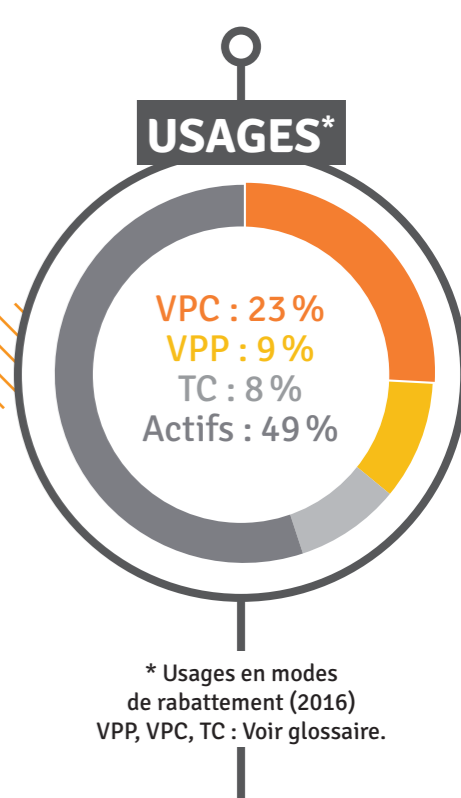
## / Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train  
**MOYENNE**

**T-libr | OUI**



\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours



\* Usages en modes de rabattement (2016)  
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

## / Correspondances TC liées à la gare

<b>TCL</b>	Gare de Vénissieux > Saint-Priest Gare	<b>ZI 1</b>	<b>16 min.</b>	<b>13 min.</b>	<b>12 min.</b>
	Décines Grand Large > Corbas les Balmes	<b>76</b>	<b>10-16 min.</b>	<b>9 min.</b>	<b>10-15 min.</b>
	Gare de Vénissieux > Mions Jules Vallès	<b>62</b>	<b>7-14 min.</b>	<b>12-16 min.</b>	<b>4-18 min.</b>

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

### 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**

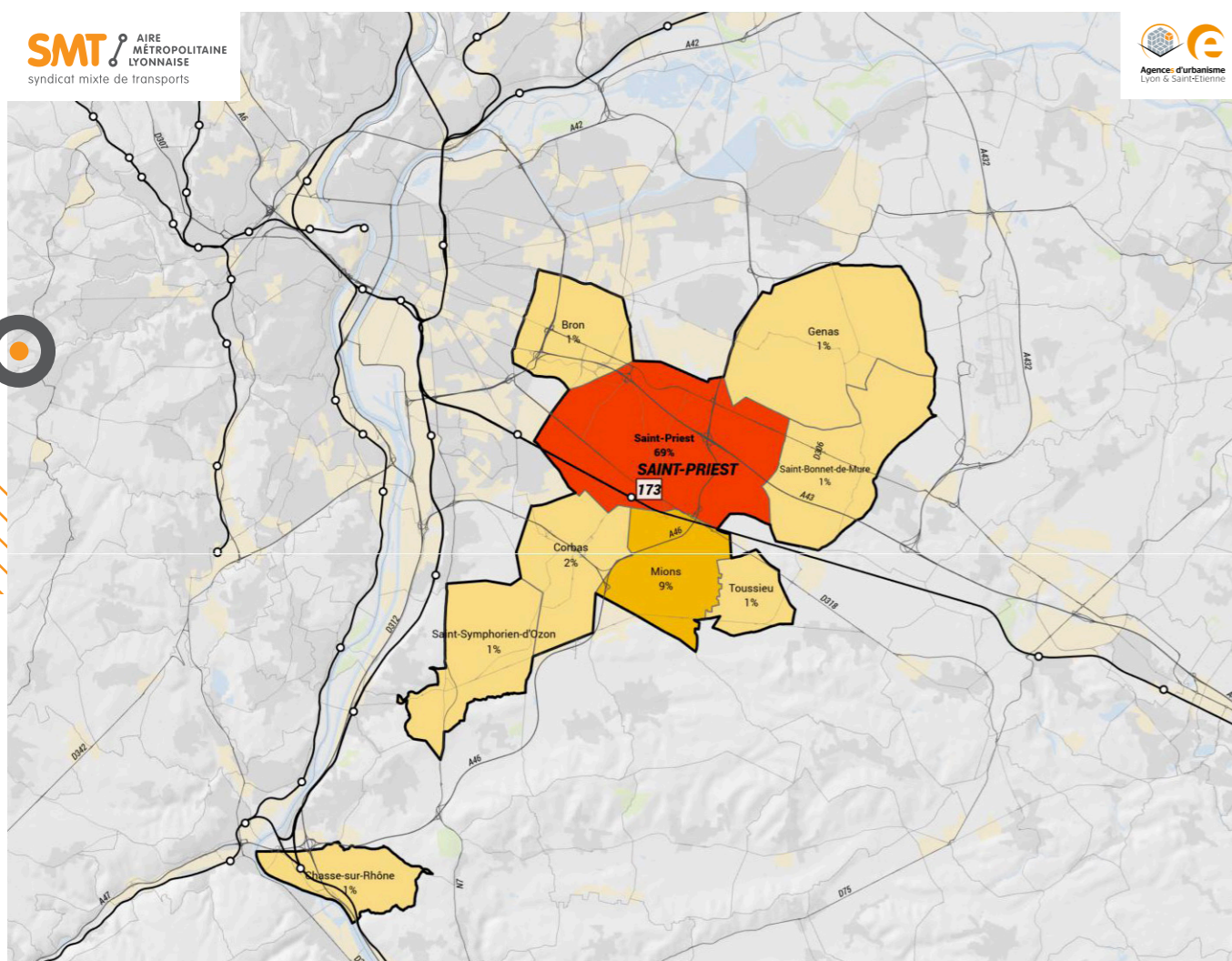




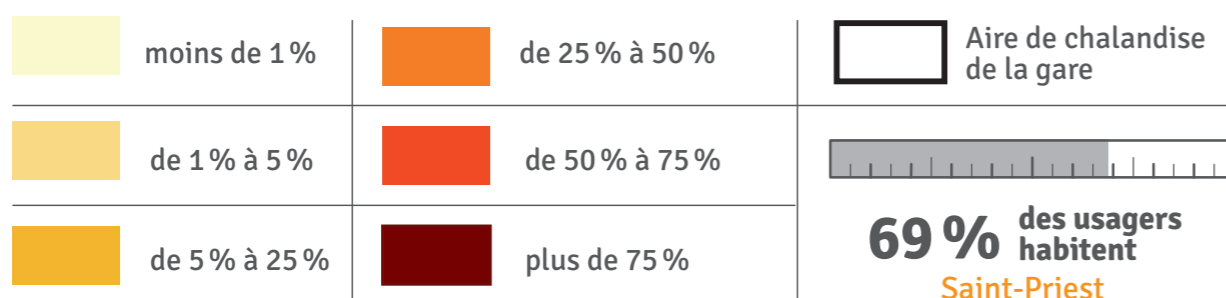
Gare de

# SAINT-PIRIEST

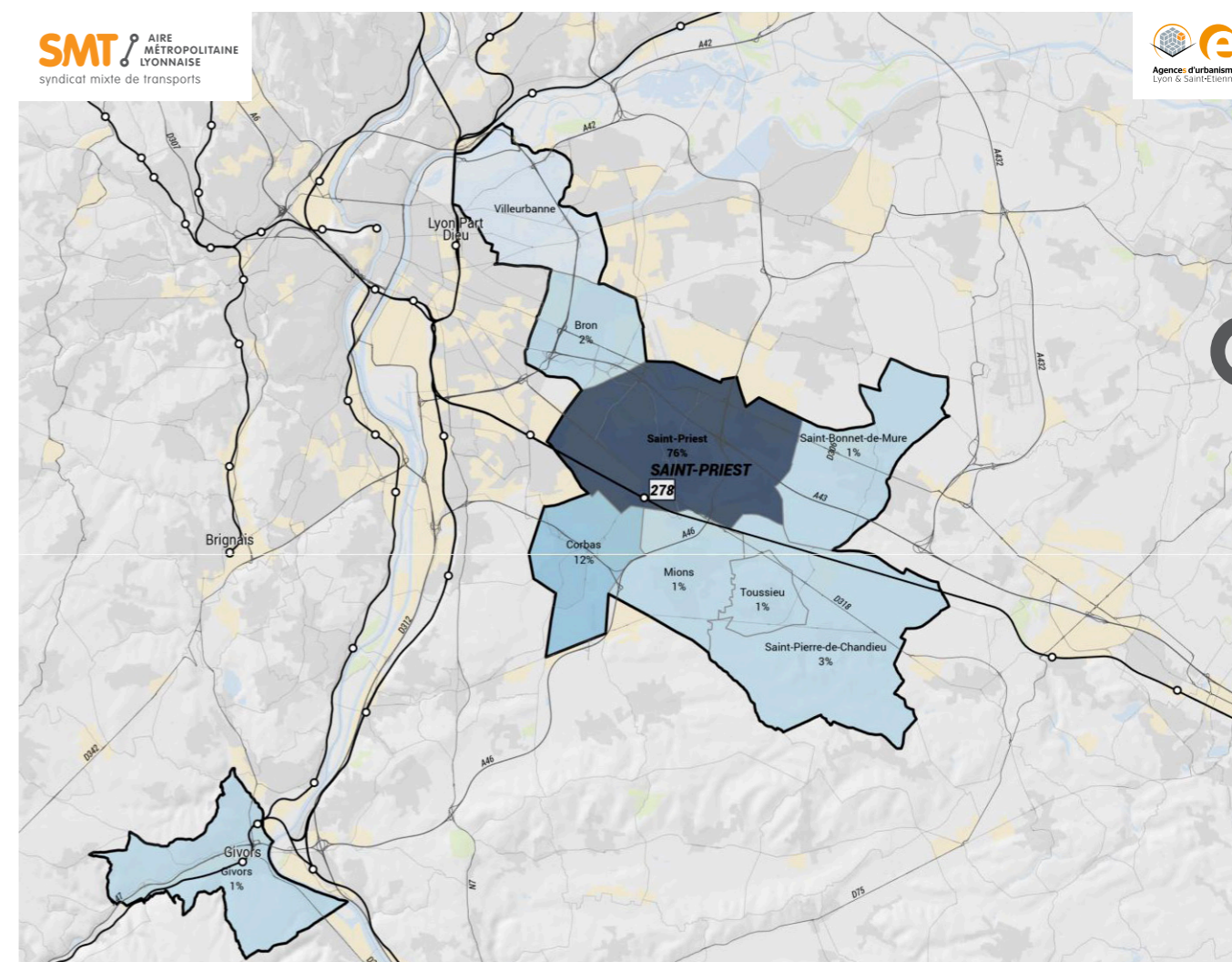
## / Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



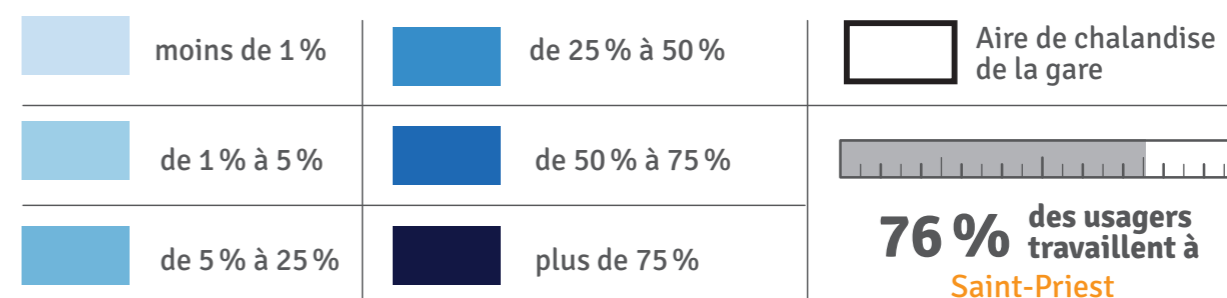
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



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



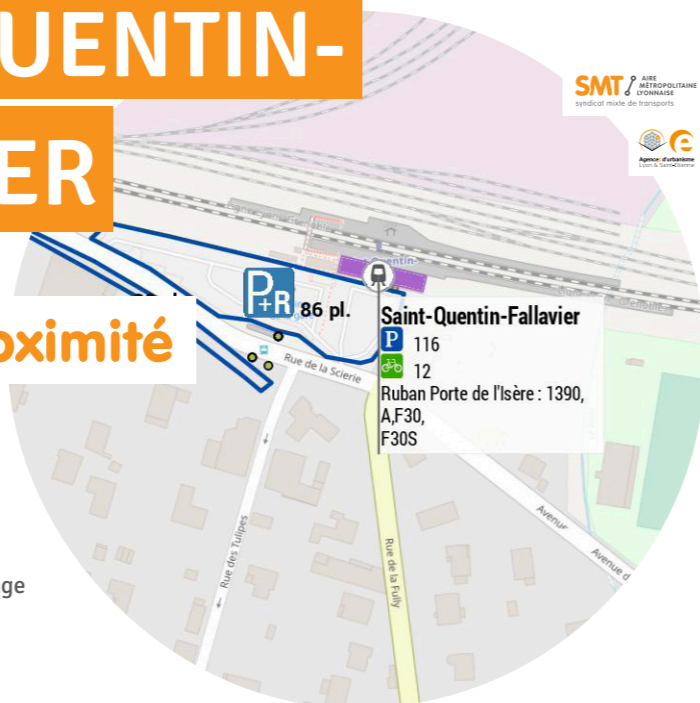
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence





# Gare de SAINT-QUENTIN-FALLAVIER

## / Gare de proximité



Gares TER

Aires de covoiturage

Parcs relais

Aménagements cyclables

- Pistes
- Espaces mixtes
- Bandes
- Zones 30
- Couloir de bus
- Voies vertes

Stationnements vélos

- Couverts
- Autres

Arrêts TC

- Ruban

## / Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train  
**MOYENNE**

| **OUI**

**TRAIN**

**739**  
voyageurs par jour\*  
en 2017

\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

**BUS / CAR\***

**3** Lignes RUBAN

\*Nombre de lignes de transports en commun

**VÉLOS**

**12**  
places disponibles

**P+R**

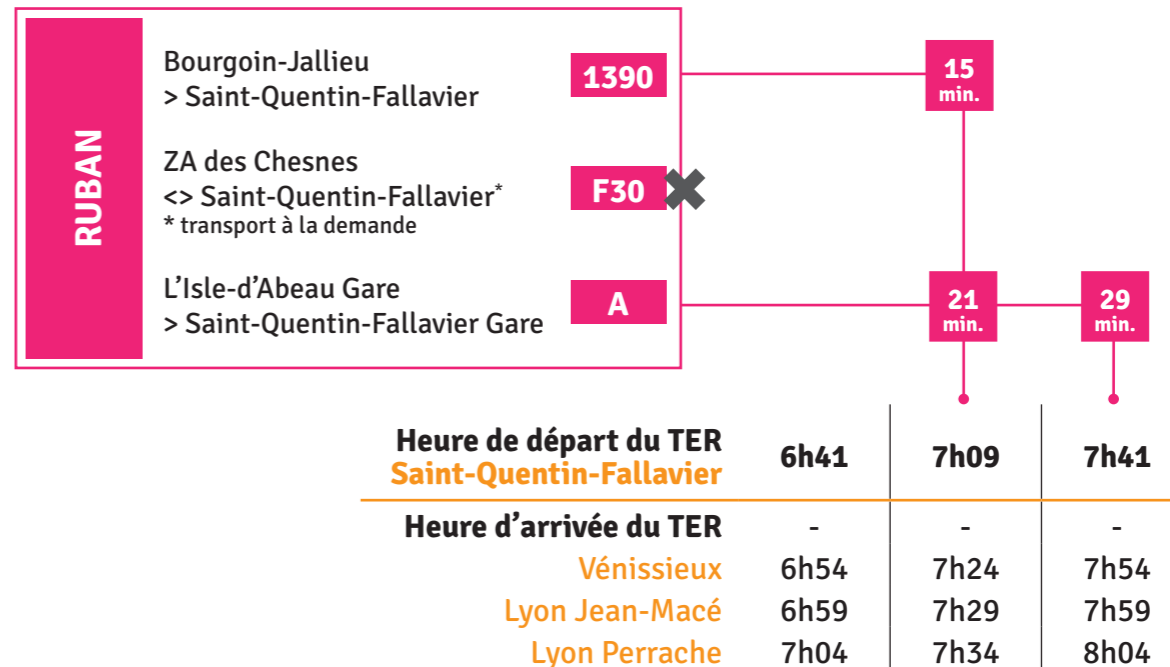
**116**  
places disponibles

**USAGES\***

VPC : 51 %  
VPP : 15 %  
TC : 7 %  
Actifs : 24 %

\* Usages en modes de rabattement (2016)  
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

## / Correspondances TC liées à la gare



### 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)

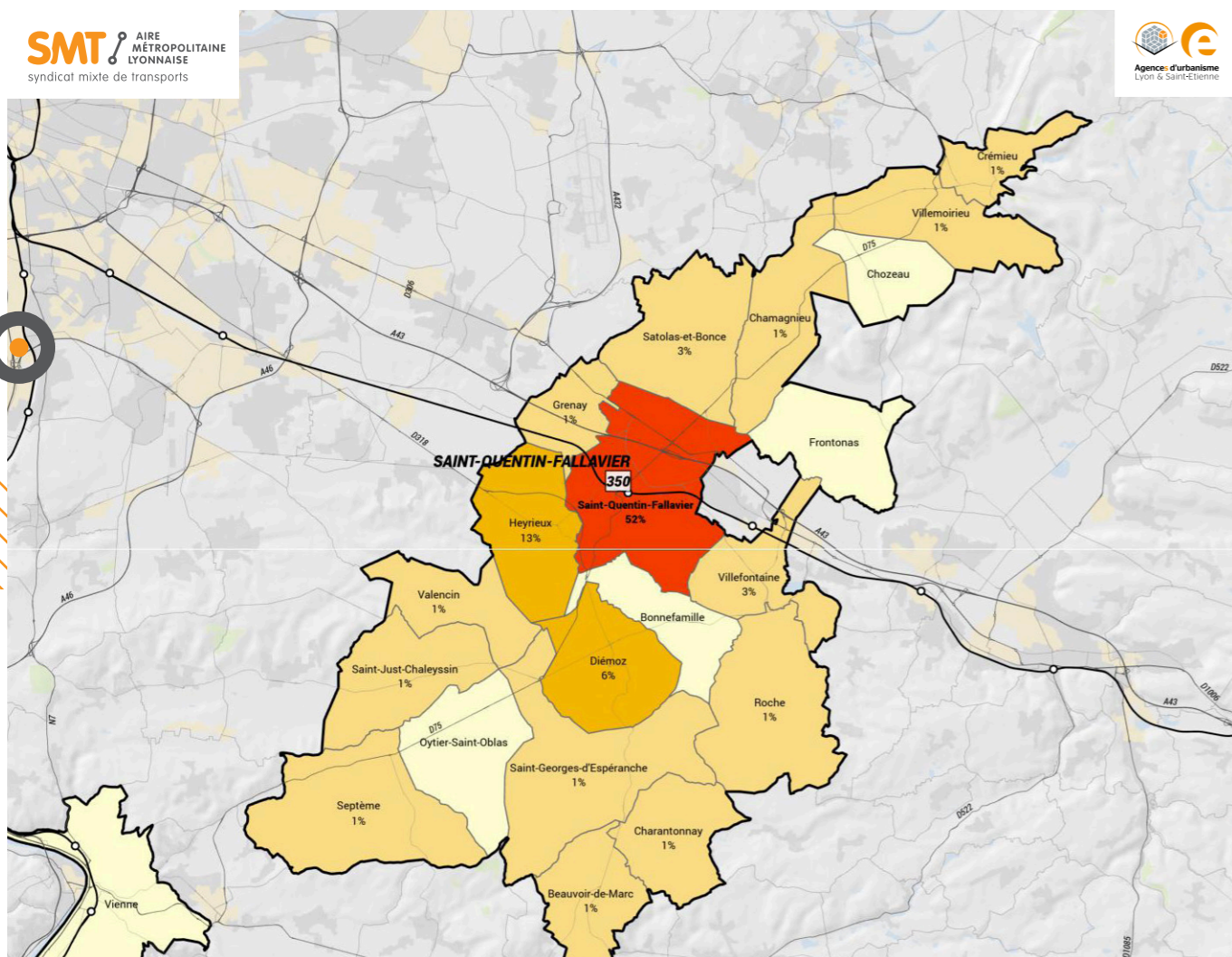
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud\*, service décembre 2019



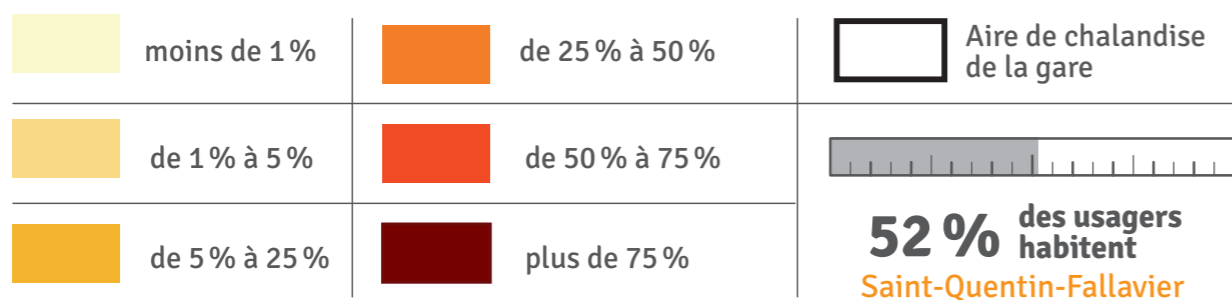


Gare de  
**SAINT-QUENTIN-FALLAVIER**

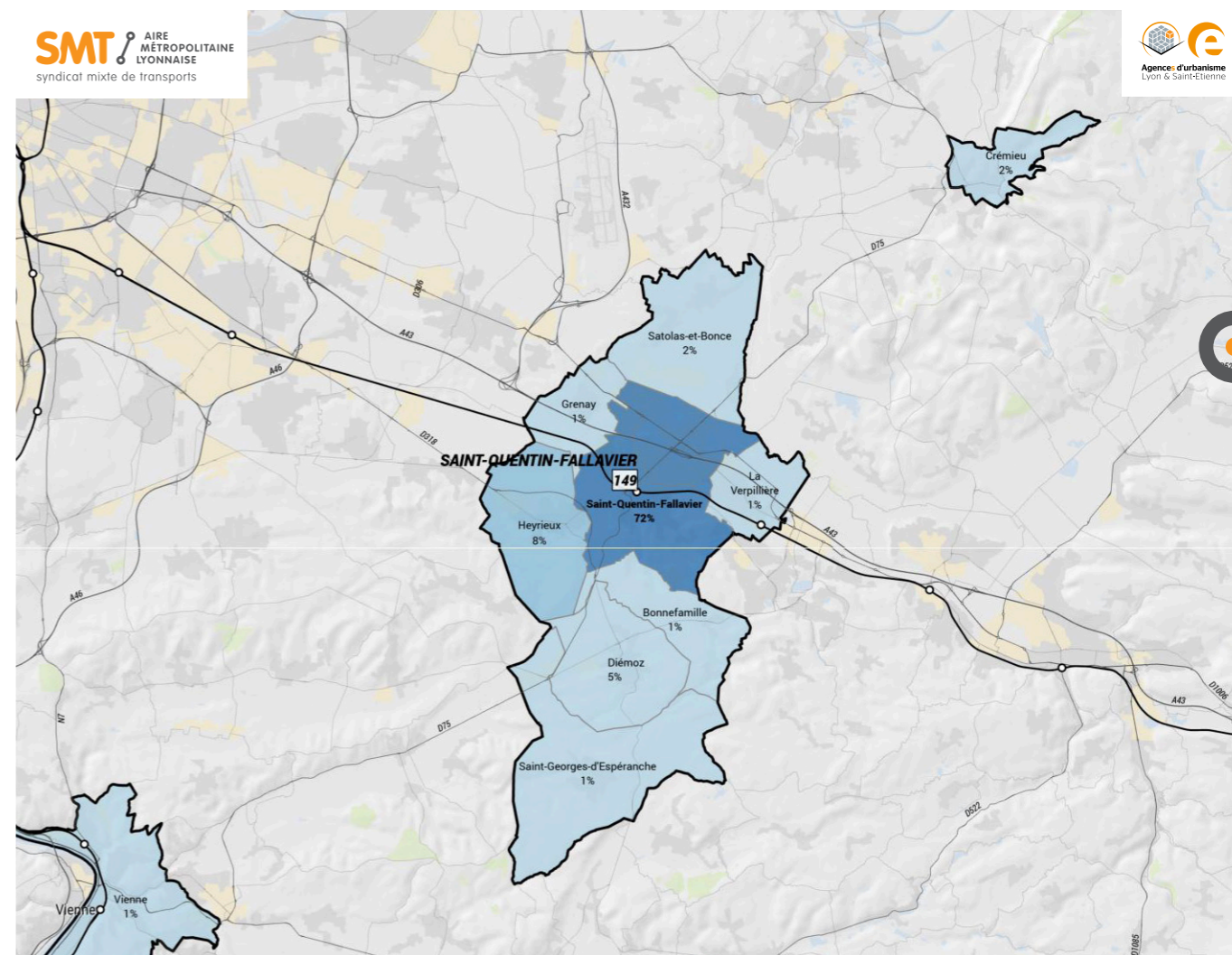
**/ Attractivité**  
de la gare de départ en fonction  
du **DOMICILE** des usagers



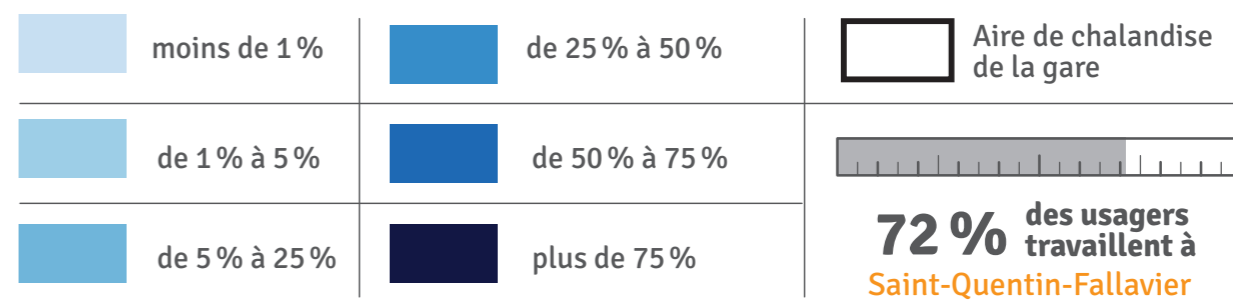
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



**/ 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

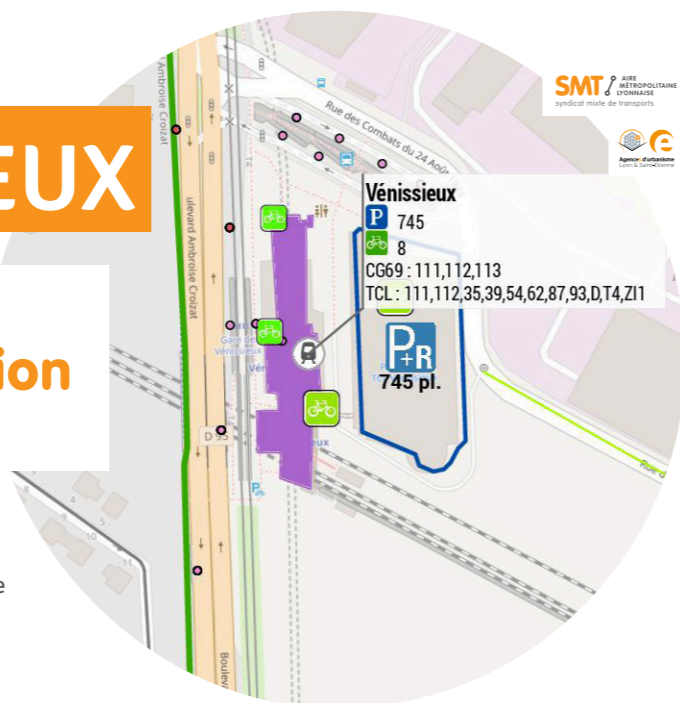






# Gare de VÉNISSIEUX

## / Gare d'interconnexion de TCSP



- Gares TER
- Aires de covoiturage
- Parcs relais

- Aménagements cyclables**
- Pistes
  - Espaces mixtes
  - Bandes
  - Zones 30
  - Couloir de bus
  - Voies vertes

- Stationnements vélos**
- Couverts
  - Autres
- Arrêts TC**
- Cars TCL
  - CG69



## / Synthèse de l'analyse de l'intermodalité dans les pôles d'échanges

Qualité intermodalité TC-Train  
**CORRECTE**

**T-libr | OUI**

**TRAIN**

**642**  
voyageurs par jour\*  
en 2017

\* Source Opendata SNCF 2017, Base 270 jours

**BUS / CAR\***

**1** Ligne CARS DU RHÔNE

**11** Lignes TCL

\*Nombre de lignes de transports en commun

**VÉLOS**

**8**  
places disponibles

**P+R**

**745**  
places disponibles

**USAGES\***

VPC : 16 %  
VPP : 6 %  
TC : 43 %  
Actifs : 30 %

\* Usages en modes de rabattement (2016)  
VPP, VPC, TC : Voir glossaire.

## / Correspondances TC liées à la gare

TCL	Gare de Vénissieux > Saint-Priest	Z11	4 min.	4 min.	
	Saint-Symphorien-d'Ozon > Vénissieux Parilly*	112	11-19 min.	12-14 min.	4-27 min.
	Vienne > Vénissieux Parilly*	111		6-13 min.	18 min.
	Hôpital Feyzin > Porte des Alpes	93	24 min.	10 min.	7 min.
	Gare de Vénissieux > Mions Bourdelle	87	10 min.	16 min.	7 min.
	Gare de Vénissieux > Mions Jules Vallès	62	22 min.	8 min.	4 min.
	Gare de Vénissieux > Corbas Les Taillis	54	30 min.	9 min.	7 min.
	Parc de Parilly > Solaize	39	10-11 min.	7-9 min.	4-19 min.
	Bellecour > Vénissieux le Charréard	35	7-12 min.	12 min.	4-11 min.
	La Doua Gaston Berger > Hôpital Feyzin > Vénissieux	T4	5-9 min.	4-6 min.	6-9 min.
Gare de Vaise > Gare de Vénissieux	D	6 min.	4 min.	4 min.	
			14 min.	26 min.	24 min.
					<b>113</b> Vénissieux > Givros

\* Lignes mutualisées avec les Cars du Rhône

<b>Heure de départ du TER Vénissieux</b>	6h54	7h24	7h54
<b>Heure d'arrivée du TER</b>	-	-	-
Lyon Jean-Macé	6h59	7h29	7h59
Lyon Part-Dieu	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

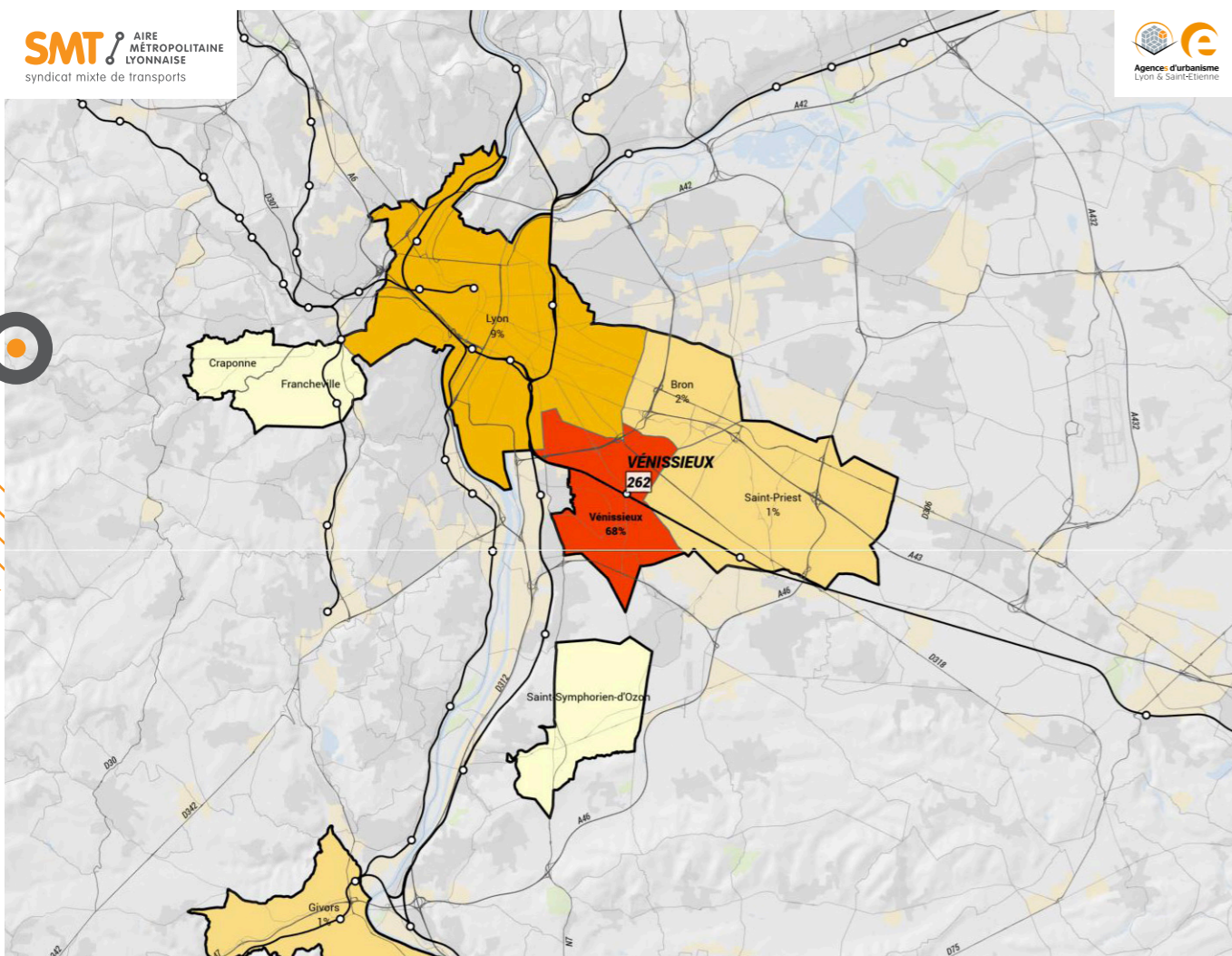




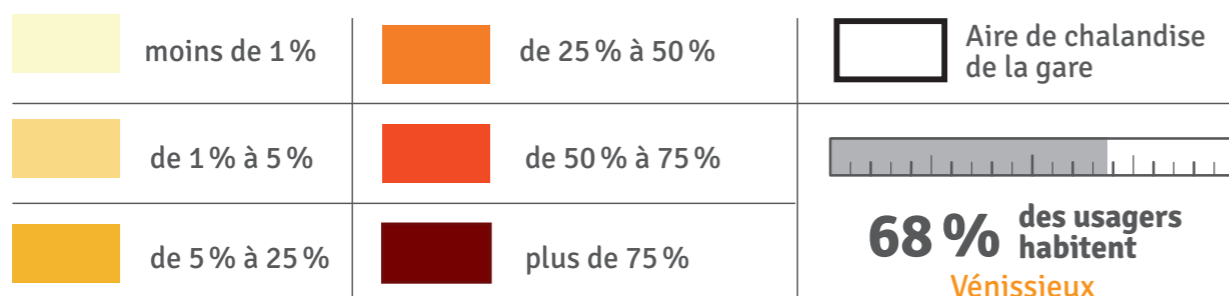
Gare de

**VÉNISSIEUX**

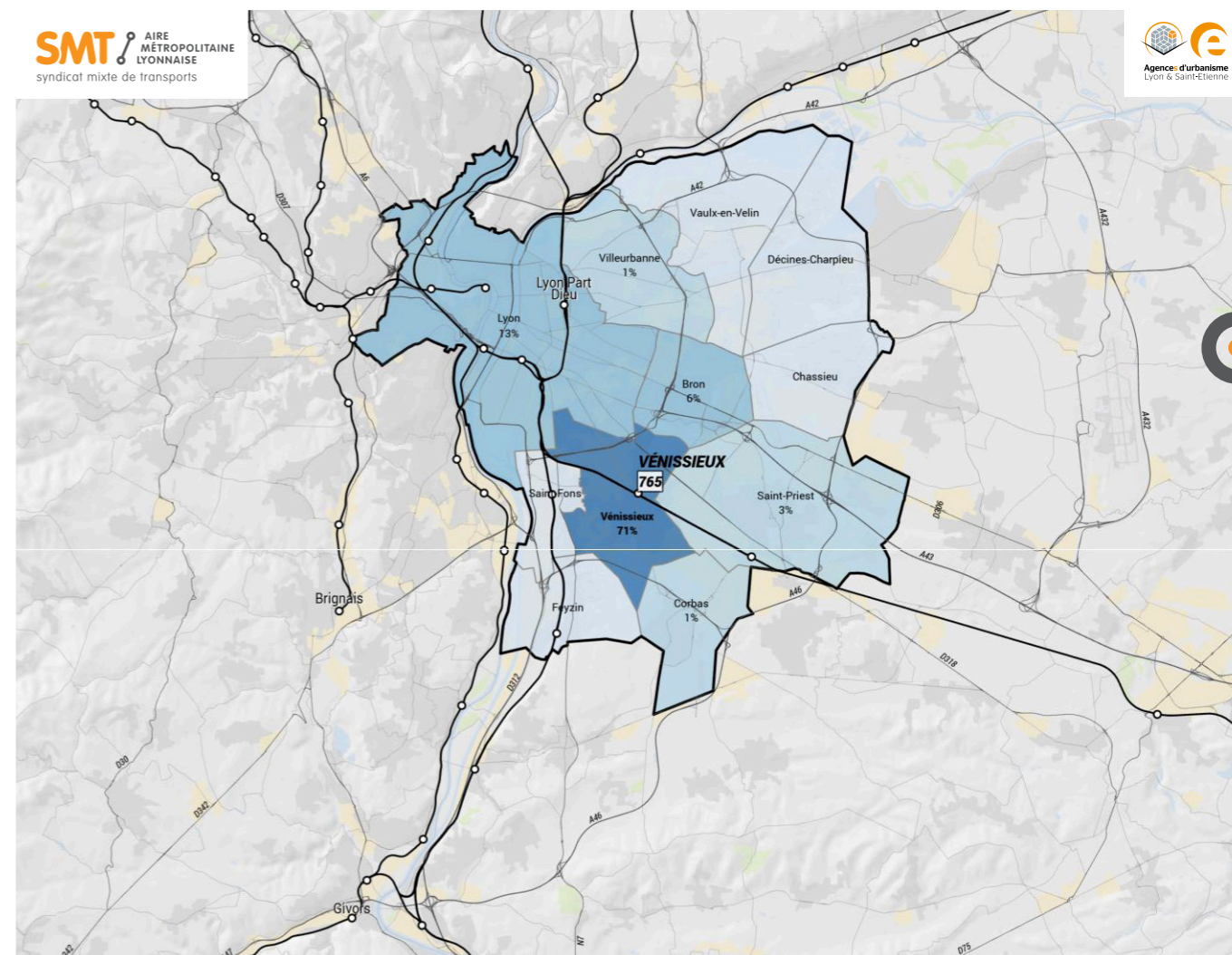
## / Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



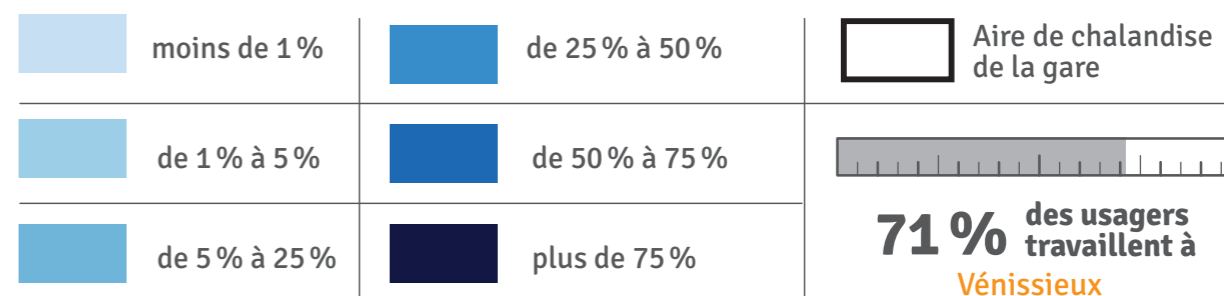
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



## / 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





**NORD ISÈRE**

# / Fiches Actions

## Actions générales déployées sur tous les 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

## Actions multi-bassins concernant le bassin Nord Isère

**Bassin Nord Isère (NI)**

**Bassin Dombes  
Plaine de l'Ain (DPA)**

**Fiche DPA-NI-1**

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

## Actions spécifiques au bassin Nord Isère

**Bassin Nord Isère (NI)**

cahiers de bassins

cahiers de fiches actions

**Fiche NI-1**

Aménager le PEM de Bourgoin-Jallieu

**Fiche NI-2**

Aménager la gare de la Verpillière

**Fiche NI-3**

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

**Fiche NI-4**

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

**Fiche NI-5**

Conforter l'accessibilité du hub multimodal de Lyon St Exupéry

**Fiche NI-6**

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

**Fiche NI-7**

Aménagement de la gare de St Priest

**Fiche NI-8**

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

# / 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

**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



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).



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



Pôle d'échange peu desservi en TC.

## / 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-Étienne Métropole, CAPI, Vienne-Condrieu Agglomération, Kéolis, 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  
**Impression par nos soins** : 200 exemplaires  
**Infographie** → Marie CELLARD / niaksniaks.fr  
**Version** : 09/2020  
**Ne pas jeter sur la voie publique**





Pour toute question relative aux cahiers de bassin du PAI, veuillez contacter :  
**Amaury RUILLERE**  
[a.ruillere@smtaml.fr](mailto:a.ruillere@smtaml.fr)

Pour plus d'informations et téléchargement du cahier  
Rendez-vous sur [smtaml.fr](http://smtaml.fr)



**SMT** AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

syndicat mixte de transports

Rachel HAAB-LAB, Directrice SMT AML  
[r.haabl@smaml.fr](mailto:r.haabl@smaml.fr)



#### Nos membres

