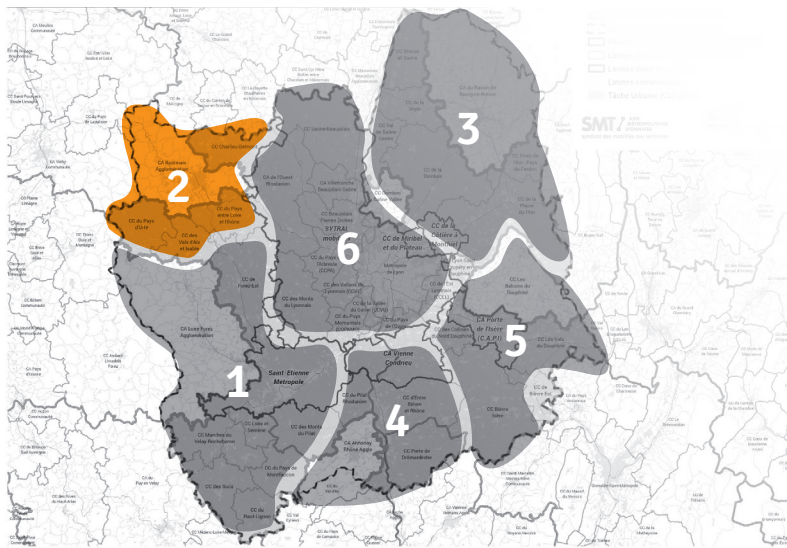


Cahier de bassin 2024

2



ROANNE NORD-LOIRE





Xavier Odo
Président du SMT AML
Conseiller Régional

/ Édito



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

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

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

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

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



/ Sommaire

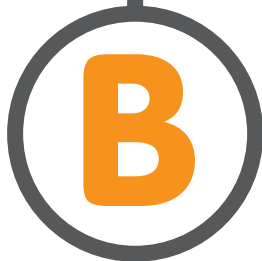
ROANNE NORD-LOIRE



—○ P. 4 > 10
Présentation

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

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



—○ P. 11 > 31
Le Bassin Roanne Nord-Loire

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

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

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



—○ P. 32 > 41
Les Gares

Le Coteau
P. 34 > 37
Roanne
P. 38 > 41



Glossaire & Crédits
—○ P. 42

A

/ Le SMT-AML

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

A.1

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

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

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

22 élus au sein du comité syndical :



/ Les chiffres clés

180 000
Voyages TER par jour
entre les gares
du périmètre

120
GARES

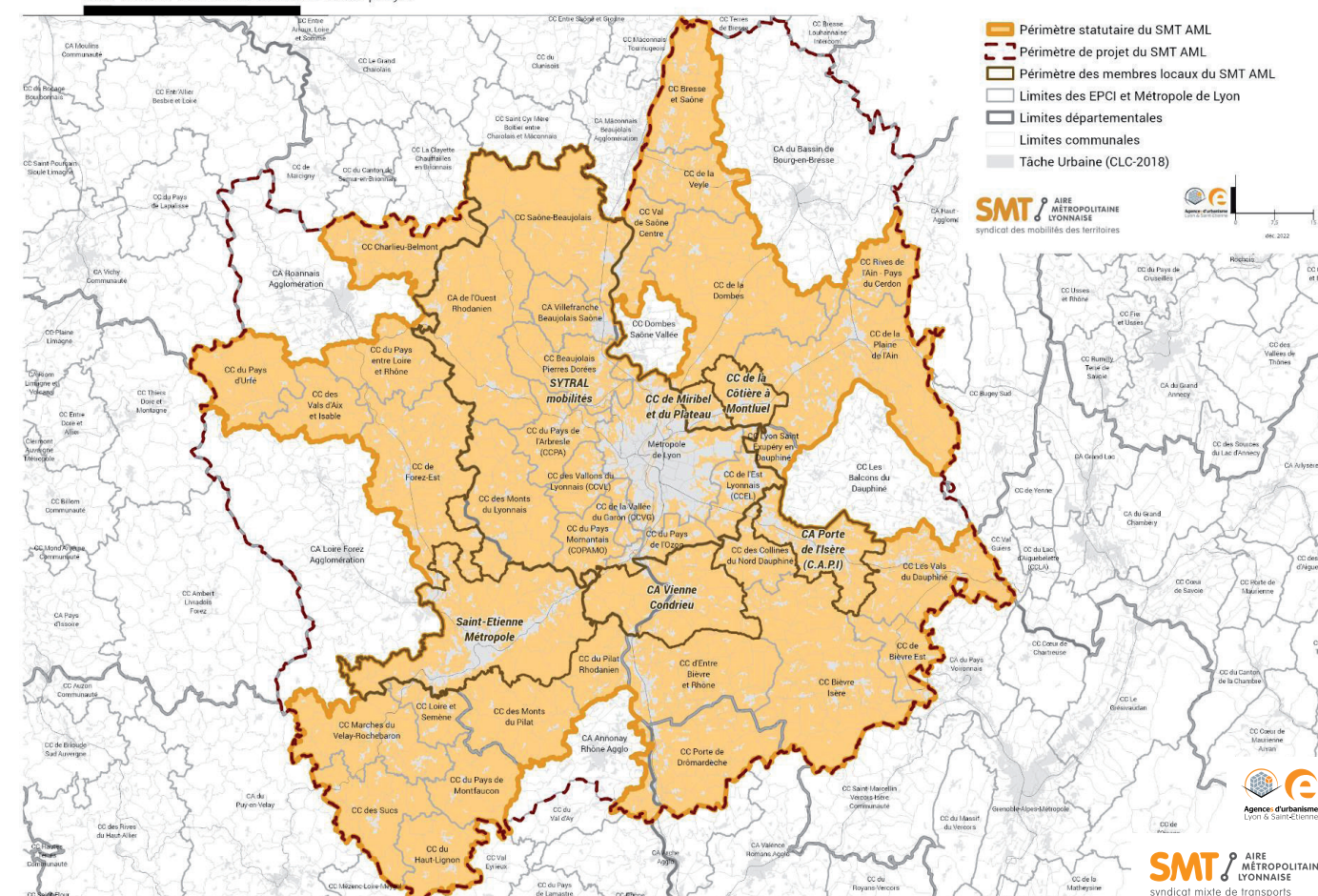
900
TRAINS
quotidiens

272
LIGNES
urbaines

1,5 M
MILLION
D'EMPLOIS

50 000
voitures stationnées
dans les parc-relais
des gares et pôles
d'échanges

SMT AML : Périmètres statuaire et de projet



/ Un périmètre adapté à la réalité des déplacements

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

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

3,8 M
MILLIONS
D'HABITANTS

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

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

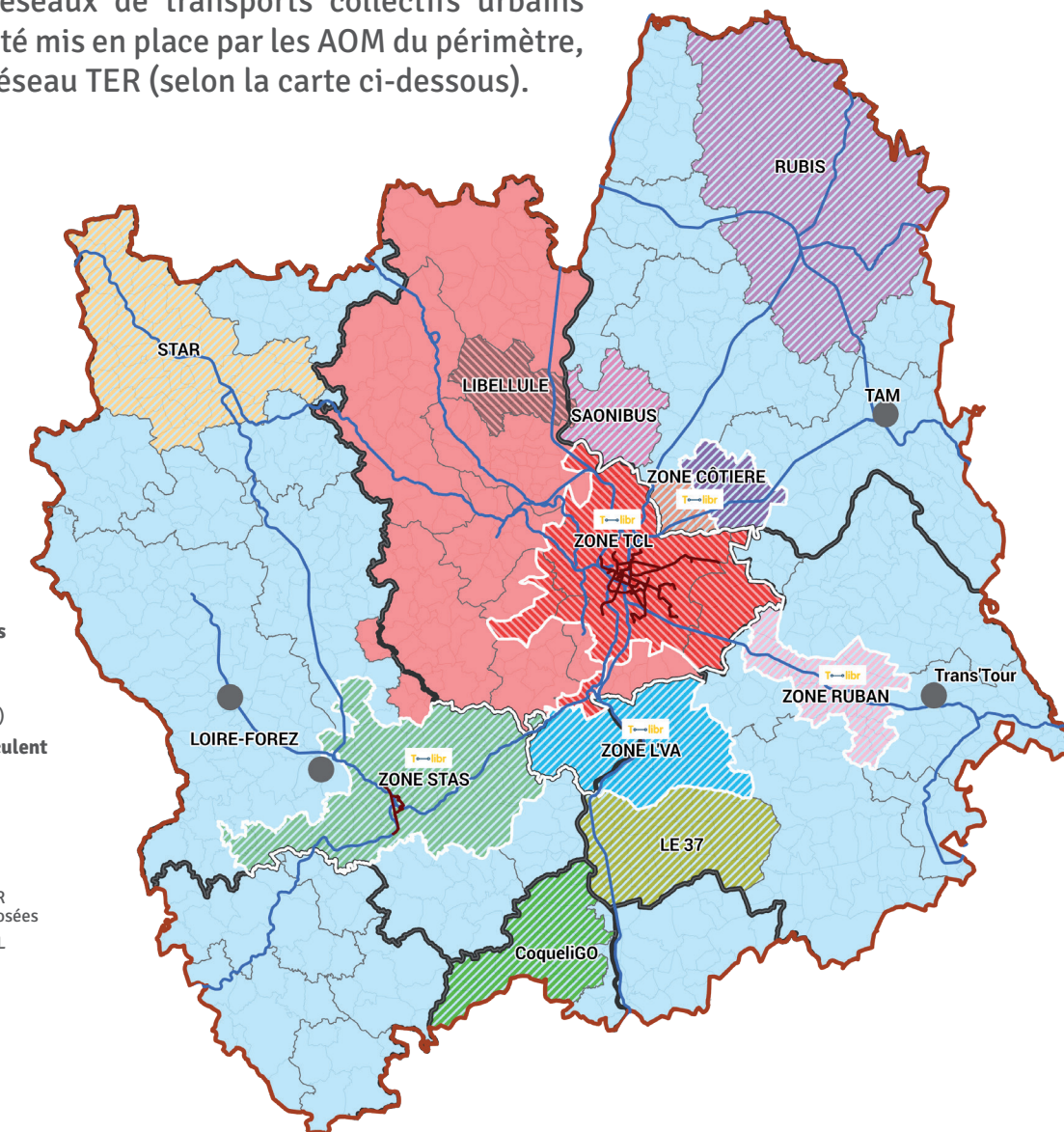
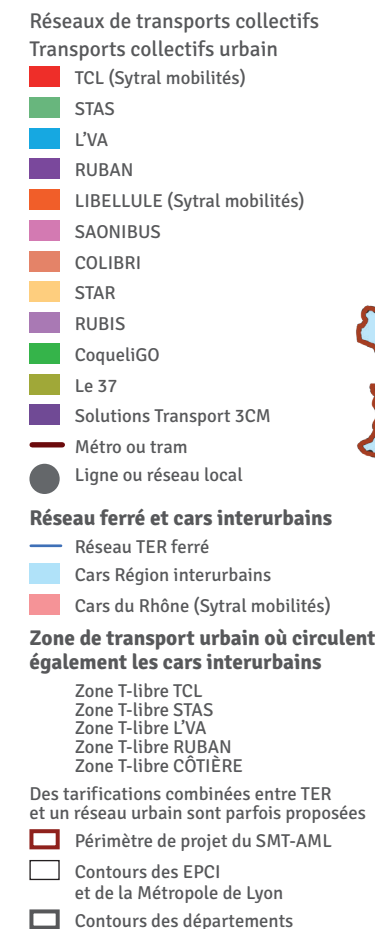
Sur le périmètre élargi du SMT, les métropoles de Lyon et Saint-Étienne et 22 EPCI ont la compétence d'Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM). A ce titre, elles exercent toutes les compétences précisées par la LOM, avec une exception pour les 12 AOM du périmètre de l'EPL Sytral mobilités qui organise,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

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

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

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

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



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

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

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



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

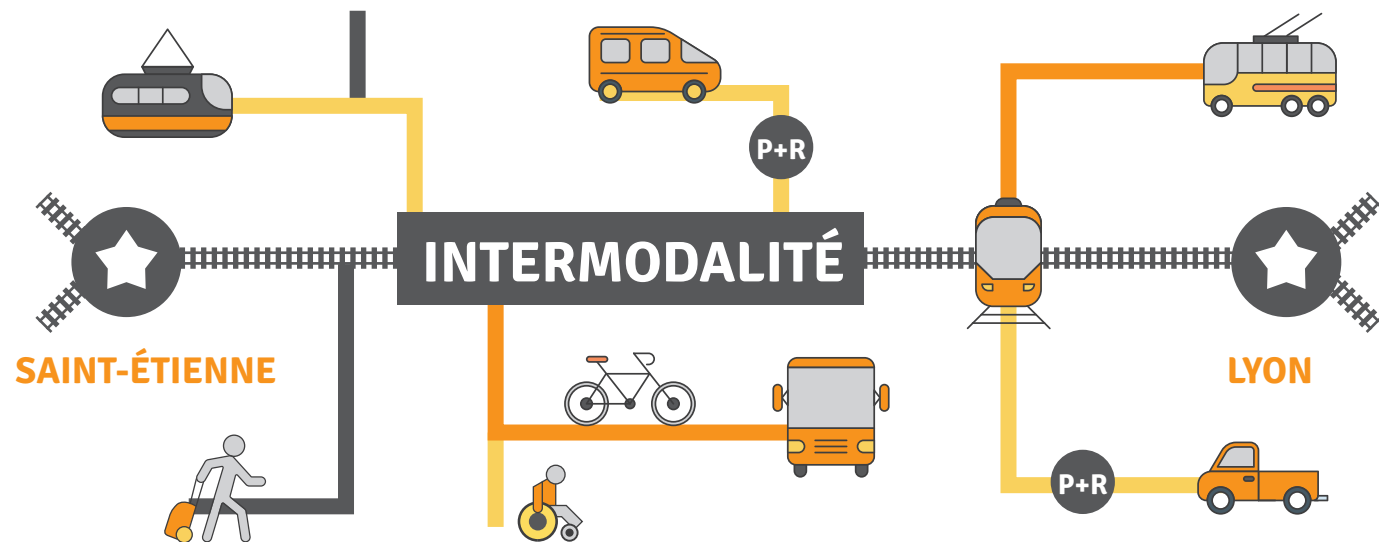
/ L'intermodalité au quotidien dans l'aire métropolitaine Lyon-Saint-Étienne

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

L'intermodalité s'organise à différentes échelles.

Chaque AOM travaille à faciliter les déplacements de ses habitants, étudiants ou salariés, au sein de son périmètre institutionnel et offre des combinaisons de plusieurs modes selon les besoins : transports collectifs, vélos à assistance électrique et stationnements vélo dans les gares, aménagement des parcours et accès pour la marche, création d'aires ou zones réservées de covoiturage, etc

À l'échelle plus large, les déplacements intermodaux sont confrontés à davantage de contraintes, intégrant plusieurs modes de transport sur des distances plus longues et entre des territoires plus éloignés. L'enjeu pour les usagers est de pouvoir être informé avant et pendant leurs déplacements, de simplifier leur accès aux pôles d'échanges et d'optimiser leurs correspondances, d'offrir des tarifs des services adaptés et de rendre ainsi les transports collectifs plus attractifs.



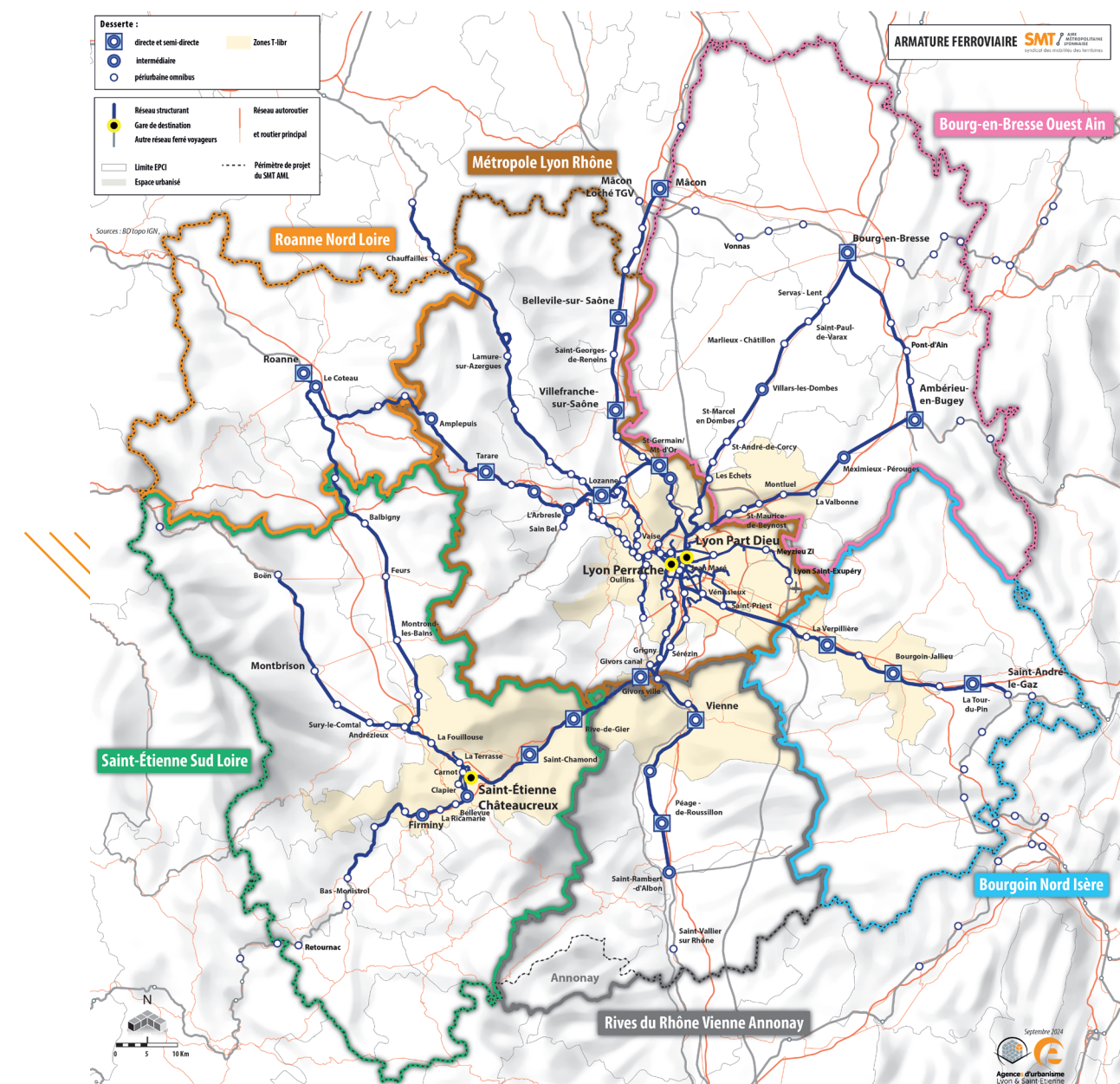
Le SMT a pour compétence d'organiser ces coopérations d'intermodalité entre AOM et de contribuer à répondre à ces objectifs. Dès 2018, il a élaboré un Plan d'Actions Intermodalité 2019-21, qui a permis de partager des diagnostics et enjeux de mobilités avec les acteurs locaux et de définir 75 actions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

A.2

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

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

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



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

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

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

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



/ Le bassin

ROANNE NORD-LOIRE

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

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

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

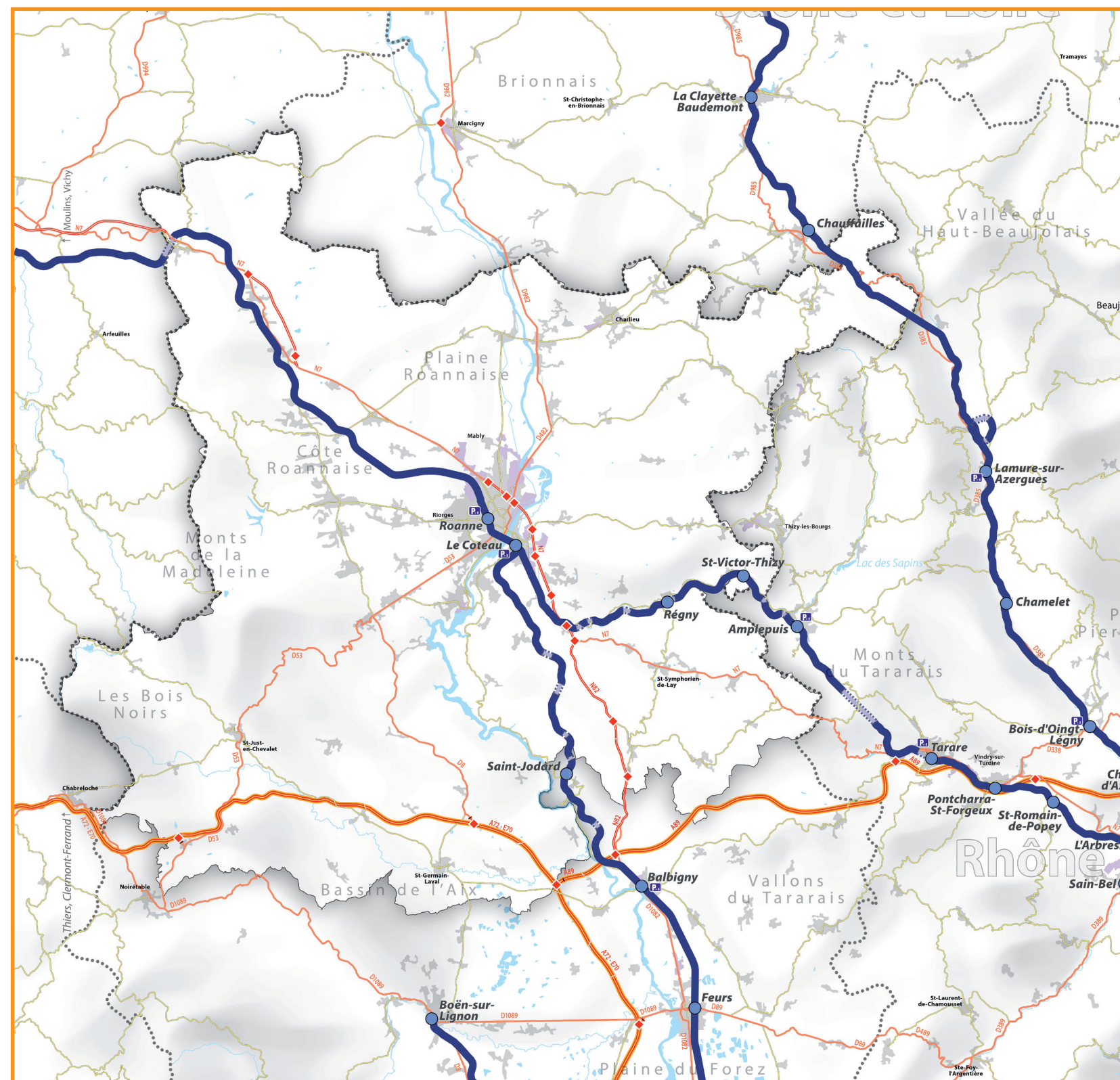
/ Caractéristiques du territoire

ROANNE NORD-LOIRE

B.1

● Un bassin de vie centré sur l'agglomération roannaise

Le bassin est situé entre les Monts de la Madeleine, de Tarare et du Haut-Beaujolais. Son urbanisation se concentre dans l'agglomération roannaise et sur les côteaux ouest de Roanne. Des polarités secondaires comme Charlieu, Neulise, Saint-Just-en-Chevalet et Saint-Germain-Laval, sont reliées à cette agglomération par un réseau de routes départementales. Ailleurs, l'urbanisation est diffuse.



Périmètre

..... Départements

Infrastructures et équipements

■ Voies ferrées en dessert voyageurs

■ Ligne Grande Vitesse (TGV)

● Gares TGV

● Gares TER

■ Autoroutes et axes routiers majeurs

■ Section payante

■ Voies rapide

■ Routes principales

■ Routes secondaires

■ Péages

■ P Parcs relais (plus de 50 places de stationnement)

■ Echangeurs

✈ Aéroports

Occupation du sol

■ Zones bâties à prédominance d'habitat

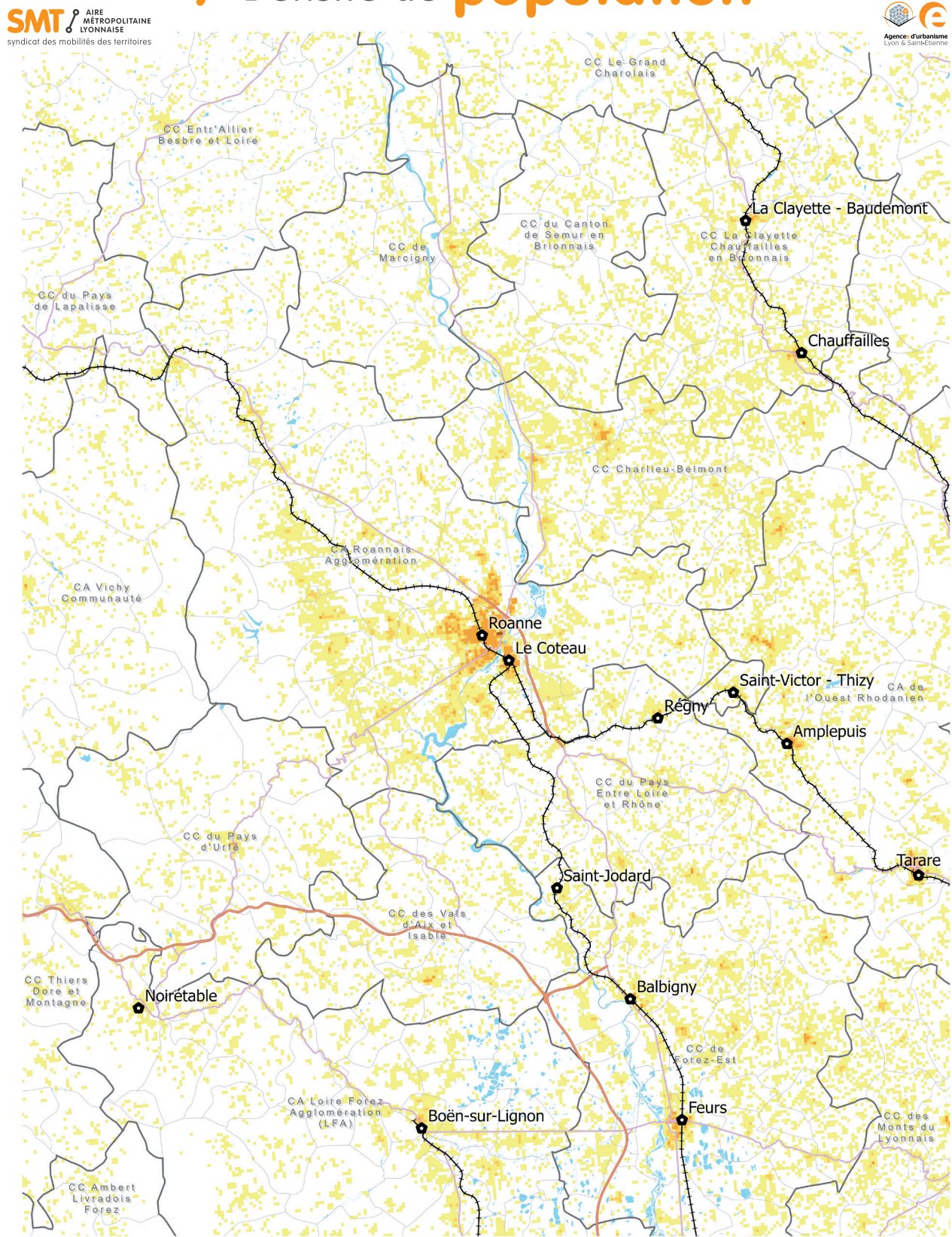
■ Principales zones d'activités ou commerciales

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

SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

Agences d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne

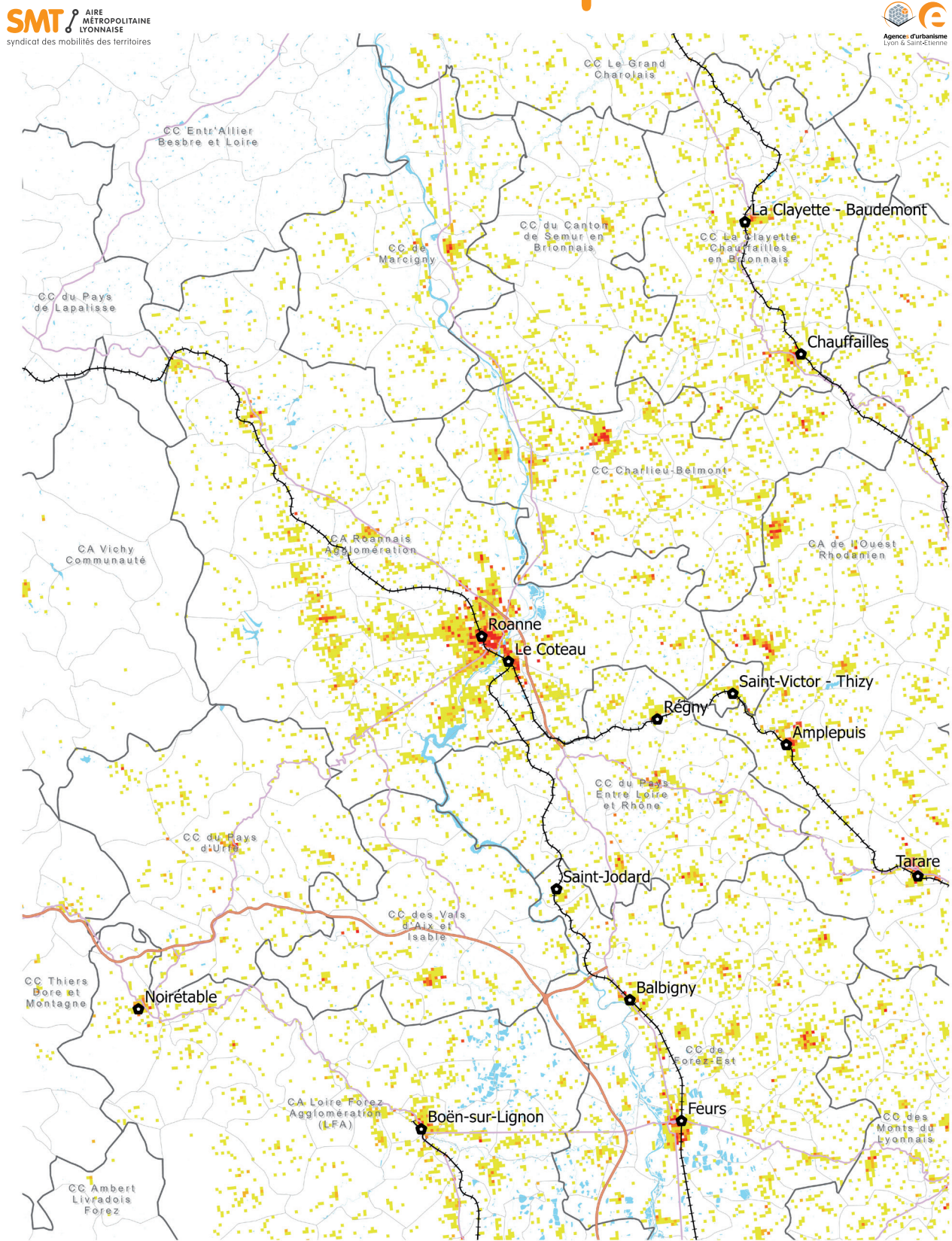
/ Densité de population



Population par carreau de 200m (Source : Filosofi)



/ Densité d'emploi



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



ROANNE NORD-LOIRE

Les emplois de l'agglomération roannaise rayonnent sur les communes du bassin lui-même, jusqu'à une envergure d'environ 20km. Les échanges se font aussi avec la COR (1000 actifs) et l'agglomération lyonnaise (650 actifs roannais), et dans une moindre importance avec le sud de la Loire.

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

Nombre de relations

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

Nombre d'actifs/jour

Principales relations domicile-travail entre EPCI supérieures à 1 000

Legend:

- Gares
- ▭ Périmètre des EPCI
- ▭ Commune
- Axes ferroviaires

ROANNE NORD-LOIRE

/ Diagnostic d'intermodalité et fréquentation des transports

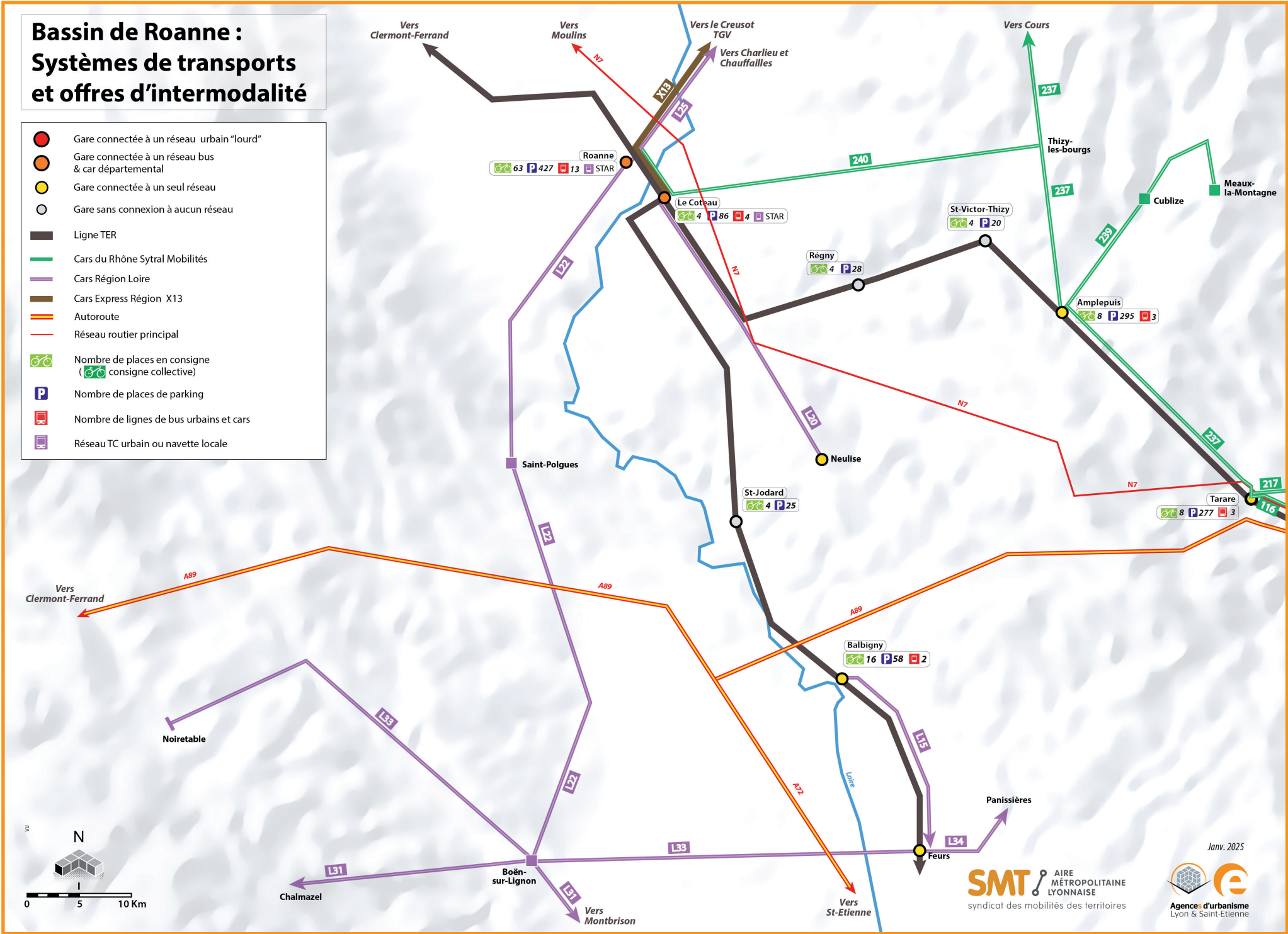
B.2

/ Offres principales des transports et d'intermodalité

Cette carte est unique à cette échelle : elle rassemble sur un même support la vision globale de la desserte du bassin en matière de transports interurbains, urbains et des services de mobilités en gares. Roanne dispose du pôle d'échange multimodal principal, avec une gare ferroviaire et routière.



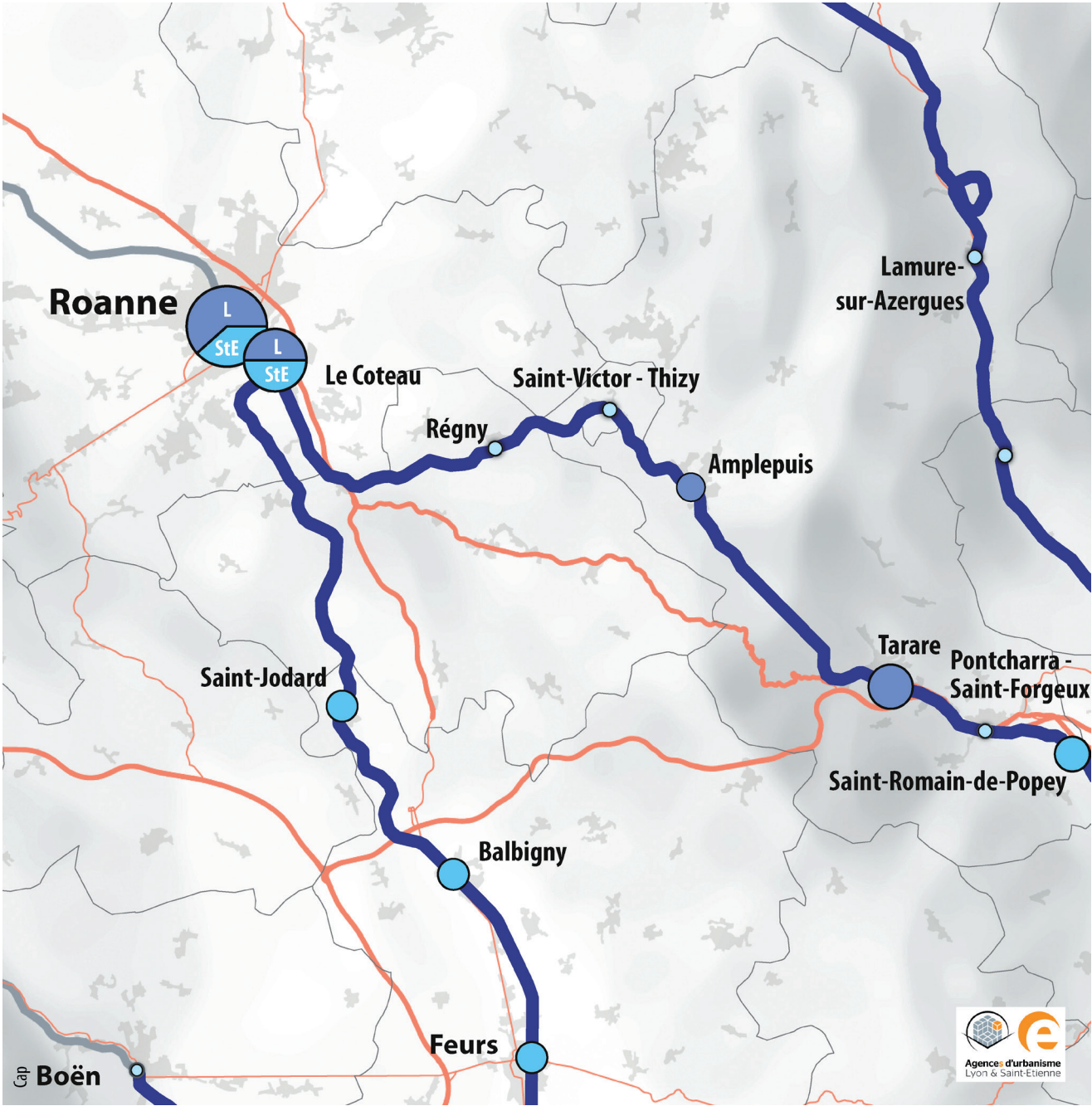
TER
AUVERGNE-RHÔNE-ALPES



/ Desserte ferroviaire

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires

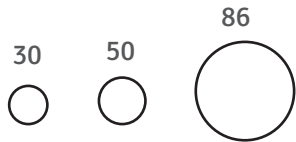
Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne



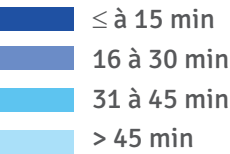
● Réseau structurant
● Gare de destination
● Autre réseau ferré voyageurs
● Réseau autoroutier et routier principal

□ Limite EPCI □ Espace urbanisé

Nombre de trains par jour de semaine (deux sens)



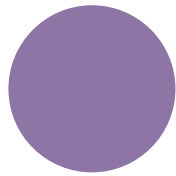
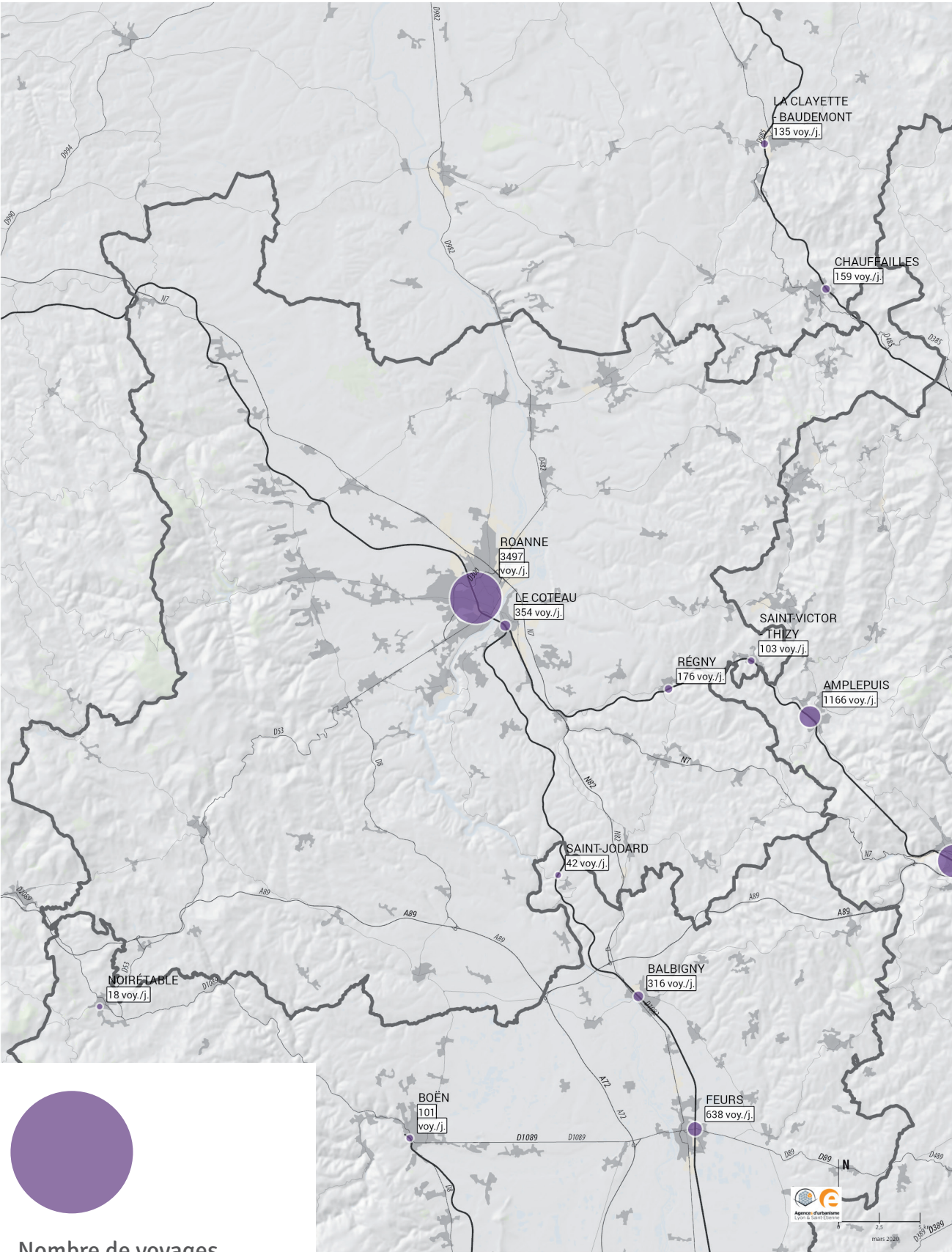
Fréquence en heure de pointe du matin toute dessertes cumulées vers Lyon



SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE syndicat des mobilités des territoires

Agence d'urbanisme Lyon & Saint-Etienne

/ Fréquentation des gares



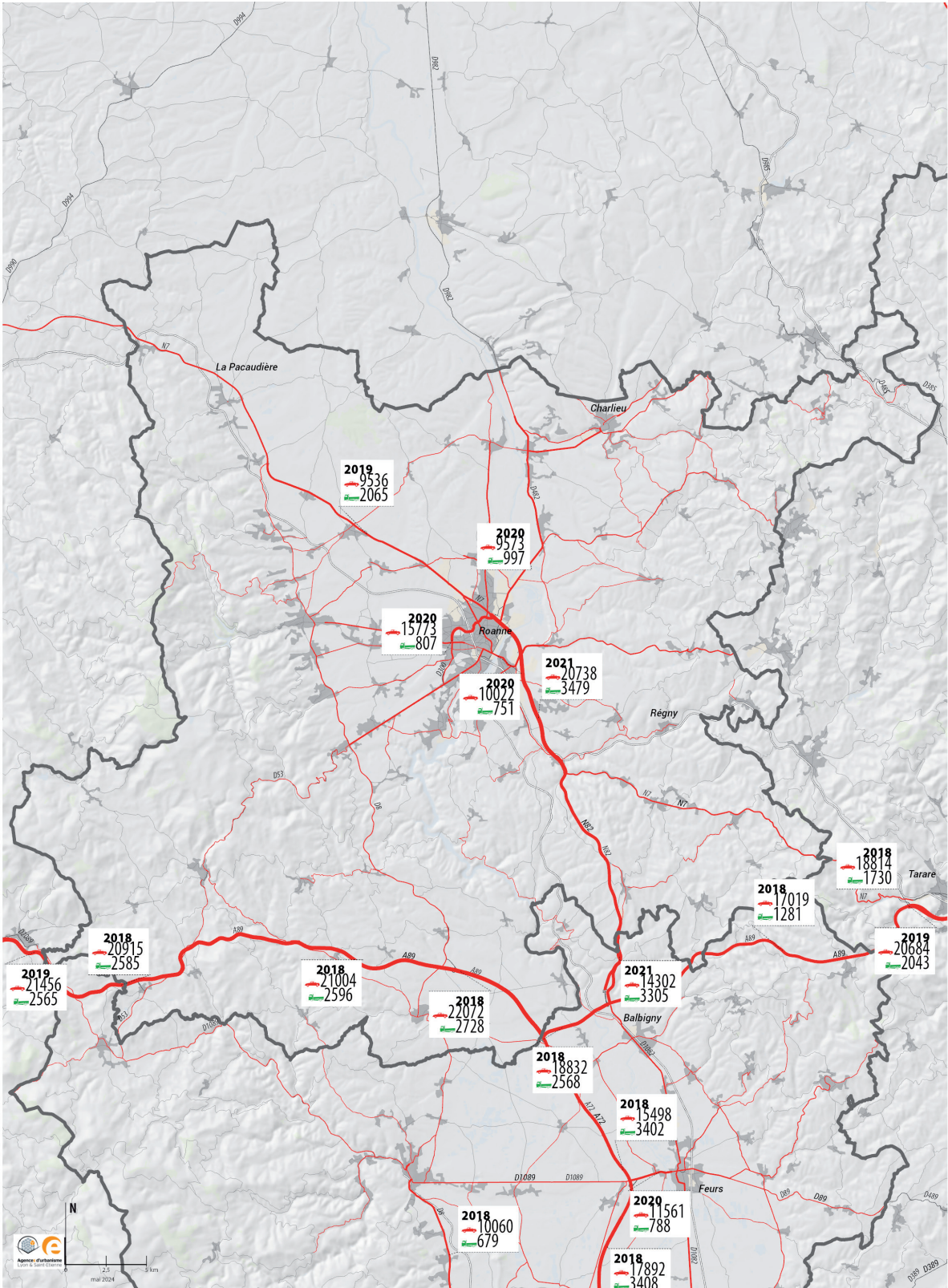
Nombre de voyages par jour par gare (montées + descentes)

Sources : CLC2018, IGN BDTopo, SNCF opendata 2022

Trafic routier

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

Agence d'urbanisme
Lyon & Saint-Etienne



Trafic routier « TMJA » le plus récent

1 000 5 000 10 000 20 000



Nombre
de véhicules
légers



Nombre
de poids
lourds

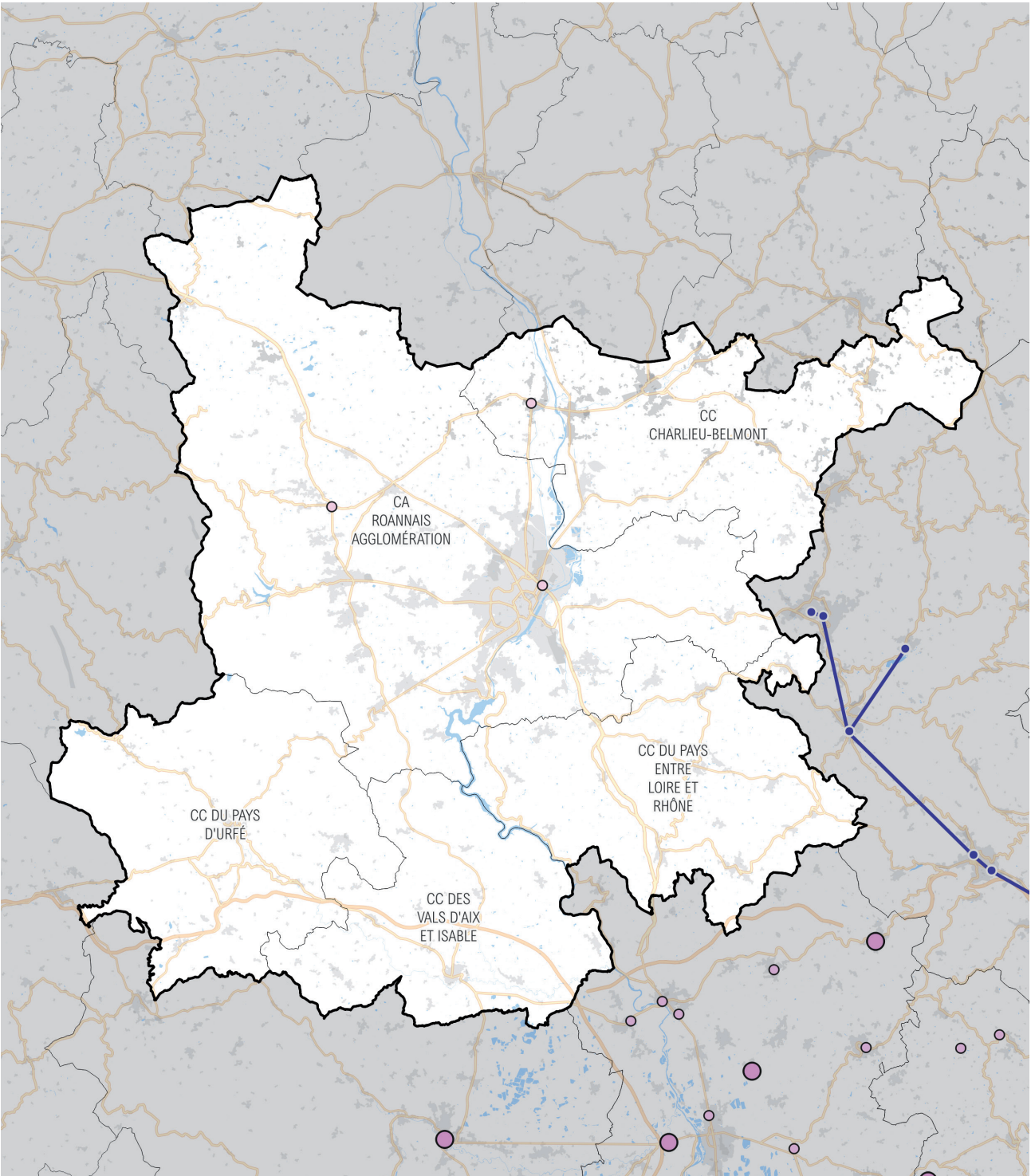


Cumul
VL et PL

Sources : observatoire des déplacements - epures, BD Topo (IGN), Open data ministère de la transition écologique et solidaire, Open data CD01 et d38, Open data Métropole de Lyon, CD 69 - Mars 2020

Aires et services de
covoiturage

SMT AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires



États des lieux
de l'offre

Ouest Rodanien
Covoit'go

Aménagements
de covoiturage

- Aire de proximité
- Aire intermédiaire
- Aire structurante
- Point de prise dépose rapide

Gouvernance

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

Fond de plan

- Urbanisation
- Hydrographie
- Réseau routier

Sources : ADMIN EXPRESS (©IGN), SMTAML, ©BDTOPO Juin 2024 (©IGN)

/ Analyse

ROANNE NORD-LOIRE

● Desserte ferroviaire

La gare de Roanne est desservie par 27 allers-retours par jour avec Lyon (meilleur temps de parcours 64 minutes) et 16 allers-retours avec Saint-Etienne (Roanne - Saint-Etienne en 72 minutes). Entre Roanne et Lyon, les autres gares du bassin sont en desserte de proximité (Régny, Saint-Victor : 8 allers-retours par jour) ou en desserte intermédiaire pour Le Coteau (15 allers-retours).

● Fréquentation du réseau ferroviaire

4000 voyages par jour ont lieu dans les 4 gares du bassin, dont 3700 à Roanne et 350 au Coteau. Les échanges se font essentiellement avec Tarare, Amplepuis et Lyon.

● Trafic routier

Le trafic les plus importants se concentrent sur les RN7, RN82 et A89. Le réseau départemental qui irrigue le bassin est le support des mobilités du quotidien.

● Covoiturage

Le covoiturage effectué dans le bassin est en grande partie informel, par connaissances. Il y a peu d'aires de covoiturage aménagées dans le bassin, étant donné les possibilités de se donner rendez-vous facilement sur le terrain. Une aire structurante de covoiturage est toutefois prévue à l'échangeur de A89 Balbigny.

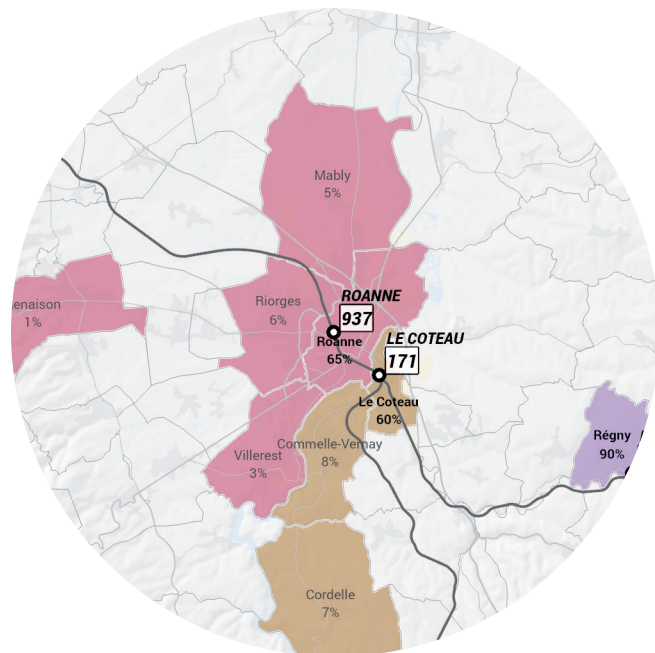


/ Analyse territoriale de l'aire d'influence des gares

ROANNE NORD-LOIRE

B.3

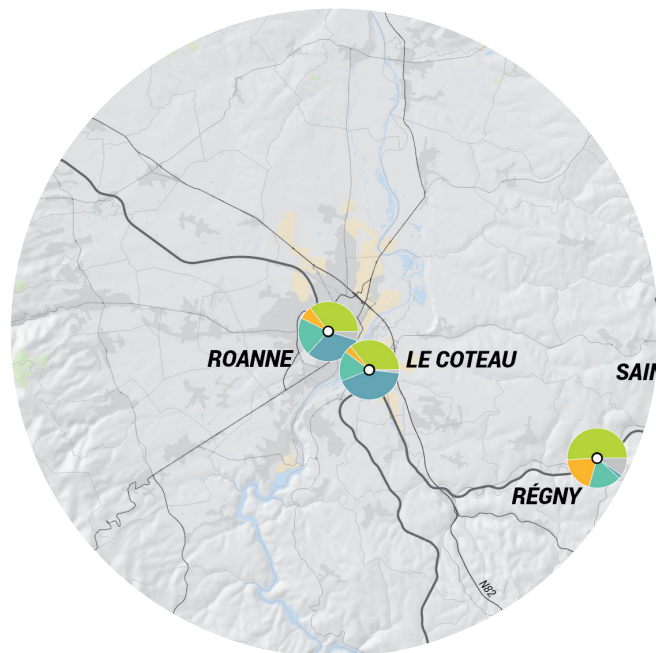
et des modes de déplacements pour accéder en gare



/ Attractivité des gares selon la commune de résidence

Les cartes suivantes présentent l'attractivité des gares sur le territoire. Les gares de Roanne et du Coteau sont fréquentées au quotidien aux deux tiers par des habitants de la commune même, tout en attirant aussi des habitants de quelques communes voisines.

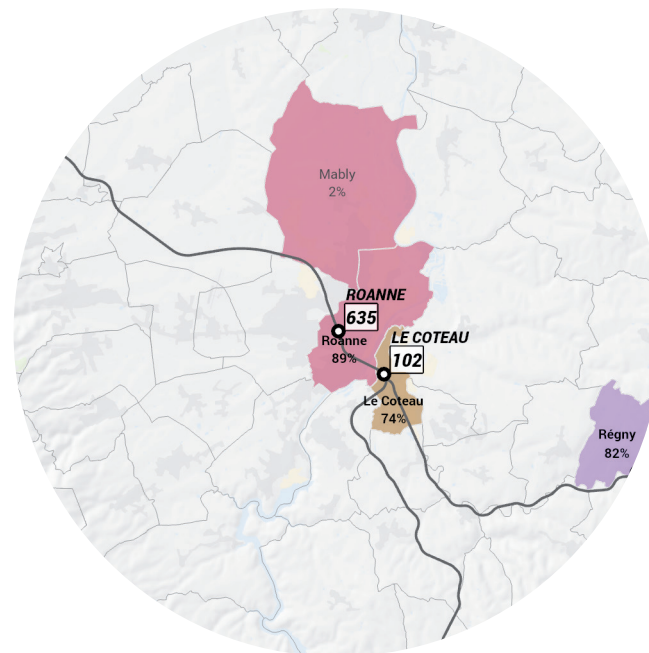
P. 28



/ Modes de déplacements utilisés entre domicile et gares

Les rabattements en voiture, comme conducteur et comme passager, sont majoritaires en gare de Roanne et du Coteau. Les modes actifs arrivent ensuite dans les usages, y compris la trottinette. Les transports collectifs urbains et interurbains restent peu utilisés en rabattement sur les gares.

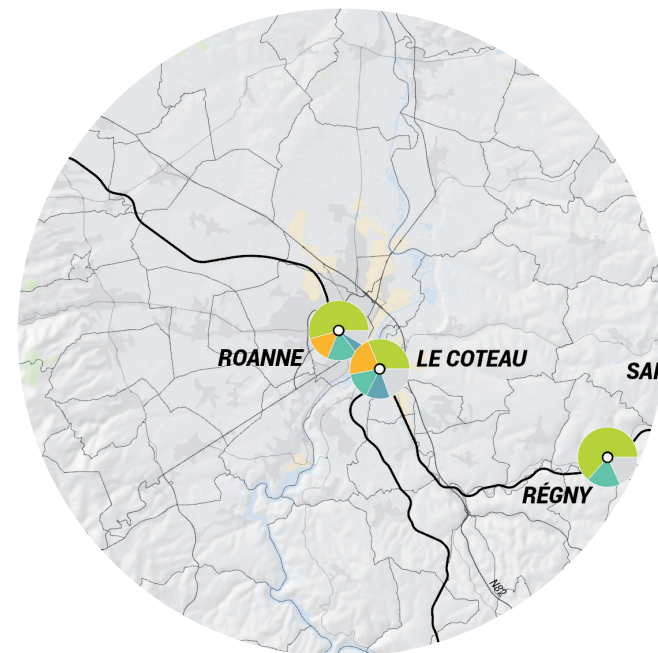
P. 29



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

Les aires de diffusion depuis les gares vers les emplois du bassin sont quasiment limitées à la commune même.

P. 30

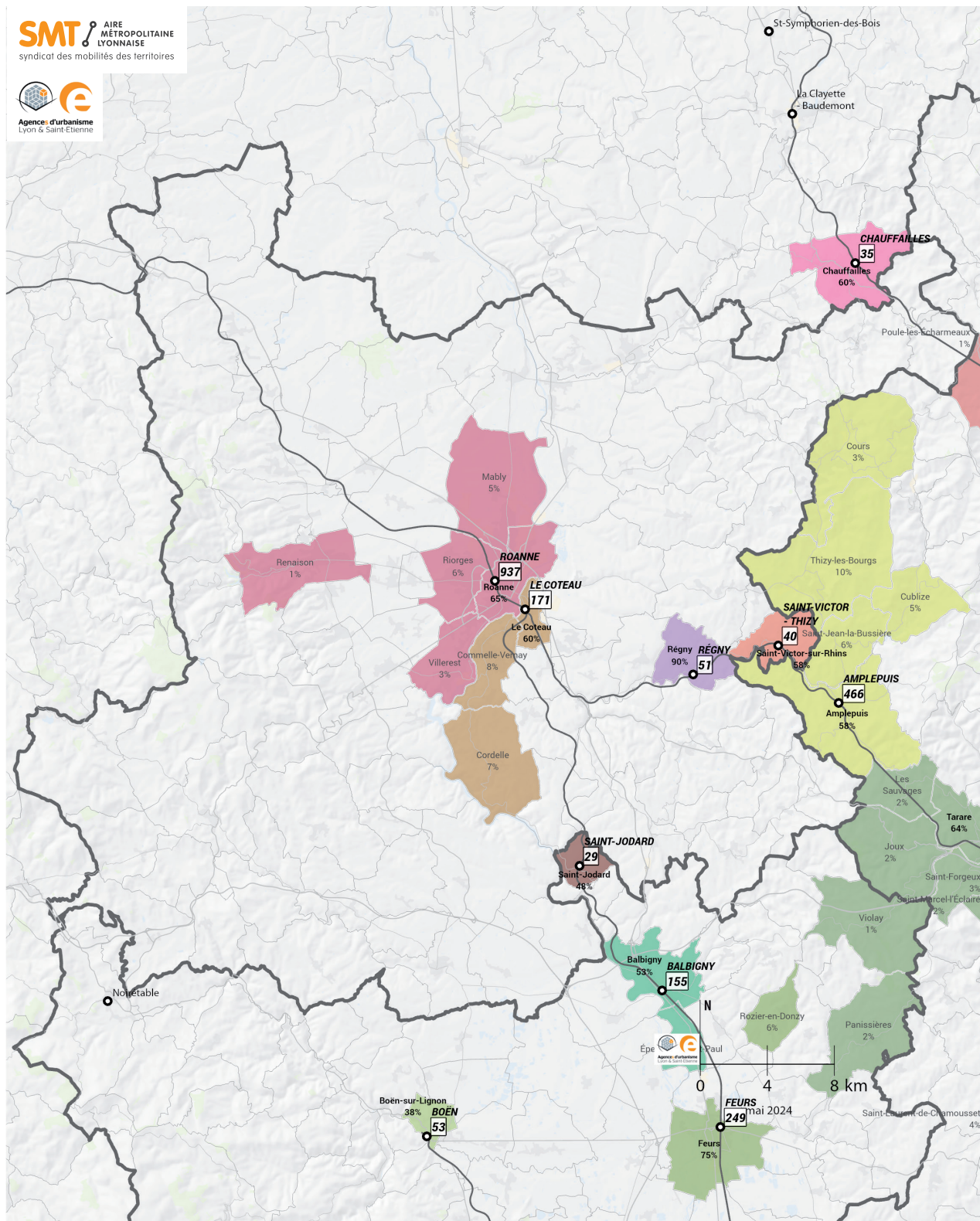


/ Modes de déplacements utilisés entre gares et lieux de travail

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

P. 31

/ Attractivité des gares du bassin selon la commune de résidence

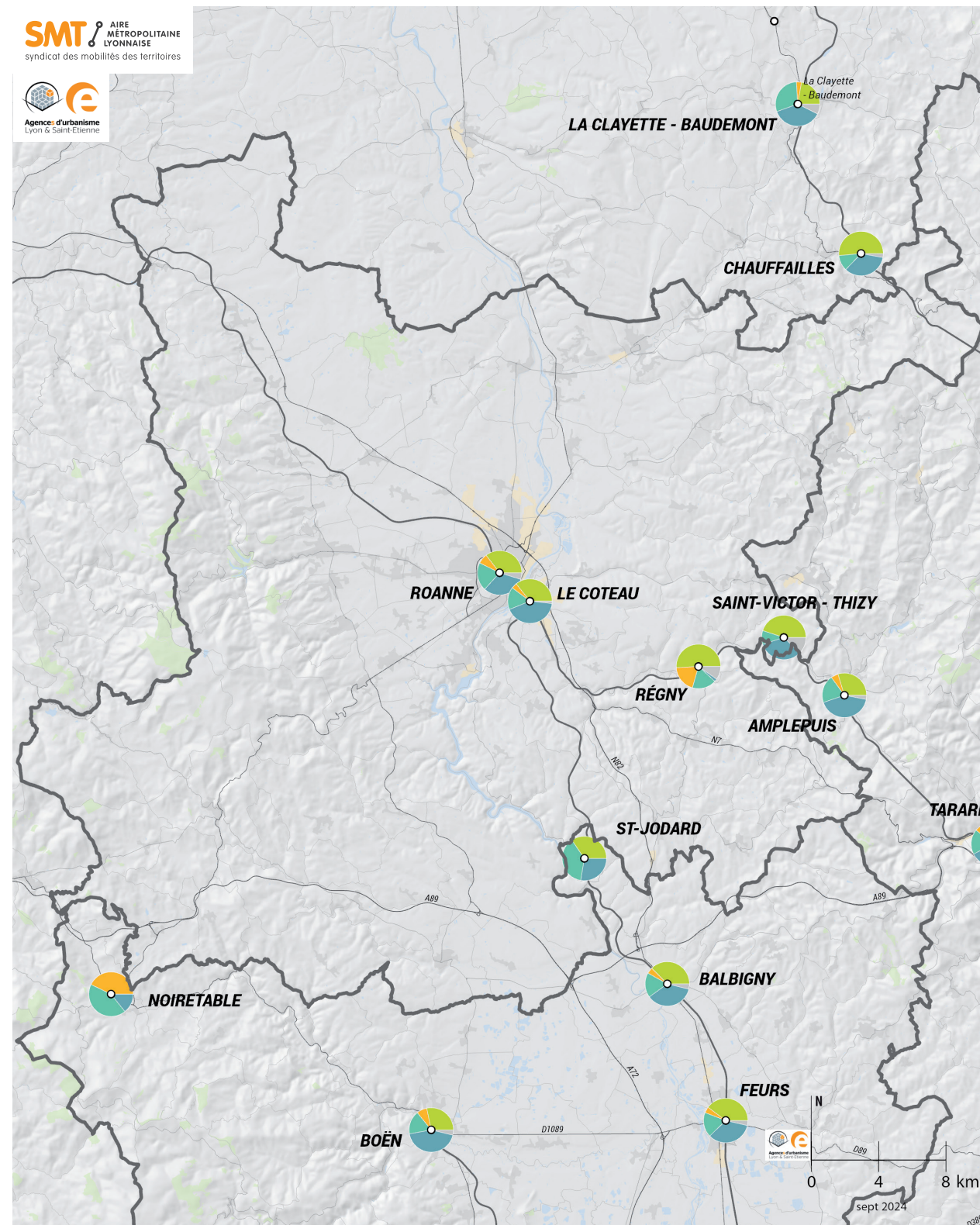


Ensemble des communes de résidence des usagers de la gare
(avec chacune au moins 10 voyages par jour)

ROANNE	● Gare concernée	Mably	commune de résidence
937	nombre de voyages enquêtés	5 %	part des usagers de la gare

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

/ Modes de déplacements utilisés entre domicile et gares



Mode de rabattement en gares depuis le domicile

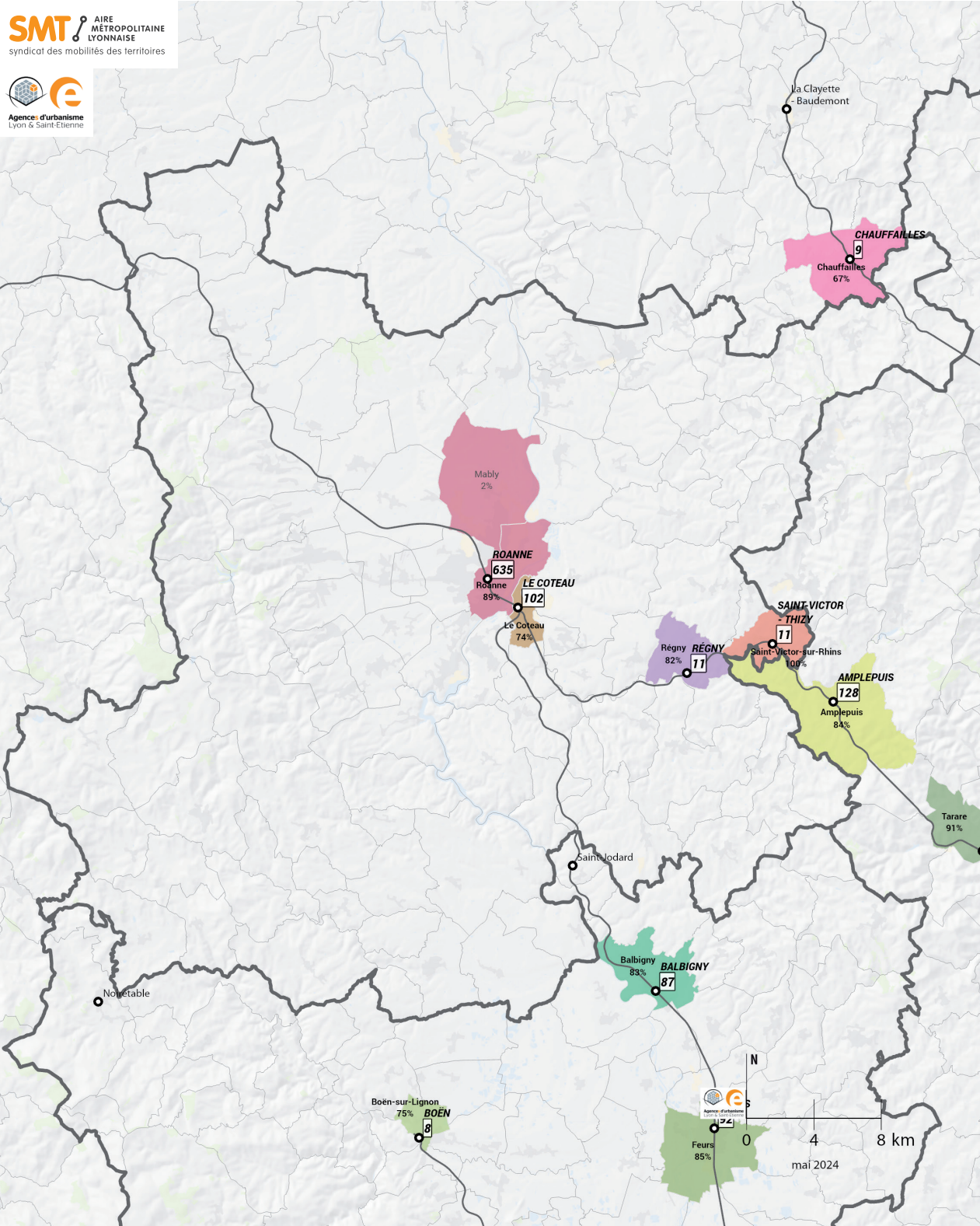
pour faciliter la lecture
les cercles ne sont
pas proportionnels
aux volumes de voyages
enquêtés

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

Voiture conducteur
Autres

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

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

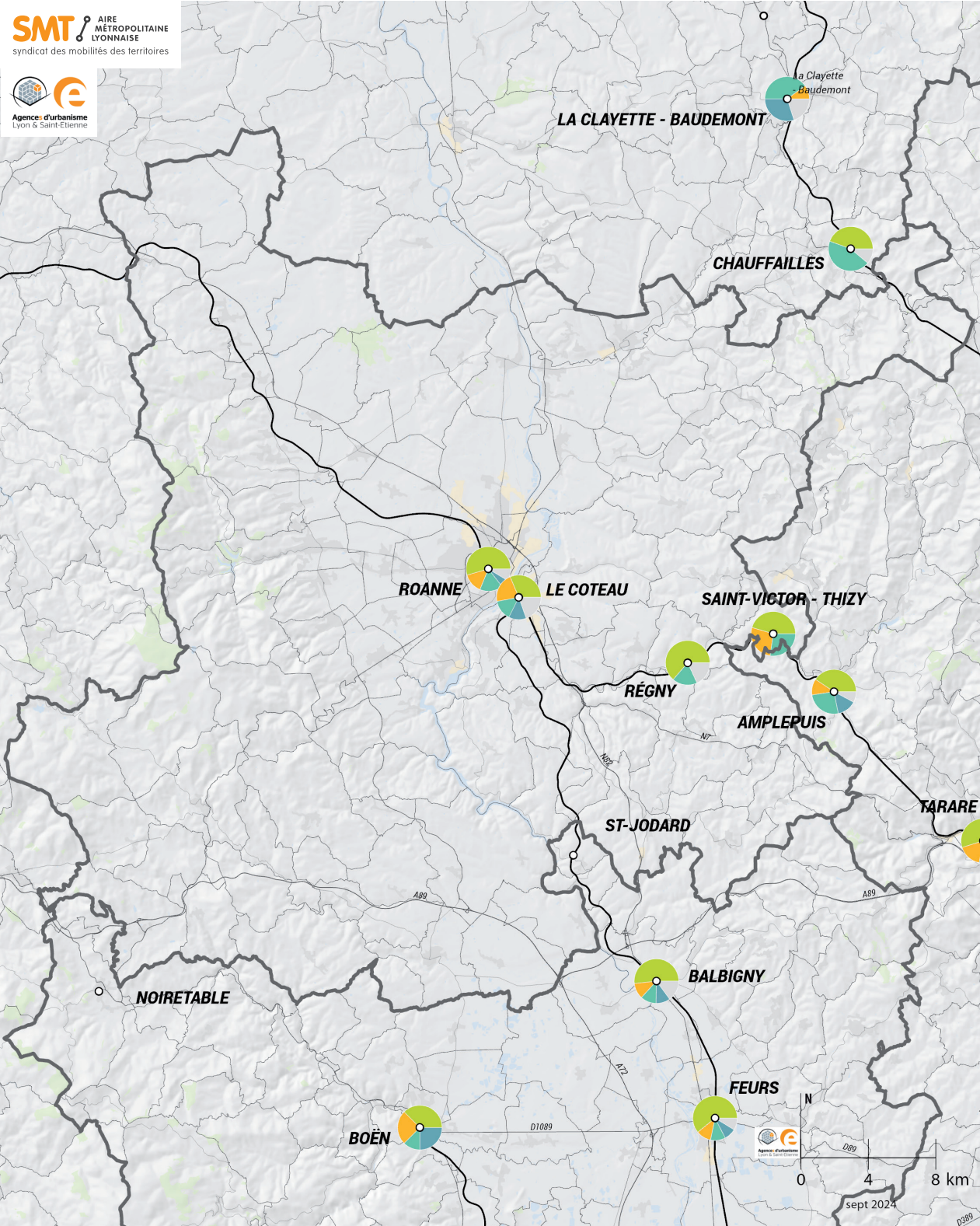


Ensemble des communes de destination des usagers de la gare pour motif travail ou études.

ROANNE	Gare concernée	commune de destination travail/étude
635	nombre de voyages enquêtés	2 % part des usagers de la gare

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

/ Modes de déplacements utilisés entre gares et lieux de travail



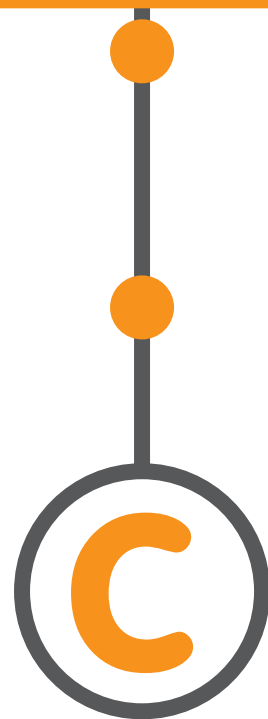
Mode de diffusion depuis les gares vers lieu de travail



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

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

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

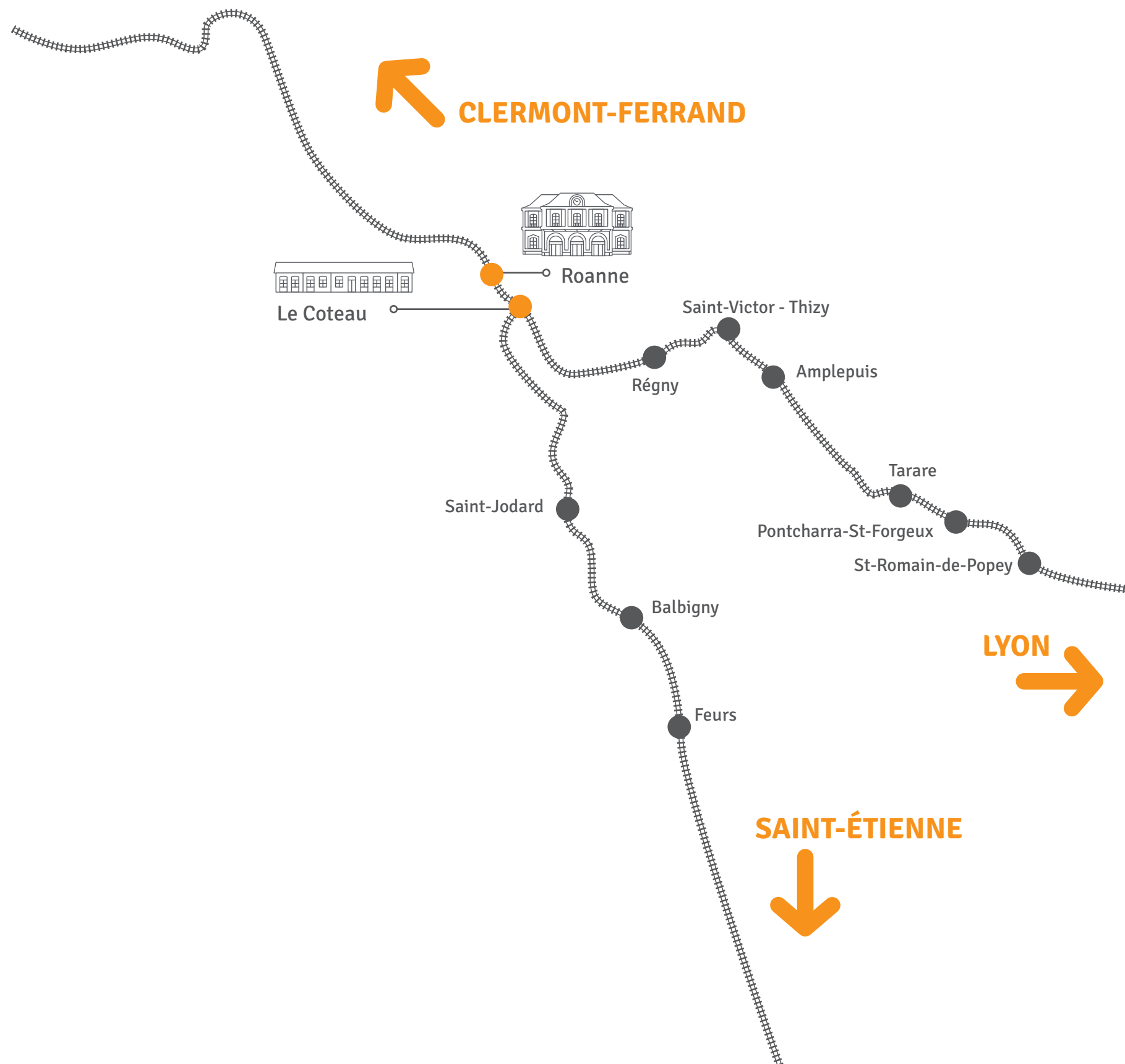


Les Gares

ROANNE NORD-LOIRE

Le Coteau
P. 34 > 37

Roanne
P. 38 > 41



Gare de
LE COTEAU

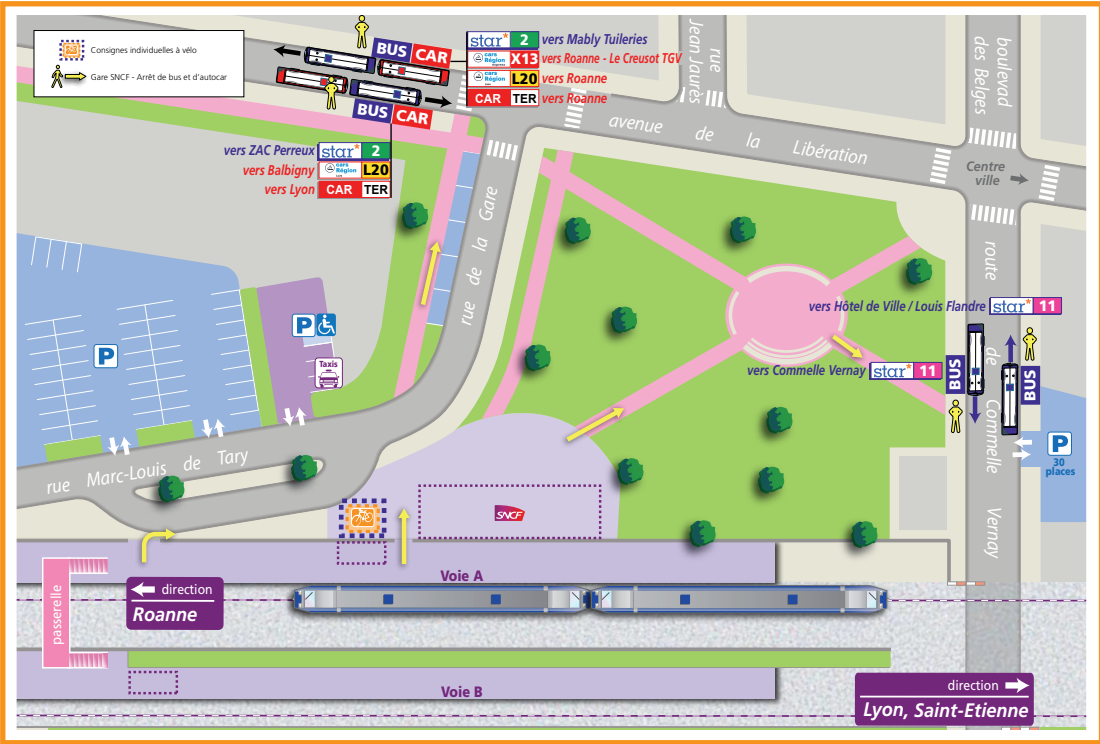
→ Le quartier
Gare

Dans un rayon
de 500 m

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



→ Le pôle
d'échanges
multimodal



Source : SNCF Voyageurs

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

TRAINS

41
train par jour
en 2022
(deux sens confondus)

371
voyages par jour*
en 2023

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

USAGES*

VPC
42 %

VPP
16 %

TC
4 %

Actifs
36 %

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

**STATIONNEMENT
VÉLOS**

4
places en consignes

**STATIONNEMENT
P+R**

86
places disponibles

COVOITURAGE

X
places disponibles

BUS / CAR*

1 Ligne
CARS RÉGION
EXPRESS

1 Ligne CAR
RÉGION LOIRE

2 Lignes STAR

*Nombre de lignes
de transports en commun

Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

Correspondances Horaires :

Heure de départ du TER Le Coteau	5h54	5h59	6h19	6h29	6h37
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-	-
Lyon Vaise	7h15	-	-	-	7h46
Lyon Perrache	7h24	-	7h48	-	7h53
Lyon Part-Dieu	7h35	-	-	-	8h07
Saint-Étienne Châteaucreux	-	7h07	-	7h37	-

LÉGENDE

X Pas de correspondance
en heures de pointe du matin

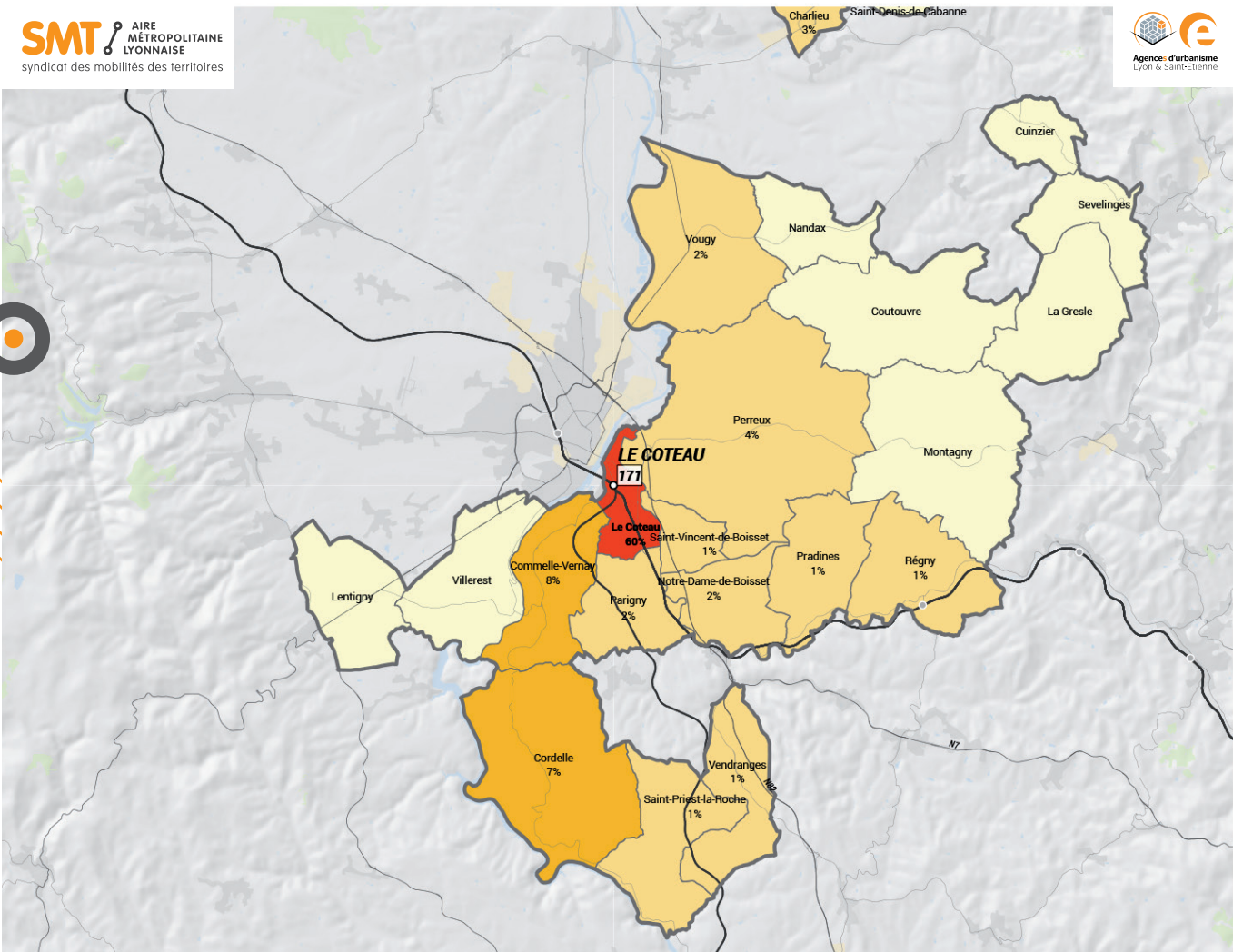
8 min Correspondance possible
en rabattement vers la gare
et temps d'attente (en minutes)

11-13 min Correspondance possible via les deux sens
de circulation du transport en commun
en rabattement vers la gare et temps
d'attente (en minutes)

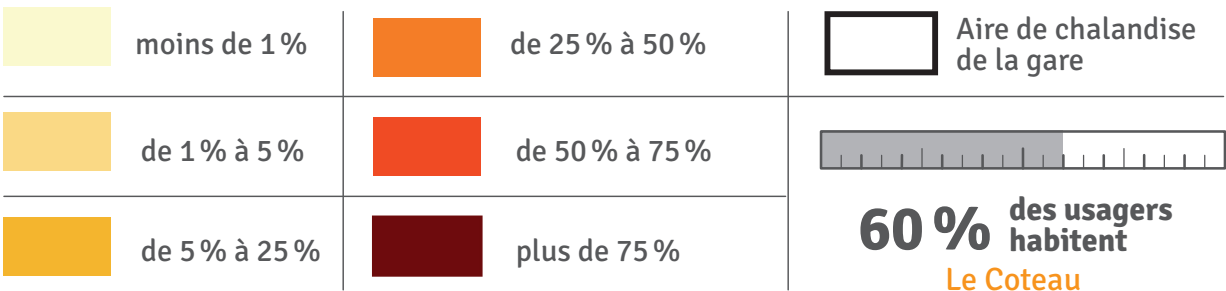
Le schéma ci-dessus représente l'ensemble des lignes de transport en commun en rabattement sur la gare, les possibilités de correspondance qu'elles offrent, et le cas échéant, la durée de correspondance en gare (temps d'attente en minutes). Source : Multitud', service décembre 2019



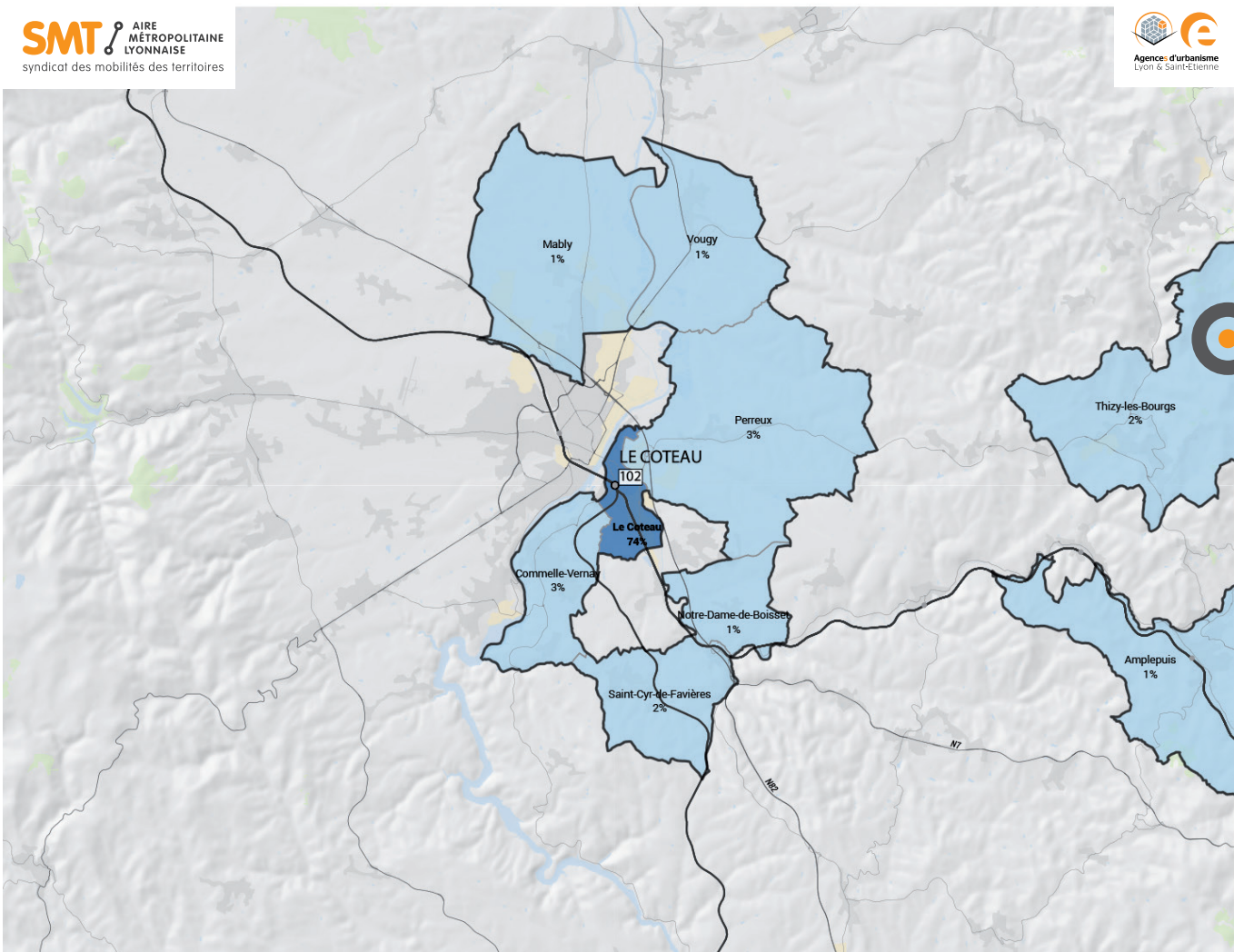
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du DOMICILE des usagers



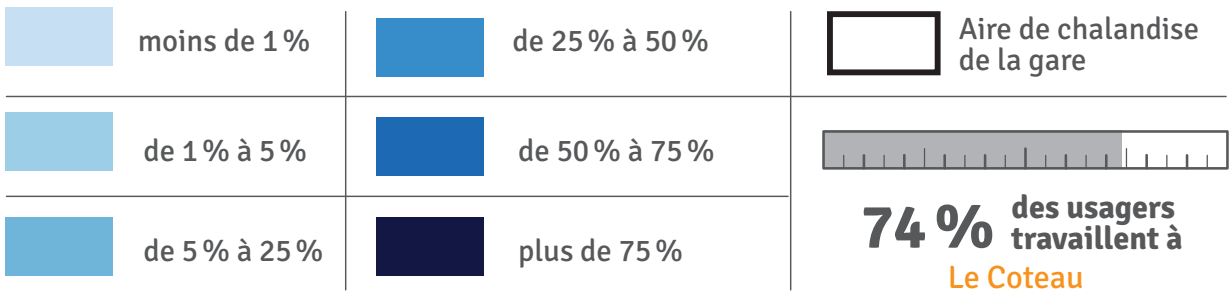
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



/ 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



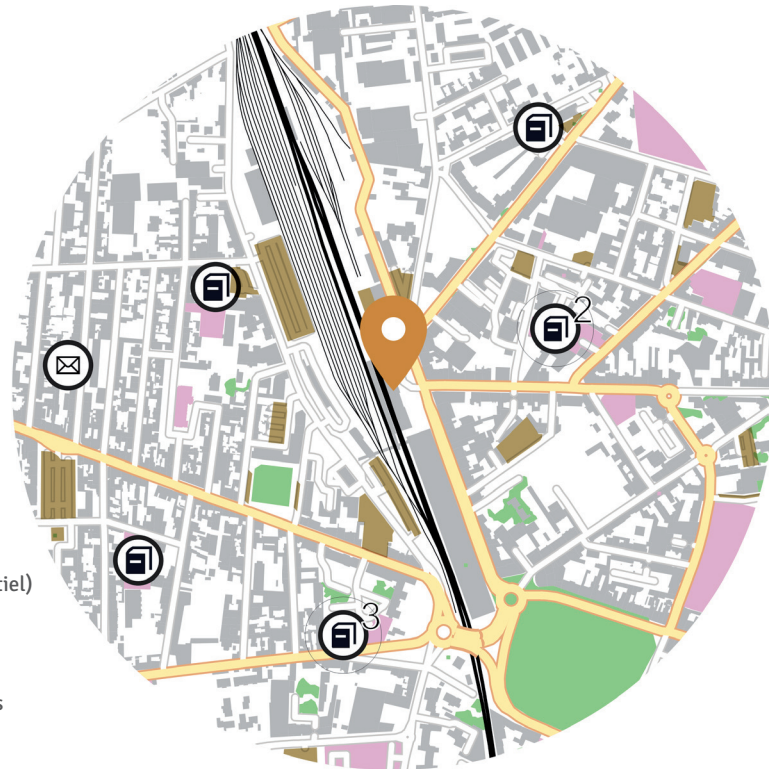
Gare de

ROANNE

→ Le quartier Gare

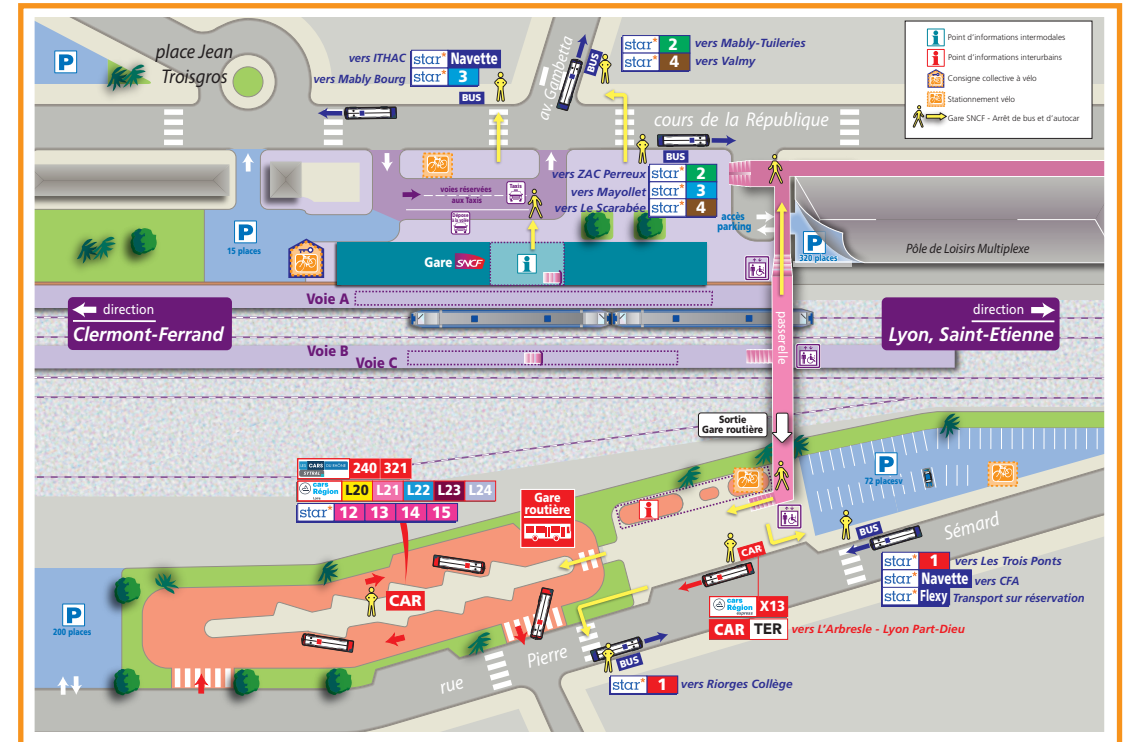
Dans un rayon de 500 m

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



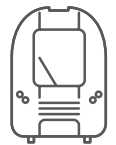
/ Grand Pôle d'échanges

→ Le pôle d'échanges multimodal



Source : SNCF Voyageurs

→ Tableau de bord de l'intermodalité



TRAINS

63

train par jour en 2022
(deux sens confondus)



3693
voyages par jour* en 2023

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

USAGES*



VPC
32 %



VPP
20 %



TC
7 %



Actifs
35 %

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

STATIONNEMENT

VÉLOS



66

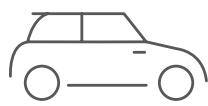
places en consignes

ACCESSIBILITÉ

Aménagement SDA Ad'AP prioritaire 2022-2024

STATIONNEMENT

P+R



427

places disponibles



COVOITURAGE



places disponibles

BUS / CAR*

5 Lignes CARS RÉGION LOIRE

1 Ligne CARS DU RHÔNE

8 Lignes STAR

*Nombre de lignes de transports en commun



Qualité intermodalité TC-Train
CORRECTE

Correspondances Horaires :

STAR	Saint-Alban-les-Eaux > Roanne	15	✕
	Montagny > Roanne	14	✕
	Ambierle > Roanne	13	✕
	Saint-Martin-D'estraux > Roanne	12	✕
	Scarabée > Demi Lieue	4	✕
	Mably Bourg > Mayollet	3	✕
	Mably > Riorges Collège	2	✕
	Les 3 Ponts > Le Coteau Plaines	1	✕

Heure de départ du TER Roanne	5h50	5h54	6h15	6h24	6h33
Heure d'arrivée du TER	-	-	-	-	-
Lyon Vaise	7h15	-	-	-	7h46
Lyon Perrache	7h24	-	7h48	-	7h53
Lyon Part-Dieu	7h35	-	-	-	8h07
Saint-Étienne Châteaucreux	-	7h07	-	7h37	-

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

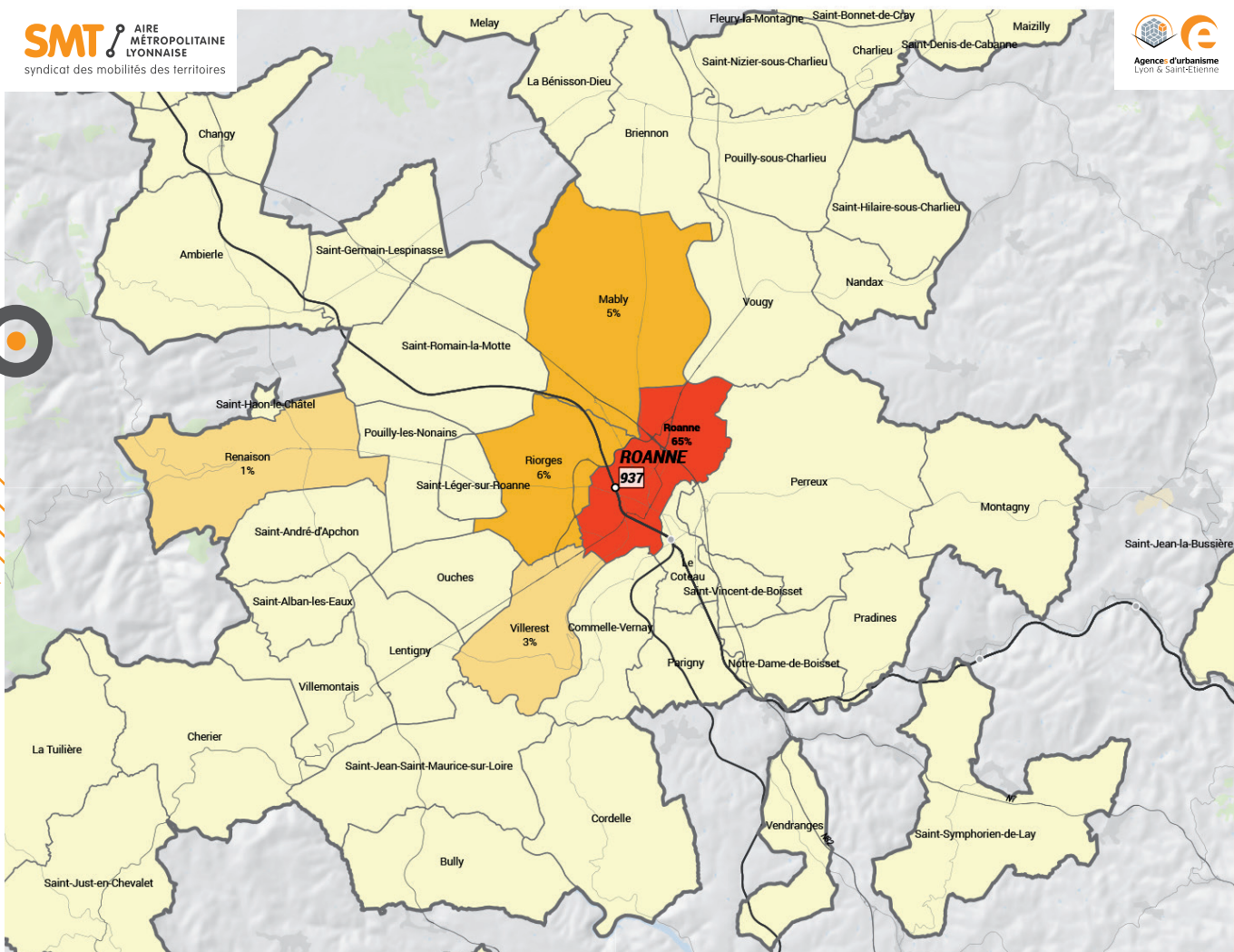


Gare de
ROANNE

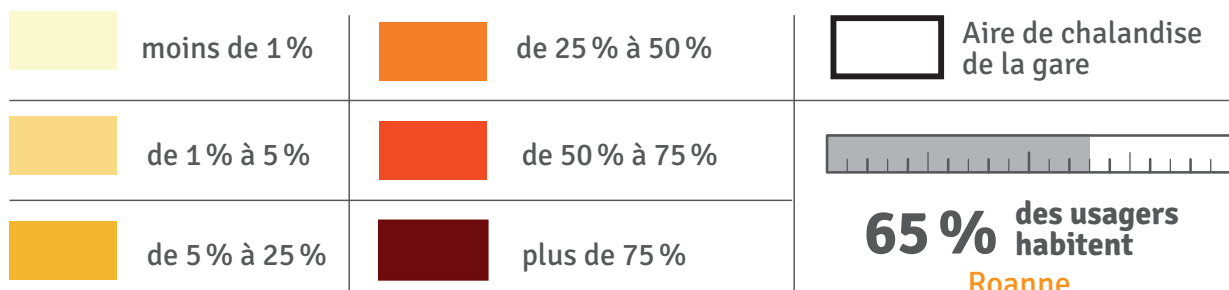
P.40

P.41

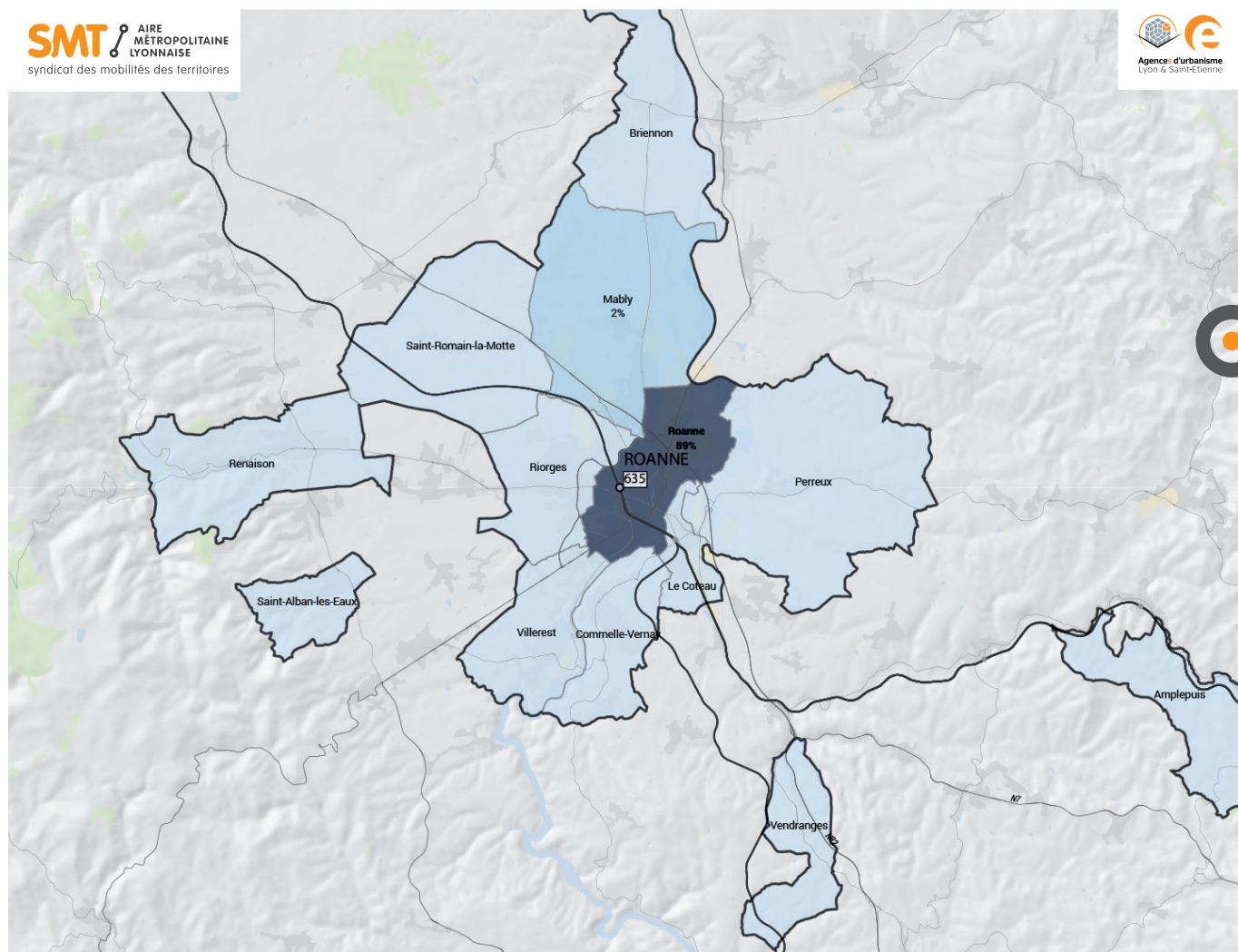
/ Attractivité de la gare de départ en fonction du **DOMICILE** des usagers



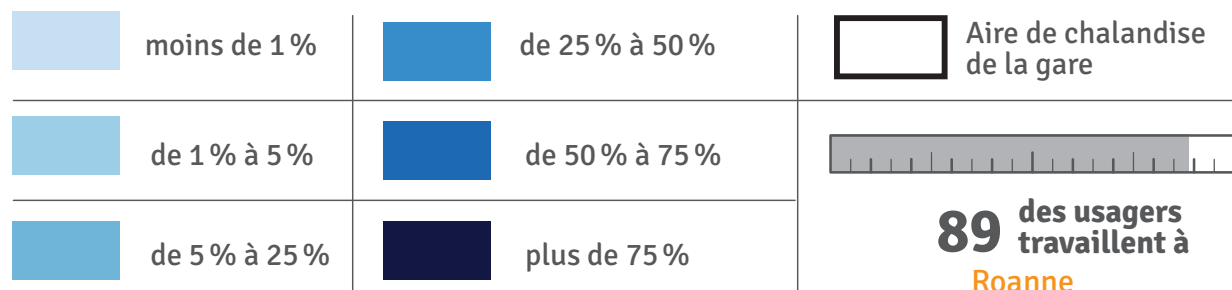
Poids des usagers de la gare en fonction de la commune de résidence



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



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



/ Glossaire

AOM

Autorités organisatrices
de la mobilité

AURA

Auvergne-Rhône-Alpes

BUCOPA

Syndicat Mixte
Bugey Côtière Plaine de l'Ain

CA3B

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

CAVBS

Communauté d'agglomération
Villefranche-Beaujolais-Saône

CCMP

Communauté de communes
de Miribel et du Plateau

CCPA

Communauté de communes
de la Plaine de l'Ain

CEREMA

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

CPER

Contrat de plan État-Région

COPLER

Communauté de communes
du Pays entre Loire et Rhône

CCVG

Communauté de Communes
de la Vallée du Garon

EPASE

Établissement Public d'Aménagement
de Saint-Étienne

HPM

Heure de pointe du matin

PEM

Pôle d'échange multimodal

PMR

Personne à mobilité réduite

P+R

Parc relais

SAEIV

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

SCOT

Schéma de cohérence territoriale

SDA AD'AP

Schéma Directeur d'Accessibilité -
Agenda d'Accessibilité Programmée

STAS

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

TAD

Transport à la demande

TCNU

Transport collectif non-urbain

TER

Transport express régional

TCU

Transport collectif urbain

TIL

Transports interurbains de la Loire

TMJA

Trafic moyen journalier annuel

VAE

Vélo à assistance électrique

VPC

Véhicule particulier conducteur

VPP

Véhicule particulier passager

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

/ Légende Qualité Intermodalité



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 → Xavier ODO

Co-directrice de la publication → Rachel HAAB-LAB

Coordination publication → Thibaut DESCROUX
→ Aurélie DECHELLE

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

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

Impression par nos soins : 200 exemplaires

Infographie → Marie CELLARD / niaksnia.fr

Version : 10/2024

Ne pas jeter sur la voie publique





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

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

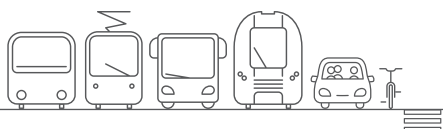


SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE

syndicat des mobilités des territoires

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

Nos membres



79, rue Molière
69003 Lyon

contact@smtaml.fr
www.smtaml.fr