Observatoire des **mobilités**

JUIN 2023

AU SOMMAIRE

SERVICES EXPRESS MÉTROPOLITAINS, DE QUOI PARLE-T-ON ? 3

UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DANS LE SUD LOIRE 5

UNE OFFRE DE SERVICES TRÈS HÉTÉROGÈNE... 8

UNE PERSPECTIVE DE SERVICES ADAPTÉE... 11

HYPOTHÈSES DE DESSERTE... 13

CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE... 18

DÉVELOPPEMENT DE SERVICES EXPRESS MÉTROPOLITAINS :

UNE OPPORTUNITÉ POUR LES TERRITOIRES LIGÉRIENS

Fin novembre 2022, le **président** Emmanuel **Macron** annonce vouloir **développer** des **projets de type RER dans dix métropoles** françaises, affirmant ainsi les objectifs fixés dans la Loi d'Orientation des Mobilités de doubler la part modale du transport ferroviaire. Cette déclaration a mis en lumière le schéma directeur élaboré en 2020 par SCNF réseau qui avait explicité l'intérêt de lancer des démarches de développement de desserte ferroviaire dans les métropoles françaises.

Plus récemment, le **rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures**[1] a repris ces éléments et **présenté 15 projets** déclarés comme prioritaires au niveau national tout en pointant l'opportunité de développement de tels projets sur nombre de territoires à dimension métropolitaine. Le gouvernement Français s'est saisi de ce rapport en proposant la mise en service de nouveaux Services Express Métropolitains en province.

Source : COI, les projets de services express métropolitains

[1] Conseil d'orientation des infrastructures (déc. 2022). Rapport de synthèse : Stratégie 2023-2042 et proposition de programmation. Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition

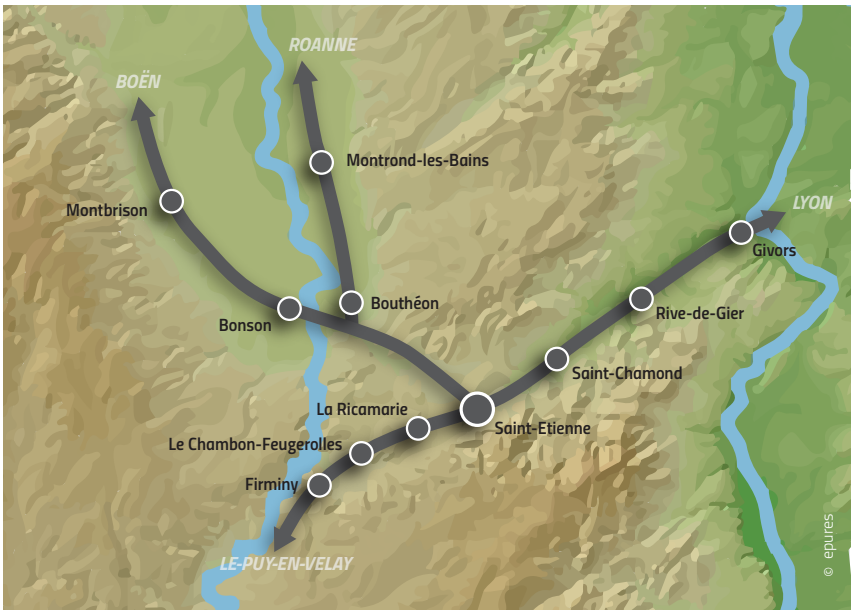
epures
Agence d'urbanisme de la région stéphanoise

Les territoires Ligériens et plus particulièrement le Sud Loire (aire d'attractivité de la Métropole Stéphanoise) sont identifiés comme pouvant faire l'objet de développement de l'organisation de ces nouveaux services ferroviaires.

Au vu de ces perspectives, les élus du Conseil d'Administration de l'Agence d'urbanisme, dans la lignée de leur projet d'Agence qui identifie la transition environnementale comme un axe d'accompagnement stratégique des partenaires, ont souhaité par cette publication **éclairer la problématique et donner la parole aux acteurs locaux de la mobilité.**

L'Agence d'urbanisme met ainsi à disposition de ses partenaires une synthèse de son expertise mise en œuvre à différentes échelles sur le sujet. Les élus du Conseil d'Administration souhaitent participer, par le biais de cette publication, à l'émergence d'une approche collective des termes du débat entre opportunités, limites et conditions de mises en œuvre, à l'heure ou la crise énergétique questionne très largement nos concitoyens.

ÉTOILE FERROVIAIRE STÉPHANOISE



Dans ce contexte, L'Agence d'urbanisme propose deux scenarios au débat. Ils ont pour objectif de positionner la réflexion sur :

- la complémentarité des échelles territoriales de réflexions à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne dans la droite ligne des réflexions portées au sein du Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise.
- les modalités de mises en œuvre d'une telle opportunité au service des besoins de mobilité des habitants du Sud Loire
- les enjeux pour le bassin de vie Roannais, plus orienté vers Lyon.

Des enjeux identifiés dans une dynamique de coopération métropolitaine

Suite à l'analyse qualitative et comparative de 8 RER de Métropoles européennes le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise a identifié 8 grands enjeux pour réfléchir à un projet de services express métropolitains autour de Lyon et Saint-Étienne :

- la bonne complémentarité des dessertes ferroviaires entre services express métropolitains et TER
- une fréquence bien cadencée et une large amplitude horaire
- l'indispensable maillage entre services express métropolitains et métros/tramways
- la complémentarité possible avec les bus express
- une infrastructure ferroviaire dédiée pas impérative, mais des besoins d'aménagements pour garantir une offre robuste
- L'intégration tarifaire entre réseaux TC et la lisibilité de la grille
- L'identification claire d'un réseau intégré et de services associés
- L'organisation des rabattements en voitures sur les gares concernées

I SERVICES EXPRESS MÉTROPOLITAINS, DE QUOI PARLE-T-ON ?

Tout comme le Président de la Fédération Nationale des Agences d'urbanisme (FNAU) et actuel Président de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFIT), Patrice Vergriete (Maire de Dunkerque), epures est convaincue que si "l'un des **enjeux** dans la **lutte contre le dérèglement climatique** réside dans le r**eport modal"**[2], elle attire également l'attention sur "le nécessaire maillage territorial" des projets d'infrastructures et de desserte qui y sont associés.

Ainsi, la façon dont on articule les Métropoles, les villes moyennes, les petites villes, la ruralité, autant de liens, que l'on n'a peut-être pas su repenser ces trente dernières années, doit être au cœur des réflexions.

Les différents **documents de planification** cadrant les **politiques de mobilité dans le Sud Loire**, le SRADDET à l'échelle régionale, le Scot Sud Loire, le Scot Roannais ou encore le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Saint-Étienne Métropole **s'appuient** déjà historiquement sur le **potentiel de l'étoile ferroviaire stéphanoise** pour structurer une offre de transports favorisant l'usage du ferroviaire dans les déplacements quotidiens. La prise en charge de la problématique mobilité dans les outils de planification révèle une prise en compte d'enjeux nationaux et globaux traduits dans les documents stratégiques des collectivités et intercommunalités de la Loire[3]. Ces développements répondent à des enjeux environnementaux, sanitaires ou encore économiques bien identifiés par les partenaires. Ils participent à la bonne application de la sobriété foncière, de la lutte contre le réchauffement climatique et du bien vivre ensemble au plus près des emplois et des équipements…

L'Agence d'urbanisme plaide dans ce sens pour que les projets de Services Express Métropolitains ne soient pas conçus comme "un lien entre une Métropole et sa banlieue, qui ne ferait qu'approfondir l'étalement urbain".

QUELLES SONT LES COMPOSANTES D'UN SERVICE EXPRESS MÉTROPOLITAIN ?

Un **niveau de service qualitatif**, pouvant se rapprocher d'une offre type « transport urbain » et illustré par :

- Une **amplitude horaire importante** couvrant la journée et la soirée.

- Des **horaires réguliers cadencés** : l'objectif cible est de permettre aux usagers de prendre le RER/train « au pied levé », avec la certitude d'une fréquence assez forte pour s'affranchir de la grille horaire ; sur le même modèle que les métros, tramways et bus à fort niveau de services au sein des réseaux de transports collectifs urbains. Une fréquence inférieure ou égale à 30 mn semble être le point de bascule recherché en heure de pointe. La fréquence de desserte doit être renforcée à 10 mn ou 15 mn en heure de pointe.

- Une **offre de service attractive le week-end**, le Service Express Métropolitain ne sert pas uniquement aux déplacements pendulaires de jours ordinaires en semaine. Il est le socle de la desserte territoriale pour tous motifs de déplacement. Par conséquent, il doit également permettre les déplacements les samedis et dimanches.

[2] Le Moniteur, interview de Patrice Vergriete le 12 janvier 2023

[3] Projets de territoire ou plans de mandat traduits dans des documents stratégiques comme les PLUi, PDU, PDM, PCAET, PLH… Le projet métropolitain de SEM identifie un axe 3 dédié au développement durable dont fait partie le sujet des moyens de transports efficaces. Le PCAET de Loire Forez agglomération propose un axe 2 visant à réduire les déplacements non contraints et soutenir les solutions de mobilité à la voiture individuelle. Il s'agit également de l'enjeu 11 du PCAET de la CC de Forez-Est : optimiser, diversifier et favoriser les modes de déplacements alternatifs au véhicule thermique individuel.

Un **système de transport global et transparent** pour l'usager qui comprenne :

- Une **correspondance** avec les **réseaux** urbains, interurbains et des **accès facilités aux gares**.

- **Une intégration tarifaire** : un même titre de transport support billettique doit permettre de voyager dans une zone cohérente correspondant au bassin de vie/mobilités (qui peut être divisé en plusieurs zones concentriques, etc.).

- **La limitation des besoins de correspondance dans la gare centrale** de l'étoile ferroviaire concernée, grâce à la mise en ligne de l'exploitation des lignes transversales (appelée diamétralisation). La diamétralisation permet dans son principe d'améliorer le parcours du voyageur, à la fois en termes de gain de temps et de pénibilité, en supprimant des correspondances. Elle représente également un gain en termes d'exploitation. **Un matériel roulant adapté à une circulation rapide** (accélération/freinage, accessibilité, adaptation aux flux passagers pendulaires) pour limiter les temps d'arrêt et optimiser les temps de parcours.

LUC FRANÇOIS
Vice-Président Saint-Étienne Métropole chargé des transports et des mobilités

« Le bassin stéphanois a la chance d'être desservi par 4 branches ferroviaires, et l'une des originalités du territoire est de disposer de 5 gares dans le cœur métropolitain..

Face aux enjeux écologiques et économiques qui concernent chacun de nos concitoyens, l'idée d'un RER métropolitain en Sud Loire s'impose donc comme l'opportunité de desservir, fréquemment et tout au long de la journée, chacune des branches. C'est un projet qui doit associer l'Etat, la SNCF, la Région AURA, la Métropole et les intercommunalités voisines.

Ce RER métropolitain centré sur Saint-Etienne devra s'articuler avec le RER lyonnais, lui aussi en projet. Cette complémentarité entre 2 RER métropolitains distants de 60 km seulement constituera ainsi une première au niveau national.

Il faut donc travailler en partenariat ces projets, à la fois sur les schémas de desserte ferroviaire mais aussi sur le rabattement multimodal et l'aménagement de chaque point d'arrêt. Une forte ambition pour les mobilités quotidiennes du bassin stéphanois ! »

10 MÉTROPOLES EUROPÉENNES*		SERVICES RÉGIONAUX FRANÇAIS
2 à 5 km	DISTANCE INTER-GARE	3 à 6 km
10 à 30 mn	FRÉQUENCE MOYENNE HEURE DE POINTE	au mieux 15 mn
30 à 60 mn	FRÉQUENCE MOYENNE HEURE CREUSE	60 à 120 mn
17 à 21 h	AMPLITUDE	14 à 16 h
83 à 98% en métropole 50 à 65% en grande agglomération	PROPORTION DES SERVICES OMNIBUS (CIBLE SERVICES EXPRESS MÉTROPOLITAINS)	45 à 60%
équivalent à la semaine : le samedi = heure creuse de semaine	OFFRE LE WEEK-END	offre < à l'heure creuse de semaine même le samedi
existe dans les grandes métropoles et l'ensemble des métropoles proposent des titres de transport dématérialisés	INTÉGRATION TARIFAIRE	pas ou peu de ticket unité ou abonnement métro/tram/bus/TE (hors Ile de France)

***10 MÉTROPOLES EUROPÉENNES**

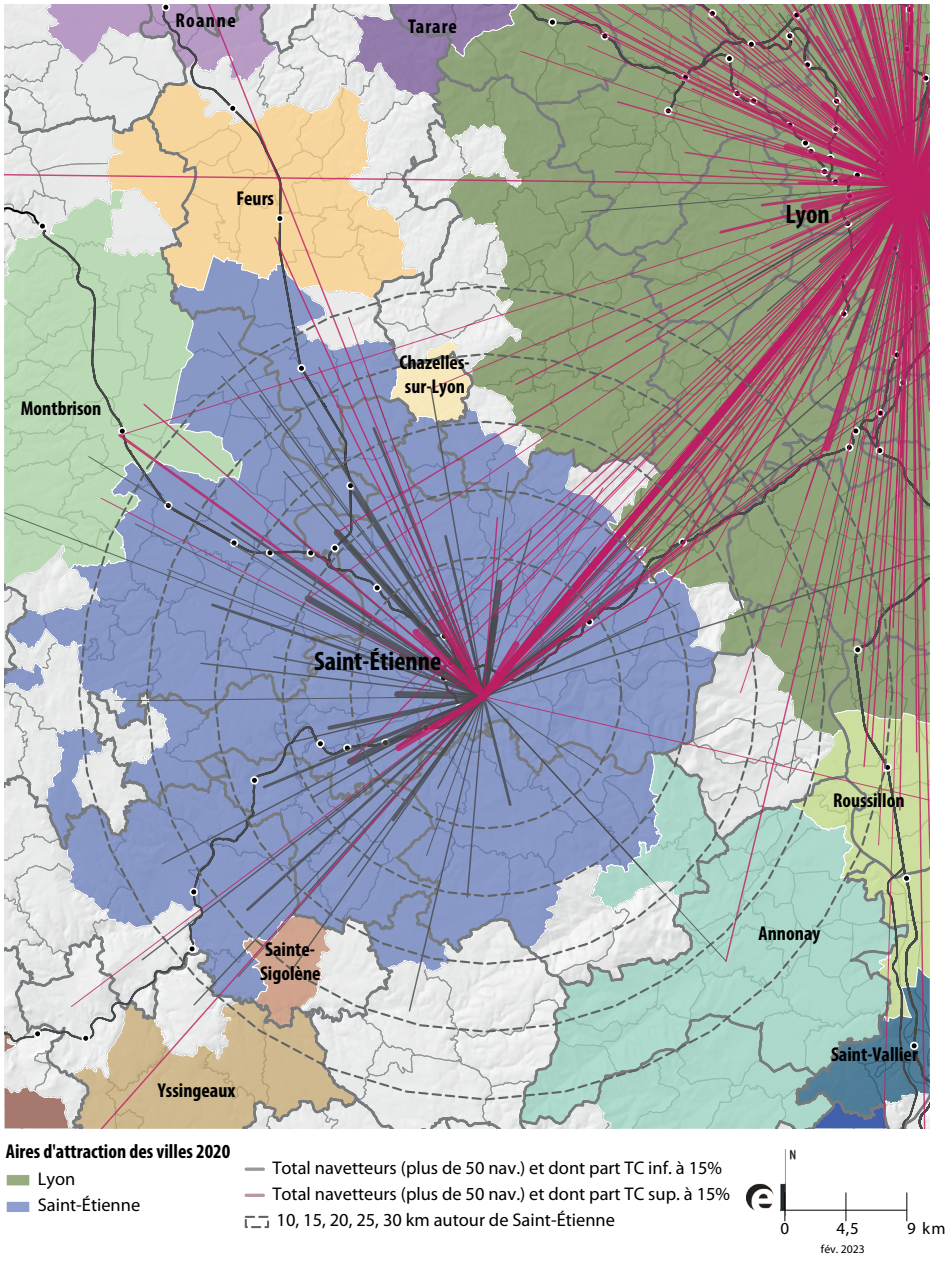
2 à 5 M hab. :
Barcelone, Milan, Stuttgart, Munich, Amsterdam, Manchester

1 à 2 M hab. :
Séville, Porto, Anvers, Göteborg

Source : Transports urbains n° 139 – déc. 2021 – Benchmark SNCF Réseau

I UN FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DANS LE SUD LOIRE

AIRE D'ATTRACTION DES VILLES DE SAINT-ÉTIENNE,
UN BASSIN DE VIE DE 500 000 HABITANTS



Sources : INSEE - RP 2019 ; epures - Observatoire des mobilités

L'AIRE D'ATTRACTION DES VILLES AUTOUR DE SAINT-ETIENNE, UN BASSIN DE VIE DE 500000 HABITANTS

Au sens de l'INSEE[4], Saint-Etienne et les communes voisines constituent un pôle dont l'attractivité s'étend jusqu'aux communes de la proche Haute-Loire et du sud de la plaine du Forez.

L'observation des flux pendulaires montre une part modale en transports collectifs (INSEE – RP 2019 – fichiers couples) le plus souvent faible pour des distances moyennes et courtes mais dessinant des axes de déplacements pourtant compatibles avec la structuration de l'étoile ferroviaire stéphanoise.

[4] L'aire d'attraction des villes proposée par l'INSEE caractérise l'attractivité d'un pôle de population et d'emploi sur les autres communes, en prenant en compte le nombre d'actifs travaillant dans ce même pôle (au minimum 15% des actifs).

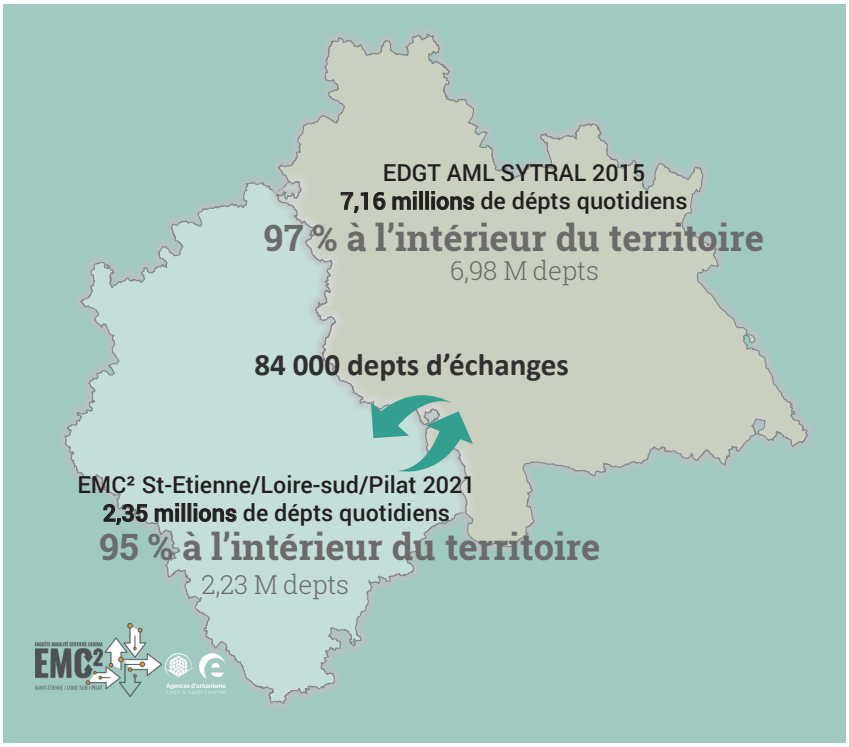
UN NIVEAU DE SERVICES QUI DOIT CORRESPONDRE AUX PRATIQUES DE MOBILITÉS LOCALE ET MÉTROPOLITAINE

Au sein du Sud Loire, la mobilité se caractérise par des volumes importants à l'intérieur des intercommunalités.

Ainsi, **52% des déplacements quotidiens** des habitants de l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema 2021 (EMC²) sont réalisés **dans Saint-Étienne Métropole** (soit plus de 1 200 000 déplacements).

Les échanges entre les territoires sont surtout marqués par leurs liens avec Saint-Étienne Métropole : les déplacements réalisés entre Saint-Étienne Métropole et les territoires proches (Loire Forez agglomération, Forez-Est et la Jeune Loire) représentent 7% des déplacements soit environ 160 000 déplacements quotidiens.

La proximité de la capitale régionale et l'intensité des échanges à cette échelle questionnent de manière régulière et symptomatique les déplacements réalisés entre Saint-Étienne Métropole et la Métropole de Lyon (27 000 déplacements). Cependant, le volume des déplacements entre les territoires de l'EMC² et l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) de l'aire métropolitaine lyonnaise représente 84 000 déplacements, loin donc des 2,23 millions de déplacements réalisés chaque jour à l'intérieur du territoire du Sud Loire et de la Proche Haute-Loire.

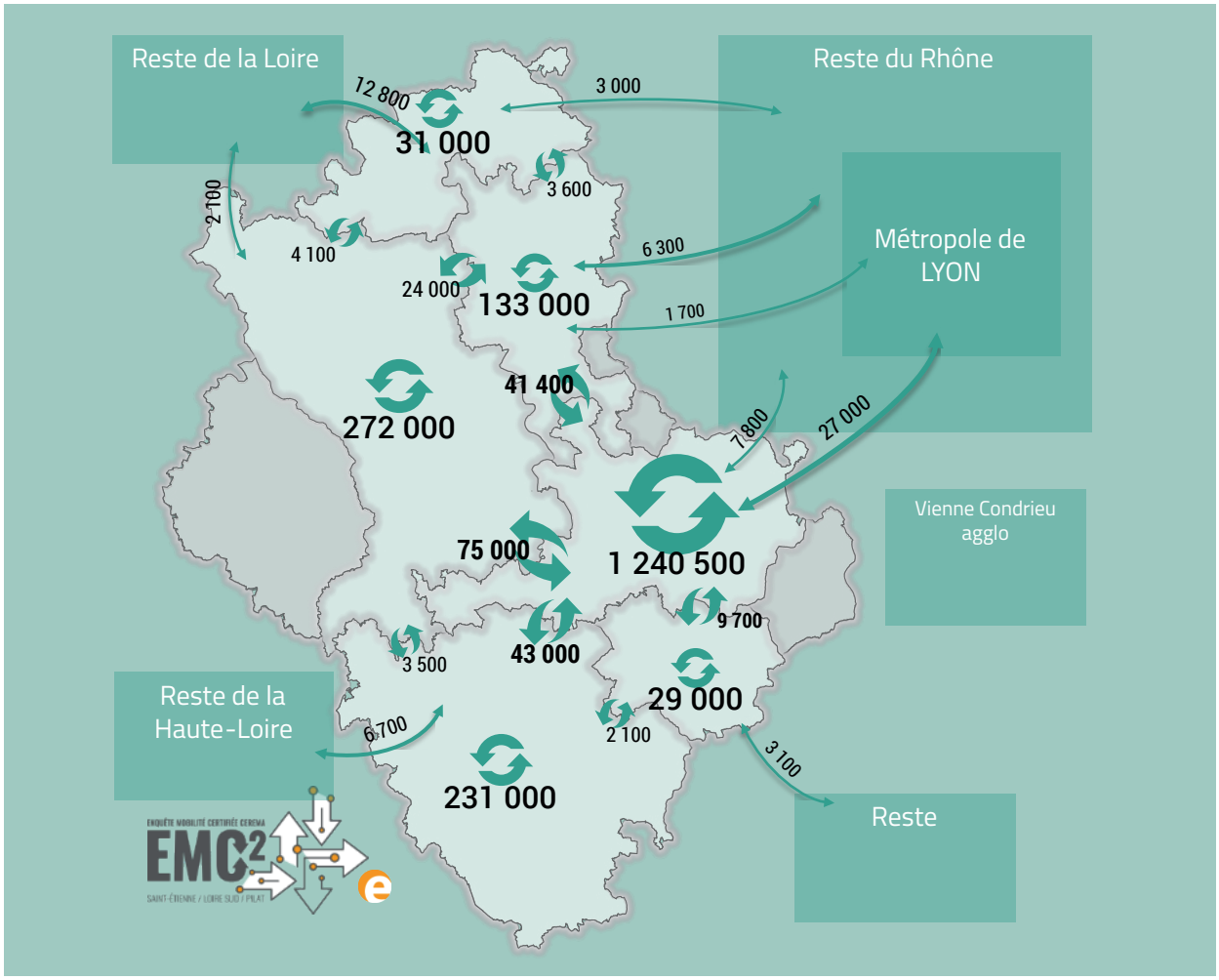


Précision méthodologique : le territoire de l'EMC² stéphanoise ayant sensiblement augmenté depuis l'enquête lyonnaise de 2015, les flux en provenance du bassin lyonnais sont légèrement sous-estimés dans les échanges

GÉRARD DUBOIS
Vice-Président de la Communauté de Communes de Forez-Est
Vice-Président du Scot Sud Loire

« Forez-Est a la chance de bénéficier de la présence de 5 gares sur la ligne Saint-Etienne – Roanne. Face aux enjeux soulevés dans son schéma de mobilité 2021 – 2026, Forez-Est souhaite inciter les habitants de ses communes à utiliser davantage les transports en commun ou le covoiturage sur un secteur périurbain et rural très dépendant de la voiture individuelle. Pour ce faire, un programme de développement du covoiturage et de l'aménagement de pôles multimodaux sur les principales gares du territoire est en cours sur ce territoire.

Le RER métropolitain pourrait être une chance pour les habitants de la plaine du Forez pour favoriser les transports en commun, notamment par le cadencement des TER et la fiabilisation des lignes. »


Reste de la Loire
Reste du Rhône
Métropole de LYON
Vienne Condrieu agglo
Reste de la Haute-Loire
Reste
12 800
3 000
31 000
3 600
2 100
4 100
6 300
24 000
133 000
1 700
41 400
272 000
7 800
27 000
1 240 500
75 000
9 700
43 000
3 500
29 000
2 100
6 700
3 100
231 000
EMC²

© Ville de Saint-Etienne

UNE OFFRE DE SERVICES TRÈS HÉTÉROGÈNE DANS LE SUD LOIRE MARQUÉE PAR LA RELATION INTERCITÉS VERS LYON

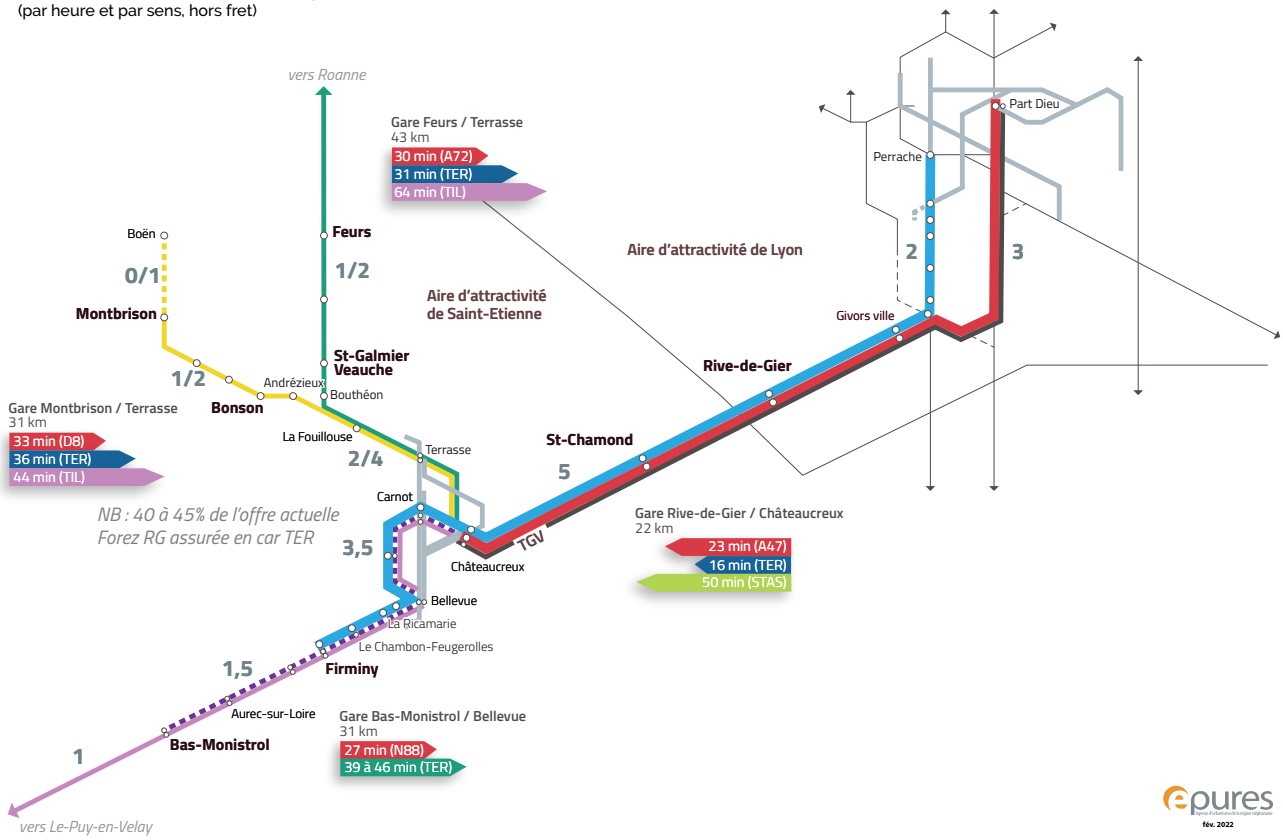
Malgré un potentiel fort de développement des mobilités alternatives à la voiture, **la part modale des transports collectifs** est relativement **modeste** au sein du Sud Loire : entre Saint-Étienne Métropole et les territoires voisins, elle représente au **maximum 10% des déplacements** (entre le secteur de la Plaine du Forez et la ville de Saint-Étienne).

- La part modale des transports collectifs est de 9% **entre le secteur Gier et la ville de Saint-Étienne** et elle est réduite à 5% des déplacements entre le secteur Haute-Loire et la ville de Saint-Étienne . Les déplacements, réalisés principalement en voiture, entrainent des niveaux de trafics routiers forts, favorisant les situations de congestion routière sur les principaux axes autoroutiers (A72, échangeurs la Gouyonnière, RN88 et A47 à proximité de Saint-Étienne)…

Cette situation s'explique pour partie par des niveaux de desserte et de services très hétérogènes, entre les différentes branches et entre les jours de la semaine et le week-end.

- **Sur la branche du Forez « rive gauche »**, c'est-à-dire la ligne Saint-Étienne/Montbrison/Boën-sur-Lignon, la fréquence et l'amplitude de la desserte ferroviaire sont généralement trop faibles pour des services express métropolitains. Les offres de cars interurbains (TER et Région) sont juxtaposées et concurrentes avec le TER.

Desserte actuelle en heures de pointe
(par heure et par sens, hors fret)



epures
fév. 2022

Les aménagements cyclables et piétons à proximité des gares ne permettent souvent pas un rabattement optimal. Pour ces raisons, la fréquentation s'effrite malgré des dynamiques urbaines plutôt positives en termes de développement proche des gares (Gares de Bonson et Montbrison pour lesquelles les fréquentations ont diminué respectivement de 10% et 14% entre 2014 et 2019). Un regard spécifique doit être porté sur cet axe. Selon certains acteurs techniques, les caractéristiques et l'état actuel en font la section la moins robuste et la moins capacitaire. Il semble nécessaire de mettre en œuvre un programme de régénération technique afin de garantir la robustesse du système ferroviaire dans ce secteur.

- Sur la branche du Forez « rive droite », soit la liaison Saint-Étienne/Roanne passant notamment par Veauche, Montrond-les-Bains, Feurs, Balbigny… et desservant ainsi la plaine du Forez, on observe une perte d'attractivité du TER comparé à la route.

L'amplitude horaire et la fréquence des trains sont meilleures que sur la ligne « rive gauche » mais l'offre pourrait être renforcée en particulier en soirée et les week-ends (l'offre est divisée par 2 le week-end, passant de 33 trains par jour la semaine à 18 trains le samedi et 16 trains le dimanche).

- Sur la branche de l'Ondaine (et de la proche Haute-Loire), c'est-à-dire la ligne de Firminy et en direction du Puy-en-Velay, la fréquentation est basse et en diminution rapide. La ligne a été électrifiée jusqu'à Firminy en 2004-2005, occasionnant de lourds travaux mais autorisant une meilleure qualité de service entre Firminy et Saint-Etienne.
- Enfin, la ligne du Gier, qui est la ligne Saint-Étienne/Lyon et le lien entre les deux étoiles ferroviaires, dispose d'ores et déjà d'un fort niveau de services (fréquence élevée), avec néanmoins une marge d'amélioration en soirée et les week-ends.

ÉRIC LARDON
Vice-Président de Loire Forez agglomération délégué à la mobilité

« La plaine du Forez, et plus particulièrement le montbrisonnais est desservie par une ligne ferroviaire qui irrigue le territoire de Saint-Étienne à Boën.

Sur ce territoire attractif, encore très orienté vers la voiture individuelle, le développement d'une offre ferroviaire de type RER, avec un cadencement et une qualité de service optimisés, doit permettre de répondre d'une part à un enjeu local fort d'aménagement du territoire et d'accès à tous à une réelle alternative à la voiture individuelles, et d'autre part à un objectif de réduction de l'impact environnemental de la mobilité du quotidien, axe prioritaire du prochain Scot en cours d'élaboration.

Avec le développement de ce RER métropolitain, il s'agit aussi pour les collectivités de mettre en place les conditions d'une bonne intermodalité entre ce nouveau service, indispensable au territoire, et les autres alternatives à la voiture individuelle, également en cours de déploiement dans la plaine du Forez (aires de covoiturage, voies cyclables,…).

La réussite d'une mobilité du quotidien qui répond aux attentes des habitants et aux enjeux environnementaux passera par cette bonne articulation entre une desserte ferroviaire, améliorée et structurante pour le territoire et une intermodalité efficace.

Il y a une attente forte sur la plaine du Forez. Loire Forez agglomération est prête à s'engager, dans son champ de compétence auprès de la Région AURA et de la SNCF, pour répondre à ces attentes et améliorer la mobilité du quotidien des nombreux habitants et des acteurs du territoire. »

Une offre entre Métropoles marquée par l'offre TER développée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Le mode de transport ferroviaire, organisé par la Région Auvergne Rhône-Alpes au travers de TER intercités capacitaires et réguliers, joue déjà un rôle fort pour les déplacements entre les deux Métropoles (St-Etienne et Lyon) et permet la connexion au réseau national à grande vitesse en complément de la liaison TGV directe entre Saint-Étienne Châteaucreux et Paris Gare de Lyon (4 allers/retours du lundi au samedi).

La **part modale** du **transport collectif** est déjà très **significative**, représentant **62% des déplacements** entre la Ville de Saint-Etienne et le secteur Lyon-Villeurbanne, et 55% des déplacements entre le secteur du Gier et Lyon/ Villeurbanne[5].

Echanges	Nombre de déplacements EMC2 2021	Nombre de trains (aller-retour)
Secteur Plaine, de St-Just-St-Rambert à Montbrison <-> Secteur St-Étienne / St-Priest-en-Jarez	**20 300**	**10**
Secteur Plaine, de La Fouillouse à Feurs <-> Secteur St-Étienne / St-Priest-en-Jarez	**43 700**	**16**
Secteur Vallée de l'Ondaine, de La Ricamarie à Firminy <-> Secteur St-Étienne / St-Priest-en-Jarez	**33 200**	**34**
Secteur Lyon / Villeurbanne <-> Secteur St-Étienne / St-Priest-en-Jarez	**10 600**	**54**
Secteur Gier (y compris les Côteaux) <-> Secteur St-Étienne / St-Priest-en-Jarez	**35 400**	**54**
Secteur Lyon / Villeurbanne <-> Secteur St-Étienne / St-Priest-en-Jarez et Gier	**17 900**	**54**

[5] EMC2 - Saint-Etienne/Haute-Loire/Pilat - 2021

I UNE PERSPECTIVE DE SERVICES ADAPTÉE AUX CARACTÉRISTIQUES DES TERRITOIRES LIGÉRIENS ET DE LEURS BESOINS EN MOBILITÉ

Le **Service Express Métropolitain** doit offrir une **piste crédible** au développement des **mobilités alternatives à l'automobile** du quotidien :

Dans le Sud Loire, l'enjeu est de pouvoir offrir une offre de services permettant de capter des mobilités quotidiennes importantes. L'offre proposée à l'heure actuelle ne permet pas de constituer une solution crédible et suffisante pour prendre en charge une partie plus forte des mobilités automobiles. Les causes en sont variées mais semblent surtout être liées à une **desserte insuffisante** et **peu adaptées** aux **pratiques** des usagers.

C'est bien là que se situe les **principales ressources de clientèle** d'une nouvelle organisation de l'offre à l'échelle du Sud Loire et de la proche Haute-Loire en se basant sur les lignes Montbrison/Saint-Étienne ; Roanne/Saint-Étienne ; Ondaine/Proche Haute-Loire et Vallée du Gier/Saint-Étienne. Mais ce développement ne peut s'envisager que s'il est soutenu par une **amélioration** significative de la **qualité de service**, ce qui est le principal objectif d'un Service Express Métropolitain : intermodalité tous modes, notamment en gares (pôles d'échanges), organisation des lignes et des services, amplitude et fréquence des lignes ferroviaires.

Pour répondre aux besoins des territoires et des usagers, il existe un enjeu dans l'organisation des circulations afin de faire cohabiter les différents niveaux de dessertes ferroviaires. Il s'agit principalement de renforcer l'offre et le nombre de services et proposer un cadencement compatible avec un réseau de type TER intercités entre Saint-Étienne et Lyon. L'augmentation de l'offre de service à l'infrastructure constante est possible[6] à condition d'optimiser les services. Pour cela, l'usage de nouvelles technologies facilitant l'exploitation et permettant de densifier la circulation ferroviaire est une des solutions à explorer.

L'aménagement de nouvelles infrastructures ou (dans le cas stéphanois) la mise sur les rails de nouveaux matériels roulants ne sont pas des conditions sine qua non du développement des services pour les besoins du quotidien. Certains points névralgiques demandent toutefois la création éventuelle de nouveaux quais ou de voies de dépassement[7].

Dans la perspective de mise en œuvre des Services Express Métropolitains, le territoire du Sud Loire doit veiller à :

- Préserver le territoire d'une approche mettant en lumière uniquement les liaisons Lyon/Saint-Étienne, alors même que les enjeux sont très importants pour les liaisons entre le Sud de la Plaine du Forez et Saint-Étienne, entre la proche Haute-Loire et Saint-Étienne.

- Ne pas se résoudre à des fréquences de services ferroviaires inférieures à l'offre actuelle.

- Ne pas se résoudre à des modifications des dessertes (en origine et destination) des liaisons Lyon/Saint-Étienne qui ferait de Lyon Perrache le terminus systématique des services.

- Ne pas pénaliser les temps de parcours entre les 2 métropoles Lyon et Saint-Étienne en généralisant les dessertes omnibus.

[6] En dehors des situations spécifiques de saturation d'un nœud ferroviaire

[7] Etude TTK (2010) Schéma multimodal de desserte en transport public du bassin de vie stéphanois. Etude RFF-Egis rail (2011-2012) études préliminaires du schéma multimodal des transports collectifs du bassin de vie stéphanois.

Dans le Roannais les déplacements sont largement dominés par l'usage de la voiture individuelle, permettant un accès facile aux services et équipements.

Le secteur du Roannais est particulièrement spécifique dans une approche de services express métropolitains.

Le territoire Roannais est tourné plus « naturellement et historiquement » vers la métropole lyonnaise qui constitue le rôle de centralité de rang métropolitain de référence.

Il ne peut à lui seul atteindre la taille critique en volume de déplacements permettant de s'autonomiser dans le fonctionnement de Services Express Métropolitains. Leur développement présente pour le territoire un intérêt direct pour que les liaisons aux Métropoles régionales de Saint-Étienne et Lyon soient confortées. On peut également imaginer sur l'axe Lyon Roanne qu'ils participent au renforcement de la desserte entre Lyon et le bassin Clermontois à l'échelle régionale.

Les **scénarios** proposés sont favorables au **maintien du niveau de services vers Saint-Étienne**.

Des échanges domicile-travail existent entre Roanne et Lyon et se développent. Le Roannais accueille des actifs allant travailler sur Lyon et participe ainsi au fonctionnement de l'aire métropolitaine Lyon – Saint-Étienne.

Les acteurs locaux sont attachés à ce que le développement du Roannais puisse conjuguer deux types de leviers : d'une part, conforter son « autonomie » économique en donnant les conditions pour le développement endogène ; d'autre part, poursuivre son inscription dans la dynamique métropolitaine en offrant les conditions d'accueil d'une population, s'inscrivant en cela dans la dynamique d'attractivité des « Petites Villes de Demain » et des « Cœurs de Ville ».

L'enjeu pour le territoire Roannais serait d'être **mis en relation** avec un **Service Express Métropolitain Lyonnais** tant c'est bien aujourd'hui sur l'axe Roanne/Lyon que les modalités de desserte et la mise en œuvre d'améliorations significatives peuvent être attendues pour atteindre un **cadencement plus adapté en journée et le week-end**.

En cœur d'agglomération de Roanne et dans les centralités relais du territoire, les espaces de renouvellement urbain potentiels sont nombreux, tant dans le tissu de faubourg (logements anciens et vacants) que les centres-villes.

Les politiques urbaines sur ces territoires s'appuient sur une politique volontariste de renouvellement urbain. La recomposition des ilots autour des gares (Roanne, Le Côteau, Régny) constituent, par ailleurs, des opportunités à saisir.

© epures

YVES NICOLIN
Président de Roannais Agglomération

« La mobilité dans le contexte inflationniste du coût de l'énergie va être au cœur des préoccupations et des questions d'aménagement du territoire. En effet, l'attractivité des villes moyennes et des communes rurales, pour les populations comme pour les entreprises, sera indéniablement liée aux conditions de la desserte en transports en commun et à un cadencement plus élevé.

Le bassin Roannais dispose de deux dessertes ferroviaires régionales situées sur l'axe Clermont-Ferrand/Lyon et Saint-Étienne/Roanne avec deux gares en agglomération, Roanne et Le Coteau, et deux gares en secteur rural, Régny et Saint-Victor-sur Rhins.

Un service express métropolitain desservant le territoire en lien avec, Saint-Étienne, Lyon et même Clermont-Ferrand est une réelle opportunité pour le bassin Roannais d'être mieux connecté par une offre globale et une desserte cadencée, régulière et plus fiable aux territoires et cœur métropolitains. »

QUEL PROJET ET QUELLES HYPOTHÈSES DE DESSERTES SOUMIS AU DÉBAT PAR L'AGENCE D'URBANISME

LES CIBLES DU PROJET DE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉTOILE FERROVIAIRE STÉPHANOISE

Au regard des éléments présentés dans cette note, **trois grands principes**, trois grandes cibles peuvent être affichés pour engager une réflexion sur la mise en place d'un Service Express Métropolitain Sud ligérien dans la lignée des orientations identifiées et prises par les collectivités et intercommunalités du territoire :

- En premier lieu, **proposer une desserte du bassin d'emploi principal**, donc des distances dites moyennes, où le rôle des transports collectifs est encore limité et qui doit être renforcé. (Sud-Plaine du Forez/Saint-Étienne ou Haute-Loire/Saint-Étienne par exemple).

- En complément, les services express métropolitains doivent permettre la **desserte de pôles d'emplois locaux** (accès aux villes moyennes et zones d'emplois proches des gares) encore très dépendants de la voiture.

- Enfin, pour les **flux inter-villes régionales**, avec des distances plus longues où la part des transports collectifs est déjà très importante (ex : échanges Lyon/Saint-Étienne), le **ferroviaire** doit être **conforté** dans son rôle, là où les services **type TER** plutôt que des services express métropolitains semblent plus adaptés (vitesses importantes, temps de parcours plus faibles, nombre de points de desserte plus réduit, confort).

UNE APPROCHE PRAGMATIQUE POUR DÉFINIR LES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE FERROVIAIRE

Le système à penser doit s'orienter vers un développement de la desserte de proximité répondant à l'intensité des déplacements de moyenne distance le plus souvent compris entre 10 et 35 km : Sud plaine du Forez/Saint-Étienne, Ondaine/Proche Haute–Loire/Saint-Étienne ou encore le secteur du Gier/Saint-Étienne.

Les temps de parcours TER constatés sur les 4 branches à destination des gares de la centralité stéphanoise sont systématiquement concurrentiels à la voiture individuelle.

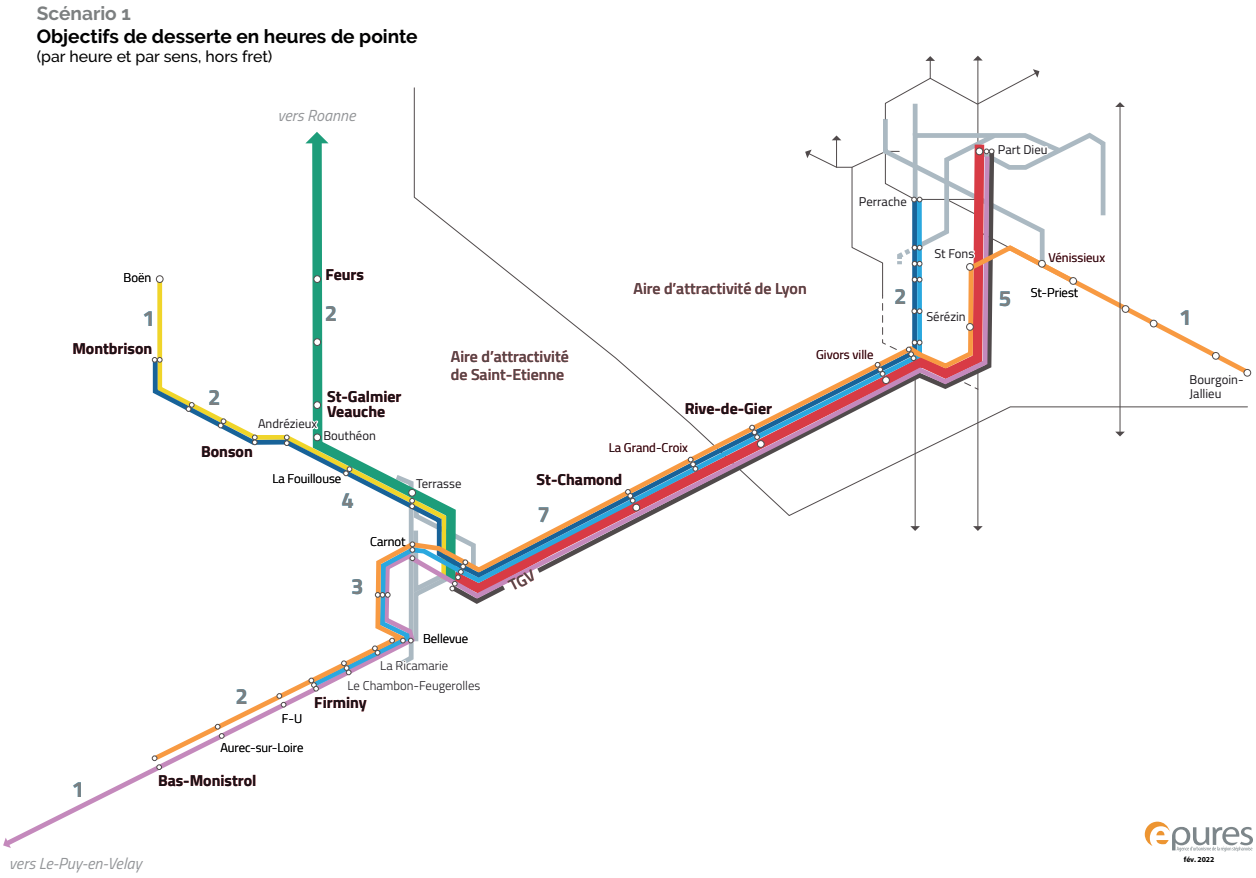
Il sera difficile d'améliorer les vitesses de circulation sans investissements très lourds. Le gain de temps peut s'obtenir ponctuellement en réorganisant par exemple la politique d'arrêt adaptée à la typologie des services ferroviaires.

Le projet de Services Express Métropolitains pour le territoire sud ligérien doit prioritairement **se concentrer sur l'amélioration de l'offre existante**, par exemple les fréquences de services qui peuvent être adaptées en fonction des branches et la fiabilité des services.

Les propositions étudiées ont permis d'identifier **deux scénarios** d'évolution des services ferroviaires à **moyen terme**. Ces propositions sont issues des travaux portant sur les niveaux de services futurs de l'Etoile ferroviaire stéphanoise, réalisés en 2022 par epures dans le cadre de son programme partenarial.

ILLUSTRATIONS DES 2 SCHÉMAS DE DESSERTES FERROVIAIRES ENVISAGEABLES DANS LE SUD LOIRE – PROPOSITIONS DE L'AGENCE D'URBANISME

LE SCÉNARIO PROSPECTIF N°1 permettrait de conforter l'offre ferroviaire dans la plaine du Forez et d'améliorer la desserte du Gier en développant les services diamétralisés à Châteaucreux (les services passent par la gare de Châteaucreux mais ne sont pas en terminus),

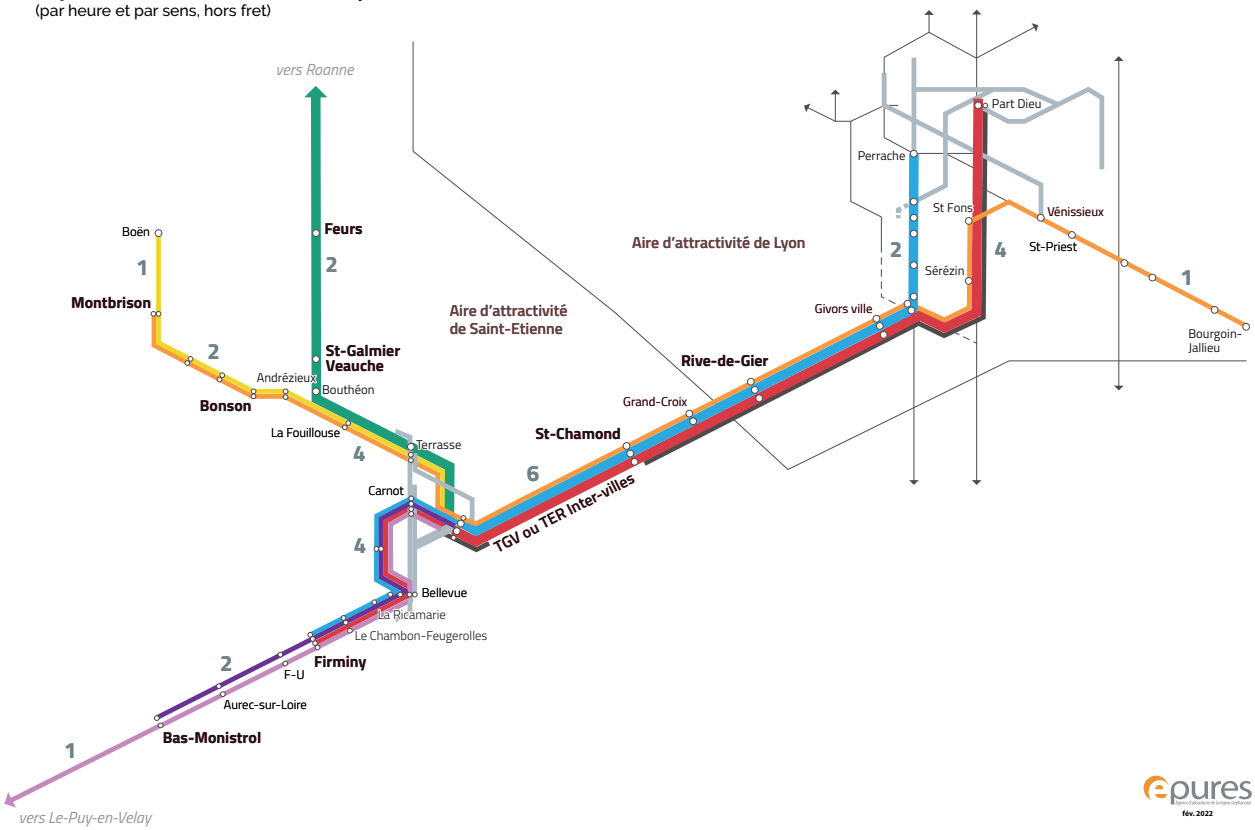


Avantages du scénario n°1	Inconvénients du scénario n°1
- Limitation des circulations origine ou destination « Châteaucreux » grâce à de nombreuses diamétralisations Forez & Ondaine <> Gier & Lyon - Confortement de l'offre ferroviaire dans le Forez et nette amélioration de la desserte du Gier	- Diamétralisations nécessitant un matériel bi-mode (thermique/électrique) avec des besoins d'emport contrastés (nombre de places disponibles) - Forte charge : jusqu'à 7 sillons/sens (créneau de circulation alloué à un train) nécessaires dans le Gier en heure de pointe, et 5 en rive gauche du Rhône - Stagnation ou détérioration de la desserte de l'Ondaine en heure de pointe

LE SCÉNARIO PROSPECTIF N°2 permettrait de conforter ou d'améliorer l'offre suivant les axes ferroviaires et de mieux organiser l'offre dans l'Ondaine et le Gier. La mise en ligne de dessertes transversales (diamétralisation) des services est moins importante, ce qui augmente le nombre de trains en terminus à Châteaucreux.

Ce scénario implique l'ouverture des TGV à la clientèle TER entre Châteaucreux et Part-Dieu, limitant le nombre de TER inter-villes à créer.

Scénario 2
Objectifs de desserte en heures de pointe
(par heure et par sens, hors fret)



Avantages du scénario n°2	Inconvénients du scénario n°2
- L'accord tarifaire TGV/TER allège le nombre de sillons nécessaires dans le Gier et en rive gauche du Rhône - La desserte de l'Ondaine et du Gier propose deux niveaux de services complémentaires : trains semi-directs et « omnibus » - Accessibilité directe de Firminy aux deux gares centrales lyonnaises - Une offre ferroviaire nettement confortée ou améliorée en heure de pointe mais aussi en heures creuses.	- Nombreux trains origine ou destination Châteaucreux : la question de la capacité des infrastructures est posée - Faible ouverture du Forez et absence de liaisons directes Haute-Loire/Métropole de Lyon - Coût et faisabilité institutionnelle de l'accord tarifaire TGV/TER à mesurer

Ces **propositions** se **distinguent** l'une de l'autre par **l'origine/ destination des services concernés par la diamétralisation** des services à Châteaucreux ou encore le **développement de services ferroviaires avec l'Est lyonnais et le Nord Isère**.

Dans la Plaine du Forez, l'objectif pourrait être de maintenir la politique d'arrêt actuelle, de stabiliser la fréquence des services ferroviaires à 2 trains/sens en heure de pointe pour l'ensemble des gares jusqu'à Montbrison et Feurs. Pour les heures creuses, l'enjeu serait de maintenir le même niveau d'offres qu'en heure de pointe (2 trains/h./sens) jusqu'à Bonson et Saint-Galmier/Veauche et de réduire la fréquence à 1 train/h./sens pour les gares situées plus au nord sur chacune des deux branches.

Dans la vallée de l'Ondaine, suivant les scénarios envisagés, la fréquence peut être comprise entre 15 min et 20 min en heure de pointe pour les gares de Firminy et du Chambon-Feugerolles, soit une offre équivalente à l'actuelle. L'amélioration des services est là aussi envisagée en augmentant le nombre de trains en heures creuses (+2 trains / sens).

Pour les gares localisées en Haute-Loire, la fréquence peut être améliorée en passant d'environ 1 train/h./sens à 2 trains/h./sens.

Concernant la branche du Gier, l'objectif est de structurer l'offre en fonction des types de dessertes ferroviaires (omnibus, semi-direct et inter-villes) nécessaire pour apporter une réponse efficace à la diversité des besoins autour de Saint-Etienne et entre les deux Métropoles de Lyon et Saint-Étienne. Cela signifie donc :

– De maintenir la double desserte Lyon-Perrache (type omnibus) et Lyon Part-Dieu (type inter-villes et semi-direct),

– Dans les deux scénarios, le nombre de trains dans les gares de Saint-Chamond et Rive-de-Gier passe de 4 trains/h./sens à 5 trains/h./sens en heure de pointe. La desserte est composée de 2 trains/h./sens semi-direct et 3 trains/h./sens omnibus. Pour répondre aux besoins de compléments de desserte de la moyenne Vallée du Gier, une nouvelle halte à la Grand-Croix est confirmée dans la droite ligne des orientations de Saint-Étienne Métropole. Cette halte serait desservie exclusivement par des trains omnibus (3 trains/h./sens).

BERNARD SOUTRENON
Vice-Président
Communauté de Communes des Monts du Pilat
Vice-Président
du Scot Sud Loire
Vice-Président du SIEL
Territoire D'Energie Loire

« Deux caractéristiques émergent dans la qualification du déplacement en TC : la première est relative à l'accès au moyen, la seconde tient pour l'essentiel au temps d'attente, hors déplacement.

Aussi, conscients de l'intérêt d'une maîtrise partagée des coûts, les élus de la CCMP montrent un intérêt croissant à l'utilisation des TC sur leur territoire.

Une expérimentation est en cours avec un détour de ligne régulière dans le cadre d'un accès au marché et services sur les communes du plateau. Des déplacements d'aires de stationnement sont sollicités à la Région AOM.

D'autre part, une analyse fine de la demande de nos concitoyens (35% ont plus de 65 ans et 8% n'ont pas de moyens de déplacement individuel), nous interroge sur l'organisation pragmatique de transport à la demande.

Enfin, les élus se mobilisent autour d'une relance de la pratique du vélo sur le territoire de la CCMP. »

UNE INTÉGRATION DES OFFRES LOCALES DANS UNE OFFRE COMPLÈTE DE MOBILITÉS

La notion de « système » renvoie au fait que le projet de services express métropolitains est le plus haut niveau de services, auquel viennent s'articuler les dessertes en TC urbains/interurbains (cars, bus), les infrastructures cyclables, les rabattements automobiles vers les gares, favorisés par la présence de parcs relais.

Des démarches partenariales en cours sur le territoire devront viser à structurer un schéma multimodal de desserte du territoire et apporter des propositions concernant la complémentarité et la rationalisation des offres de service en transport collectif sur l'ensemble du bassin de mobilité sud ligérien.

Enfin, une réflexion spécifique concernant l'intégration tarifaire devra être menée de manière partenariale pour renforcer l'attractivité de l'offre en facilitant l'accès à l'ensemble des modes de transport collectifs et le passage d'un mode à l'autre.

BERNARD SOUTRENON

« Cette Communauté de communes est constituée de deux zones d'attractivité, l'une composée des huit communes situées sur le plateau de Saint-Genest-Malifaux tournée vers le bassin d'emploi de la Métropole stéphanoise, et l'autre correspondant à l'ancien canton de Bourg-Argental (8 communes) tourné vers le bassin Annonéen.

Chacun de ces bassins pouvant permettre un accès à une desserte ferroviaire en direction des grandes Villes ou Métropoles nationales ou européennes, mettant en exergue l'ordre prioritaire du trièdre Emploi-Habitant-Mobilité de ce secteur de montagne.

Territoire rural par excellence, par opposition au milieu urbain, l'organisation des déplacements constitue aujourd'hui un véritable enjeu pour la population résidentielle.

La réflexion s'articule autour :

– Des 3 lignes régulières existantes qui permettent d'accéder aux différentes gares (St ETIENNE- PEAGE DE ROUSSILLON – LYON) et des moyens de rabattement à mettre en œuvre pour une utilisation optimale;

– L'intermodalité liée aux déplacements individuels, avec le covoiturage et ses aires de stationnement ;

– La possibilité de mettre en place un transport à la demande (TAD), à une échelle inférieure ;

– La relance organisée de la pratique du vélo, notamment sur le trajet sécurisé de la voie verte « VIA FLUVIA », qui peut devenir un axe de déplacement domicile – travail pour partie. »

© epures

LES CONDITIONS DE LA MISE EN ŒUVRE SONT À QUESTIONNER

LA GOUVERNANCE DOIT ÊTRE ADAPTÉE POUR RÉUNIR L'ENSEMBLE DES AOM ET ACTEURS DE LA MOBILITÉ AUTOUR D'UN PROJET COMMUN

Les réflexions portées autour d'un Service Express Métropolitain répondent à des objectifs régionaux et nationaux (SRADDET, LOM, loi C&R…) déclinés sur les territoires (Scot, PLUi, PLU). La cohésion des politiques locales avec les objectifs portés par l'Etat et la Région à l'échelle du bassin de vie/mobilités est donc indispensable.

La **structuration et la mise en service** d'un réseau de type Services Express Métropolitains sont **complexes**, assurément **coûteuses** et **nécessitent de coordonner l'action publique** au-delà des frontières des compétences de chaque territoire dans le Sud Loire.

Par conséquent, la mise en place d'une **gouvernance adaptée, réunissant les Autorités Organisatrices de Mobilité** et acteurs de la mobilité, est un point d'importance particulièrement à souligner.

L'Agence d'urbanisme pointe, à ce titre, que seuls des efforts particuliers de gouvernance partagée seront les gages d'une plus grande efficacité au service :

- du financement du système, son exploitation et la rénovation ponctuelle des infrastructures
- de la billettique, sur le modèle existant Ourà tendant à l'intégration progressive des supports et titres de transports/abonnements
- de la tarification, dont la finalité est de s'orienter vers un système intégré qui simplifie l'accès et la correspondance entre les différents systèmes de transports. Actuellement, Il n'existe pas d'offre tarifaire intégrée et adaptée aux besoins de l'ensemble du bassin de mobilité stéphanois, un territoire regroupant Saint-Étienne Métropole, la plaine du Forez et la Proche Haute-Loire. Seule l'offre tarifaire T-Libr propose une tarification multimodale zonale à l'échelle de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Étienne permettant de circuler sur les lignes TC de son choix (ex : TER + réseaux urbains) avec un titre de transport unique
- du rabattement tous modes vers les gares : aménagements piétons, aménagements cyclables sans discontinuité de courte à longue distance, parcs-relais (nombre, dimensionnement, contrôle d'accès…)
- de l'urbanisation autour des gares afin de valoriser une desserte efficace par le train des zones d'activité et les zones d'emploi (réflexion à échelle intercommunale et Scot).

© epures

Observatoire des **mobilités**

JUIN 2023

DÉVELOPPEMENT DE SERVICES EXPRESS MÉTROPOLITAINS :

UNE OPPORTUNITÉ POUR LES TERRITOIRES LIGÉRIENS

A RETENIR

Dans un contexte national où le gouvernement a annoncé vouloir développer des Services Express Métropolitains dans dix métropoles, epures propose deux schémas cibles de développement sur l'étoile ferroviaire du Sud Loire et appréhende les enjeux spécifiques pour le bassin Roannais.

Ces propositions : consolidation / augmentation du nombre de trains, évolution des points de desserte et origines/destinations des services, accord tarifaire TGV/TER... permettraient d'améliorer l'offre ferroviaire tout en préservant la diversité des typologies des dessertes notamment nécessaires aux relations Lyon / Saint-Étienne et Lyon / Roanne (intervilles, semi-directes). Réfléchir à un Service Express Métropolitain Sud Ligérien intégré qui respecte les spécificités locales en complémentarité d'un Service Express Lyonnais qui pourrait profiter également au bassin de vie de Roanne.

Ces perspectives sont soumises au débat des acteurs de la mobilité dans cette publication par les élus du Conseil d'Administration de l'Agence.

epures
Agence d'urbanisme de la région stéphanoise

46 rue de la télématique
CS 40801
42952 Saint-Etienne cedex 1
tél : 04 77 92 84 00
fax : 04 77 92 84 09
mail : epures@epures.com
web : www.epures.com