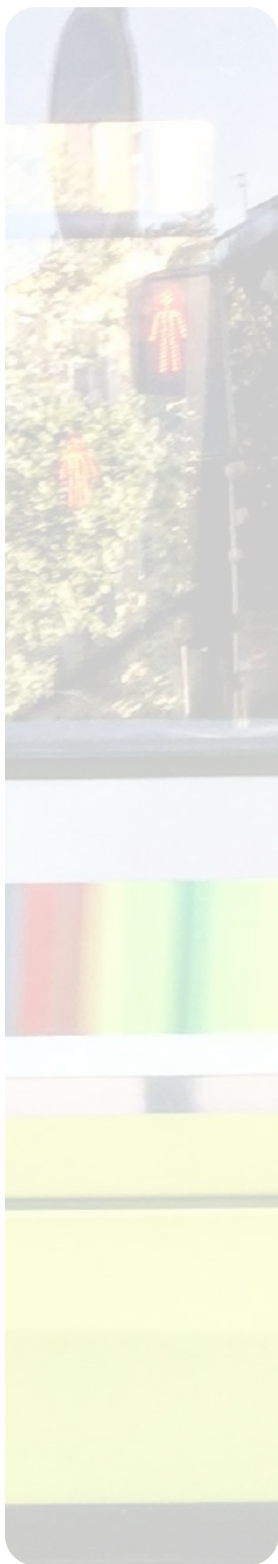


septembre 2023

OSONS DES MOBILITÉS DURABLES POUR DES TERRITOIRES DÉSIRABLES

Enjeux et propositions pour le Plan de mobilité 2025-2035 de
Saint-Étienne Métropole

Note de cadrage établie par un collectif inter associatif agissant
sur la « mobilité durable ».



Notre métropole souffre d'une priorité systématiquement donnée à l'automobile, que ce soit en termes d'investissements et d'infrastructures, d'offres de transports ou de partage de l'espace public. Les habitants qui se déplacent autrement qu'en voiture, en pâtissent. A tel point que Saint-Etienne, après avoir produit tant de vélos, est désertée par les cyclistes : avec 0,2 % des déplacements faits à vélo en 2010, notre agglomération a été classée dernière des 49 plus grandes villes de France par l'ADETEC . Et la part modale du vélo n'a pas augmenté depuis 2010, d'après la dernière étude mobilité EMC2⁽¹⁾ . Elle est passée de 1% à 0,7% ! Il est par ailleurs étonnant que 34% de part modale de la marche n'ait pas plus incité les décideurs à aménager nos territoires pour sécuriser les parcours piétons. Pendant ce temps, en 2021, 54% des déplacements quotidiens étaient encore réalisés en voiture dans notre métropole ⁽²⁾.

Cette dépendance à l'automobile a des effets sur notre santé physique et mentale, notre pouvoir d'achat et notre qualité de vie, mais aussi sur l'environnement et l'attractivité de notre territoire. Cela, à l'heure même où les enjeux climatiques, énergétiques et de sobriété économique deviennent de plus en plus indéniables et pressants. Les autres métropoles françaises ont déjà réorienté dans ce sens leurs politiques de déplacement. Il devient donc urgent de rééquilibrer nos pratiques de déplacements.

Le Plan de mobilité 2025-2035 de Saint-Étienne Métropole doit avoir comme objectif central d'inciter ses habitants à se déplacer autrement qu'en voiture. Il faut qu'en 2035, moins d'un déplacement sur deux soit fait en voiture dans notre métropole. Soit réduire la part modale de l'automobile à moins de 50 %.

Le Plan de mobilité stéphanois doit être ambitieux et garant de résultats pour notre Métropole. Notre territoire mérite une politique de déplacement à la hauteur de ses enjeux et de ses potentiels. Pour cela, cet objectif de moins de 50% de part modale auto en 2035 doit être inscrit explicitement dans le Plan de mobilité 2025-2035. En outre, cet objectif doit être suivi de prescriptions précises dans le PLUi, qui doit contribuer à réduire de façon drastique l'étalement urbain sur la Métropole stéphanoise, fortement générateur de mobilités en voiture particulière (VP). Des actions concrètes doivent être menées, notamment en direction de la plaine du Forez, où l'étalement urbain conditionne particulièrement les mobilités.

Pour atteindre cet objectif, il existe une multitude de solutions à mettre en œuvre et de projets à réaliser, dans une volonté affirmée de rendre notre métropole plus agréable à vivre.

Un Plan de mobilité nécessite une vision transversale et exhaustive, pour traiter de problématiques générales à l'ensemble d'un territoire et dépendantes les unes des autres : pratiques de mobilités, réseaux et économie de déplacements, qualité de vie et environnement, aménagement du territoire et partage de l'espace, intermodalité et accessibilité... Ce plan d'actions doit être défini dans un processus participatif concret, en incluant les forces économiques et associatives du territoire.

Pour engager cette démarche transversale et collective, plusieurs associations d'habitants, cyclistes, piétons et usagers des transports en commun, se sont unies pour formuler les propositions du présent document en sortant d'une démarche de silos. Notre collectif inter-associatif réunit les associations Place aux Piétons Loire Sud (PAP-LS), Améliorer les mobilités en Loire Sud (ADTLS, membre de la FNAUT), France Nature Environnement Loire (FNE42), Organisons la cité pour le vélo (OCIVÉLO, membre de la FUB), et O2 de l'Oxygène. Ensemble, nous portons une vision et des valeurs de mobilités durables et intermodales. Dans cette optique, nous proposons à Saint-Étienne Métropole ce plan d'actions pour le Plan de mobilité 2025-2035.

Ce plan d'actions se décline selon trois échelles d'intervention : mieux desservir notre territoire, partager davantage nos espaces publics, améliorer le parcours usager pour rendre désirables les mobilités durables.

¹ Etude « Parts modales et partage de l'espace dans les grandes villes françaises », ADETEC, juillet 2021.

² Etude enquête mobilité EMC2, Collectif, 2023

1/structurer le territoire avec un maillage de mobilités 5

1.1/ Apaiser et sécuriser la circulation automobile	7
1.1.1/ Décourager systématiquement les incivilités pour changer les habitudes.....	7
1.1.2/ Créer une « Métropole 30 » et définir des axes structurants	7
1.1.3/ Repenser les itinéraires de transit	7
1.1.4/ Sécuriser les bords de voiries en zone péri urbaine, en lien avec les sentiers de randonnée et les Voies Vertes.....	8
1.2/ Favoriser et inciter le recours aux modes actifs.....	9
1.2.1/ Créer des axes structurants pour les modes actifs, comme les Magistrales .	9
1.2.2/ Intégrer et prolonger le Plan Vélo métropolitain, créer un Plan Piéton métropolitain.....	9
1.2.3/ Améliorer les liaisons entre communes de la Métropole pour les modes actifs	9
1.3/ Penser la pluri modalité des mobilités.....	11
1.3.1/ Proposer des alternatives à l'autosolisme	11
1.3.2/ Articuler la marche avec les transports collectifs et les autres mobilités durables.....	11
1.4/ Structurer les réseaux autour des modes lourds.....	13
1.4.1/ Vers un réseau express métropolitain Sud-Loire	13
1.4.2/ Mieux relier l'agglomération stéphanoise au reste de la région.....	14
1.4.3/ Intensifier le report modal vers les modes lourds (tram et train)	14
1.5/ Pour des vélos et des bus plus rapides.....	16
1.5.1/ Créer un plan directeur "bus et vélo sans bouchon" à l'échelle de la métropole	16
1.5.2/ Utiliser les bandes d'arrêts d'urgences pour rendre l'accès en ville plus rapide	16

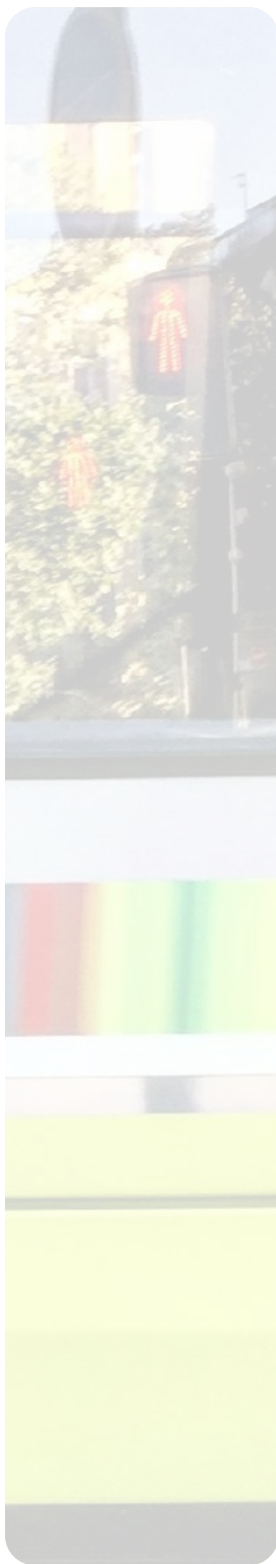
2/partage de l'espace et qualité de vie 17

2.1/ Mieux partager l'espace public.....	18
2.1.1/ Prendre conscience de l'emprise réelle de la voiture sur l'espace public.....	18
2.1.2/ Limiter la place de la voiture au strict nécessaire et supprimer les 2x2 voies en centre-ville	19
2.1.3/ Requalifier le boulevard urbain stéphanois en « boucle urbaine »	19
2.1.4/ Remettre les modes actifs au centre de la rue et uniformiser l'aménagement des espaces publics.....	19



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables



2.2/ Santé et Environnement	21
2.2.1/ Réguler les déplacements est d'abord une question de sécurité.....	21
2.2.2/ Réduire l'impact direct des déplacements sur la santé publique	22
2.2.3/ Préserver l'environnement en réduisant les pollutions atmosphériques et sonores.....	22
2.3/ Confort et sociabilité.....	24
2.3.1/ Reconquérir les espaces qui pourraient à nouveau être dédiés à l'enfant ..	24
2.3.2/ Développer l'accessibilité pour les séniors et les personnes à mobilités réduites.....	24
2.3.3/ Intégrer les femmes dans les réflexions sur les espaces publics	25
2.3.4/ Développer le confort des espaces publics et des trajets « efficaces »	25
2.3.5/ Susciter de nouvelles sociabilités.....	25

| 3/Rendre désirables les mobilités durables...27

3-1/ Développer un terreau d'intermodalité.....	28
3.1.1/ Créer des portes d'entrées métropolitaines.....	28
3.1.2/ Faciliter une intermodalité pragmatique.....	29
3.1.3/ Créer des Conseillers en mobilité	29
3.1.4/ Poursuivre la mobilité numérique	30
3.2/ Simplifier l'accès aux réseaux de mobilité	31
3.3.1/ Créer une marque unique multimodale	31
3.3.2/ Simplifier des supports des titres de transport	32
3.3.3/ Remplacer l'abonnement et le titre occasionnel par le post-paiement et le plafonner.....	32
3.3.4/ Simplifier les périodes horaires	32
3.3.5/ Faire des économies à court terme	33
3.4/ Améliorer le parcours des usagers.....	34
3.4.1/ Aller chercher les nouveaux usagers.....	34
3.4.1/ Repenser le service aux citoyens	34
3.4.2/ Identifier le réseau dans le territoire	35
3.4.3/ Mettre en valeur le territoire	35



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

1/

STRUCTURER
LE TERRITOIRE
AVEC UN
MAILLAGE DE
MOBILITÉS

La mobilité et les réseaux de transport urbain de l'agglomération stéphanoise ont longtemps été pionniers : première ligne ferroviaire en direction de la Plaine du Forez, première autoroute dans la vallée du Gier, maintien du tram depuis un siècle et demi, y compris en hypercentre grâce à la voie métrique, un réseau de trolleybus précurseur des mobilités très peu émissives, création de la gare intermodale de Carnot à une période où l'intermodalité n'était pas évoquée, fréquences très attractives pendant des décennies sur de très nombreuses lignes du réseau, électrification du chemin de fer dans la vallée de l'Ondaine, ...

Cependant, la dernière Enquête Mobilité sortie en 2023 est sans appel : la voiture reste très largement prépondérante dans la métropole et au-delà. La tendance nationale observée dans les principales métropoles avec un rééquilibrage des parts modales est légèrement esquissée dans notre territoire. Plusieurs facteurs expliquent ce contre-exemple français :

- Une réflexion prospective des mobilités peu soutenue par les élus et le monde économique (développer la place de la voiture via l'A45, pendant que 10% de l'offre ferroviaire entre Lyon et St Etienne était supprimée), absence d'actualisation du Plan de Déplacement Urbain entre 2004 et 2024, construction d'axes lourds de transports en commun non prévue par le PDU, ...
- Des améliorations "silo par silo" isolées, sans une approche globale de la mobilité du fait des nombreux interlocuteurs : La Région avec le réseau ferroviaire, la Région avec les cars interurbains (sans lien avec le réseau ferroviaire), la Métropole avec le réseau de transports en commun et les vélos en libre-service, Loire-Foréz Agglomération avec une compétence transport très largement déléguée à la Région, chaque entité ayant sa propre tarification.
- Un découpage territorial des intercommunalités qui s'oppose aux logiques de flux (Exemple du Pilat, de la Plaine du Forez ou de l'Est de la Haute Loire)
- Un territoire particulièrement contrasté avec des zones très denses (Saint Étienne, vallée du Gier et de l'Ondaine), des territoires périurbains anciens (première couronne) ou plus récent (Plaine du Forez, Pilat, ...), des zones peu denses, rurales ou montagnaises et dont l'offre de mobilité n'a pas suivi l'évolution démographique.
- Une évolution récente des périmètres d'action des transports en commun qui a modifié le jeu d'acteurs et parfois l'offre, mais toujours sans réfléchir aux limites.
- Peu d'investissements sur la voirie pour augmenter la vitesse commerciale des bus et rendre un trajet en transports en commun plus rapide qu'en voiture.
- Une réflexion multimodale très récente et peu efficiente et avec une structuration des services fragiles (exemple des Coronapistes, de suppression de voies de bus au profit d'autres modes de transports ...)
- Une faible sollicitation des leviers d'action contraignants pour la voiture (réouverture du plateau piéton à la voiture en hypercentre de St Etienne, Zone à Faible Émission très peu contraignante, ...)
- Des liens timides et des contraintes entre politique de mobilité et politique d'aménagement de l'espace : densification des zones bien desservies, zéro artificialisation d'espace agricole pour traiter la vacance, les dents creuses et prioriser la réhabilitation.

Face à ce constat, il nous appartient d'identifier des axes de progrès, afin de réussir le tournant des mobilités du XXIème siècle.

Ce nouveau PDM doit d'abord définir les grands axes structurants, tant pour la voiture particulière (VP) que pour les transports en commun (Transports en commun), intégrer les axes structurants du Plan vélo de SEM défini en 2019 et prévoir un plan piéton métropolitain.



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

1.1/ Apaiser et sécuriser la circulation automobile

1.1.1/ Décourager systématiquement les incivilités pour changer les habitudes

Une politique de verbalisation systématique est essentielle pour garantir le respect des limitations de vitesse et le non stationnement des voitures sur les pistes cyclables ou sur les trottoirs. Cette étape de pédagogie et de sanctions est vraiment impérative pour assurer ce changement de braquet dans les choix de mobilité urbaine.

Certaines villes ont commencé par cette verbalisation des incivilités, avant toute politique d'urbanisme pour éviter des aménagements urbains coûteux. En Suisse, les résultats ont été importants pour pacifier les villes, avec un budget quasi nul en aménagements urbains et un budget de verbalisation des infractions routières. Notons aussi qu'en Italie, à Turin (un million d'habitants) ou à Udine (10 000 habitants), il n'y a aucun potelet sur les trottoirs pour empêcher les voitures ou motos de stationner sur les trottoirs. Une verbalisation régulière et systématique suffit à changer les habitudes et transformer les pratiques, dans le respect des autres usagers et de l'intérêt général, à condition d'une volonté politique forte et de moyens pour mettre en œuvre cette verbalisation.

1.1.2/ Créer une « Métropole 30 » et définir des axes structurants

En ville, une automobile circule à une vitesse moyenne entre 15 et 20 km/h. La limitation de la vitesse à moins de 50 km/h est une condition indispensable pour sécuriser et apaiser la circulation (choc voiture/piéton mortel à 50 km/h, et moins impactant à 30). Il faut pour cela généraliser les zones 30 dans les centres-villes pour créer des Villes 30, voire une Métropole 30, dans un souci de concertation qui garantit de meilleurs résultats pour les habitants.

La création de la Ville 30 gagnera à être accompagnée d'aménagements comme des rétrécissements de voies pour pouvoir élargir les trottoirs, permettre des pistes cyclables, des zones de rencontre et de la végétalisation. En dehors de ces zones 30, des axes structurants de transit devront être définis et limités à 50 km/h pour leurs portions en agglomération.

1.1.3/ Repenser les itinéraires de transit

Dans nos villes de la Métropole stéphanoise, beaucoup trop de voitures n'ont rien à faire dans le centre-ville, ou sur certains axes desservant les zones résidentielles. Le PDM doit réinterroger les itinéraires de desserte et de transit à l'intérieur des centres-villes. En effet, certains quartiers sont traversés d'itinéraires de transit (comme le quartier Saint-Roch à Saint-Etienne), alors même que des itinéraires alternatifs existent, et alors qu'il serait bénéfique pour ces quartiers de ne plus les traverser. Ce trafic de transit complexifie et crée de l'insécurité routière avec des véhicules roulant bien trop vite sur des axes utilisés pour leur faire traverser la ville au plus vite.

Il faut donc repenser les sens de circulation, carrefours et largeurs de chaussées (voire en en piétonisant certaines portions), afin de contraindre le transit à emprunter certains axes spécifiques. Les projets de « super quadras » à Barcelone, dont s'est récemment inspirée la Ville de Lyon notamment, sont de bons exemples de ce qui peut être réalisé



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

à l'échelle d'un quartier. En complément, il faut expérimenter (puis si c'est concluant, pérenniser) des filtres modaux (comme à Paris, Montreuil, Strasbourg, Grenoble et d'autres villes en Belgique, Espagne, Pays Bas), par exemple avec la création d'une zone à trafic limitée ZTL ou des chicanes / obstacles pour les véhicules de transit.

1.1.4/ Sécuriser les bords de voiries en zone péri-urbaine, en lien avec les sentiers de randonnée et les Voies Vertes

Dans les secteurs péri-urbains et ruraux de la métropole, les liaisons et voies d'accès sont aménagées uniquement du point de vue routier. Cela n'encourage pas les piétons à les emprunter. La problématique de sécurité des piétons y est réelle.

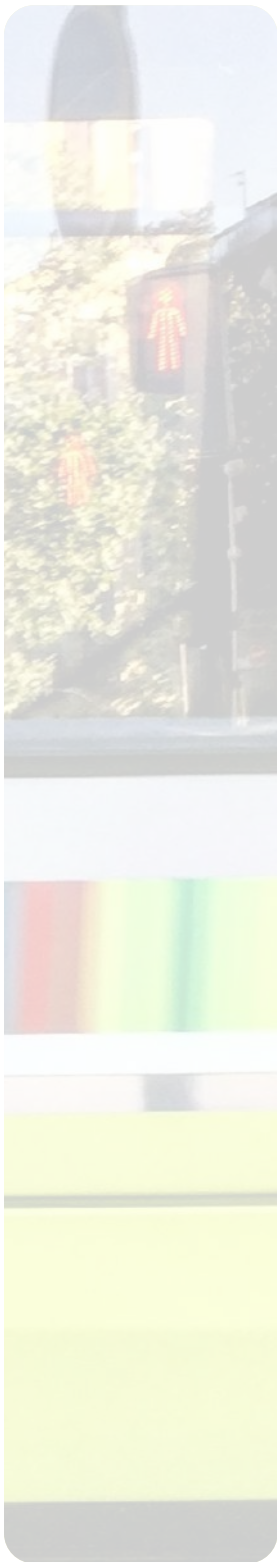
- Dans de nombreuses communes, des sentiers de grande ou petite randonnée (GR ou PR) partent du centre-ville ou de certains quartiers de la ville, sans signalisation évidente, ni bordure piétonne sécurisée. Aménager ces cheminements de façon repérable et systématique (notamment avec des parkings à l'écart des centres) participera à développer la fréquentation de ces sentiers et le tourisme dans les communes qu'ils traversent et à inciter les citoyens à pratiquer plus d'exercice physique, pour réduire les effets sanitaires de la sédentarité.

- La création de Voies Vertes, en plus de faciliter les liaisons inter communales de façon plus plaisante et efficace, présente de nombreux avantages en termes de résilience globale du projet : en plus de réduire les émissions de gaz à effet de serre, ces voies vertes peuvent également jouer un rôle crucial dans la création de paysages résilients et la préservation de la biodiversité : La voie douce peut servir d'outil d'observation de l'environnement. En passant à travers différents paysages, les usagers ont l'occasion de découvrir et d'apprécier la nature qui les entoure. Il peut s'agir de zones naturelles préservées, de cours d'eau, de zones humides, de haies et bosquets ou de parcs. En intégrant des panneaux d'information le long de la voie, des aires de « repos », il est possible d'éduquer les usagers sur les caractéristiques écologiques et la biodiversité de la région. Cela favorise une prise de conscience environnementale et peut encourager les efforts de conservation, tout en agrémentant le trajet.

En termes de gestion de l'eau et du climat, l'utilisation de matériaux perméables pour les surfaces permet à l'eau de pluie de s'infiltrer dans le sol et donc de recharger les nappes phréatiques et réduire le risque d'inondations. De plus, la création de zones tampons végétalisées le long de la voie cyclable favorise l'absorption de l'eau et la filtration des polluants, avant qu'ils n'atteignent les cours d'eau voisins. Les haies peuvent servir de barrière naturelle entre la voie et les routes adjacentes, offrant ainsi une protection supplémentaire. Elles fournissent en plus un habitat précieux pour de nombreuses espèces de la faune et de la flore, en créant des corridors écologiques permettant aux animaux de se déplacer entre différentes zones naturelles et favorisant ainsi la biodiversité et la résilience des écosystèmes. Enfin elles contribuent à créer des îlots de fraîcheur pour les utilisateurs de ces pistes.

D'autre part, plutôt que d'utiliser des éclairages conventionnels qui peuvent avoir un impact négatif sur la faune nocturne, l'utilisation de lumières LED à faible consommation d'énergie et à spectre lumineux adapté peut réduire la pollution lumineuse et minimiser les perturbations pour la faune nocturne. Il est souhaitable d'installer des systèmes d'éclairage à déclenchement automatique.

Pour prendre en compte les principes de durabilité dans l'entretien et la maintenance de la voie verte, l'utilisation de produits d'entretien écologiques et la mise en place d'une gestion différenciée des espaces sont des outils adaptés. Le suivi des Voies Vertes (entretien, réglementation, information, sécurisation) doit être intégré dès la conception du projet. L'implication des différents usagers en amont est primordiale (voir enquête de la voirie départementale sur Veauchette). Pourrait aussi être organisée dans ce cadre une veille citoyenne (consultation publique en amont et aval, retour d'expérience, signalements, voire des chantiers bénévoles...), à travers une application dédiée ou par Moovizy par exemple.



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

1.2/ Favoriser et inciter le recours aux modes actifs

1.2.1/ Créer des axes structurants pour les modes actifs, comme les Magistrales

La Magistrale de Strasbourg, créée sur 5 kms entre la Gare SNCF et le vieux centre historique de Strasbourg, a non seulement rendu lisible cet axe structurant reliant la Gare et la ville, mais elle a dynamisé de façon extrêmement impressionnante tout le commerce de proximité et la vie sociale avec le développement des terrasses de cafés et restaurants.

A Saint-Étienne, en complément de l'axe structurant Nord /Sud existant, avec la ligne T1 du tram Solaire / Hôpital Nord, il est proposé la création d'une Magistrale Ouest / Est pour relier les gares de Châteaucreux et Clavier, en passant par la rue de la République et la Rue Michel Rondet.

A Saint-Chamond, il faudrait créer une Magistrale entre la gare SNCF et le centre-ville, avec aménagement conséquent de l'avenue de la Libération pour aboutir au centre-ville du côté de la rue du Rivage.

A Firminy, sur le même principe, il est proposé la création d'une Magistrale entre la gare SNCF et la place du Breuil, avec double sens cyclable pour accéder à la gare depuis la place.

Il existe par ailleurs dans les communes de SEM, de très gros flux piétons, avec notamment des collégiens et lycéens, en partance des établissements scolaires vers la Gare SNCF ou la gare routière. Des aménagements style « Mini Magistrale scolaire » permettraient de sécuriser ces nombreux scolaires arrivant par vagues (par exemple à l'arrière de la Gare SNCF de Saint Chamond).



1.2.2/ Intégrer et prolonger le Plan Vélo métropolitain, créer un Plan Piéton métropolitain

Le futur PDM doit intégrer les axes structurants, de desserte et de proximité identifiés et définis dans le Plan vélo métropolitain 2019-2029. Également, le PDM doit inscrire de façon pérenne ces axes cyclables dans les réseaux de mobilité, afin que leurs aménagements soient en tout temps signalés, continus et entretenus.

Sur le même modèle que le Plan Vélo, le PDM doit intégrer un Plan Piéton métropolitain, qui identifie des axes structurants devant garantir une continuité de confort, de sécurité et de signalétique pour les piétons.



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

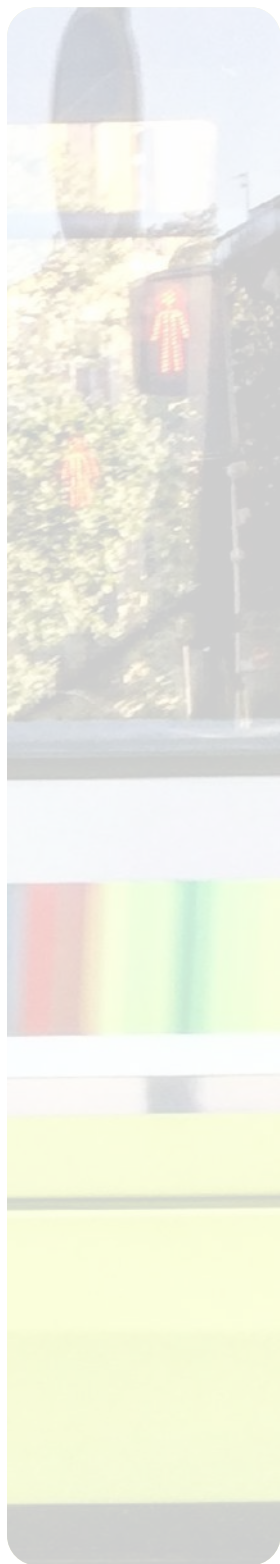
En annexe de ce document, est proposé une esquisse de plan piéton pour la Métropole stéphanoise, avec aussi un résumé des diagnostics marche déjà réalisés par PAP-LS sur le territoire (St Chamond, Firminy, Rive de Gier, Villars, Roche la Molière, ... et Hôpital Nord de St Etienne) .

1.2.3/ Améliorer les liaisons entre communes de la Métropole pour les modes actifs

Comme cela ressort fortement dans le « Baromètre des villes marchables 2021 », il manque de vraies liaisons piétonnes et cyclables entre communes voisines. Le PDM Métropolitain doit prioriser les liaisons entre communes pour des trajets courts, réalisables à pied ou en vélo. Avec le nombre croissant de VAE, ces liaisons inter cités, avec signalétique adéquate et information sur les temps de parcours, sont particulièrement essentielles pour permettre tous ces trajets sur quelques kms (entre 2 et 15 kms très faisables en VAE) qui pourraient faire baisser fortement la part modale de la VP.

Sur l'Ondaine, une Voie Verte très réussie sur les communes du Chambon- Feugerolles et La Ricamarie est très utilisée tant par les piétons, les familles avec poussettes et petits vélos, que par les sportifs et les cyclistes. Tout ceci juste derrière l'équipement de la Forge, avec une ambiance champêtre en plein cœur de ville ! Hélas cette Voie Verte s'interrompt brutalement sur ses deux bords : L'accès à vélo pour Firminy et pour St Etienne Solaure est plus que périlleux avec des axes peu attractifs et non sécurisés pour des cyclistes. Cette Voie Verte gagnerait cependant à être mieux signalée, notamment à ses extrémités, depuis les voiries classiques.

En l'absence de voie verte, il est proposé d'utiliser sur les petites routes un marquage au sol adapté «vélo», des panneaux «1,50 pour dépassement cycliste» et limitation de la vitesse à 50 km/h avec mise à vie unique pour sécuriser le passage des cyclistes, des riverains et des engins agricoles.



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

1.3/ Penser la pluri modalité des mobilités

1.3.1/ Proposer des alternatives à l'autosolisme

La grande majorité des automobilistes quotidiens sont seuls dans leur voiture. Cette situation est aberrante du point de vue spatial, énergétique, environnemental et social. Outre le report modal et le covoiturage, des territoires ont expérimenté l'auto partage à grande dimension. Ainsi, une place d'auto partage contribue à économiser 8 voitures gérées individuellement.

Pourtant sur SEM, l'auto partage n'existe quasiment que sur Saint Etienne avec une vingtaine de stations, alors qu'à Grenoble, il y a plus de 80 stations et en Suisse, plus encore. De nombreuses communes de SEM comme Saint Chamond, Firminy, pourraient proposer des stations d'auto partage en sorties de gare SNCF, ainsi que sur certains lieux générateurs de flux ou dans des zones industrielles / zones commerciales. Il faudrait installer des stations d'auto partage dans les quartiers ou devant les équipements publics et encourager les entreprises à remplacer leur flotte de véhicules de fonction par des abonnements en autopartage.

Également, un réseau de covoiturage gagnerait à être structuré et aménagé à l'échelle de la métropole : Cela peut se faire tant par une application gratuite (coordonnée avec divers sites), que par l'intermédiaire de collectifs d'habitants pratiquant le covoiturage comme dans le Pilat, notamment à St Sauveur en Rue avec l'association « Pilattitude ». Ces pratiques de covoiturage non seulement réduisent l'autosolisme, mais facilitent les liens, notamment pour des personnes isolées (des personnes âgées trouvent un covoiturage pour aller chez le médecin ou au marché).

Il existe aussi de nombreuses formules plus souples de covoiturage : auto stop participatif, cinémas de bourgs encourageant la desserte des bourgs voisins par des arrêts de covoiturage...

L'emplacement des parkings de covoiturage est également stratégique : Non seulement pour les placer le plus en amont des bordures d'agglomération et réduire le trafic de transit dans les centres et les quartiers résidentiels, mais aussi pour dissuader le stationnement de covoitureurs en plein centre (comme à Rive de Gier où les habitants des collines voisines descendent en voiture et stationnent sur la place du Marché)

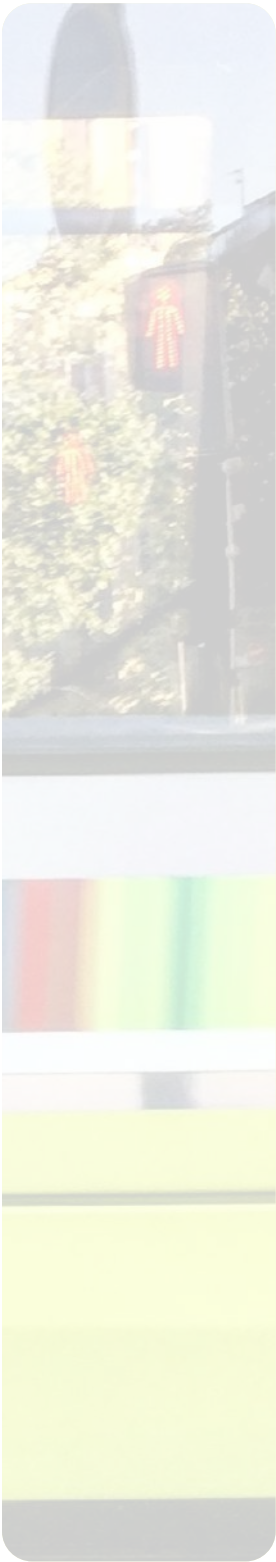
1.3.2/ Articuler la marche avec les transports collectifs et les autres mobilités durables

Il apparaît que la marche est, et pourrait plus encore, devenir un axe pouvant contribuer à réduire les coûts de fonctionnement et d'investissement pour la politique de transports collectifs, en rendant



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables



ces Transports en commun plus efficaces. La réalisation de cheminements piétons autour des correspondances de Transports en commun et des arrêts de Transports en commun pourrait encourager certains usagers à marcher un peu plus (bon pour leur santé) et à lisser plus la charge entre stations de Transports en commun (2 voyageurs sur 10 prennent un Transports en commun pour seulement 1 à 2 stations).

De meilleurs cheminements piétons pourraient contribuer à améliorer la vitesse commerciale de certains Transports en commun en augmentant la distance moyenne entre deux arrêts (sous réserve de l'accessibilité des PMR et séniors) et également éviter certains trajets sinueux des Transports en commun pour desservir un équipement public, avec des itinéraires Transports en commun plus directs.

L'amélioration des abords piétons des Transports en commun pourrait aussi accroître la sécurité des passagers et réduire les accidents avec du matériel roulant. Il faudrait identifier et signaler les principaux raccourcis piétons entre stations de tramway avec des plans piétons de quartier.



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

1.4/ Structurer les réseaux autour des modes lourds

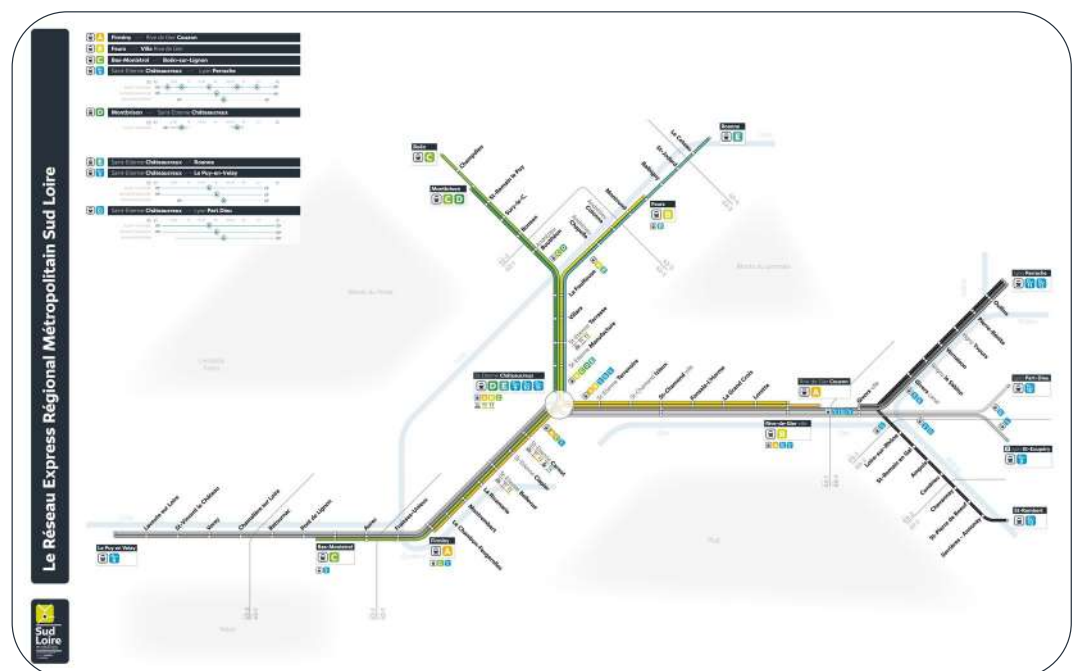
1.4.1/ Vers un réseau express métropolitain Sud-Loire

L'agglomération stéphanoise est bien pourvue en voies ferrées vers le Gier, l'Ondaine et le Forez. L'étoile ferroviaire stéphanoise a quelques points faibles : lignes vers la Plaine non électrifiées, configuration de la gare de Châteaucreux nécessitant un retournement.

L'offre est à homogénéiser : abondante sur le Gier (un train toutes les 15/20 minutes avec une amplitude importante), correcte sur l'Ondaine (toutes les 30/60 minutes), mais très peu attractive sur le Forez (30 minutes maximum en heure de pointe, bien au-delà en heure creuse).

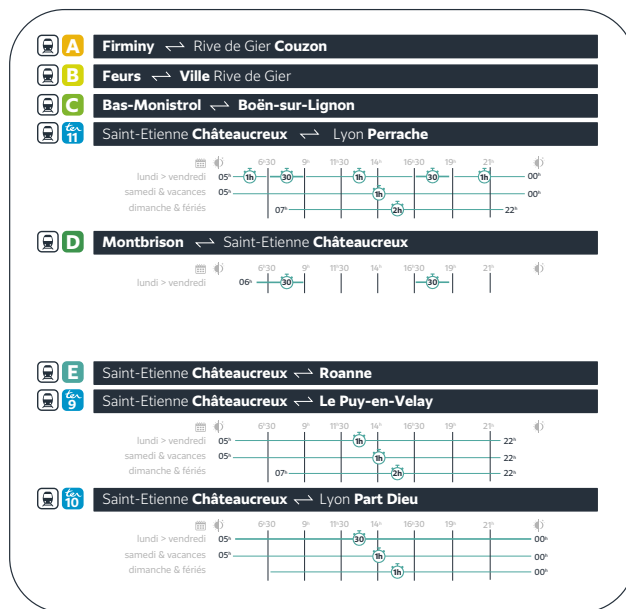
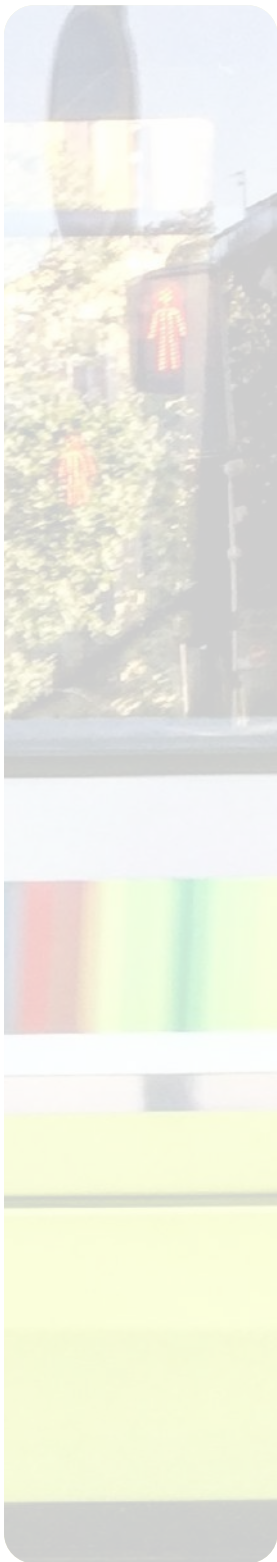
La lisibilité de l'offre est brouillée, mélangeant trafic régional et périurbain autour de Saint-Etienne. Pour l'usager, le terme "TER" signifie un parcours régional, métropolitain, en train ou en car.

Afin d'insuffler une nouvelle dynamique, de nombreuses métropoles réfléchissent à la création d'un réseau express régional et métropolitain à l'échelle de leur bassin de vie.



L'objectif est :

- de clarifier l'offre avec des lignes numérotées et des origines/destinations identiques tout au long de la journée et de la semaine
- une forte amplitude horaire de 5h30 à 22h30 minimum
- un cadencement de l'offre : par exemple un train toutes les 15 minutes en heure de pointe et toutes les 30 minutes en heures creuses et le samedi,
- la création de lignes transversales afin d'optimiser le roulement, les coûts, mais aussi de proposer des relations directes au-delà de la ville centre
- la création de nouvelles gares dans les zones denses
- une tarification intégrée entre les différents modes de transports et les services associés (TRAIN + TRAM + BUS + VELO + PARKING RELAIS + Stationnement vélo sécurisé en gare, autopartage...)



financement multi acteurs sera une clé de réussite

L'articulation entre les modes est nécessaire : rabattement en bus, vélo, à pied ou en voiture avec des services de mobilité associés : parking relais voiture, parking à vélo, offre de vélo en libre-service, itinéraire vélo entre les gares et les centres villes avoisinants, création d'espace généreux et sécurisé pour les piétons.

L'étoile ferroviaire stéphanoise peut contribuer au report modal. L'infrastructure est là, opérante et sous-utilisée. Elle comporte des sillons disponibles à court terme pour faire rouler des trains métropolitains. Il convient donc d'acquérir des rames et d'organiser un service dont le

1.4.2/ Mieux relier l'agglomération stéphanoise au reste de la région

Au-delà du territoire métropolitain, les liaisons existantes peuvent être améliorées :

- Adapter l'emport vers Lyon (nombre de places disponibles) en ajoutant des rames,
- Recréer une desserte omnibus Lyon Perrache <> Givors Canal afin de supprimer les arrêts entre Givors et Oullins et gagner jusqu'à 10 minutes par trajet et revenir au temps de parcours de 2018,
- Remettre en service des trains directs entre St Etienne et la Part Dieu (un train direct à l'origine depuis le Puy en Velay semble toujours très pertinent), permettant de libérer des places pour les gares de la vallée du Gier,
- Etudier des liaisons directes vers l'aéroport Saint Exupéry et l'Est afin d'avoir un accès direct, rapide et fiable vers la gare TGV et l'aéroport,
- Relier Saint Etienne à Clermont Ferrand (3ème et 4ème métropoles régionales) par le train avec un temps de parcours incitatif en rénovant la ligne entre Boën et Thiers
- Etudier l'optimisation de l'infrastructure ferroviaire en créant de nouveaux points de croisement pour les lignes à voies uniques (Firminy / Le Puy ou Montbrison/ Clermont Ferrand) et en créant une double voie entre Andrézieux-Bouthéon et Montbrison
- Electrifier le tronçon entre Saint-Etienne et Feurs, permettant le prolongement des trains venant de Lyon Part-Dieu

1.4.3/ Intensifier le report modal vers les modes lourds (tram et train)

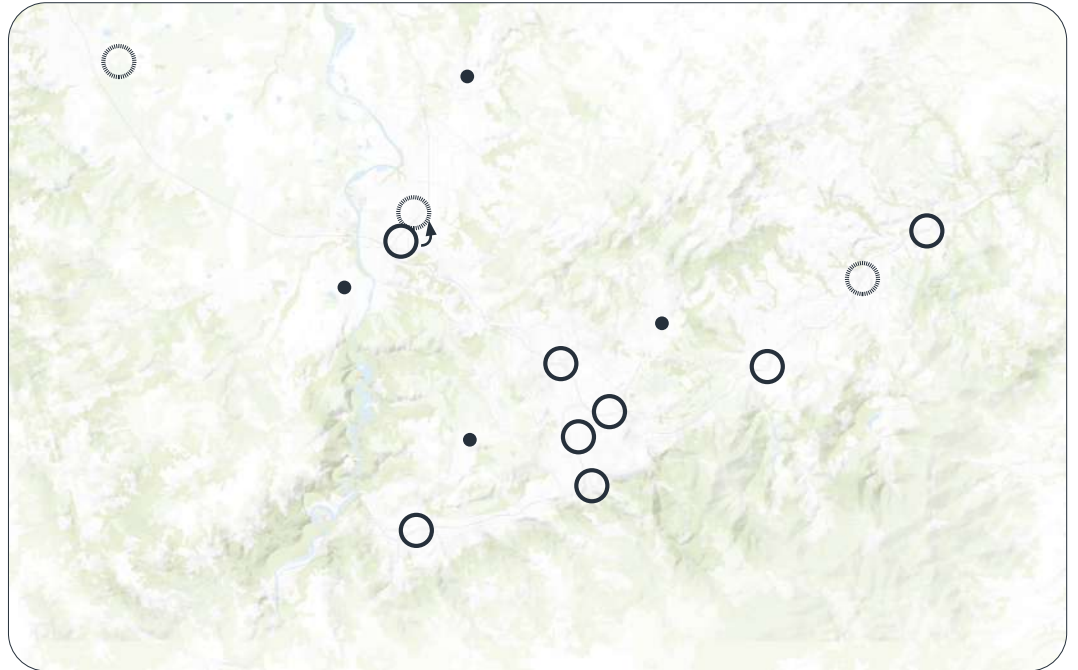
L'extension de l'intercommunalité nécessite de repenser ce report modal et en créer de nouveaux :

- Andrézieux-Bouthéon autour du train, des bus, des cars et d'un parking relais (très fort potentiel de rabattement voiture) et en reliant le pôle d'échange aux quartiers de Bouthéon, Andrézieux, St-Just St Rambert et la Fouillouse par un réseau de pistes cyclables structurant. Un déplacement de 500m. de la gare actuelle de Bouthéon



vers le pôle d'échange existant de Colonna permettrait d'offrir une alternative crédible à la voiture pour le Sud de la Plaine du Forez

- Le pôle de la Grand-Croix autour de la ligne de train et de la ligne M5 afin de désaturer les pôles existants de St Chamond et Rive-de-Gier
- Au-delà du territoire métropolitain, les pôles de Bas-Monistrol, de Feurs et de Montbrison sont également à structurer.



**Sud
Loire**
mobilités
pour des mobilités durables

1.5/ Pour des vélos et des bus plus rapides

1.5.1/ Créer un plan directeur “bus et vélo sans bouchon” à l’échelle de la métropole

L’objectif est de planifier et d’anticiper les aménagements de voiries. La pertinence de chaque modification sera testée et analysée les conséquences sur la vitesse commerciale, le ressenti des habitants, des cyclistes, des usagers de la ligne impacté et de la conséquence sur le trafic automobile ou le stationnement.

La « voie stéphanoise » consiste, sur les boulevards à 2x2 voies, de réserver 2 voies aux modes alternatifs à la voiture et de conserver 2 voies pour les véhicules et poids lourds. Sur les 2 voies réservées aux bus + vélo, des aménagements de type Kernfahrbahn ou chaucidou. Ils permettent d’avoir 1 voie de bus et 2 voies vélos. Lors de croisement de bus, le bus se rabat sur la piste cyclable après avoir laissé passer le cycliste prioritaire. Un exemple de ce type a été expérimenté à Lyon.

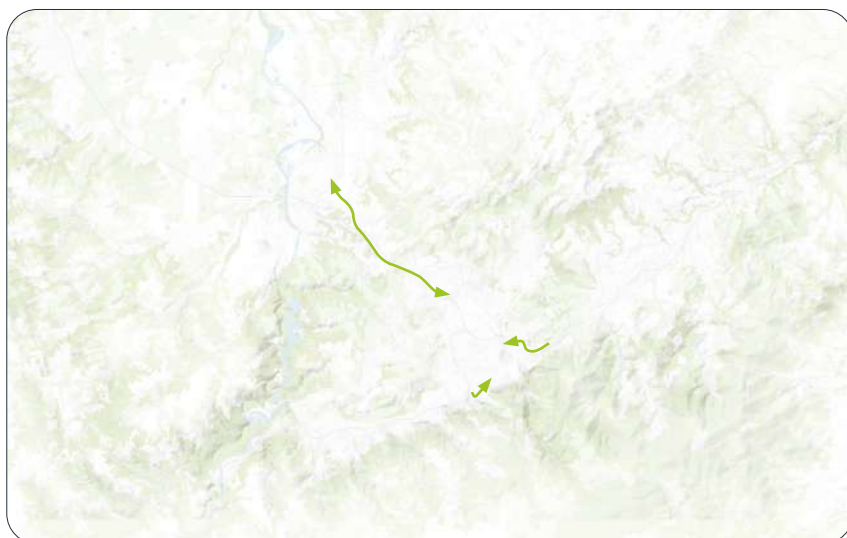
1.5.2/ Utiliser les bandes d’arrêts d’urgences pour rendre l’accès en ville plus rapide

La création de voies de bus sur les bandes d’arrêts d’urgence sur la N88, l’A47 et l’A72 aux portes d’entrées de la métropole rend les transports en commun plus rapides. Cette solution est un réel succès dans les agglomérations qui l’ont mise en place, malgré la lourdeur administrative lors de leur création.

En plus du gain de temps de parcours, cela permet de faire des économies d’exploitation (un bus dans les bouchons coûte aussi cher qu’un bus qui roule). C’est également une solution de communication positive : quand un automobiliste voit chaque jour un bus ou un car le doubler dans les bouchons, il aura plus facilement envie de prendre les transports en commun.

Cela concerne par exemple :

- la ligne M5 entre Terrenoire et Monthieu,
- la ligne M4 entre le Tunnel du Rond-Point et la Digonnière,
- les lignes C1, L11, L13 et L15 en amont de la sortie de la Gouyonnière
- les lignes C1, L11, L13 et L15 à l’entrée de St Etienne (secteur de Ratarieux et de la Terrasse)



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

2/

PARTAGE DE
L'ESPACE ET
QUALITÉ DE
VIE

2.1/ Mieux partager l'espace public

2.1.1/ Prendre conscience de l'emprise réelle de la voiture sur l'espace public

Nos villes étouffent dans tous les sens du terme, d'un excès de voitures, en circulation comme en stationnements. L'accaparement de nos espaces publics par la voiture a des effets directs sur notre santé, notre environnement et notre qualité de vie.

L'emprise de la voiture sur l'espace public est excessive. Quelques exemples dans la métropole l'illustrent : de 52% de la surface de nos espaces publics dédiée à l'automobile jusqu'à 70% boulevard Thiers, 72% boulevard Pierre Mendès France devant la médiathèque de Tarentaize à 79% boulevard Daguerre.

Il est prouvé qu'une voie de circulation en ville, permet de faire passer en une heure :

- 700 voitures soit 900 personnes (12 voitures par minute) ou
- 30 bus soit 1 800 personnes (1 bus toutes les 2 minutes) ou
- 20 trams soit 4 000 personnes (1 tram toutes les 3 minutes)

Ainsi les Transports en commun utilisent moins d'espace que les VP pour le même nombre de personnes déplacées :



Ce schéma montre à lui seul le très mauvais ratio de la voiture entre le nombre de personnes transportées et la surface nécessaire, ce qu'aggrave encore plus l'autosolisme quotidien. Cela confirme qu'il est techniquement inévitable qu'un automobiliste soit ralenti par des bouchons en heures de pointe en ville et qu'il est impératif d'aménager des sites propres aux transports en commun structurants sur la totalité de leurs lignes.

Les communes de SEM sont encore bien trop routières avec de nombreuses voiries métropolitaines en double, voire triple file de voitures, rendant dangereux les déplacements des piétons et cyclistes et la traversée des carrefours. Le stationnement, sauvage comme autorisé, est trop souvent aux dépens de la place accordée aux trottoirs, aux voies cyclables et aux sites propres Transports en commun.

Dans les villes de Saint-Etienne Métropole, le PDM doit être l'occasion de communiquer largement et régulièrement sur cette emprise démesurée de l'automobile sur l'espace public, sur ses impacts négatifs et sur tous les avantages qu'on aurait à la réduire.



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

Il est en effet plus mobilisateur de voir ce qu'on peut gagner en aménageant les espaces publics urbains pour plus de verdure, d'espace tranquille et sécurisé. Et l'urbanisme tactique peut être un outil extrêmement précieux dans une telle politique pédagogique d'accompagnement des projets.

2.1.2/ Limiter la place de la voiture au strict nécessaire et supprimer les 2x2 voies en centre-ville

Sauf pour certaines catégories de professionnels qui passent leurs journées en voiture (artisans, commerciaux, soignants à domicile, ...), les voitures passent 90 % de leur temps à l'arrêt et encombrent l'espace urbain avec des stationnements trop nombreux, au détriment d'espaces verts ou d'espaces publics réservés aux autres modes. Notre métropole bénéficie d'une saturation du trafic moins forte que dans d'autres agglomérations, comme Lyon. Cette situation se traduit par certains axes et aménagements qui sont parfois sous-occupés et sous-utilisés par les flux autos (par exemple à Saint-Etienne, la rue Bergson en 2x2 voies).

Plusieurs villes de la Métropole stéphanoise sont bien trop routières, avec de larges chaussées sous-utilisées. La réduction systématique à une seule voie auto des axes structurants en centre-ville redonnerait de la tension au réseau routier métropolitain. Cette tension est une bonne chose, puisqu'elle inciterait les automobilistes qui le peuvent, à emprunter d'autres modes de transports. Un des meilleurs exemples est sans doute Saint Chamond avec de très nombreuses voiries à 2, voire 3 voies consacrées aux voitures dans le même sens (avenue de la Libération, Rue Gambetta, Rue Victor Hugo, avenue de la Paix.). Ainsi dans cette ville, il faudrait réduire le nombre de voies autos à une seule et réduire le nombre de branches dans certains carrefours (ex : Carrefour Lamartine à six branches).

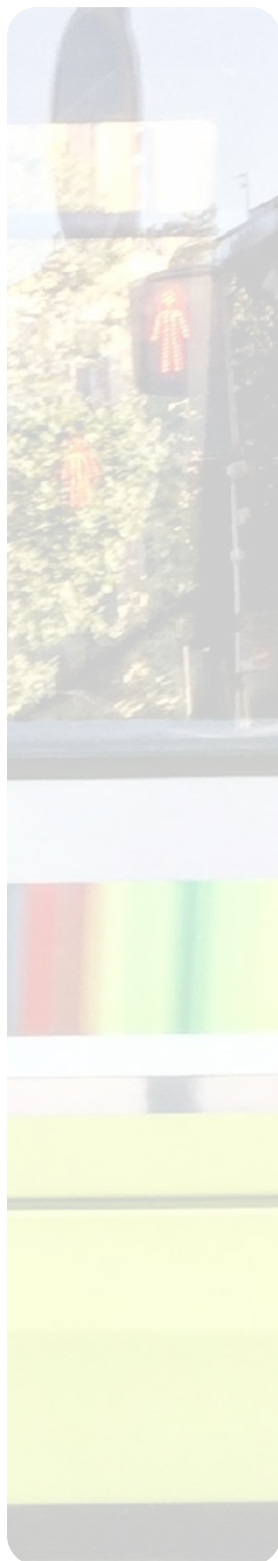
2.1.3/ Requalifier le boulevard urbain stéphanois en « boucle urbaine »

Pour contourner les centres urbains, avec notamment une déviation du trafic de transit, il a été conçu des boulevards urbains qui réduisent l'engorgement des voies du centre-ville et les pollutions sonore et atmosphérique. Mais ces voiries sont quand même dans un espace urbain, dense, fortement emprunté par des enfants, des personnes à mobilité réduite (PMR), des seniors et utilisé pour des actes de la vie quotidienne (achats de proximité, déplacements utilitaires à pied).

Une nécessaire pacification de ces voiries s'impose donc pour sécuriser le passage des piétons et des cyclistes, le long de ces secteurs très routiers. Notre collectif d'associations porte donc cette idée forte de requalifier le Boulevard urbain avec une seule voie voitures dans chaque sens et la seconde voie pour bus et vélos, afin de favoriser l'usage de ces modes (cf ce qui va se faire en septembre 2023 sur le boulevard urbain aux abords de l'école Tardy). Il est également proposé de changer le nom du Boulevard urbain (trop routier) par un terme comme « Boucle urbaine » (cf action de PAP-LS devant Tardy en septembre 2022)

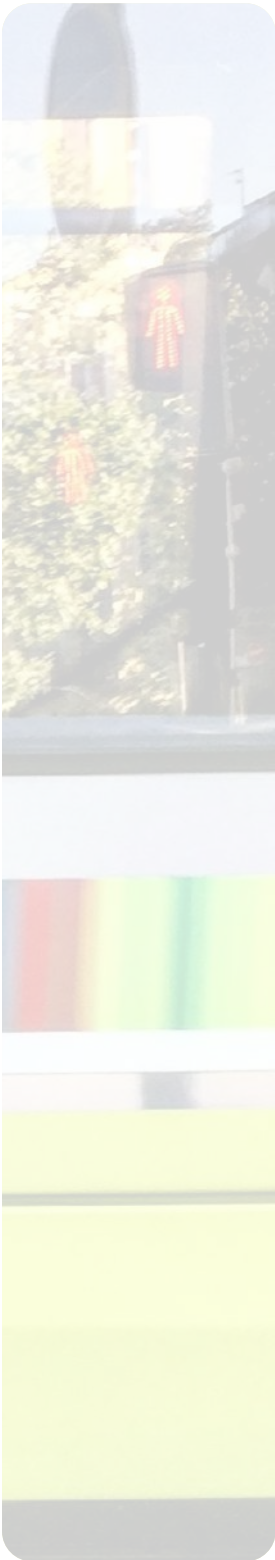
2.1.4/ Remettre les modes actifs au centre de la rue et uniformiser l'aménagement des espaces publics

En plus de sanctuariser les trottoirs, il faut aussi aménager des voies cyclables le long



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables



des trams (avec un certain espace entre la voie tram et la voie vélo) ou des cours d'eau et valoriser tous les cheminements piétons à l'écart des voiries (doigts verts, coulée verte, traversée de parcs végétalisés avec signalétique piétonne, rouvrir les anciennes traboules, identifier les raccourcis empruntés par les habitants...)

Il s'agit aussi d'aménager les espaces publics urbains avec des nouveaux concepts surélevant les piétons par rapport à la voirie voiture (plateaux traversants, giratoires piétonniers obligeant les voitures à enjamber ces surélévations et signifiant qu'elles ne sont pas prioritaires). Ces aménagements peuvent être par exemple, un giratoire piétonnier au grand carrefour devant l'hôpital Nord ou au carrefour de la Boirie à RIVE-DE-GIER ou un plateau traversant sur le cours du 11 novembre devant la Gare Routière de RIVE-DE-GIER.

Un plan piéton impose d'abord que le territoire du trottoir soit prioritairement, voire exclusivement, consacré pour marcher et aux piétons. Ce qui suppose :

Pour les piétons :

- L'élargissement de très nombreux trottoirs qui ne sont pas aux normes (la largeur PMR de 1m40 de passage doit en tout lieu être respectée), en supprimant tout obstacle ou émergence (candélabre, armoire technique...).
- La priorité donnée aux trottoirs sur les stationnements, avec limitation drastique des stationnements en épis (très dangereux pour les piétons avec voitures qui reculent). Il faut systématiquement privilégier des trottoirs décents avant d'aménager des stationnements voitures
- La valorisation des parvis de Gares ou autres lieux avec flux importants (écoles).
- Le réaménagement des abords piétons des centres hospitaliers.
- L'aménagement des ronds-points avec des giratoires piétonniers ou avec des avancées piétonnes (des « oreilles » de macadam) en rajoutant de l'espace piéton sur les bords d'un carrefour comme celui de St Chamond (carrefour Lamartine) pour agrandir les espaces de traversées des passages piétons et permettre aux piétons d'attendre en sécurité sur des îlots centraux pour les rues double sens
- La mise aux normes avant 2025 de l'ensemble des passages piétons où des places de stationnement juste devant le Passage piéton empêchent le piéton de « voir et d'être vu ». D'autres territoires ont déjà bien anticipé cette nouvelle réglementation de 2025.

Pour les cyclistes, le Plan vélo Métropolitain doit intégrer, si ce n'est déjà fait :

- La mise en conformité aux normes et aux préconisations du CEREMA de tous les linéaires d'aménagements cyclables
- La conception de ces aménagements linéaires non pas par tronçon, mais par itinéraire, avec la garantie d'une continuité totale du départ jusqu'à l'arrivée de cet itinéraire.
- Hors zones de rencontres et zones 30, la séparation systématiquement matérialisée entre cheminements piétons et voies cyclables, afin que les cyclistes ne soient plus contraints de circuler sur les trottoirs, ce qui peut provoquer des conflits voire des collisions, et ralentit les cyclistes tout en insécurisant les piétons, notamment les seniors.
- Dans de très nombreux territoires, les aménagements cyclables s'interrompent juste au moment où le déplacement à vélo est le plus périlleux : traversées de carrefours, croisements avec des trottoirs, virages forts avec risques d'angles morts avec les camions et bus ... Il est urgent de sécuriser ces lieux et d'assurer une continuité cyclable.

Ce nouveau partage de l'espace public entre les modes doit être transcrit dans une charte d'aménagements des espaces publics. Cette charte doit être élaborée et portée à l'échelle de la métropole, déclinée si besoin selon les types de secteurs (urbain, péri urbain, rural). L'objectif d'une telle charte est d'uniformiser les aménagements à l'échelle de la métropole pour réduire le risque d'accidents lié à l'incompréhension de ces aménagements et faire bénéficier d'espaces publics apaisés à l'ensemble du territoire.



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

2.2/ Santé et Environnement

Les politiques publiques de mobilité ont non seulement des impacts sur la sécurité en ville, mais aussi sur la qualité de vie des habitants. Les coûts sociaux externalisés d'une politique centrée sur l'automobile sont très conséquents en accidentologie, en santé et en pollutions.

2.2.1/ Réguler les déplacements est d'abord une question de sécurité

Les chiffres de sécurité routière sont très préoccupants (cf bilan du DGO de 2017-2021) : 42 tués en 2022 contre 36 en 2012 et 21 tués en 2018 (année la moins meurtrière de tout cet épisode).

Les piétons paient un lourd tribut dans cette insécurité routière, avec 14% des victimes entre 2018 et 2022. Avec deux tranches d'âges plus exposées : Les seniors sont sur-représentés dans la mortalité piétonne (42% des piétons tués ont plus de 65 ans). Et 26% des tués ont entre 0 et 17 ans. 63 % des accidents mortels impactant des piétons, ont eu lieu en agglomération.

Depuis deux ans, avec 3 accidents graves sur le Boulevard Jules Janin impactant 4 blessés graves (2 enfants, une adulte et un senior), le Boulevard urbain est un des points noirs du territoire, avec des vitesses excessives et des traversées dangereuses pour desservir de nombreux logements, commerces et écoles (Tardy, Vittone et Thiollier).

Les effets d'une zone 30 sont immédiats sur l'accidentologie urbaine : la Métropole de Grenoble qui a mis en place cette mesure forte il y a 4 ans, constate déjà une chute de 27 % des accidents de circulation.

Il est clair que la sécurité routière peut être considérablement améliorée par des aménagements urbains notamment en sanctuarisant les trottoirs et protégeant les voies cyclables séparées des trottoirs. Les trottoirs mixtes insécurisent trop les piétons, notamment les seniors.

Les aménagements urbains doivent s'accompagner d'un travail de communication ciblée et d'une réflexion métropolitaine pour adopter un Code de la Rue connu de tou-te-s. Depuis le développement important des trajets en vélo, avec les usages nouveaux des trottinettes et des autres engins de mobilité individuelle, le déplacement en ville devient quelque peu anarchique face au maintien des vieilles habitudes des automobilistes qui continuent à se croire les rois.

Il est donc essentiel de redéfinir les règles du jeu en termes de mobilité urbaine, en faisant connaître à tou-te-s les règles déjà définies du Code de la Rue, officielles, mais peu connues du grand public, voire des forces de police : règles des voies piétonnes, des Zones 30, des zones de rencontre...La règle de la priorité absolue accordée aux usagers les plus vulnérables (les piétons dont les enfants, les seniors, les PMR) doit être déclinée selon la taille et le statut de la voirie empruntée. Pourquoi pas des séances de « permis piétons » dans les écoles, les centres sociaux, les entreprises ?

Ces nouvelles règles de fonctionnement de ces zones variées devraient faire l'objet de campagnes de communication grand public et être enseignées dans les cours de code de la route pour les nouveaux automobilistes, ainsi que dans les établissements scolaires (cf. « savoir rouler à vélo », en intégrant un « savoir marcher en ville »). Notamment l'usage des oreillettes et téléphones par les piétons traversant une voirie devrait être mieux réglementée.

Et ce « code de la Rue » doit être décliné, après concertation avec les habitants, en fonction des spécificités des politiques publiques des communes et de SEM.



2.2.2/ Réduire l'impact direct des déplacements sur la santé publique

La sédentarité est un grand fléau de santé publique (obésité, maladies cardiovasculaires, diabète...) qui touche aussi notre territoire. La sédentarité croissante de la population représente une « bombe sanitaire à retardement » très préoccupante : coût des morbidités liées à la sédentarité se chiffrent en milliards d'euros par an et en espérance de vie moindre pour les personnes ne réalisant pas 30 minutes d'exercice physique par jour. La Fondation de Cardiologie alerte sur le fait que les enfants d'aujourd'hui ont déjà perdu 25% de leurs capacités respiratoires et cardiaques, suite à cette aggravation de la sédentarité.

Deux classes d'âges doivent faire l'objet de préconisations sanitaires spécifiques :

- Les enfants qui font de moins en moins d'exercices physiques (avec deux facteurs aggravants : la voiture et les écrans) : Il s'agit notamment d'impulser des PDS (plans de déplacements scolaires) avec l'incitation auprès des écoles à organiser des pédibus, des vélobus, voire des « chemins des écoliers » (marquage au sol de parcours piétons sécurisés pour ces trajets aux abords des écoles). La loi LOM et le nouveau Plan Vélo du gouvernement parlent également de développer dans les établissements scolaires le « savoir rouler » en ville. Il faut développer aussi le « savoir marcher en ville ».
- Les séniors : Pour eux et pour tous les piétons, les trottoirs et traversées de voies doivent garantir la sécurité aux piétons les plus vulnérables (enfants, seniors, PMR) et favoriser la vie sociale des séniors qui aujourd'hui réduisent leurs sorties par peur d'être bousculés sur les trottoirs.

La santé mentale doit aussi rentrer en ligne de compte dans la réflexion sur le PDM : meilleure qualité de vie avec réduction des stress urbains en connexion avec une amélioration de la qualité du vivre ensemble : Une voirie à 50 ou plus, réduit les échanges dans un pâté de maison.

Sans oublier que la ville automobile a supprimé le troisième espace de socialisation des enfants (en plus de la famille et de l'école) en rendant le jeu quasi impossible dans les rues (moindres capacités d'orientation temporo faciales des enfants conduits en voiture et passifs, moindre autonomie des enfants).

2.2.3/ Préserver l'environnement en réduisant les pollutions atmosphériques et sonores

La France (et notre territoire n'y échappe pas) connaît des seuils préoccupants de pollution atmosphérique et sonore. SEM a opté pour plus de transports non polluants (tram, trolleybus) : ces choix doivent être poursuivis.

Par ailleurs l'électrification des véhicules particuliers, mise en avant par l'agglomération, ne résoudra pas tous les problèmes : en particulier la congestion viaire ne serait pas réduite par le remplacement des véhicules thermiques par des véhicules particuliers électriques, contrairement au report modal.

Des mesures systématiques doivent être réalisées à proximité des écoles et crèches, pour évaluer la qualité de l'air et du bruit, dans ces lieux souvent bien pollués et bien bruyants, alors que ce jeune public est particulièrement vulnérable à ces nuisances.

La pollution de l'air est responsable d'au moins 50 000 décès par an, sans oublier les nombreuses pathologies respiratoires et cardiaques qui explosent avec la dégradation de la qualité de l'air.

La baisse de la vitesse en ville contribue notamment de façon très nette à réduire le bruit, ce qui est notamment très apprécié par les riverains. Lausanne par exemple a commencé à mettre la ville à 30 km/h la nuit, ce qui a amélioré de façon extrêmement nette la qualité du sommeil de 3/ 4 des riverains, qui du coup sont plus disposés à

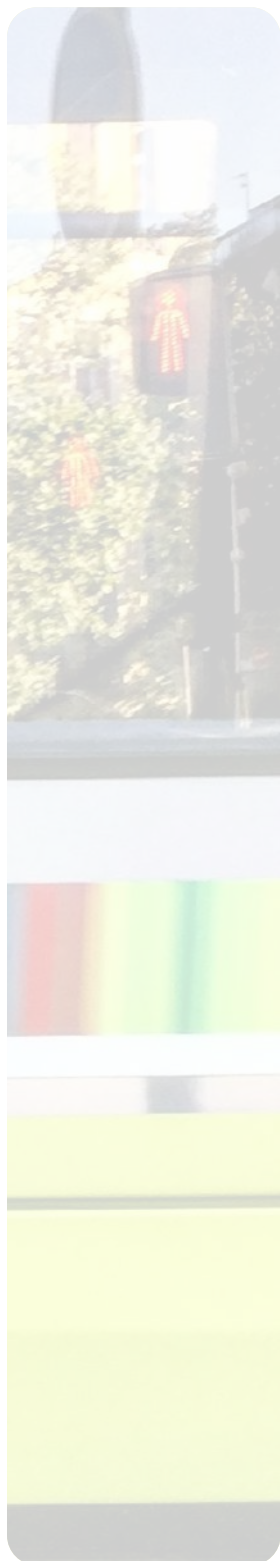


**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

accepter ensuite un changement de vitesse en journée.

Enfin la construction de nos villes autour de la voiture reine, a contribué à fabriquer des territoires avec un excès de macadam favorable aux îlots de chaleur, de sols imperméables propices aux inondations et de ville par trop minérale (pas assez d'évapotranspiration). Il est donc urgent de réintroduire de la végétation en ville et des espaces publics plus conviviaux, permettant de marcher et pédaler, même en périodes de fortes chaleurs et de rendre la ville plus respirable en période de canicule.



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

2.3/ Confort et sociabilité

2.3.1/ Reconquérir les espaces qui pourraient à nouveau être dédiés à l'enfant

Un des premiers axes pour apaiser les espaces publics, serait de commencer par sécuriser les abords d'écoles et les déplacements scolaires piétons autonomes : La question de la sécurité des enfants est centrale, d'autant que de nombreuses écoles ont leur entrée / sortie qui débouche soit directement sur un grand axe comme un boulevard très passant (Ecole Montransports en communhovev, école privée de Rive-de-Gier), voire même pire avec la proximité dangereuse du Boulevard Urbain de St Etienne, soit parce que l'école est toute collée sur la rue (Ecole Notre Dame à St Chamond).

Un plan piéton doit se préoccuper en priorité des abords d'écoles, avec divers aménagements possibles :

- Des parvis devant certaines écoles pour augmenter la place des piétons au moment de flux importants aux horaires scolaires (Ecole Prugnat à RIVE-DE-GIER, école Notre Dame à St Chamond, école Montransports en communhovev à St Etienne ...)
- Des rues scolaires qui ferment l'accès de la voirie aux voitures, le temps des entrées et sorties d'écoles, quatre fois par jour pendant 20 à 30 minutes : Exemples dans la rue Auguste Burdeau de RIVE-DE-GIER, dans l'impasse de la Palle pour l'école Montransports en communhovev et de Beaulieu à St Etienne, devant l'Ecole Jeanne d'Arc de Firminy...
- Des Zones de rencontre : Sur St Chamond, une mini magistrale scolaire entre les établissements scolaires (Lycée Claude Lebois, Collège St Ennemond, établissements Ste Marie) pourrait déboucher sur une zone de rencontre et un parvis piéton en bas à l'arrière de la Gare SNCF
- Des plateaux traversants pour mettre les piétons en surélévation et prolonger le trottoir en évitant des montées / descentes de trottoirs aux poussettes avec enfants, obligeront les voitures à ralentir sur ces surélévations. Exemple sur le boulevard de la Palle proche de l'école Montransports en communhovev, devant l'Ecole St Jean de RIVE-DE-GIER, devant le Lycée technique R. Cassin de Rive-de-Gier.

2.3.2/ Développer l'accessibilité pour les seniors et les personnes à mobilités réduites

Les statistiques sont claires : les seniors avec l'âge, renoncent de plus en plus à sortir en ville : peur de se faire bousculer par des trottinettes ou des vélos, espaces urbains trop minéralisés, insuffisance de bancs pour permettre des pauses aux personnes âgées, manque de toilettes.

Ceci est dommageable à deux titres au moins : exclusion sociale d'une partie de la population qui a beaucoup travaillé auparavant et mérite de pouvoir vivre en société et aggravation des risques de chutes chez les personnes âgées qui ne marchent plus assez chaque jour. Les coûts sanitaires (dépendance de ces personnes âgées) et financiers de ces chutes de personnes âgées sont très lourds. Une politique de mobilisation des seniors ne pourrait qu'être bénéfique à l'amélioration de la santé générale de la population. Dans les pays scandinaves, les seniors pratiquent le vélo jusqu'à des âges avancés, ce qui améliore considérablement leur maintien en autonomie, avec entrée plus tardive des personnes âgées dans des structures comme les EHPADs.

Cette recherche systématique de l'accessibilité pour les seniors va de pair avec l'ensemble de la politique mise en avant avec les réglementations sur l'accessibilité des PMR. Il est essentiel que la marche en ville ne signifie pas une course d'obstacles



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

pour les PMR et personnes mal voyantes.

2.3.3/ Intégrer les femmes dans les réflexions sur les espaces publics

Il faut noter que les femmes pratiquent beaucoup moins le vélo que les hommes (1/3 des cyclistes sont des femmes) tant pour des raisons culturelles liées à leur éducation, qu'au fait qu'elles sont encore plus chargées de l'accompagnement des enfants et des anciens, qui leur fait donc pratiquer plus la marche à pied.

Même s'il faut se garder d'enfermer les femmes dans ce rôle traditionnel auprès des enfants et des seniors, il reste qu'aujourd'hui, elles ont la meilleure expertise sur la qualité des espaces publics. Il est donc essentiel d'associer les femmes dans les modes de concertation sur les espaces urbains car leur expertise d'usage (connaissance des contraintes de la vie familiale, des enfants scolarisés, ..) est incontournable et précieuse. Dans les villes où elles ont été associées, des marches exploratoires pour femmes ont contribué à améliorer fortement les espaces urbains avec un meilleur usage de la ville par TOUS.

2.3.4/ Développer le confort des espaces publics et des trajets « efficaces »

Le PDM doit recenser les trajets plus courts et pacifiés, où le piéton et le cycliste retrouvent le plaisir de marcher ou de pédaler. Ce qui signifie mieux les aménager, les signaler et les valoriser avec de la végétation.

Rive de Gier est particulièrement bien doté en vieilles traboules et passages piétons. Ces traboules ou des cheminements comme la Rue de la Petite Vitesse, gagneraient à être valorisés en signalétique et en végétation. Tout comme l'aménagement d'un circuit piétonnier / parcours santé sur le chemin de la Gerbaudière de Rive-de-Gier, au-dessus de la voie ferrée.

St Etienne est également une ville très riche en traboules ; hélas, les riverains ont tout fait pour en réduire les accès et certains passages peuvent être anxiogènes. Il s'agirait de lancer un vaste programme de promotion et de sécurisation de ces traboules pour en favoriser de nouveaux usages.

Un inventaire de ces traboules actuelles et de celles pouvant le devenir, en leur donnant des noms, pourrait donner lieu à un Plan piéton/cyclable de tous ces cheminements à pied ou à vélo.

Pour que les habitants aient plaisir à marcher et pédaler, il importe de penser à des aménagements paysagers et ombragés, ponctués de bancs, fontaines d'eau, toilettes. Il faut que les aménagements soient bien pensés, avec des revêtements adaptés à chaque usage, notamment les trottoirs (sols non glissants, sans trous, sans obstacles, ...) et l'éclairage de certains lieux publics trop perçus comme des coupe gorge.

Enfin une signalétique avec temps de parcours à pied et à vélo est primordiale pour aider les automobilistes à réaliser que le trajet à pied ou à vélo est plus rapide qu'en voiture, si on intègre le temps nécessaire pour trouver un stationnement. Il est ainsi essentiel de mettre en place un jalonnement piéton et cyclable, sobre et uniforme à l'ensemble du territoire métropolitain.

En complément, il est proposé l'édition de plans mobilités actives par communes et la systématisation d'une signalétique multi modale devant les gares SNCF et routières.



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

2.3.5/ Susciter de nouvelles sociabilités

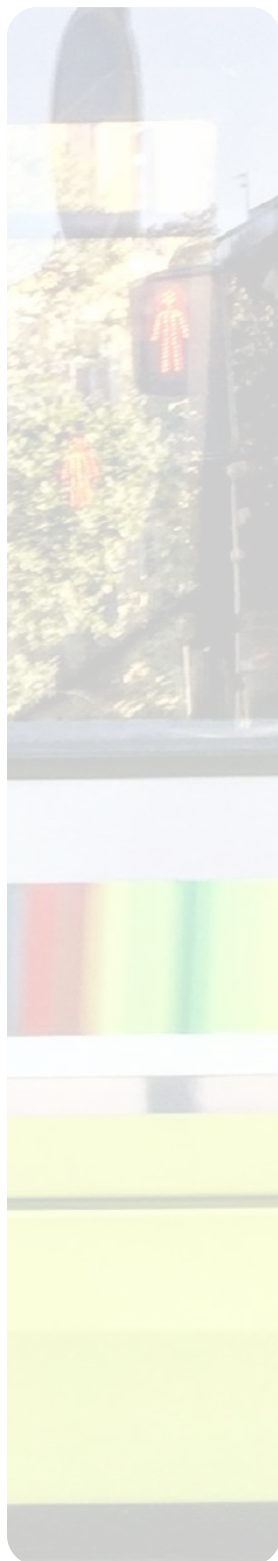
Les axes très routiers ont un effet de coupure physique et d'insécurité, et à leurs abords, cela limite, voire réduit les liens entre habitants : Comment échanger avec son voisinage, quand son quartier est traversé d'un boulevard urbain 2 x 2 voies ? Les villes 30 ont pour effet immédiat d'améliorer le "vivre ensemble", si essentiel pour une société plus solidaire et moins violente. Et la création de rues scolaires dans des villes comme Lyon, Grenoble, Paris... ont développé de façon inimaginable la qualité de vie du quartier avec des échanges entre enfants et entre parents : les écoles transformées avec des parvis piétons et végétalisés ont contribué à ce que les enfants prennent du plaisir à jouer sur ces nouveaux espaces dédiés et les parents prennent le temps de bavarder.

Un aménagement avant tout routier et résiduel peut avoir un effet désastreux sur l'image d'une ville, comme c'est le cas de la rue de la Montat, entrée principale de Saint-Etienne.

Reconquérir la place de la voiture permet de transformer cette image de la ville, en enrichissant le rapport aux bâtiments (la marche à pied suscite des interactions avec les rez-de-chaussée et leurs activités) et en exploitant le potentiel des traboules et venelles.

Il faut développer les cheminements piétons et cyclistes qui sont d'une grande richesse pour les riverains comme pour les touristes.

Réduire l'espace consacré aux stationnements ou à la circulation automobiles permet de développer de nouveaux usages, notamment en rendant plus sécurisés et adaptés les sorties d'écoles ou en valorisant les commerces avec des terrasses et trottoirs plus confortables. Des animations comme les « Parking Days » permettent de montrer tout ce qu'on peut faire à la place d'une voiture, le temps d'une journée. Et les « Rues aux enfants / Rues pour tous » permettent aux habitants de se réapproprier la rue avec des moments où cette dernière est fermée à la circulation. Montreuil organise chaque mois des Rues aux enfants. Cela réhabitue les habitants à s'approprier l'espace d'habitude consacré à la voiture.



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

3/

RENDRE

DÉSIRABLES

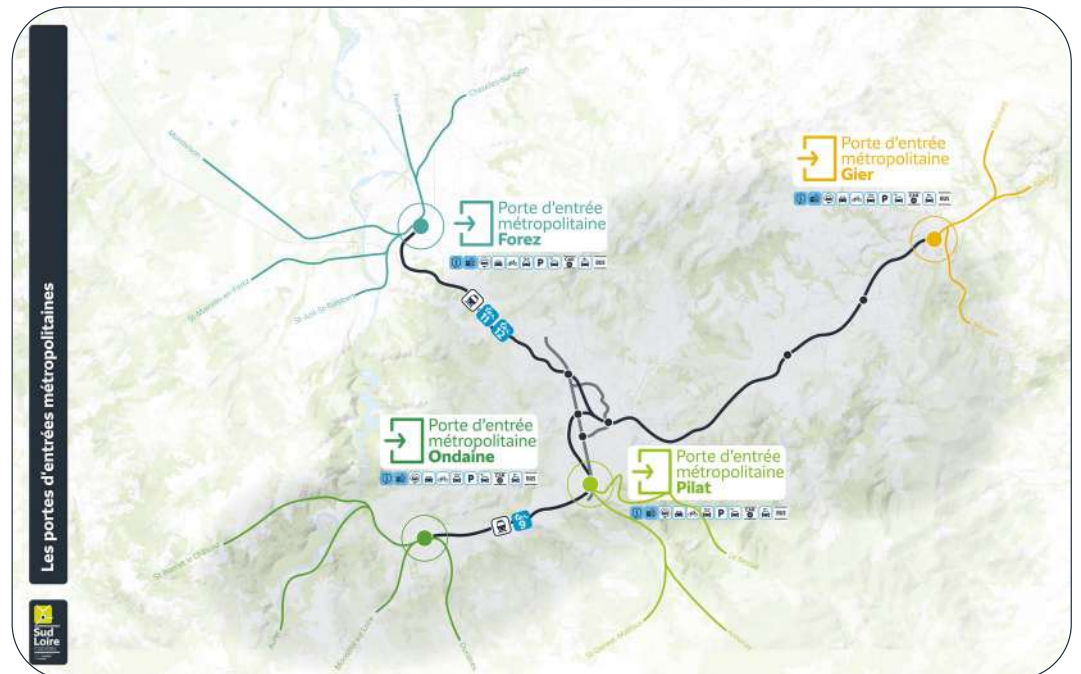
LES

MOBILITÉS

DURABLES

3.1/ Développer un terreau d'intermodalité

3.1.1/ Créer des portes d'entrées métropolitaines



Les frontières géopolitiques de la métropole ne correspondent pas aux limites des aires de déplacements, ni aux bassins de vie. La création de portes d'entrée métropolitaines permet de réfléchir aux déplacements dans un plus grand territoire pour faciliter l'intermodalité autour de pôles multimodaux intégrant :

- Les modes lourds (RER, train, tram),
- Un rabattement de lignes de car venant de territoires lointains de bus pour les communes proches,
- Des parking relais à proximité permettant à court terme d'initier un report modal partiel, mais essentiel au changement de pratiques,
- Des espaces dédiés à l'autopartage, l'autostop participatif et à la recharge des véhicules électriques
- Un réseau de piste cyclable et/ou de voie verte irrigant le territoire
- Du stationnement capacitaire et sécurisé pour les vélos
- Des axes structurants (magistrales piétonnes) entre les pôles multimodaux et les centres-villes
- Une signalisation des itinéraires piétons vers les équipements à proximité

Les principales portes d'entrées actuellement identifiées sont :

- La gare de Firminy depuis la Haute Loire
- La Place Bellevue depuis le Pilat et le Nord Ardèche
- La gare de Rive de Gier depuis les côteaux du Jarez et du Lyonnais
- Andrézieux Bouthéon depuis la Plaine du Forez, le Haut Forez et les Monts du Lyonnais

Les portes d'entrées métropolitaines nécessitent une signalisation pour identifier et faciliter leur accès. Il n'y a par exemple, aujourd'hui aucun panneau annonçant les parking relais sur la métropole stéphanoise. Cela passe par un jalonnement

ses itinéraires voitures, vélos et piétons (distance, nombre de places, durée, ...) et identifiable (couleur, matériaux, éclairage, végétation, ...)

3.1.2/ Faciliter une intermodalité pragmatique

Il est difficile pour un usager de changer de mode de transport. Chaque réseau (vélo / bus / train / voiture / ...) fonctionne en silo.

L'information multimodale doit être la règle. Les principaux documents d'information voyageurs doivent se transformer en document d'information voyageur multimodal. Pour cela, ils doivent faire figurer toutes les solutions de mobilité : les trains même si l'autorité organisatrice n'est pas la même, l'autopartage, les vélos en libre-service, les points d'autostop participatifs, les bornes de recharges de véhicules électriques (géré et non géré par St Etienne métropole), ...

Les axes vélo doivent coexister aux lignes de bus ou de train, tout comme les équipements situés à proximité des arrêts, en indiquant le temps de marche pour y parvenir.

Chaque point d'arrêt du réseau devient une porte d'entrée vers les modes actifs. L'information aux arrêts identifie le réseau (signalétique), les commerces, services et équipements du quartier et repère les autres formes d'intermodalités (stationnement vélo, station de vélo en libre-service, chronogramme des temps de parcours à pied, ..).



3.1.3/ Créer des Conseillers en mobilité

Le conseil en mobilité incarne la politique multimodale du territoire. Aujourd'hui, chaque réseau a son ou ses conseillers, sans vision globale des mobilités alternatives à la voiture. Créer une agence mobile, comme c'est le cas à Grenoble, Chambéry Métropole ou Belfort permet de former le personnel sur l'ensemble des réseaux présents dans le territoire.

Les conseillers en mobilité multimodale pourront se déplacer dans les collectivités, les entreprises (en lien avec la réactivation des Plans de Déplacement Multimodaux d'Entreprises), les lieux d'enseignements supérieurs, ...

Ils sont également présents dans les agences mobilités réparties sur le territoire.

Ces agences sont réparties dans les pôles multimodaux (Châteaureux, Terrasse, Andrézieux-Bouthéon) ainsi que le centre-ville de St Etienne. Elles peuvent être en gestion directe ou mutualisée avec les guichets TER/SNCF (Saint Chamond, Rive de Gier, Firminy ou Bellevue).

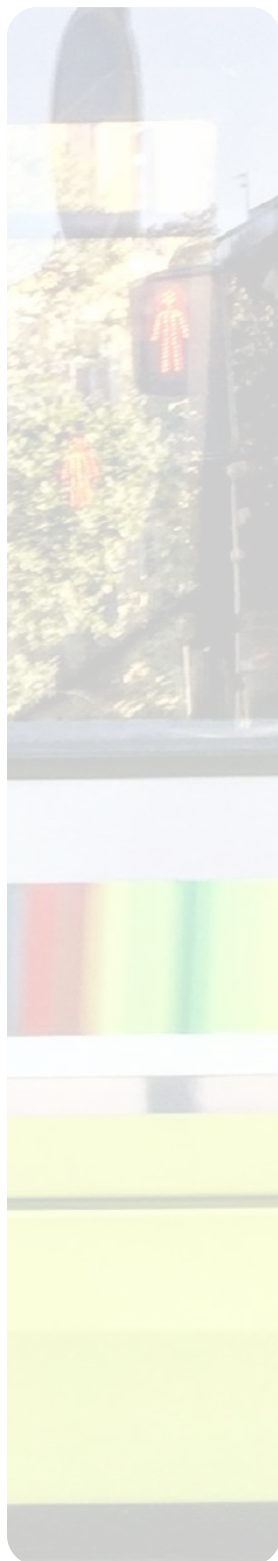
La fréquence d'ouverture est évolutive, de 3 à 4 demi-journées par site jusqu'à la journée continue, dans une agence physique (locaux existant à Chateaureux, Terrasse, Bellevue et Terrasse) ou en agence mobile.

Certains territoires ont écriété leurs périodes de pointe en mettant en place un Bureau des Temps. Cela pourrait être une des missions des Conseillers en Mobilité. Quand plusieurs établissements saturent une ligne, il est possible d'étaler les entrées et sorties, afin de fluidifier le trafic (passer de 8h à 8h30 par exemple) et limiter le recours à des bus supplémentaires, d'assurer un meilleur confort des usagers, voire de réaliser des économies. Cela peut concerner par exemple les collèges, lycées, universités, ainsi que les gros employeurs du territoire.

3.1.4/ Poursuivre la mobilité numérique

Comme pour l'information voyageur imprimé, la mobilité numérique est monomodale. Un besoin d'application unique à l'échelle du territoire est nécessaire pour fiabiliser l'information et pas seulement agréger du contenu issu d'autres plateformes.

L'Open Data permet d'avoir une donnée accessible à tous avec un niveau de fiabilité identique pour chacun des développeurs. Cela permet également d'avoir une information sur des supports différents des applications de transport comme Google Maps par exemple et donc de rendre plus simple l'accès au réseau



3.2/ Simplifier l'accès aux réseaux de mobilité

3.3.1/ Créer une marque unique multimodale

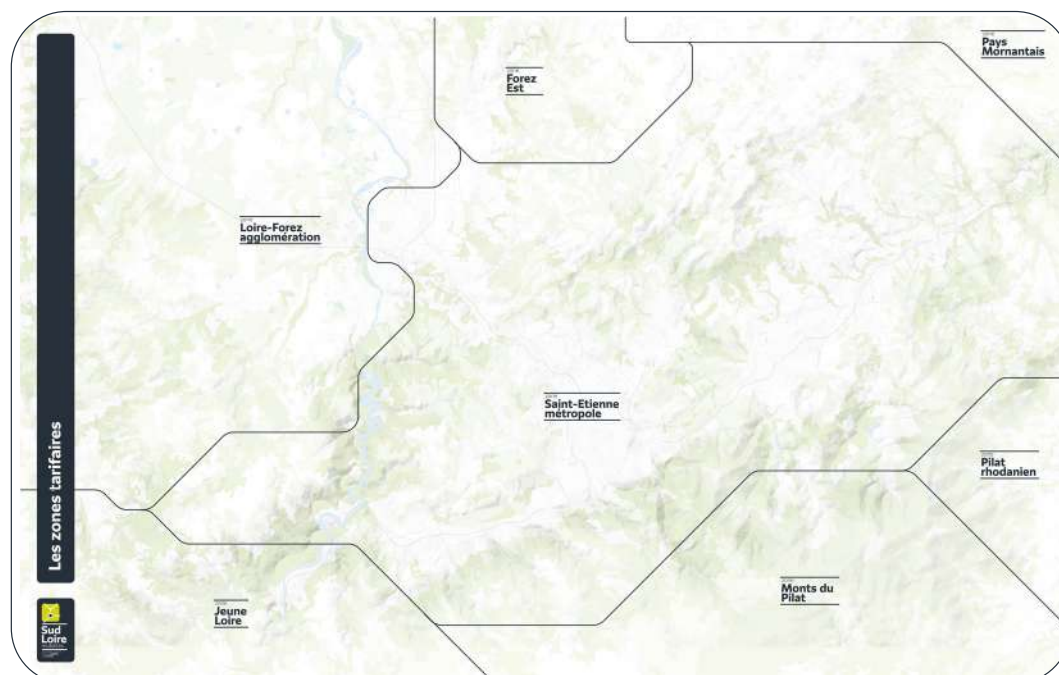
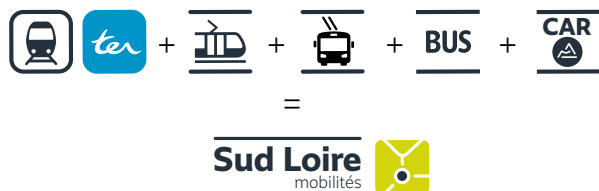
Actuellement, chaque réseau a sa limite géographique, son identité et son nom : STAS, TER, Car Région Loire, Car région Express, Vélivert, Vélivert longue période, Autopartage Citiz-Loire, borne de recharge porté par le SIEL, borne de recharge électrique porté par la métropole parking-relais, ... Proposer une marque unique facilite la compréhension pour le grand public et favorise l'intermodalité. Cela passe par :

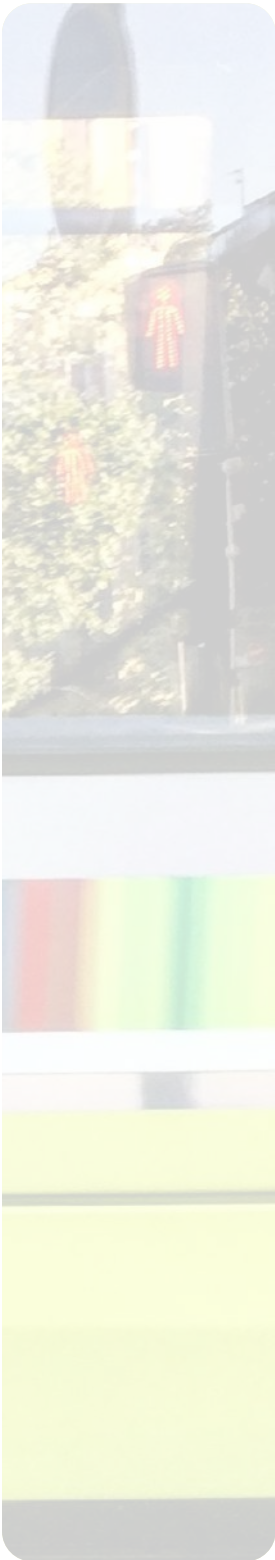
- un nom commun : Sud-Loire mobilités, MoLoS (MObilité Loire Sud), MOBASE (MObilité de l'Aire Stéphanoise), MobiLoire, ...
- un graphisme commun : point d'arrêt, livrée des véhicules, bornes, ...
- des documents d'information voyageur communs autour des bassins de déplacement (Stéphanois, Ondaine, Gier, Pilat, Forez-Est, Forez-Ouest, Jeune-Loire, ...)
- un support billettique commun : la carte Oûra et l'application mobile
- une tarification commune organisée par "zone". A l'intérieur de chaque zone, chaque autorité organisatrice de mobilité décide de ses tarifs mais homogénéité entre plusieurs zones. Chaque zone correspond au périmètre d'une intercommunalité u d'un SCOT : SEM, LFA, Forez-Est,, Marches du Velay, Pilat, ... La tarification doit intégrer l'ensemble des modes de transports y compris le train



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables






- une politique de mobilité commune déclinée à l'ensemble du territoire
- une gouvernance commune : la création du Syndicat Mixte « Loire Sud Mobilité » est nécessaire pour animer les différents partenaires. Les dernières créations de syndicats mixtes montrent que la synergie entre réseaux facilite la prise de décision et les actions concrètes.

3.3.2/ Simplifier des supports des titres de transport

Les supports doivent être réduits et les tarifs identiques suivant les supports : carte ourà ou application, support papier/magnétique/QR code/carte bancaire pour les titres occasionnels. La validation par carte bancaire, telle dans l'agglomération lilloise, est particulièrement efficace pour les usagers très occasionnels. Aujourd'hui, un voyage acheté au distributeur n'est pas au même prix que sur une carte oùra avec un abonnement souple ou par SMS.



3.3.3/ Remplacer l'abonnement et le titre occasionnel par le post-paiement et le plafonner.



tarif

1 voyage = 1 heure = 1€50

1 jour = 5€ max / 1 semaine = 20€ max / 1 mois = 50€ max

Le principe est simple : on valide un titre de transport sans se préoccuper du tarif, le prélèvement sera automatique le mois suivant sa consommation réelle, plafonnée à un tarif à la journée, au mois ou à l'année. Le post-paiement vient supprimer la notion d'abonnement. L'utilisateur occasionnel est ainsi fidélisé et la gamme tarifaire est très fortement simplifiée.

- 1 voyage = 1h = 1,5€
- Maximum par jour : 5€
- Maximum par semaine : 20€
- Maximum par mois : 50€ (25€ prime transport déduite)
- Maximum par an : 400 € (200€ prime transport déduite)

3.3.4/ Simplifier les périodes horaires

Il est nécessaire de passer de 7 périodes horaires (semaine, samedi, vacances, semaine été, samedi été, dimanche et dimanche été) à 3 (semaine, samedi/vacances/été, dimanche). Les fiches horaires, disponibles une seule fois par an et non 2, permettront de faciliter l'accès au réseau pour les utilisateurs occasionnels.

L	PÉRIODE SCOLAIRE		PÉRIODE VACANCES	
	LUNDI - VENDREDI	SAMEDI - DIMANCHE - FÊTES	LUNDI - VENDREDI	SAMEDI - DIMANCHE - FÊTES
1	07:27	00:00	07:27	00:00
2	07:47	00:00	07:47	00:00
3	07:27 07:47	00:00	07:27 07:47	00:00
4	07:33	00:00	07:33	00:00
5	08:30	00:00	08:30	00:00
6	08:30	00:00	08:30	00:00
7	08:30	00:00	08:30	00:00
8	08:30	00:00	08:30	00:00
9	08:30	00:00	08:30	00:00
10	08:30	00:00	08:30	00:00
11	08:30	00:00	08:30	00:00
12	08:30	00:00	08:30	00:00
13	08:30	00:00	08:30	00:00
14	08:30	00:00	08:30	00:00
15	08:30	00:00	08:30	00:00
16	08:30	00:00	08:30	00:00
17	08:30	00:00	08:30	00:00
18	08:30	00:00	08:30	00:00
19	08:30	00:00	08:30	00:00
20	08:30	00:00	08:30	00:00
21	08:30	00:00	08:30	00:00
22	08:30	00:00	08:30	00:00
23	08:30	00:00	08:30	00:00
24	08:30	00:00	08:30	00:00
25	08:30	00:00	08:30	00:00
26	08:30	00:00	08:30	00:00
27	08:30	00:00	08:30	00:00
28	08:30	00:00	08:30	00:00
29	08:30	00:00	08:30	00:00
30	08:30	00:00	08:30	00:00
31	08:30	00:00	08:30	00:00
32	08:30	00:00	08:30	00:00
33	08:30	00:00	08:30	00:00
34	08:30	00:00	08:30	00:00
35	08:30	00:00	08:30	00:00
36	08:30	00:00	08:30	00:00
37	08:30	00:00	08:30	00:00
38	08:30	00:00	08:30	00:00
39	08:30	00:00	08:30	00:00
40	08:30	00:00	08:30	00:00
41	08:30	00:00	08:30	00:00
42	08:30	00:00	08:30	00:00
43	08:30	00:00	08:30	00:00
44	08:30	00:00	08:30	00:00
45	08:30	00:00	08:30	00:00
46	08:30	00:00	08:30	00:00
47	08:30	00:00	08:30	00:00
48	08:30	00:00	08:30	00:00
49	08:30	00:00	08:30	00:00
50	08:30	00:00	08:30	00:00
51	08:30	00:00	08:30	00:00
52	08:30	00:00	08:30	00:00

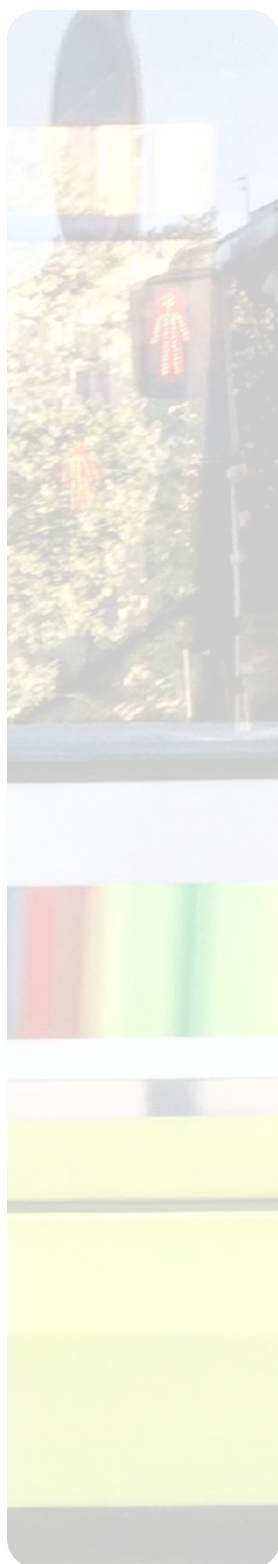
3.3.5/ Faire des économies à court terme

De fortes incohérences persistent aujourd'hui à l'interface entre les réseaux: des lignes de car ou de bus doublonnent des lignes de train ou de tram. Outre des temps de parcours plus longs, une incompréhension subsiste face à une dépense d'argent public inutile.

Plusieurs lignes sont concernées :

- La ligne L11 entre Montbrison et Châteaueux. Nous préconisons de limiter la ligne entre Andrézieux et Montbrison et d'en faire une ligne de proximité pour les communes denses traversées. Le trajet vers St Etienne se fait en train à St-Romain, Sury, Bonson ou Andrézieux.
- Les lignes L13 et L15 entre Andrézieux et Châteaueux (ligne L13) et l'Hôpital Nord (ligne L15) avec un rabattement permettant un gain de temps de parcours intéressant en se libérant des bouchons entre Châteaueux et la Terrasse, ainsi que dans le secteur de la Gouyonnière
- Les lignes de la Haute Loire entre Firminy, Bellevue et Châteaueux (H28, H30, H31, H34, H37)
- Des lignes de bus et de tram : il convient de réorganiser le réseau STAS entre le centre-ville et Châteaueux pour favoriser le rabattement vers le tram, plutôt qu'un doublon jusqu'au centre-ville

Ces rabattements vers les modes lourds ne sont envisageables qu'avec un titre de transport unique et sans supplément, permettant de passer du car au tram au même prix. Les kilomètres ainsi économisés pourront être redistribués ligne par ligne, pour augmenter l'offre à coût constant.



**Sud
Loire**
mobilités

pour des mobilités durables

3.4/ Améliorer le parcours des usagers

3.4.1/ Aller chercher les nouveaux usagers

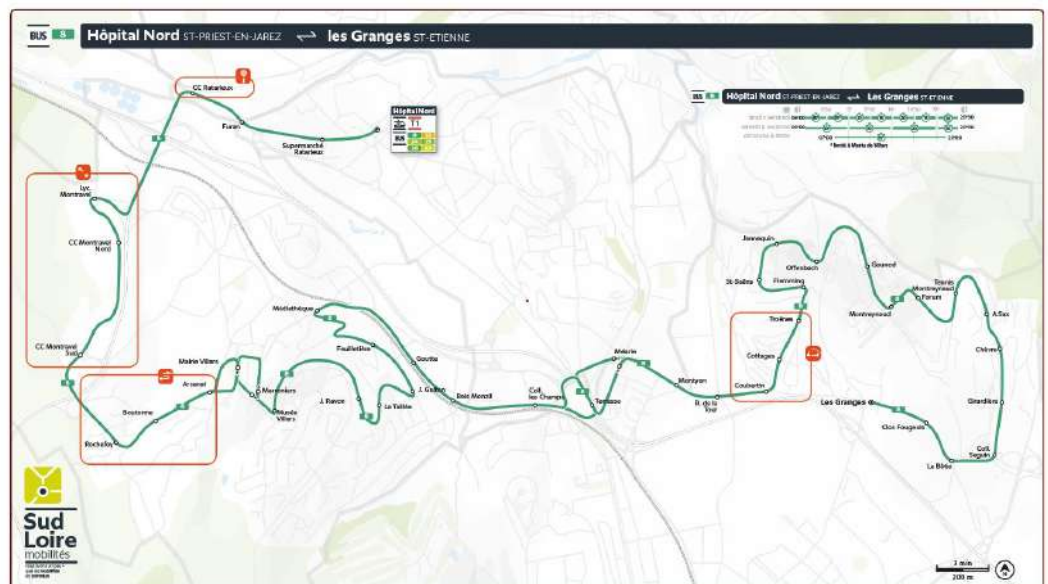
Les mobilités durables doivent se réinventer pour capter de nouveaux usagers. Avec un réseau pensé pour les scolaires sur 70% des lignes, aller chercher un public non captif, principalement les actifs et les étudiants est nécessaire. Différentes campagnes de communication personnalisée avec des exemples précis d'amélioration (temps de parcours, coût, impact écologique, sérénité des trajets, ...) et localisés pourront également fidéliser ces nouveaux usagers et venir optimiser des lignes et l'infrastructure existante.

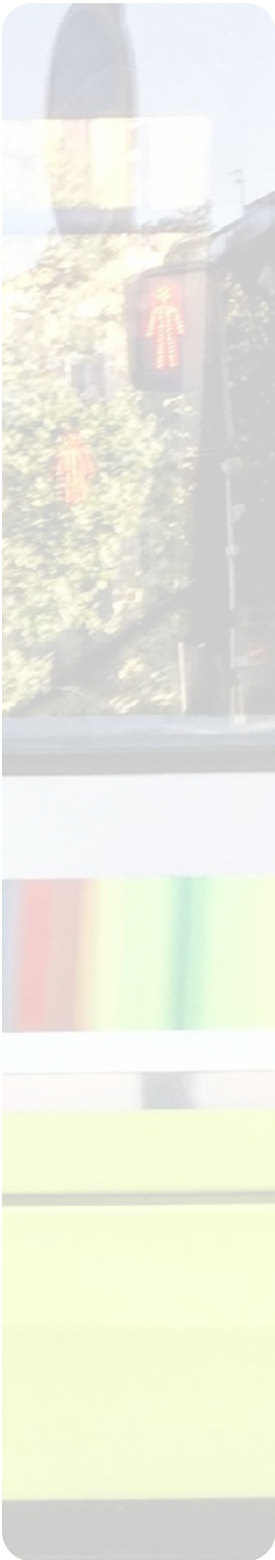


3.4.1/ Repenser le service aux citoyens

L'ensemble des supports de communication sont monomodaux (à l'exception de Moovizy). Il convient de proposer une information voyageur avec une charte graphique forte, vecteur d'identification du réseau.

- L'information papier (plan, horaires, guides, ...) est importante. Elle doit être orientée vers les usagers occasionnels : facilité de lecture dans la hiérarchie des lignes, avec un fond cartographique identifiant les spécificités géographiques du territoire. Elle est un vecteur de marketing territorial en mettant en avant les zones industrielles, universités, hôpitaux, centres commerciaux, monuments, parcs, espaces naturels, points de baignade, équipement sportifs, ...).
- L'information embarquée dans les bus et tram identifie les points d'intérêts et les correspondances multimodale.
- Le site internet livre une information institutionnelle et éditorialisée. La centralisation de l'information est nécessaire, notamment dans la préparation du voyage, dans l'identification des point d'entrée du réseau et de son fonctionnement.
- Les réseaux sociaux permettent de délivrer de l'information instantanée : info trafic, perturbation en cours, ... Trop d'informations sont données ne permettant pas





d'identifier le live du programmé. La création d'un compte info trafic et d'un compte d'actualité et d'information diverse semble nécessaire. L'interaction est importante, la création de Community manager pour animer les communautés d'utilisateurs serait appréciée

- L'application mobile doit reprendre la hiérarchie de l'information du site internet mais en simplifier son contenu pour être tournée vers le voyageur immédiat
- Les agences de mobilité doivent abandonner leur rôle d'information descendant et se transformer en agence de mobilité multimodale centrée sur le voyageur.
- Les partenaires médias comme les radios, la presse écrite papier ou web locale sont autant de vecteurs d'information à destination des utilisateurs. La création d'un flash info-traffic dans les matinales radios permettrait, au même titre que la circulation automobile, de faciliter l'accès au réseau.

3.4.2/ Identifier le réseau dans le territoire

Après avoir fait un travail sur les livrées des véhicules et les poteaux d'arrêt, il reste encore un travail pour repenser les points. Les stations de tram, arrêts des lignes métropole et pôles multimodaux nécessitent un traitement spécifique.

Les totems signalétiques "d'envergure" mettent en avant le nom de la station, les destinations et correspondances possibles, ainsi que l'ensemble de l'information aux stations attendues (borne info voyageur, plan, horaires, plan de quartier, offres de mobilité complémentaires, stations vélo, autopartage ou temps de parcours à pied depuis la station) regroupé sur un totem et non disséminé dans les différents abris-bus.

Ensuite, l'équipement des autres arrêts peut faire l'objet d'une attention spécifique comme cela a été fait lors du prolongement de la ligne T3 (abris bus, bancs, poubelles, distributeurs de titre, ...). En se démarquant du reste de l'espace urbain avec une démarche design et d'aménagement de l'espace urbain, on identifiera plus facilement les principales stations et arrêts.



3.4.3/ Mettre en valeur le territoire

Le réseau STAS ou le service Vélivert ne sont pas spontanément identifiés comme des services de St Etienne métropole. La charte graphique de la Métropole stéphanoise n'est d'ailleurs pas celle du réseau STAS.

Il est possible d'aller plus loin dans la mise en valeur du territoire sur les supports d'information clients : visuels régulièrement mis à jour avec des photos du territoire, sur les fiches horaires en couverture, permettant d'inciter à découvrir le territoire



ou les équipements métropolitains. Cela pourrait être imaginé sous la forme d'un concours Instagram par exemple, comme l'a fait l'Office de tourisme de St Etienne Métropole.

Dans les véhicules, cela passe principalement par les écrans d'information voyageurs embarqués qui pourraient identifier les principaux points d'intérêt autour de chaque arrêt et d'y associer une photo et suivant les cas, l'actualité ou l'horaire des lieux.

Pour les lignes sans information voyageur ou pour les personnes mal et non voyantes, l'application du réseau pourrait reprendre l'affichage

