



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



DOSSIER DE PRESSE

MobiLYSE

**DÉMARCHE D'AMÉLIORATION
DE LA MOBILITÉ DANS
LE CORRIDOR ENTRE
SAINT-ÉTIENNE ET LYON**

SEPTEMBRE 2025



Édito



Lancée en 2018 et forte d'une enveloppe financière de 400 M€ de l'État, inscrite dans la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019, la démarche MobilYSE vise à améliorer la mobilité au sein du corridor entre Saint-Étienne et Lyon par un ensemble de solutions concrètes à court, moyen et long termes.

L'État œuvre avec les acteurs des territoires au développement de tous les modes de déplacement adaptés aux besoins des usagers pour leurs déplacements du quotidien. Il vise, plus particulièrement, à renforcer l'utilisation du mode ferroviaire et des autres transports collectifs, à promouvoir l'intermodalité, à favoriser le covoiturage et le vélo et à améliorer les conditions de circulation routière, notamment en matière de fluidité et de sécurité, en réduisant l'autosolisme. La démarche intègre les enjeux de transition écologique et de santé publique (décarbonation des transports, prise en compte du changement climatique, réduction des nuisances générées par les infrastructures autoroutières et routières). Elle vise également à améliorer la fiabilité des infrastructures de transport et leur résilience face aux aléas climatiques, qui sont des enjeux capitaux pour la vallée du Gier comme l'ont démontré les inondations majeures du 17 octobre 2024.

En complément des 400 M€ apportés par l'État, le conseil régional apporte 120 M€ sur le volet ferroviaire, dans le cadre de l'accord régional de relance signé en janvier 2021. En outre, l'ensemble des collectivités, des autorités organisatrices de la mobilité et des gestionnaires de réseaux participent activement à cette démarche sur leurs champs de compétences. Je tiens à souligner l'implication des deux conseils départementaux de la Loire et du Rhône, des deux métropoles de Saint-Étienne et de Lyon, de Vienne Condrieu agglomération, de SYTRAL Mobilités, de la SNCF, du Syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine.

Pour les déplacements par le train, dont l'amélioration est une des priorités affirmées, des actions sont d'ores et déjà menées pour améliorer la régularité des trains. À partir de 2027, la capacité des trains sera augmentée, avec la mise en circulation entre Saint-Étienne et Lyon des premiers trains composés de trois rames, au lieu d'une ou deux aujourd'hui. En 2029, l'infrastructure ferroviaire de l'ensemble de la ligne Saint-Étienne – Lyon – Ambérieu pourra accueillir ces trains à trois rames. À long terme, la fréquence des trains sera augmentée sur la ligne dans le cadre des travaux de l'étoile ferroviaire stéphanoise, contribuant ainsi au déploiement des services express régionaux métropolitains (SERM) en cours d'élaboration autour des deux métropoles.

Parallèlement, l'État soutient les projets de mobilité vélo portés par les collectivités du territoire : 4 projets sont accompagnés en 2024 dans le cadre d'un premier appel à projet continuités cyclables dédié au territoire MobilYSE. L'État accompagne également les collectivités sur le développement du covoiturage, en particulier pour la mise en place de lignes fortes entre Lyon et Mornant (en 2025) et entre Lyon et Vienne (en 2026). Une voie réservée au covoiturage a également été mise en service par les services de l'État sur l'A7 au sud de Lyon début 2024.

Sur les itinéraires routiers et autoroutiers A7-A47-RN88-A72, l'État a engagé dès 2019 un programme de travaux visant à améliorer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation. Ces travaux, qui se poursuivront jusqu'en 2028, consistent à créer ou élargir les bandes d'arrêt d'urgence, améliorer plusieurs échangeurs et créer des voies d'entrecroisement entre échangeurs sur certaines sections très chargées.

Un programme de murs anti-bruit est également déployé dans la traversée de l'agglomération stéphanoise pour améliorer l'intégration de la RN88. Par ailleurs, les réflexions en partenariat se poursuivent pour améliorer les conditions de fluidité et de sécurité, ainsi que l'insertion urbaine et environnementale du nœud autoroutier de Givors-Ternay-Chasse entre l'A47, l'A7 et l'A46 et des réseaux routiers connexes.

Tous modes confondus, environ 200 M€ ont déjà été investis par l'État mi-2025 pour l'amélioration des mobilités entre Saint-Étienne et Lyon.

La mobilisation des services de l'État, en particulier la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes et la direction interdépartementale des routes Centre-Est (DIRCE), que je remercie pour leur forte implication dans le pilotage de la démarche, et de leurs partenaires reste entière pour apporter des réponses concrètes aux besoins des usagers pour les déplacements quotidiens.

Fabienne BUCCIO

*Préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes,
Préfète de la zone de défense et de sécurité Sud-Est,
Préfète coordinatrice des itinéraires routiers nationaux Centre-Est,
Préfète du Rhône*



La démarche MobilYSE vise à faciliter les mobilités entre les métropoles de Saint-Étienne et Lyon en réduisant la part de l'auto-solisme, en développant les déplacements par le vélo et le train, ainsi qu'en améliorant la sécurité, la fluidité et l'intégration de l'infrastructure dans son environnement. C'est avant tout une démarche très concrète au service des citoyens.

Ainsi, la démarche MobilYSE pour le département de la Loire, c'est l'augmentation d'ici fin 2026 du nombre de places à bord des trains sur la liaison entre Saint-Étienne et Lyon, la construction d'un atelier de maintenance des trains à Saint-Étienne Châteaucreux, et à plus long terme, l'augmentation de la fréquence des trains entre les deux agglomérations ou encore la création d'une halte ferroviaire à la Grand-Croix. L'État accompagnera aussi SNCF Réseau dans le portage des enjeux de résilience de nos infrastructures face aux aléas climatiques.

La démarche MobilYSE pour le département de la Loire, ce sont des investissements conséquents financés par l'État pour sécuriser et fluidifier des infrastructures routières, avec l'amélioration de plusieurs échangeurs, la création de voies d'entrecroisement et l'élargissement des bandes d'arrêt d'urgence sur les A72, RN88 et A47. C'est également la réalisation d'un programme de sept murs anti-bruits entre Saint-Etienne et le Chambon-Feugerolles, un accompagnement par l'Etat de projets d'itinéraires vélo sécurisés portés par les collectivités du territoire et la mise en place prévue en 2025 d'une ligne de covoiturage régulière vers Givors et Lyon.

Avec le soutien du département de la Loire et de Saint-Etienne Métropole, l'État lance également cet été 2025 les travaux du complément du demi-échangeur de la Varizelle à l'entrée ouest de Saint-Chamond.

Avec l'appui de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, les services de la préfecture et de la direction départementale des territoires (DDT) de la Loire sont engagés en partenariat avec Saint-Étienne Métropole et le conseil départemental de la Loire, en faveur de l'amélioration concrète des déplacements du quotidien dans le corridor entre Saint-Étienne et Lyon.

Muriel NGUYEN
Préfète de la Loire



Comprendre MobiLYSE en 9 points clés



MobiLYSE, la démarche d'amélioration de la mobilité dans le corridor entre Saint-Étienne et Lyon,

- ① vise à réduire la part de l'autosolisme,
- ② en développant en particulier l'utilisation du mode ferroviaire.



À travers la démarche MobiLYSE, l'État et ses partenaires se mobilisent au service des usagers :

- ③ **MobiLYSE est une démarche partenariale** associant l'État, le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, les conseils départementaux du Rhône et de la Loire, les métropoles de Lyon et Saint-Étienne, le syndicat des mobilités de territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT-AML), Vienne Condrieu Agglomération et l'ensemble des collectivités du corridor
- ④ À mi-2025 les partenaires ont investi environ 350 M€ dans la démarche, dont 200 M€ apportés par l'État et 150 M€ par les collectivités territoriales
- ⑤ De nombreux projets complémentaires sont d'ores et déjà identifiés
- ⑥ De nombreux comités de pilotage ont été réunis chaque année pour garantir collectivement la mise en œuvre du plan d'actions, à rythme soutenu.

Présidé par la préfète de région, le dernier comité plénier a été réuni le 29 avril 2024.



MobiLYSE se traduit par un plan d'actions multimodal, notamment :

- ⑦ Plus de 240 M€ ont été contractualisés pour la **première phase ferroviaire de la démarche visant à augmenter la capacité d'emport des trains** entre Saint-Étienne et Lyon Part-Dieu (trains à 3 rames plutôt que 2).
- ⑧ Près de 85 M€ de crédits État et collectivités déjà investis visent à **améliorer les conditions de circulation routière (sécurité, fluidité) et l'intégration des infrastructures dans leur environnement.**
- ⑨ L'État soutient financièrement le **développement du covoiturage et du vélo notamment par le rabatement sur les gares.**

Les actions de la démarche MobiLYSE en détail



350 M€

Montant de l'enveloppe déployée mi-2025 par l'ensemble des partenaires, dont 200 M€ par l'État



12 300

Nombre de navetteurs journaliers directs, en jour ouvrable, entre Saint-Étienne et Lyon



49 %

Part des déplacements en train entre Saint-Étienne et Lyon

Cette part des déplacements en train est plus faible au sein des agglomérations elles-mêmes.

93 000 véh./j

Trafic journalier sur le pont de Givors-Ternay

45 %

des automobilistes du corridor se déclarent prêts à prendre le train si les problèmes qu'ils identifient sont résolus.

50 %

Environ la moitié des déplacements sur l'A47 sont internes au Sud Loire





MobiLYSE

Lancée en 2018 par l'État, la démarche **MobiLYSE** vise à améliorer la mobilité au sein du corridor entre Saint-Étienne et Lyon, en :

- **développant l'utilisation des transports en commun, notamment du train** par amélioration de l'offre (nombre de places, fréquences, ponctualité) et de **l'intermodalité** ;
- **incitant à des pratiques alternatives à l'auto-solisme**, notamment en heures de pointe (en particulier le covoiturage) ;
- **améliorant les conditions de circulation routière** (notamment en matière de congestions, de sécurité, de risques et de fiabilité) et **l'intégration des infrastructures autoroutières** (A72-RN88-A47-A7) dans leur environnement, en particulier en milieu urbain.

Plan d'actions

En lien avec l'ensemble des partenaires (collectivités, gestionnaires de réseaux, associations, usagers), un plan d'actions multimodal a été mis en place dans une double logique :

- agir au plus vite pour améliorer les déplacements du quotidien en réalisant les travaux dont la pertinence est partagée,
- lancer un programme d'études et d'enquêtes auprès des usagers afin de bâtir, dans le consensus, des solutions de moyen et long termes visant à favoriser le report modal.

Pilotage de la démarche

Sous l'égide de la préfète de région Auvergne-Rhône-Alpes, la **DREAL Auvergne-Rhône-Alpes** pilote et organise la démarche **MobiLYSE**, notamment en :

- préparant les instances de pilotage réunissant les collectivités partenaires, sur les différents secteurs et thématiques du corridor entre Saint-Étienne et Lyon ;
- animant la co-construction et la mise en œuvre du plan d'actions au rythme attendu, en veillant à l'utilisation optimale de l'enveloppe financière de 400 millions d'euros allouée à la démarche par l'État.



*Sous l'autorité de la préfète de région et en appui aux préfets de départements, la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes assure le rôle de chef d'orchestre dans le pilotage global de la démarche **MobiLYSE**. Elle est ainsi l'ensemble au service de la co-construction du plan d'actions **MobiLYSE** avec les partenaires de la démarche et de sa mise en œuvre à rythme soutenu pour un effet concret dans les déplacements du quotidien de nos concitoyens.*

La DREAL assure également la maîtrise d'ouvrage des projets d'aménagement, de développement et de transformation du réseau autoroutier, notamment concernant le nœud autoroutier de Givors / Ternay / Chasse-sur-Rhône et l'échangeur de la Varizelle à Saint-Chamond.

Renaud DURAND

Directeur régional délégué de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes

Plan d'actions

Renforcer le niveau de service ferroviaire

P.11

① Amélioration de la robustesse du réseau ferroviaire

- Renouvellement des équipements ferroviaires (rails, aiguillages...)
- Amélioration de la fluidité et de la sécurité du trafic aux passages à niveau
- Déploiement d'équipements de télésurveillance

P.13

② Augmentation de la capacité d'emport (3 rames au lieu de 2) dès début 2027 (pour certains trains)

- Renforcement électrique de l'axe Saint-Étienne – Ambérieu (2023-2026)
- Achat de 19 nouvelles rames
- Création d'un atelier de maintenance à Saint-Étienne Châteaureux (mise en service mi-2026)
- Allongement des quais pour accueillir des trains offrant plus de places sur la ligne Saint-Étienne / Lyon (2026)

P.15

③ Augmentation de la fréquence des trains

- 4 trains par heure entre Saint-Étienne et Lyon-Part Dieu
- 3 trains par heure entre Saint-Étienne et Lyon-Perrache
- Aménagements nécessaires aux horizons 20230, 2040 et au-delà à définir par l'étude en cours sur l'étoile ferroviaire stéphanoise



Développer l'intermodalité

P.17

① Amélioration du rabattement vers les gares

- Étude sur le rabattement sur les gares du Sud Loire
- Étude sur le rabattement sur les gares entre Givors et Perrache

P.19

② Développement du covoiturage sur le corridor

- Protocole d'accord signé par 14 partenaires (2023)
- Création d'une voie réservée sur l'A7 Sud (2024)
- Mise en place de lignes fortes de covoiturage : Lyon-Vienne et Lyon-Mornant
- Amélioration de l'aménagement des aires de covoiturage pour les usagers

P.23

③ Développement du rabattement vélo vers les gares

- Aménagements cyclables : plus de 10 kilomètres de pistes créées, notamment en rabattement sur les gares



Améliorer les conditions de circulation routière et l'intégration de l'infrastructure

P.25

① Amélioration du réseau routier entre Saint-Étienne et Lyon : sécurité, fluidité, robustesse

- Réaménagements de 6 échangeurs
- Création de voies d'entrecroisement
- Élargissements des bandes d'arrêt d'urgence

P.30

② Amélioration des itinéraires connexes

- Aménagements de la RD342 et du secteur des 7 chemins pour améliorer la sécurité, la fluidité et le confort des usagers

P.31

③ Amélioration de l'intégration des infrastructures routières dans leur environnement

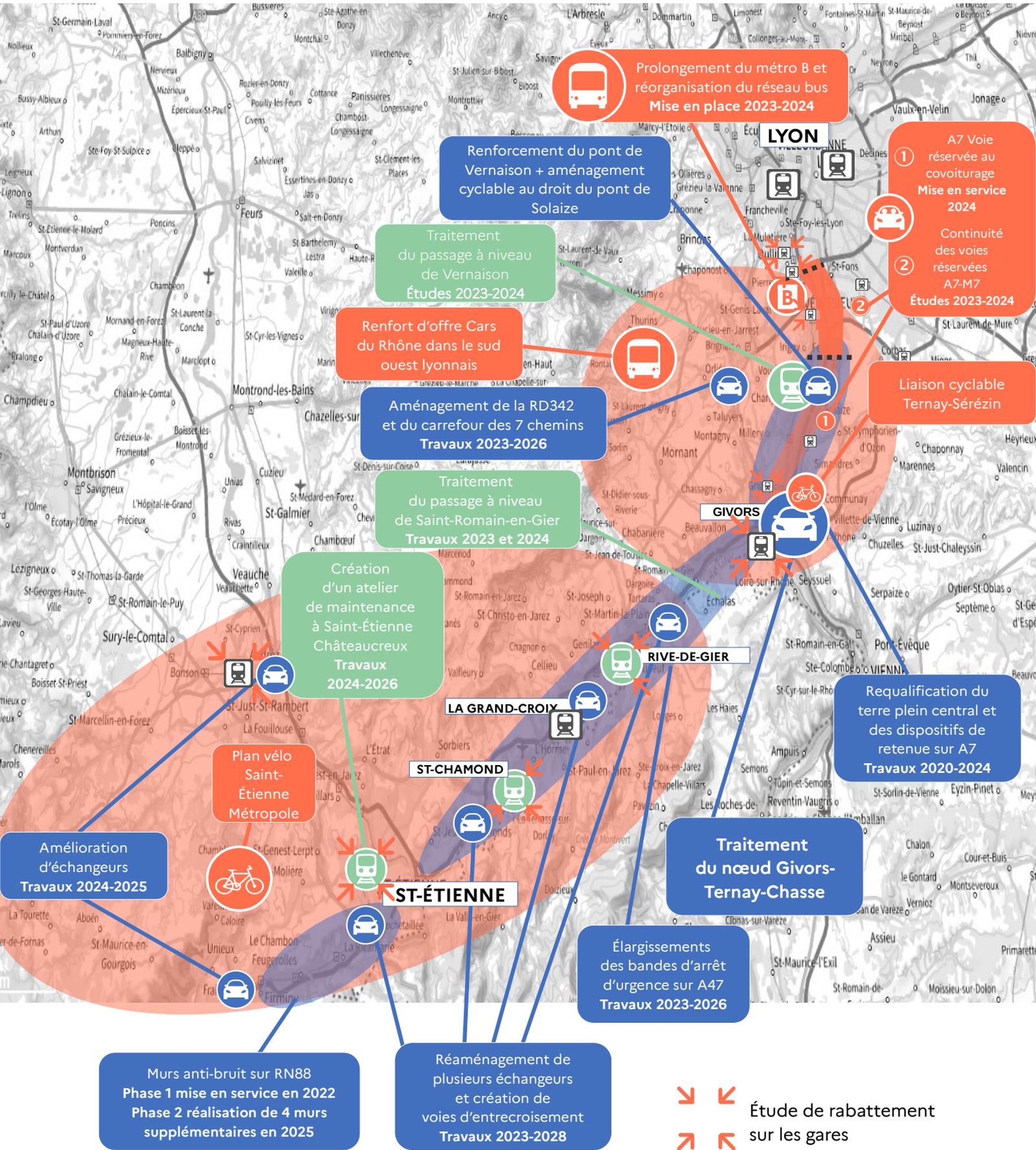
- Murs anti-bruit sur la RN88



Les actions programmées dans le cadre de la démarche d'amélioration de la mobilité dans le corridor entre Saint-Étienne et Lyon sont identifiées sur la carte page 9. Les plus emblématiques font également l'objet d'un focus au fil des pages de ce dossier.



Cartographie des actions



Renforcer le niveau de service ferroviaire



1

Consolidation des performances et amélioration de la robustesse du réseau ferroviaire

Programme de renouvellement et de modernisation des infrastructures ferroviaires

- Consolider les performances du réseau ferroviaire**
Plus de 100 millions d'euros financés par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
- Améliorer la fiabilité de l'ensemble de la ligne ferroviaire Saint-Étienne Lyon**
Plus de 185 millions d'euros au total financés par l'État et le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, notamment :
 - le déploiement d'équipements de télésurveillance de la ligne ferroviaire
 - l'amélioration de passages à niveau pour fluidifier le trafic ferroviaire

Principales actions réalisées :

- ✓ Régénération intégrale des voies D, E et F en gare de Saint-Étienne Châteaucreux (2019-2020)
- ✓ Modification de la signalisation à Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache pour fluidifier les trafics (2019-2021)
- ✓ Automatisation de la gestion des protections lors d'intervention sur le réseau en gares de Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache (2019-2021)
- ✓ Renouvellement d'aiguillages à Terrenoire, Givors Ville, Rive-de-Gier et Châteaucreux (2019 à 2023)
- ✓ Réalisation de la voie L en gare de Part-Dieu et de nouveaux accès aux quais (2019-2023)
- ✓ Déploiement d'équipements de télésurveillance de la ligne ferroviaire (2021-2023)
- ✓ Télécommande du poste de Saint-Étienne Bellevue depuis Firminy (2022-2023)
- ✓ Remplacement d'une voie et du ballast au tunnel de Couzon, confortement et renouvellement des rails du tunnel de France (2022-2023)
- ✓ Régénération des enrobés de 2 quais et de leurs abris à Saint-Étienne Châteaucreux (été 2023)
- ✓ Amélioration de passages à niveau pour fluidifier le trafic ferroviaire (travaux de 2022 à 2025)
- ✓ Renouvellement de 34 km de caténaires sur la diamétrale Saint-Etienne – Ambérieu (2024-2025)
- ✓ Renouvellement de 1400m de rails sur le viaduc Givors-Chasse (2025)
- ✓ Renouvellement Voie Ballast et renouvellement des rails sur 2500 mètres secteur Part-Dieu Sud (2025)
- ✓ Renouvellement des portiques 4 voies secteur Sérézin-Ternay et des poteaux caténaires à Meximieux (2024-2025)

Actions en cours et à venir

- ✓ Remise en état définitive des ouvrages en terre de Moulin Glattard suite aux intempéries d'octobre 2024 (fin 2025)
- ✓ Remplacement d'une deuxième voie au tunnel de Couzon (travaux en 2026)
- ✓ Remplacement de 87 kilomètres de rails entre Lyon et Saint-Étienne (travaux en 2027)
- ✓ Régénération enrobé du quai 3 et couverture des abris (travaux en 2027)

Innover pour améliorer la fiabilité du réseau



Idée force

Faire de la ligne Lyon → Saint-Étienne une ligne pilote pour une surveillance nouvelle génération afin de détecter et prévenir les potentielles pannes pour intervenir avant qu'elles ne surviennent

Montant de l'opération

4,4 millions d'euros

75 % État

25 % SNCF Réseau

Depuis 2012, une surveillance nouvelle génération sur Lyon-Saint-Étienne, basée sur des technologies innovantes pour :

- Surveiller l'état des installations électriques à distance
- Récolter des données d'état des installations par des capteurs sur les TER et les analyser pour anticiper certaines causes de retard
- Bénéficier de données exploitables très rapidement par le centre de supervision et les équipes chargées de la maintenance des voies ferrées
- **Suivre en continu**, mieux **maîtriser l'état** et l'environnement de la ligne afin d'anticiper les incidents



Chez SNCF Réseau, nous sommes convaincus que le train est une solution efficace et durable pour répondre aux besoins de mobilité entre Saint-Étienne et Lyon. Nous mettons à disposition des usagers une infrastructure que nous surveillons, réparons et que nous modernisons et fiabilisons chaque jour, toute l'année, 24h sur 24. Notre raison d'être est au bénéfice des usagers : garantir le parfait état de tous les systèmes nécessaires à la circulation des trains, optimiser le trafic pour faire circuler un maximum de trains et être le plus réactif possible lorsqu'un incident survient.

Béatrice LELOUP

Directrice régionale Auvergne-Rhône-Alpes SNCF Réseau

2 Augmentation de la capacité d'emport

Déployer des trains plus longs pour transporter plus de voyageurs dans de meilleures conditions

L'infrastructure pourra accueillir des trains plus longs (3 rames au lieu de 2), dès début 2027 entre Saint-Étienne et Lyon Part-Dieu.

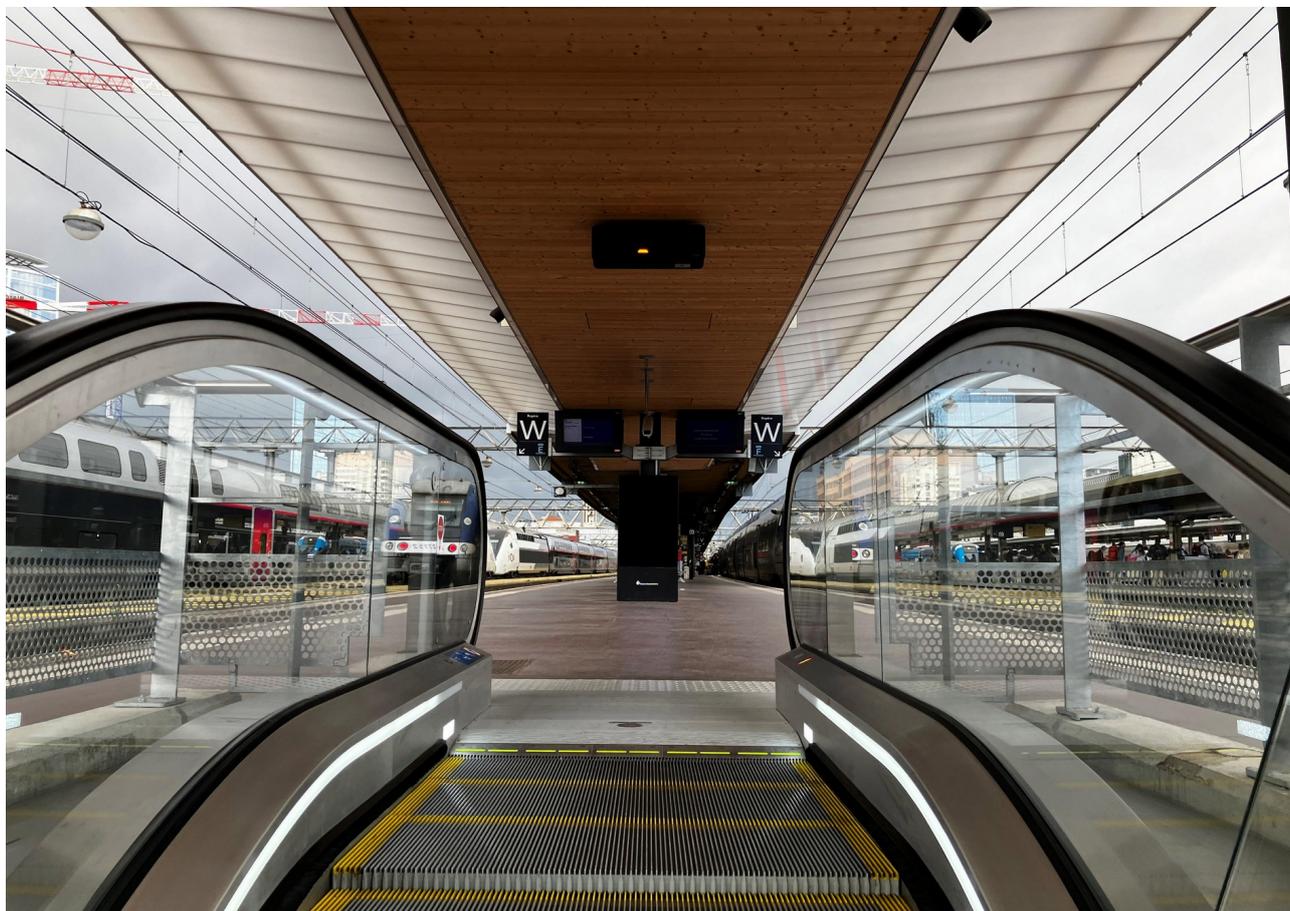
Financement

240 millions d'euros à parité

État et conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes dans le cadre de l'accord régional de relance

Mise en œuvre :

- + **Acquisition de nouvelles rames**
(premières livraisons au premier semestre 2024 pour une exploitation commerciale à partir de septembre 2024)
- + **Allongement des quais**
 - dans les gares de Rive-de-Gier et Givors (2025)
 - dans toutes les gares entre Lyon et Ambérieu (2026-2028)
- + **Renforcement de l'alimentation électrique (2023/2026)**
- + **Création d'un atelier de maintenance des trains à Saint-Étienne**
(mise en service fin 2026) – voir ci-après





Création de l'atelier de maintenance des trains à Saint-Étienne



19 nouvelles rames TER ont été acquises en 2021 par la Région. L'État a participé à l'achat de ces rames à hauteur de 46 millions d'euros dans le cadre de l'accord de relance Etat-Région. Ces rames ont été livrées en 2024.

L'atelier de maintenance de Saint-Étienne Châteaucreux viendra compléter les différents sites de maintenance régionaux. Ce nouvel atelier assurera une grande partie de l'entretien des rames TER exploitées sur l'étoile stéphanoise en bénéficiant du stationnement des différents matériels sur ce site et de ses 3 voies de maintenance.

Financement du nouvel atelier et ses accès

100 millions d'euros au titre de l'accord régional de relance

70 % Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes

30 % État

- Éviter la saturation des sites de maintenance existants, notamment avec l'arrivée de 19 nouvelles rames TER
- Optimiser la disponibilité des rames et améliorer ainsi l'exploitation de la ligne



Dans le cadre de la démarche MobilYSE, la Région a lancé un programme de près de 300 M€ d'ici 2026 sur le matériel ferroviaire, avec un cofinancement des partenaires à hauteur de 76 M€. Ce programme sera complété par une stratégie ambitieuse visant à accroître le nombre de trains sur l'ensemble des étoiles ferroviaires autour de Saint-Étienne et de Lyon. Ainsi, près de 200 M€ ont été engagés pour l'acquisition de 19 rames de type « gros porteur » REGIO2N, dont l'axe Lyon Saint-Étienne va bénéficier largement. En parallèle, pour près de 100 M€, un nouvel atelier verra le jour à Saint-Étienne Châteaucreux, d'ici fin 2026.

Ces investissements s'inscrivent dans un programme sans précédent. Pour la décennie qui vient, la Région va dépenser 3 milliards d'euros sur le matériel et sa maintenance et 2,7 milliards d'euros en faveur des infrastructures ferroviaires.

La loi sur les Services Express Régionaux Métropolitains, promulguée en décembre 2023, ouvre des perspectives de financement pour cette « colonne vertébrale » que constitue le réseau ferroviaire – et sa bonne articulation avec l'ensemble des autres modes de déplacement du quotidien, particulièrement entre Lyon et Saint-Étienne. Il nous faut nous saisir collectivement de cette opportunité, avec pragmatisme et la volonté d'offrir un service performant, à la bonne échelle, pour nos concitoyens.

Frédéric AGUILERA

Vice-Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

3 Augmenter la fréquence des trains et améliorer la desserte

Deux études ont été réalisées dans le but de définir un premier schéma de desserte ferroviaire de long terme sur l'étoile ferroviaire stéphanoise et les premiers aménagements (signalisation, allongement de quais notamment) nécessaires à son atteinte :

- Étude sur l'amélioration de la desserte entre Saint-Étienne et Lyon
- Étude sur l'étoile ferroviaire stéphanoise en lien avec l'étude sur l'étoile ferroviaire lyonnaise

Coûts d'étude :

360 000 €

pour la desserte Lyon/Saint-Étienne

50 % État

50 % Région

570 000 €

pour l'étoile ferroviaire stéphanoise

37 % État

37 % Région

25 % Saint-Étienne Métropole

Ces études ont permis de définir les objectifs de desserte à long terme



- 4 trains par heure entre Saint-Étienne Châteaucreux et Lyon-Part Dieu
- 3 trains par heure entre Saint-Étienne Châteaucreux et Lyon-Perrache
- Création de la halte ferroviaire de La Grand-Croix (études de faisabilité : 2025 ; études pré-opérationnelles : 2026-2028 ; travaux envisagés à partir de 2028)



Développer
l'intermodalité,
le rabattement
vers les gares
et faciliter la
pratique du
covoiturage



1 Amélioration du rabattement vers les gares entre Lyon et Saint-Étienne et dans le Sud Loire

Améliorer les conditions de rabattement sur les gares

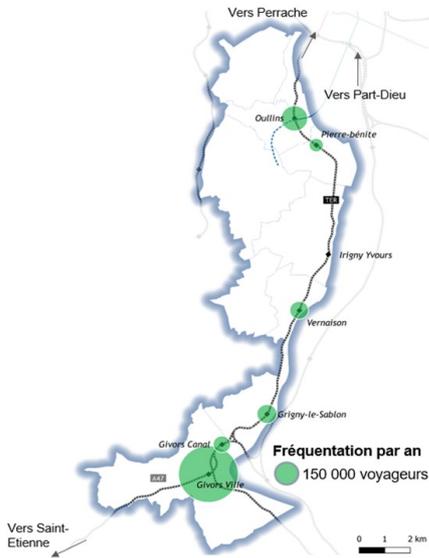
Le transport ferroviaire a besoin de solides facilités intermodales pour jouer pleinement son rôle d'alternative à la voiture auto-soliste. Chaque gare doit devenir un nœud d'échanges multimodal où se croisent les réseaux de transports intégrant la marche à pied, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, l'autopartage et la voiture individuelle.

Mise en œuvre :

- + Plan d'actions Intermodalité du Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) visant à faciliter le rabattement en gares / parcs-relais de Saint-Chamond, Rive-de-Gier, Givors-ville, Brignais
- + Amélioration du rabattement vers les gares de Givors-ville, Givors Canal, Grigny, Vernaison, Irigny, Pierre-Bénite et Oullins (Métropole de Lyon - SYTRAL Mobilités)
- + Mise en œuvre en 2024 d'un premier volet d'appel à projets d'aménagements cyclables MobilYSE : 4 projets lauréats accompagnés à hauteur de 2,24 M€ par l'Etat
- + Premières pistes d'actions pour améliorer le rabattement vers les gares du Sud Loire (Agence d'urbanisme de Saint-Étienne)
- + Projet d'un nouveau parking en ouvrage à Saint-Étienne Châteaueux pour répondre aux besoins de stationnement des usagers du TER



Renforcement multimodal des 7 gares de l'axe Givors-Ville - Lyon-Perrache



L'étude relative au renforcement multimodal de l'axe Givors- Perrache a permis la construction d'un plan d'actions visant à permettre aux usagers un rabattement multimodal vers/depuis les gares de l'axe Givors-Ville - Lyon-Perrache :

Sept gares sont concernées : Givors Ville, Givors Canal, Grigny, Vernaison, Irigny, Pierre-Bénite et Oullins

Dans le cadre de ce plan d'actions, la Métropole de Lyon et le SYTRAL Mobilités prévoient :

- aménagements des accès cyclables aux gares : travaux à partir de 2026 ;
- amélioration des conditions d'accès aux transports en commun urbains en gare de Givors Ville : mise en service avant 2027 ;
- amélioration progressive du stationnement vélo et voiture aux abords des gares.

- **Régulation des accès aux parkings P+R voitures en gares de Vernaison, Grigny et Givors Ville**

Étude par la Métropole de Lyon des impacts d'une priorisation dans l'accès au P+R de Givors-Ville selon différents critères, pour les usagers habitant au-delà d'une distance minimale du P+R, venant en covoiturage...

- **Développement du stationnement vélo**

Gares de Vernaison et de Grigny (compte tenu des capacités résiduelles de la consigne collective TER de Givors Ville) : travaux en 2025-2026



En concertation avec les communes de l'axe Givors - Perrache et les autres partenaires, la Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités se sont dotés d'une feuille de route visant à transformer les 7 gares pour optimiser leur potentiel de fréquentation. Avec le renforcement de l'offre ferroviaire et les évolutions en cours des comportements de mobilité, le nombre de voyageurs TER est appelé à augmenter fortement dans les prochaines années. Il faut anticiper et stimuler cette dynamique. Cela suppose de sortir de la logique de création systématique de parkings, car le foncier est rare et que de nombreux usagers aspirent à d'autres solutions que la voiture individuelle pour venir à la gare depuis leur domicile ou rejoindre leur destination depuis la gare d'arrivée. Dessertes efficaces et coordonnées avec les transports en commun, cheminements piétons, itinéraires et stationnements sécurisés vélos ou encore places réservées aux covoitureurs vont permettre de démultiplier les possibilités d'intermodalité.

Le succès de la démarche repose sur le renforcement parallèle de la desserte ferroviaire, actuellement trop éloignée des standards que nous attendons d'un RER métropolitain. La Métropole de Lyon et SYTRAL Mobilités contribuent activement aux études et discussions en vue de l'objectif d'un train toutes les 15 minutes en heure de pointe et d'une amplitude de service étendue. Parallèlement, SYTRAL Mobilités continue de développer le réseau de transports en commun en cohérence avec l'offre ferroviaire.

Jean-Charles KOHLHAAS

Vice-Président délégué aux Déplacements, aux Intermodalités
et à la Logistique urbaine, Métropole de Lyon

1^{er} Vice-Président Relations entre les territoires, services aux usagers, suivi du
plan de mandat, administration quotidienne de SYTRAL Mobilités

2

Développement du covoiturage sur l'axe Saint-Étienne / Lyon



Le covoiturage est une opportunité pour améliorer la qualité de vie et répondre aux enjeux de la mobilité du quotidien. Il permet à l'utilisateur :

- de partager les coûts de déplacement,
- de disposer d'une offre de mobilité partagée là où il n'y a pas de transports en commun,
- de permettre une souplesse en termes d'horaire et d'origine/destination,
- d'accéder à la mobilité pour ceux qui n'ont pas de voiture ou ne peuvent pas conduire.



Signature d'un protocole pour le développement du covoiturage

À l'initiative de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes un protocole pour le développement du covoiturage dans le corridor a été signé par 14 partenaires dont le conseil régional, les conseils départementaux de la Loire et du Rhône, Vienne Condrieu agglomération, ainsi que les métropoles de Lyon et de Saint-Étienne.

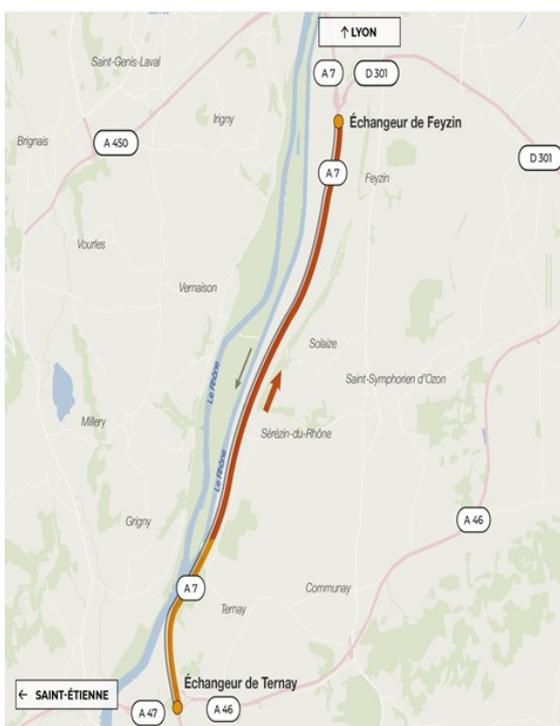
Ce protocole entre dans une phase opérationnelle avec les études sur les lignes fortes de covoiturage par la métropole de Lyon puis reprises par SYTRAL Mobilités, co-financées par l'État via MobilYSE (voir p. 21) ainsi que la création par la DIR Centre-Est d'une voie réservée au covoiturage sur A7 (voir p. 20) et l'étude de sa continuité avec la voie réservée de la métropole sur M7, financées par l'État via MobilYSE.



Création d'une voie réservée sur l'A7 Sud

La Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est (DIRCE) a mis en service le 20 mars 2024 **une voie réservée au covoiturage, aux transports en commun et aux véhicules à très faibles émissions sur A7 Sud dans le sens Sud → Nord.**

Cette voie réservée implantée sur la voie la plus à gauche de la chaussée **début 3 km au Nord de l'échangeur de Ternay** et s'étend sur 8 km vers le Nord, **jusqu'à l'échangeur avec le boulevard urbain Sud (ex RD301) au niveau de Feyzin.**



Les voies réservées permettent un gain de temps pour les usagers en covoiturage et encouragent le recours aux mobilités partagées ou faiblement émissives

La voie réservée est activée du lundi au vendredi, entre 6h45 et 9h30, en période de fort trafic. Les périodes d'activation sont signalées par des panneaux lumineux avec un losange blanc. La voie de gauche est alors la voie réservée au covoiturage, aux transports en commun et aux véhicules à très faibles émissions. La vitesse maximale autorisée est alors fixée à 70 km/h sur l'ensemble des voies de circulation.

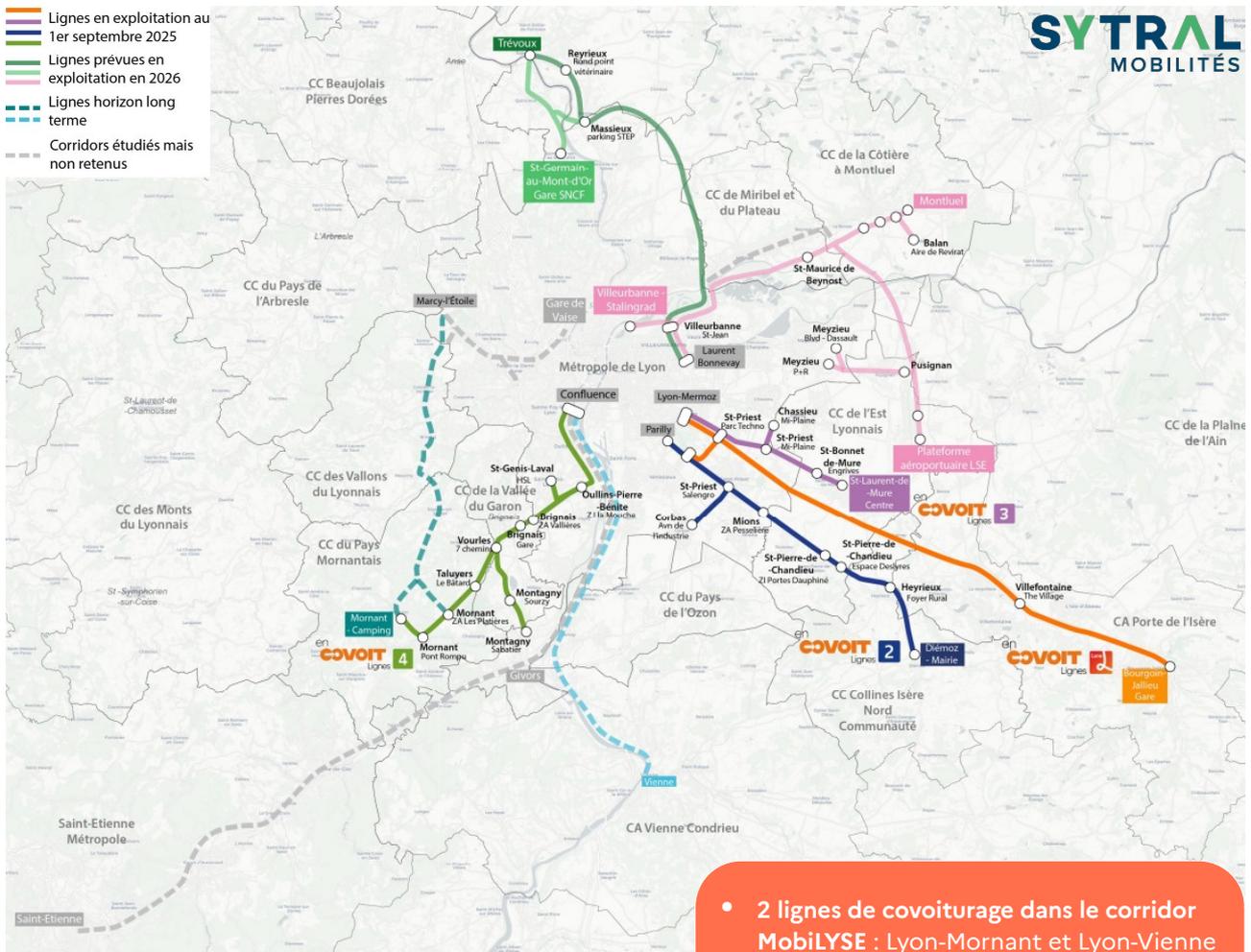
Montant de l'opération

3,3 millions d'euros

financés par l'État



Réseau de lignes de covoiturage à haut niveau de service



- 2 lignes de covoiturage dans le corridor MobilYSE : Lyon-Mornant et Lyon-Vienne
- Ligne Lyon-Mornant mise en service au 1^{er} septembre 2025
- Ligne Lyon-Vienne mise en service à moyen terme

Le réseau de lignes de covoiturage à haut niveau de service à horizon 2026 est porté par SYTRAL Mobilités, en partenariat avec 13 collectivités voisines et le SMT-AML.

Haut niveau de service pour les usagers :

- garantie de départ (déclenchement d'un taxi ou d'un VTC faute d'une voiture permettant le covoiturage),
- mobilité connectée via des applicatifs sur smartphones
- abri voyageur et zone d'embarquement / dépose aux différents arrêts de chaque ligne,
- animation de la communauté des covoitureurs réguliers sur l'axe.

Calendrier

Les études détaillées ont démarré début 2024, pour des mises en service étalées sur 2025-2026. Le retour d'expérience sur l'opération s'appuiera sur un suivi mensuel, une évaluation annuelle et un bilan à 3 ans pour chaque ligne.

Budget Prévisionnel

6,2 millions d'euros

48 % Collectivités partenaires

52 % État (MobilYSE et fonds vert)



Des aires de covoiturage mieux aménagées pour les usagers



Actions du SMT-AML

- **Élaboration d'un schéma de développement des aires de covoiturage (SDAC) sur le périmètre de l'aire métropolitaine** (délibéré ou adopté par les partenaires en 2022)
- **Meilleur aménagement des lieux de covoiturage pour les usagers**
 - Charte commune pour améliorer la visibilité des aires et leur confort pour les usagers (ombrières)
 - Suivi qualitatif et quantitatif des usages sur 36 aires de covoiturage (dont 13 sur le périmètre MobiLYSE)
- **Service de covoiturage aux usagers**
 - Contribution aux démarches MobiLYSE et lignes de covoiturage en partenariat avec la Métropole de Lyon et Sytral Mobilités
 - Élaboration d'une carte interactive disponible en ligne* à destination des usagers et des collectivités recensant tous les services et aménagements de covoiturage du périmètre SMT-AML
 - Réalisation d'un dossier d'aide à la mise en place de services de covoiturage à destination des territoires compétents

* <https://www.smtaml.fr/actions/covoiturage-du-quotidien/>

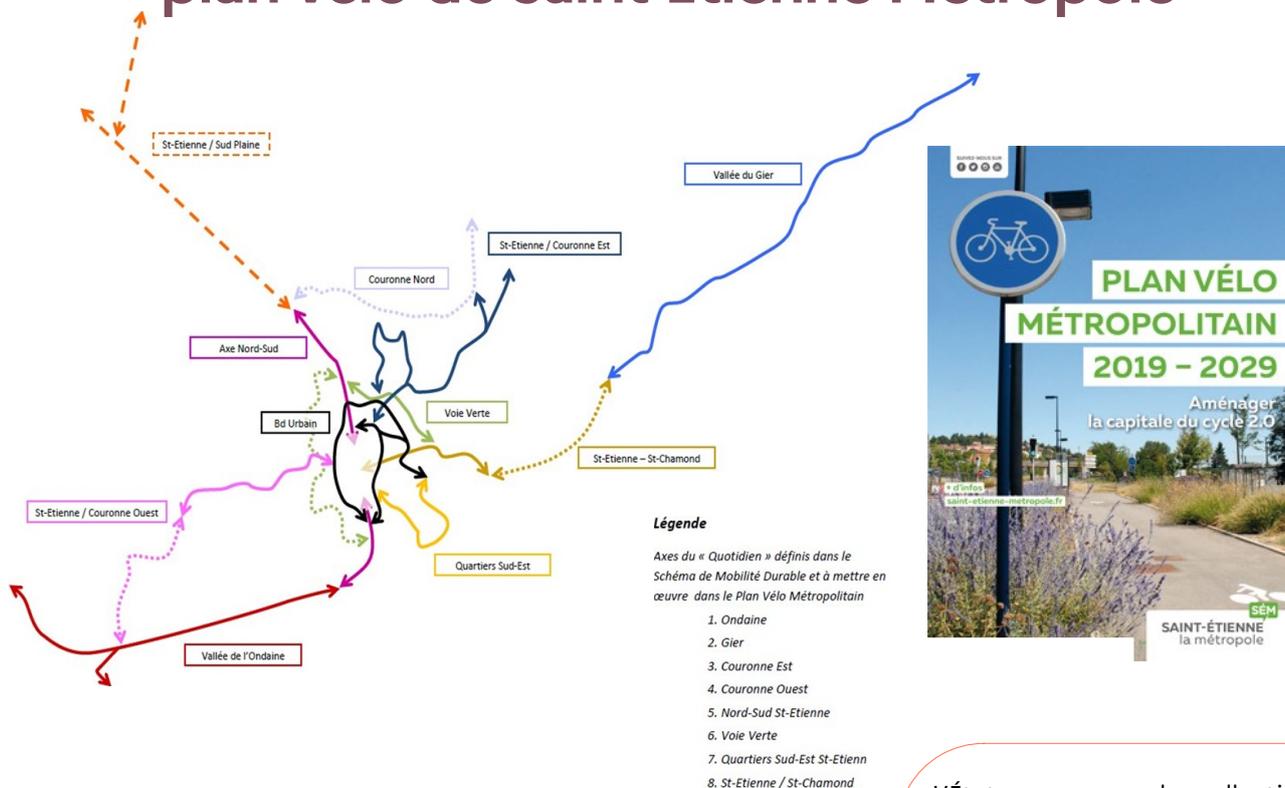


Dans le cadre d'une démarche unique, le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise a réalisé, pour le compte de ses membres, un Schéma de Développement des Aires de Covoiturage, avec 48 intercommunalités et une quinzaine d'acteurs publics ou privés. Ce schéma propose des cartes générales et par bassin des 470 lieux de covoiturage, un diagnostic des services et des aménagements existants sur les territoires, des préconisations précises en matière d'aménagement et d'équipement des aires pour améliorer leur usage, une méthode pour identifier et sélectionner les lieux pertinents pour l'implantation de nouvelles aires. Le SMT AML a par ailleurs adopté autour de 3 principes partagés, pour le compte de ses membres, une "charte des aires de covoiturage" qui a été signée par 20 partenaires.

Xavier ODO

Président du Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

3 Développement de l'usage du vélo dans le corridor et en rabattement vers les gares : plan vélo de Saint-Étienne Métropole



Le plan vélo de Saint-Étienne Métropole vise à tripler le nombre de déplacements en vélo d'ici 2030 sur le territoire. Un protocole d'intention a été signé en novembre 2022 entre l'État et Saint-Étienne Métropole. Il prévoit la **création d'un réseau d'aménagements cyclables structurants de plus de 100 km** :

- pour le rabattement vers les gares de la métropole,
- pour les passages des échangeurs routiers,
- et le développement des services aux cyclistes (stationnement, information et orientation).

Des travaux sont en cours sur plusieurs tronçons à Saint-Chamond et Rive-de-Gier, pour améliorer les conditions de sécurité pour les cyclistes. D'ici 2026 la réalisation de 34 km d'aménagements cyclables est envisagée, dont plus de 4 km dans la vallée du Gier.

L'État accompagne les collectivités via des appels à projets d'aménagements cyclables MobilYSE.

En 2024, Saint-Étienne Métropole a ainsi bénéficié de 1,6 M€ de cofinancements pour 3 projets :

- l'aménagement de la traversée cyclable de Rive-de-Gier,
- l'aménagement de la traversée cyclable de Firminy,
- l'aménagement cyclables aux abords de la gare de Saint-Étienne Bellevue.



Le vélo, classique ou à assistance électrique, répond parfaitement aux enjeux de report modal, de décarbonation des mobilités, d'amélioration de la santé et de la qualité de vie dans Saint-Étienne Métropole. Portée par le plan vélo métropolitain 2019-2029, l'ambition de déployer un axe cyclable structurant dans toute la vallée du Gier va être "boostée" par les cofinancements "MobilYSE". Accès aux gares, déplacements du quotidien, mise en valeur patrimoniale, le vélo est notre avenir !

Luc FRANÇOIS
Vice-président en charge des transports et des mobilités
Saint-Étienne Métropole

Améliorer
la sécurité, les
conditions de
circulation routière
et l'intégration
des infrastructures
dans leur
environnement



1

Amélioration du réseau routier entre Saint-Étienne et Lyon : sécurité, fluidité, disponibilité

La DIRCE a mené, dès fin 2020, des études visant à identifier les principaux dysfonctionnements sur les axes routiers structurants du corridor entre Saint-Étienne et Lyon : A7, A47, A72, RN88 et RN488 et définir un programme de travaux pour améliorer la sécurité, la fluidité et la disponibilité du réseau routier.



Principales opérations réalisées (fin 2025) :

- ⊕ **Réaménagement de 6 échangeurs**
 - A47 : Sardon ph1 (1) / La Grand-Croix (2)
 - RN88 : La Varizelle (3) / Firminy-Fayol (4)
 - A72 : Ratarieux (5) / La Gouyonnière (6)
- ⊕ **Élargissement de 4 km de bandes d'arrêt d'urgence**
- ⊕ **Requalification de l'A7 entre Saint-Fons et Ternay (14 km)**



15 opérations réalisées (fin 2025)

46 millions d'euros

100 % État (hors échangeurs de la Varizelle et de la Gouyonnière, covoiturage et modes actifs)

Principalement :

- renouvellement des dispositifs de retenue (glissières, terre plein central, accotements) afin d'améliorer la sécurité des usagers ;
- élargissement des bandes d'arrêts d'urgence afin de favoriser l'intervention des personnels d'exploitation et des services de secours et d'éviter que les véhicules accidentés ou en panne n'empiètent sur les voies de circulation ;
- aménagement d'échangeurs (bretelles, carrefours) afin de faciliter les insertions au niveau des axes routiers ou d'éviter l'attente des véhicules sur les bandes d'arrêt d'urgence, d'éviter les prises à contresens au niveau des bretelles des échangeurs, d'améliorer la sécurité et la fluidité des carrefours de raccordement ;
- création de voies d'entrecroisement (troisième voie entre 2 échangeurs proches) afin de faciliter les entrées et les sorties au niveau des axes routiers pour fluidifier et améliorer la sécurité de tous les usagers.

Coûts :

15,5 millions € sur l'A7

14 millions € pour les échangeurs sur A47, A72 et RN88

1,5 millions € pour les voies d'entrecroisement sur A47 et RN88 (études)

15 millions € pour les bandes d'arrêt d'urgence sur A47, A72 et RN88

Requalification de l'A7 entre Saint-Fons et Ternay sur 14 km



Calendrier :

1^{re} phase réalisée en 2020-2021

2^e phase réalisée en 2022-2023

3^e phase réalisée en 2023-2024

Améliorer les conditions de sécurité de l'utilisateur avec le réaménagement du terre plein central et des accotements, le renouvellement des dispositifs de retenue et l'élargissement des bandes d'arrêt d'urgence

Montant de l'opération :

15,5 millions d'euros

Échangeur 13 sur l'A47 à La Grand-Croix



Calendrier :

1^{re} phase réalisée en 2022

2^e phase réalisée en 2024

Création de 2 carrefours giratoires et reprise des bretelles d'entrée et de sortie pour faciliter l'insertion des usagers au niveau des axes routiers, éviter les remontées de véhicules dangereuses sur les bandes d'arrêt d'urgence ,

Montant de l'opération :

4,5 millions d'euros

Création d'un aménagement cyclable sécurisé et d'une aire de stationnement pour le covoiturage

Élargissement de la bande d'arrêt d'urgence à hauteur de Givors



Montant de l'opération :
4,1 millions d'euros

Calendrier :
Travaux réalisés entre mars et juin 2024



Faciliter l'intervention des personnels d'exploitation et des services de secours, éviter que les véhicules accidentés ou en panne n'empiètent sur les voies de circulation

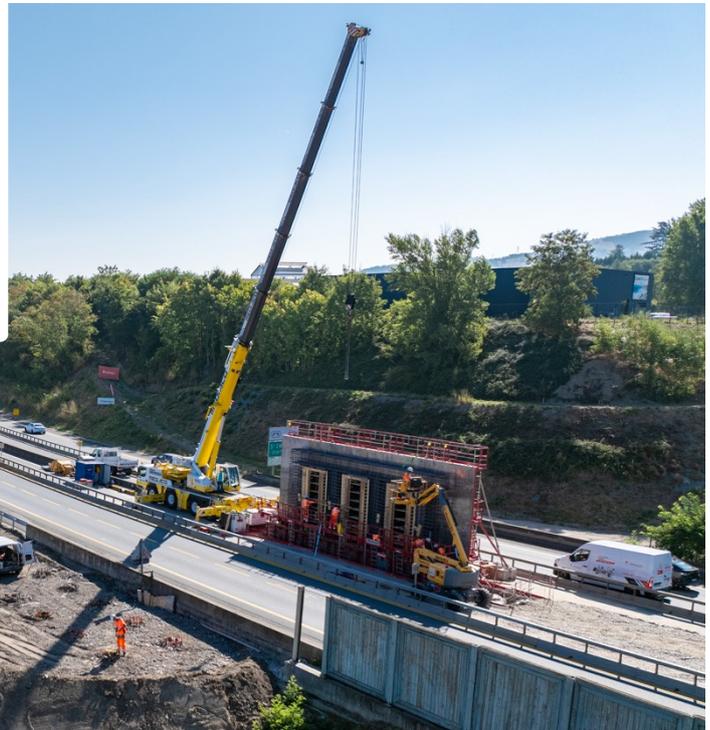
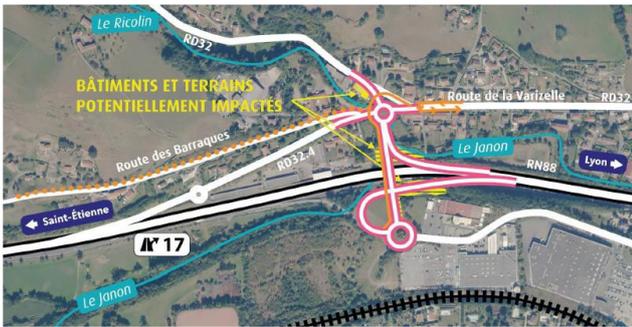


La sécurité des usagers de notre réseau (A7, A47, A72, RN88 et RN488) et des services de secours, des forces de l'ordre et des agents de la Direction interdépartementale des routes Centre-Est (DIRCE) est primordiale. Grâce aux financements de l'opération "MobiLYSE", ces axes sont en cours de modernisation avec par exemple l'élargissement des bandes d'arrêt d'urgence qui permettront aux véhicules en panne ou accidentés de ne pas empiéter sur la voie lente réduisant ainsi la gêne à l'usager et facilitant l'accès des secours.

Karine Aubert

Directrice interdépartementale des routes Centre-Est

Complément du demi-échangeur de la Varizelle



© Nicolas RICHARD photographe

Montant de l'opération :

24,9 millions d'euros

50 % État

35 % Saint-Étienne Métropole

15 % Département de la Loire

Calendrier :

Lancement des travaux à l'été 2025

Mise en service prévisionnelle en 2026

La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes pilote la réalisation du complément du demi-échangeur de Saint-Chamond Ouest, qui permettra de soulager la voirie locale et d'améliorer la desserte des zones d'emplois et de l'Aréna sportive.





Aménagements sur l'échangeur 9 La Gouyonnière de l'A72

Améliorer les conditions de sécurité des usagers en fluidifiant le trafic à l'heure de pointe du soir pour éviter les remontées de files sur l'A72

Montant estimatif :
1,5 million d'euros HT

67 % État

33 % Conseil départemental de la Loire



1 Mise en place de feux de signalisation intelligents

Des capteurs permettent de détecter les remontées de file sur les différentes branches issues du rond-point de l'échangeur 9 Est, en particulier celle en provenance de l'A72. Les feux sur les branches sont alors activés de manière à réguler au mieux l'écoulement du trafic. Cela permet de sécuriser les usagers afin d'éviter les remontées de files sur l'A72 notamment à l'heure de pointe du soir.

2 Doublement de la bretelle de sortie 9b

La mise à 2 voies permet d'augmenter la capacité de stockage des voitures sur la bretelle et limiter ainsi les remontées de file sur l'autoroute.



Chaque jour, sur le secteur de la Gouyonnière, l'autoroute A72 supporte un trafic de plus de 80 000 véhicules. Cette importante circulation génère des problèmes de saturation des principaux axes et amène des phénomènes de remontées de véhicules sur la bande d'arrêt d'urgence. Dans ce contexte, le Département de la Loire, en lien avec l'État, étudie et met en œuvre des aménagements allant dans le sens de la sécurité. La mise en place d'une gestion par feux tricolores et la réalisation du doublement de la bretelle apporteront une réponse concrète à la situation qui bénéficiera à l'ensemble des usagers de ces routes ligériennes.

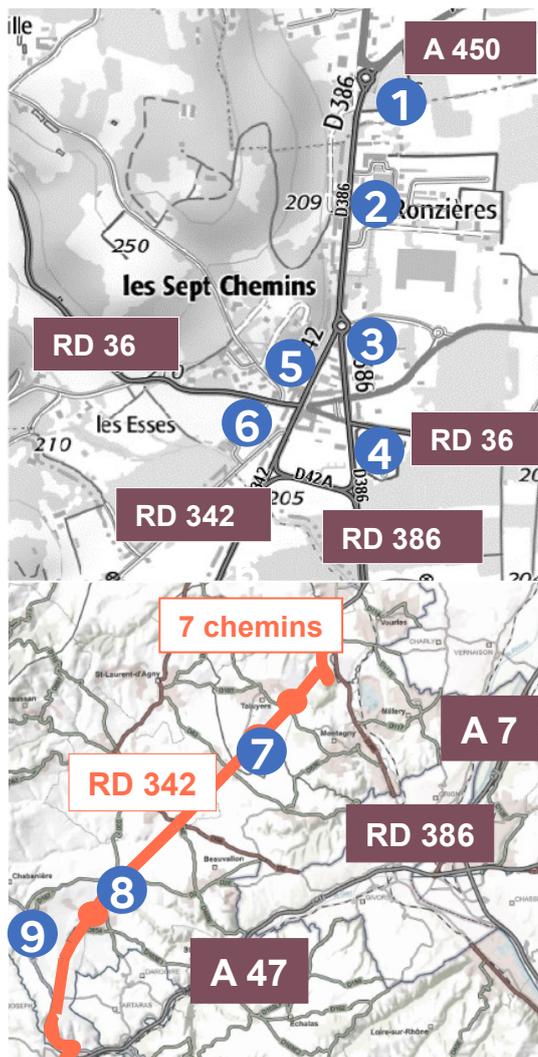
Jérémie Lacroix

Vice-président du Conseil départemental de la Loire
en charge de la Route, des Mobilités et des Finances

2 Amélioration des itinéraires connexes



Aménagements de sécurité et de fluidité de la RD342 et du secteur des 7 chemins



- La RD 342 constitue un itinéraire de délestage de l'A47 par le plateau de Mornant, en cas de difficultés de circulation ou de travaux sur l'autoroute.
- Les différents aménagements visent à améliorer la sécurité de l'utilisateur sur l'itinéraire (réaménagements de carrefours, création de giratoire) et à fluidifier le trafic (augmentation de capacité)

Réalisé :

- Création d'un giratoire (1) et aménagement d'un giratoire existant (3)
- Réaffectation des voies et augmentation de la capacité (2), (4) et (5)

À réaliser :

- Parking de covoiturage en lien avec la communauté de communes et la commune : travaux automne 2025 (6)
- Sécurisation de l'axe pour l'utilisateur :
 - Augmentation de capacité RD342/83 et RD342/63 (7) : travaux 2026
 - Sécurisation et aménagement de la traversée de l'agglomération de la Roussillière et du carrefour RD342/RD2 : travaux 2026 (8) (9)

Coût : 9 millions d'euros

67 % Conseil départemental du Rhône

33 % État



L'axe Lyon - Saint-Étienne est l'un des itinéraires les plus empruntés du département du Rhône. Le réaménagement récent par notre collectivité du secteur des 7 Chemins a déjà permis de réduire certaines congestions à l'approche de l'A450, et d'autres travaux sont prévus pour renforcer la sécurité et le confort des usagers sur cet axe.

Christophe GUILLOTEAU

Président du Conseil départemental du Rhône

3 Amélioration de l'intégration des infrastructures routières dans leur environnement

+ Écrans anti-bruit sur la RN 88



La DREAL Auvergne-Rhône-Alpes et Saint-Étienne Métropole co-pilotent la réalisation d'écrans anti-bruit le long de la RN88 pour améliorer l'intégration de l'autoroute et le confort des riverains.

Forte diminution des niveaux de bruit auquel plusieurs centaines d'habitations sont exposées.

Première phase :

Trois murs anti-bruit à Saint-Étienne et au Chambon-Feugerolles réalisés en 2022

Deuxième phase :

Quatre murs anti-bruit supplémentaires, deux au Chambon-Feugerolles, un à Saint-Étienne et un à La Ricamarie à réaliser en 2025 et 2026

Montant de l'opération

3 millions d'euros pour la première phase

≈ 66 % État

≈ 27 % Saint-Étienne Métropole

≈ 7 % Région Auvergne-Rhône-Alpes

3 millions d'euros pour la deuxième phase

67 % État

33 % Saint-Étienne Métropole

Contact Presse

Fabien DESPINASSE

Tél : 07 86 85 61 42

Mél : pref-communication@rhone.gouv.fr

Préfecture du Rhône

69003 Lyon Cedex 03

Standard : 04.72.61.61.61

www.rhone.gouv.fr



**PRÉFÈTE
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*