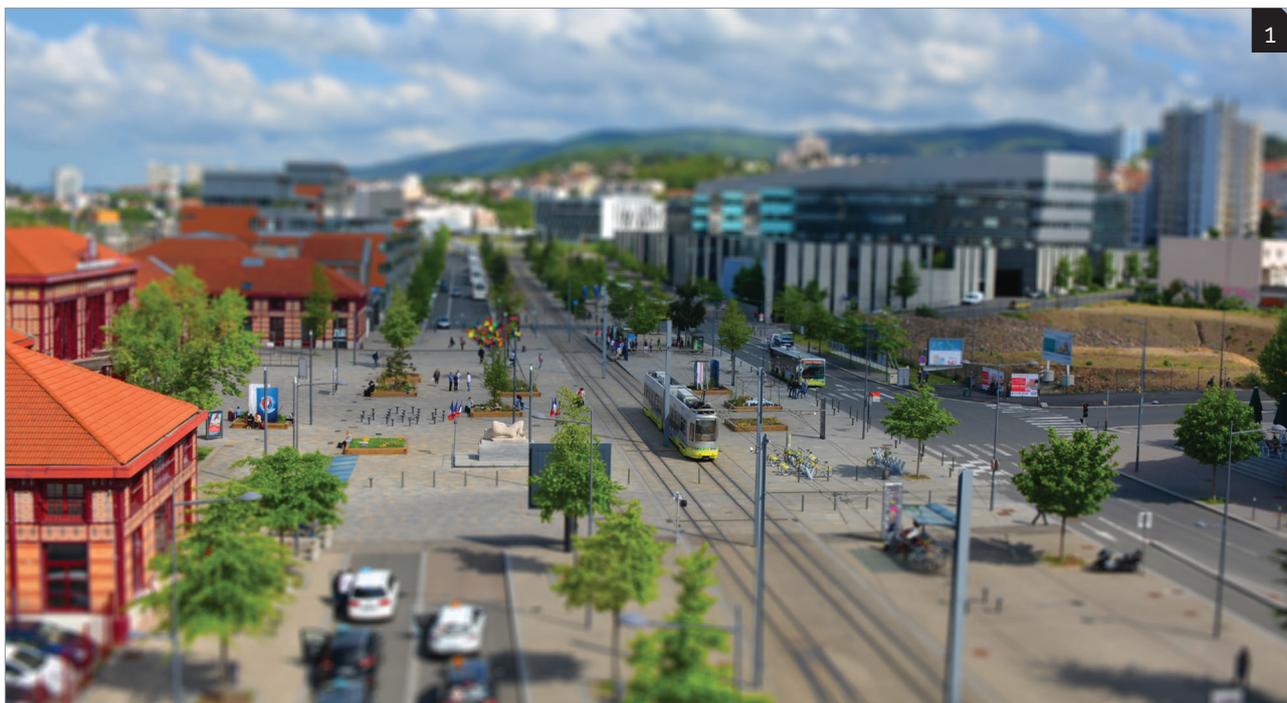


AU SOMMAIRE

L'ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN	3
LYON, AU CŒUR D'UN RÉSEAU AUTOROUTIER DENSE	6
SAINT-ETIENNE, LE TRAIN PLUS RAPIDE QUE LA VOITURE DANS LA RELATION À LYON	8
DES AÉROPORTS TRÈS HÉTÉROGÈNES	10

LES DONNÉES DU TERRITOIRE

L'accessibilité de Saint-Etienne au regard des autres préfectures d'Auvergne-Rhône-Alpes



SAINT-ETIENNE ET SON BASSIN DE VIE ATTACHENT UNE FORTE IMPORTANCE À LEUR ACCESSIBILITÉ SANS DISCONTINUER DEPUIS LEUR ESSOR INDUSTRIEL ET URBAIN ENTAMÉ AU XVIII^e SIÈCLE.

Avec ses 171 000 habitants en 2015, Saint-Etienne est la **2^e ville** de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Sa métropole (Saint-Étienne Métropole) constitue en terme de population le **3^e regroupement intercommunal régional** après les métropoles de Lyon et de Grenoble mais devant la métropole de Clermont-Ferrand.

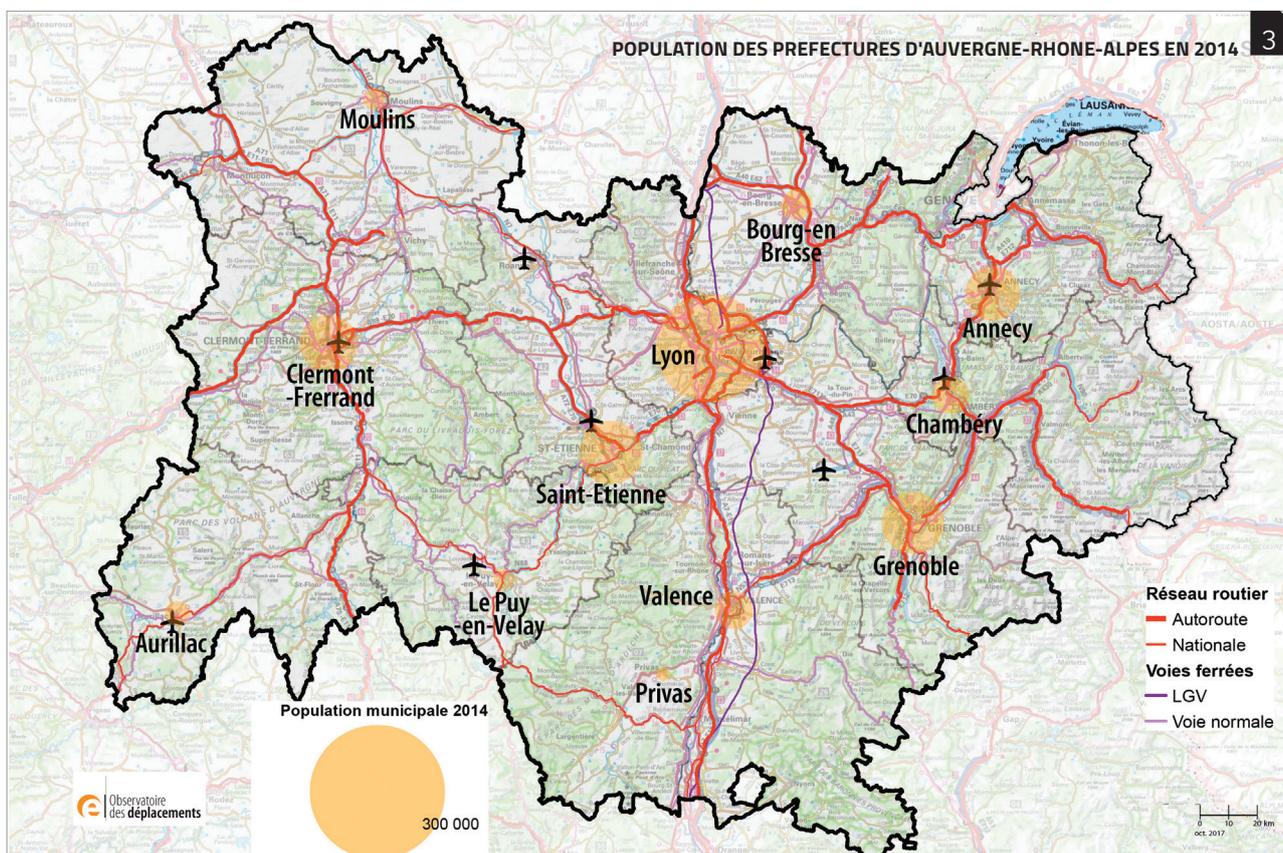
Saint-Etienne se place également pour sa **zone d'emploi en 3^e position.**

Dans un territoire national globalement très équipé, la question du niveau d'accessibilité de Saint-Etienne demeure vive dans un contexte de concurrence territoriale entre métropoles françaises.

La fusion des Régions Auvergne et Rhône-Alpes, et l'actualité riche en débats et interrogations sur les infrastructures et services de transport ont incité l'Agence d'urbanisme à comparer l'accessibilité de l'ensemble des préfectures de département de la nouvelle Région, afin d'objectiver ce panorama, sans parti pris « pour » ou « contre » le développement ou le maintien des infrastructures de transport de personnes et des niveaux de services associés.

2. Photo : Tramway, Châteaucreux, Saint-Etienne - @epures /

3. Cartographie : Sources : INSEE RP 2014, IGN Route 500, Carte IGN - @epures



L'ACCESSIBILITÉ EN **TRANSPORT** | en commun |

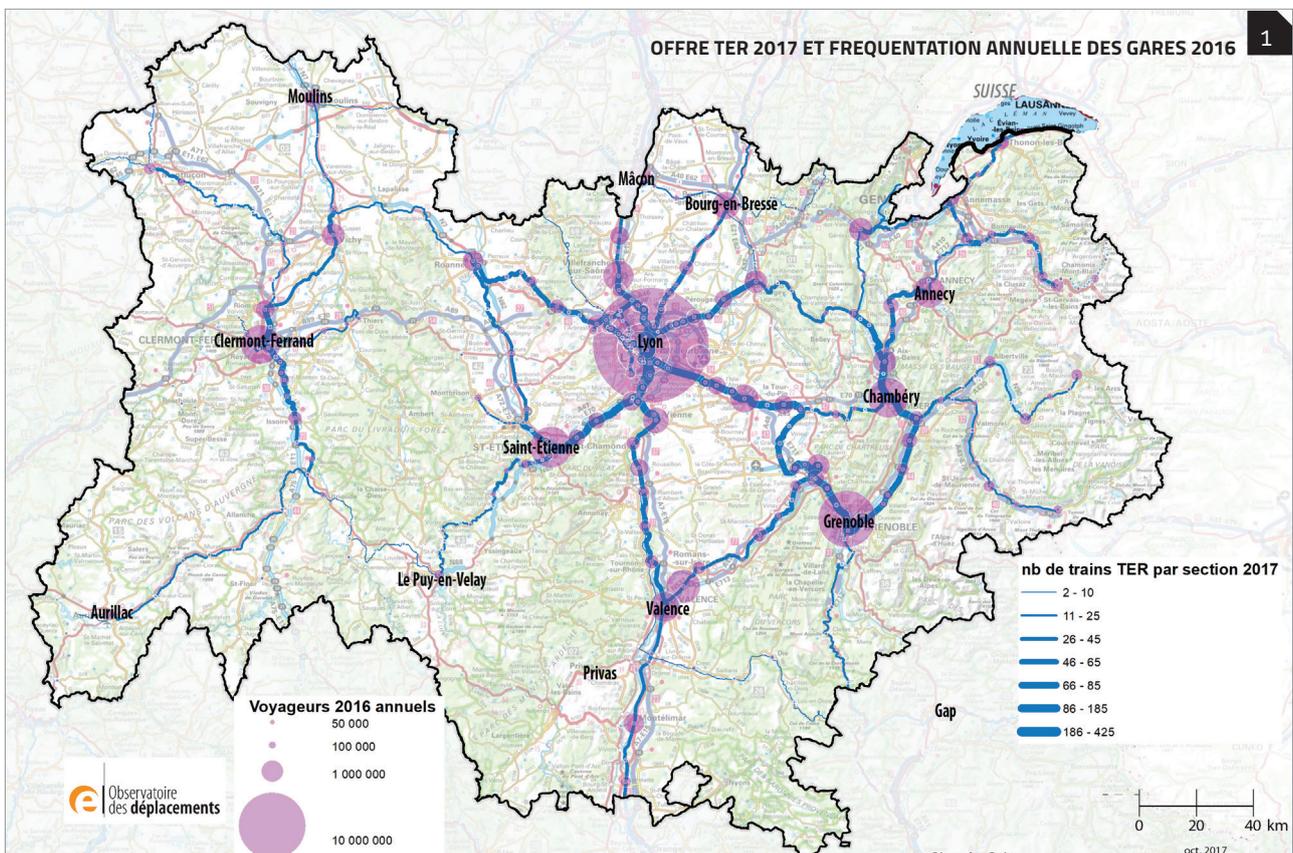
1. Cartographie : Source : Opendata SNCF
- ©epures

LYON - SAINT-ETIENNE, L'OFFRE TER LA PLUS ÉTOFFÉE

En terme d'offre, Saint-Etienne se détache nettement avec plus de 61 trains par jour et par sens (TGV+TER octobre 2017). La présence de trains sans arrêts entre les deux villes de Saint-Etienne et de Lyon souligne l'existence d'une relation spécifique.

Grenoble (28,5), Bourg-en-Bresse (26,5), Valence (21) bénéficient aussi d'une offre importante avec Lyon.

A l'exception d'Aurillac et de Privas, des trains directs relient les préfectures de département d'Auvergne-Rhône-Alpes à Lyon. La plupart se situe à près de 2 heures



en train. **Saint-Etienne, Valence** et **Bourg-en-Bresse** sont localisées à **moins d'une heure**. L'accessibilité d'Aurillac à Lyon est très limitée en raison de l'éloignement géographique et de la rupture de charge, l'accès à Clermont-Ferrand (ancienne préfecture régionale d'Auvergne), restant tout de même plus facilité.

EN CONNEXION À LYON, SAINT-ETIENNE BÉNÉFICIE D'UNE BONNE LIAISON EXTRARÉGIONALE

Avec un réseau ferré en étoile autour de Paris, la plupart des préfectures de département d'Auvergne-Rhône-Alpes disposent d'une liaison directe avec la capitale. Aurillac, Le Puy-en-Velay et Privas, pénalisées par leur position géographique éloignée des grands axes ferroviaires, doivent d'abord se rabattre sur d'autres préfectures pour accéder à une liaison directe vers la capitale.

Les trajets directs sont effectués généralement en TGV (train à grande vitesse) sauf pour les préfectures de Moulins et de Clermont-Ferrand desservies par des rames « Intercités » à vitesse conventionnelle. Le Puy-en-Velay et Aurillac se rabattent en TER (Transport Express Régional) sur une offre « Grandes Lignes » à Saint-Etienne ou à Clermont-Ferrand ; Privas dispose de navettes en cars vers la gare de Valence TGV.

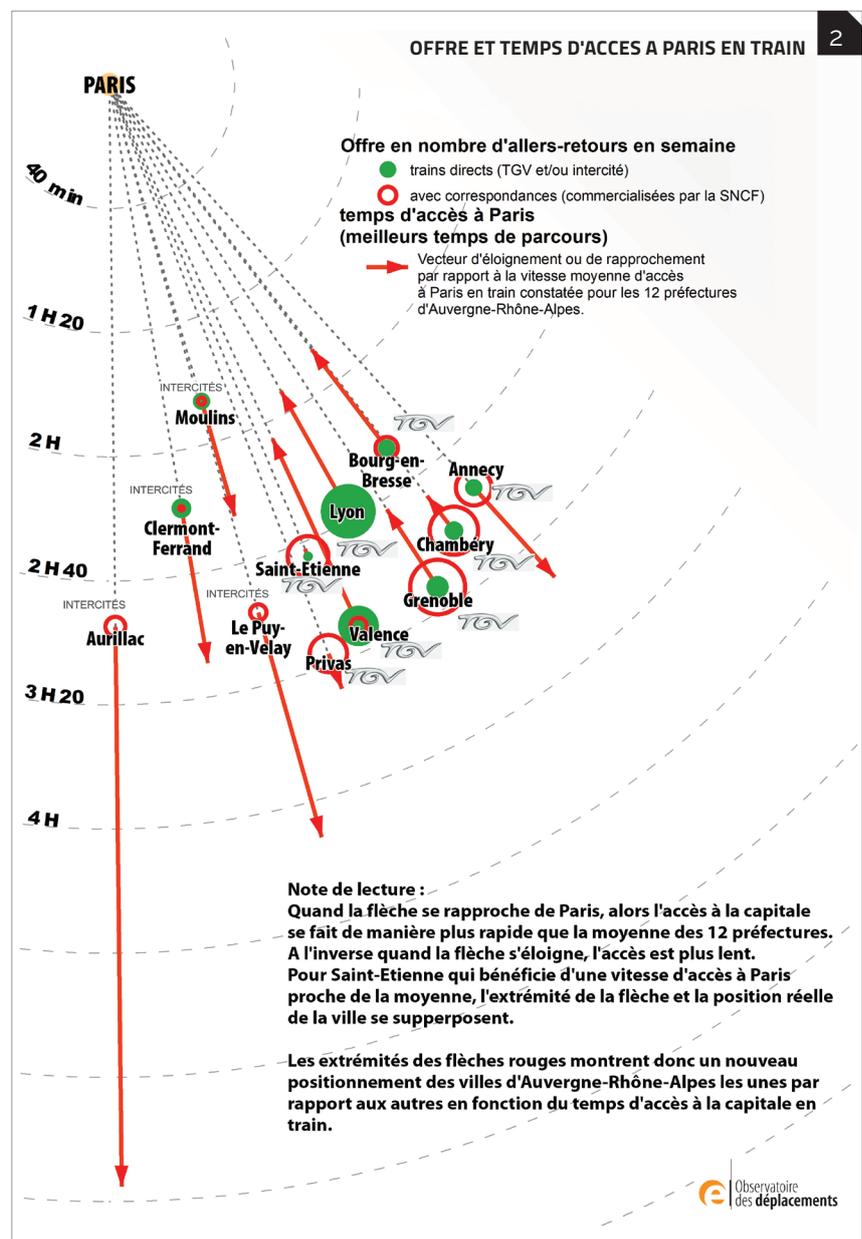
Les villes à moins de 2 h de Paris sont sans surprise Lyon et Bourg-en-Bresse (axe LGV Paris-Lyon). Viennent ensuite Valence, Chambéry, Grenoble, Saint-Etienne et Moulins atteintes entre 2 heures et 3 heures. On note la mauvaise vitesse de liaison avec Paris pour Annecy, handicapée par la géographie du réseau ferroviaire (voie unique, vitesse et gestion des circulations).

La proximité de Privas avec Valence limite les impacts de la rupture de charge ; à l'inverse la localisation du Puy-en-Velay et surtout d'Aurillac aggravant leur « éloignement » vis-à-vis de la capitale.

A noter également que Moulins, non desservie en TGV se situe à seulement 2h30 de Paris grâce à la proximité géographique et

aux bonnes caractéristiques de la voie ferrée Paris - Clermont-Ferrand (vitesse et géométrie).

Lyon (27 A/R par jour dont 22 en TGV) et **Valence** (gare centrale et gare TGV- 16,5 A/R) affichent un nombre de trajets directs vers Paris très nettement supérieur aux autres préfectures.



Avec seulement 4 allers-retours TGV direct vers Paris par jour, **Saint-Etienne affiche une offre directe vers la capitale nettement plus faible que les autres préfectures desservies.** Certes, la proximité de Lyon et l'offre forte en TER entre ces villes, permet à Saint-Etienne de bénéficier de 16,5 allers-retours vers la capitale en correspondance à Lyon, mais celle-ci rajoute au moins 20 à 30 minutes au temps de parcours et place ainsi Saint-Etienne à plus de 3 heures de Paris.

Enfin, la majorité des liaisons extrarégionales se fait depuis Lyon. De ce fait, la plupart des villes préfectures d'Auvergne-Rhône-Alpes s'y rabat pour bénéficier et/ou renforcer leurs offres de liaisons nationales ou internationales. Lyon et Valence sont en effet situées sur des lignes TGV qui offrent des liaisons directes vers Londres, Bruxelles, Lille, Luxembourg, Francfort, Strasbourg, Le Havre, Rennes, Nantes, Bordeaux, Barcelone, Montpellier, Nice... Lyon, comme d'autres villes du sillon alpin,

bénéficie également d'une liaison directe avec l'Italie en direction de Turin et Milan.

En outre, toutes les préfectures du sillon alpin, ainsi que Lyon et Bourg-en-Bresse bénéficient des liaisons régulières directes avec Genève (Suisse) démontrant une relation transfrontalière forte.

SAINT-ETIENNE, UNE OFFRE DE CARS INTER-VILLES LIMITÉE PAR RAPPORT À CLERMONT

En France, la mise en place des cars longues distances inter-villes (min. 100 km) est récente mais en plein essor (loi du 6 août 2015 pour la croissance et l'égalité des chances économiques). Cette offre varie régulièrement en fonction de la demande (vacances scolaires, ponts...), étant davantage adaptée à un usage de loisirs.

Lyon et Clermont-Ferrand sont les préfectures bénéficiant le plus de liaisons par cars. La position géographique de Clermont-Ferrand au centre de la France et la (relative)

faiblesse de l'offre ferroviaire lui ont permis de profiter de la loi dite « Macron » pour développer une offre supplémentaire de transport. Ainsi, plusieurs liaisons en cars, transitant par Clermont-Ferrand, ont vu le jour en direction des Alpes, de Bordeaux/Toulouse, de Montpellier/Marseille, de Nantes/ Bretagne et enfin, de Paris.

Aurillac, Le Puy-en-Velay et Privas ne disposent pas à ce jour d'offre de cars longue distance. Pour les autres préfectures et notamment Lyon, Grenoble, Saint-Etienne et Valence qui possédaient déjà de bonnes liaisons ferroviaires, cette offre constitue un service supplémentaire, sans rupture de charge et à un prix plus abordable, malgré son manque de stabilité.

Enfin, cette offre en cars (Ouibus et Flexbus) est venue récemment remplacer, voire pour le cas de Saint-Etienne, réactiver les navettes en autocars vers l'aéroport de Saint-Exupéry depuis la majorité des préfectures de la Région AURA.

UNE OFFRE DE CAR qui s'étoffe et complète l'**OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF** manquante :

Des **NOUVELLES LIAISONS** pour rejoindre l'**AÉROPORT DE SAINT-EXUPÉRY** pour **16 VILLES** de la région dont **SAINT-ETIENNE.**

Ouibus va desservir Saint-Exupéry

Le partenariat signé avec Faure Transports prévoit de relier 16 villes de la région à l'aéroport, dont Saint-Etienne.

Sur les 9,5 millions de voyageurs qui sont passés en 2016 par Saint-Exupéry, ils n'en sont que 1,6 million à avoir utilisé les transports en commun pour s'y rendre. Rhônepress accueille l'essentiel de ces derniers avec ses trains reliant Lyon.

Seules sept autres villes bénéficient jusqu'à maintenant de dessertes en autocars, dont principalement Grenoble avec 20 allers-retours quotidiens. Faure Transports est l'exploitant historique de cette dernière et va se retrouver désormais au cœur d'un dispositif beaucoup plus ambitieux.

« Devenir le spécialiste de la desserte en autocars des aéroports »

Pour l'occasion, il devient franchisé de Ouibus, qui, sous ses couleurs, propose désormais à son programme une liaison de 16 villes d'Auvergne-Rhône-Alpes ainsi que Mâcon, avec Saint-Exupéry. Lyon n'est pas concerné. Président du directoire d'Aéroports



Roland de Barbentane, directeur général de Ouibus, Raymond Faure, président de Faure Transport et Philippe Bernard, président du directoire d'Aéroports de Lyon. Photo François SAMARD

de Lyon, Philippe Bernard se réjouit de cette nouvelle offre d'accessibilité qui va contribuer à poursuivre le développement du trafic de l'aéroport (+9,8% en 2016).

Pour Roland de Barbentane, directeur général de Ouibus, qui loue l'accueil reçu à Saint-Exupéry, « l'aéroport lyonnais est une rampe de lancement. Ouibus veut devenir le spécialiste de la desserte en autocars

des aéroports ». Raymond Faure, emblématique président de Faure Transport rappelle que sa société a transporté 570 000 passagers vers Saint-Exupéry en 2016. À défaut d'être précisé, le chiffre est, à l'avenir, beaucoup plus ambitieux. Les autocars starshipper, partenaires égaux de Ouibus, sont aussi associés au nouveau maillage qui va mobiliser, chaque jour, 25 cars.

Les villes desservies

Aix-les-Bains (3 A/R quotidiens), Anney (4 à 6 A/R), Bourg-en-Bresse (4 A/R), Bourgoin-Jallieu (4 A/R), Chambéry (9 A/R), Chanas (4 A/R), Clermont-Ferrand (1 A/R), Givors (4 A/R), Grenoble (23 A/R), La Tour-du-Pin (4 A/R), Les Abreux (4 A/R), Mâcon (2 A/R le week-end), Pays du Mont-Blanc (4 à 6 A/R), Saint-Etienne (4 A/R), Valence (4 A/R), Vienne (4 A/R), Villefontaine (9 A/R), Voiron (4 A/R). Les réservations pour ces lignes sont ouvertes sur le site ouibus.com et l'appli mobile Ouibus. Les dessertes débiteront pour la majorité d'entre elles le 31 mars et début avril pour Bourgoin-Jallieu et Villefontaine.

Désormais des villes comme Saint-Etienne, Bourgoin-Jallieu, Vienne, Givors ou Bourg-en-Bresse bénéficieront de quatre allers-retours par jour. Fidèle à son modèle économique, Ouibus propose des prix évolutifs suivant la date de réservation : de 15 à 30 € l'aller simple.

François Samard

LYON, AU COEUR D'UN RÉSEAU **AUTOROUTIER**

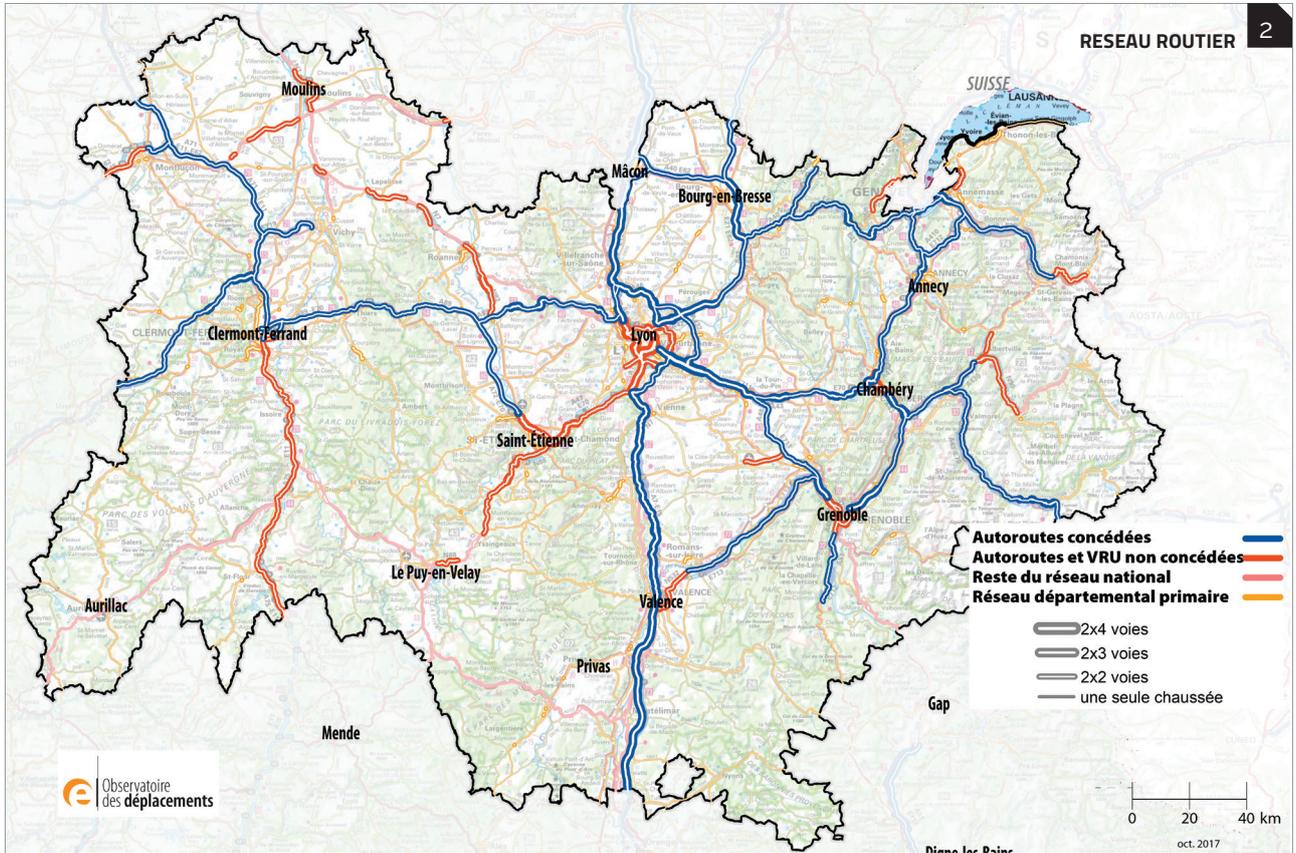
| dense |

Le réseau régional se structure autour de deux grands axes routiers nationaux Nord/Sud desservant directement Lyon (A6, A7) et Clermont-Ferrand (A71/ A75). L'A89, axe est-ouest, permet de relier Lyon à Bordeaux via Clermont-Ferrand. Le Sillon Alpin est également équipé, facilitant l'accessibilité notamment de Grenoble, de Chambéry, d'Annecy et de Genève. L'ensemble des préfectures d'Auvergne-Rhône-Alpes bénéficie d'une bonne accessibilité à l'exception d'Aurillac et du Puy-en-Velay éloignées d'un réseau routier performant.

Saint-Etienne, située entre ces deux axes Nord/Sud, doit se rabattre sur Clermont-Ferrand ou sur Lyon pour rejoindre le réseau national performant (les axes RN7 au nord et RN88 au sud-ouest n'étant encore que partiellement mis à deux fois 2 voies). La liaison vers Clermont-Ferrand par l'A72 et l'A89 est performante et fiable alors que la liaison vers Lyon fait de Saint-Etienne la seule préfecture à bénéficier d'un accès autoroutier gratuit à la préfecture régionale, sur un réseau non-concédé sur l'ensemble du parcours. Cependant, cette liaison par l'A47 est vieillissante et elle souffre d'un manque de robustesse qui vient s'ajouter à la congestion lyonnaise.

- 1. **Photo :** A47, Vallée du Gier, ©epures /
- 2. **Cartographie :** Sources : IGN Bd Topo, Observatoire de déplacements - ©epures /
- 3. **Photo :** A89, ©epures





SAINT-ETIENNE, LE **TRAIN**

plus rapide que la voiture dans la relation à Lyon

1. Photo : TER Lyon-Saint-Etienne, Châteauneuf, ©epures /

2. Cartographie : Sources : Observatoire des déplacements du Sud Loire, données SNCF, Octobre 2016 - ©epures / **3. Photo :** TGV en gare de Châteauneuf, St-Etienne - ©epures

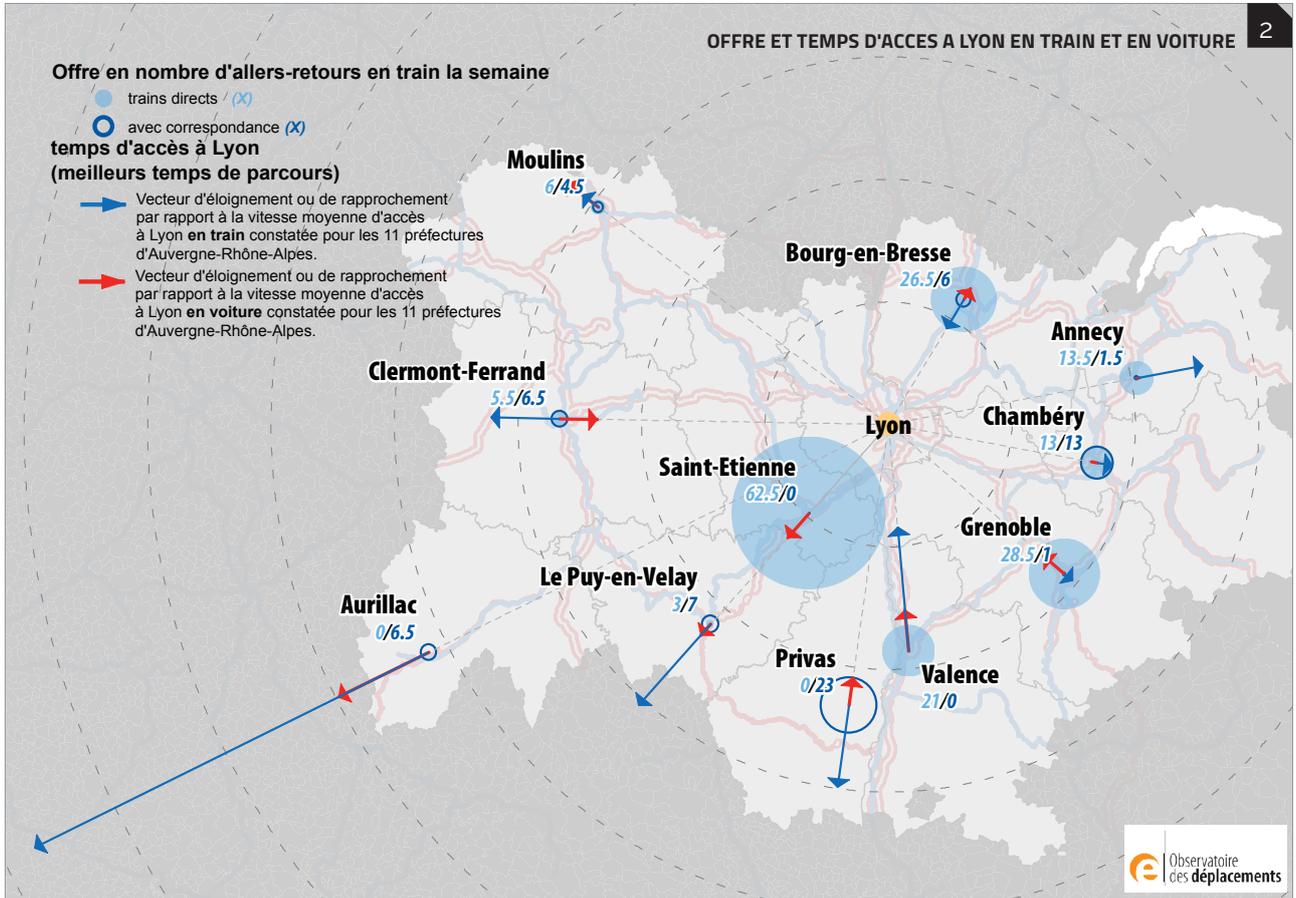
Pour Saint-Etienne, la vitesse optimum d'accès à Lyon en train se situe dans la moyenne des autres préfectures alors qu'en voiture la vitesse est plus faible. Le train apparaît ainsi plus performant que la voiture ce qui est assez rare. Même les trains omnibus les plus lents entre Saint-Etienne et Lyon affichent un temps de parcours plus efficace que la voiture pour des liaisons de ville-centre à ville-centre.

Valence et Bourg-en-Bresse grâce à la desserte TGV, bénéficient aussi d'une vitesse d'accès à Lyon en train plus rapide qu'en voiture, ce qui place virtuellement ces villes à la même distance que Saint-Etienne de Lyon.

Pour les autres préfectures, la voiture est toujours plus rapide que le train et elle permet souvent de rapprocher comparativement ces villes de Lyon. C'est le cas notamment pour Grenoble, Clermont-Ferrand et Privas qui grâce à un réseau autoroutier performant affichent des vitesses de déplacements en voitures meilleures que la moyenne des vitesses constatées pour l'ensemble des préfectures de la Région AURA.

Pour Aurillac, en raison notamment des ruptures de charge, la vitesse en train est très défavorable et éloigne virtuellement encore cette ville de Lyon ; bien que moins défavorable la vitesse en voiture ne vient pas rapprocher ces deux villes.



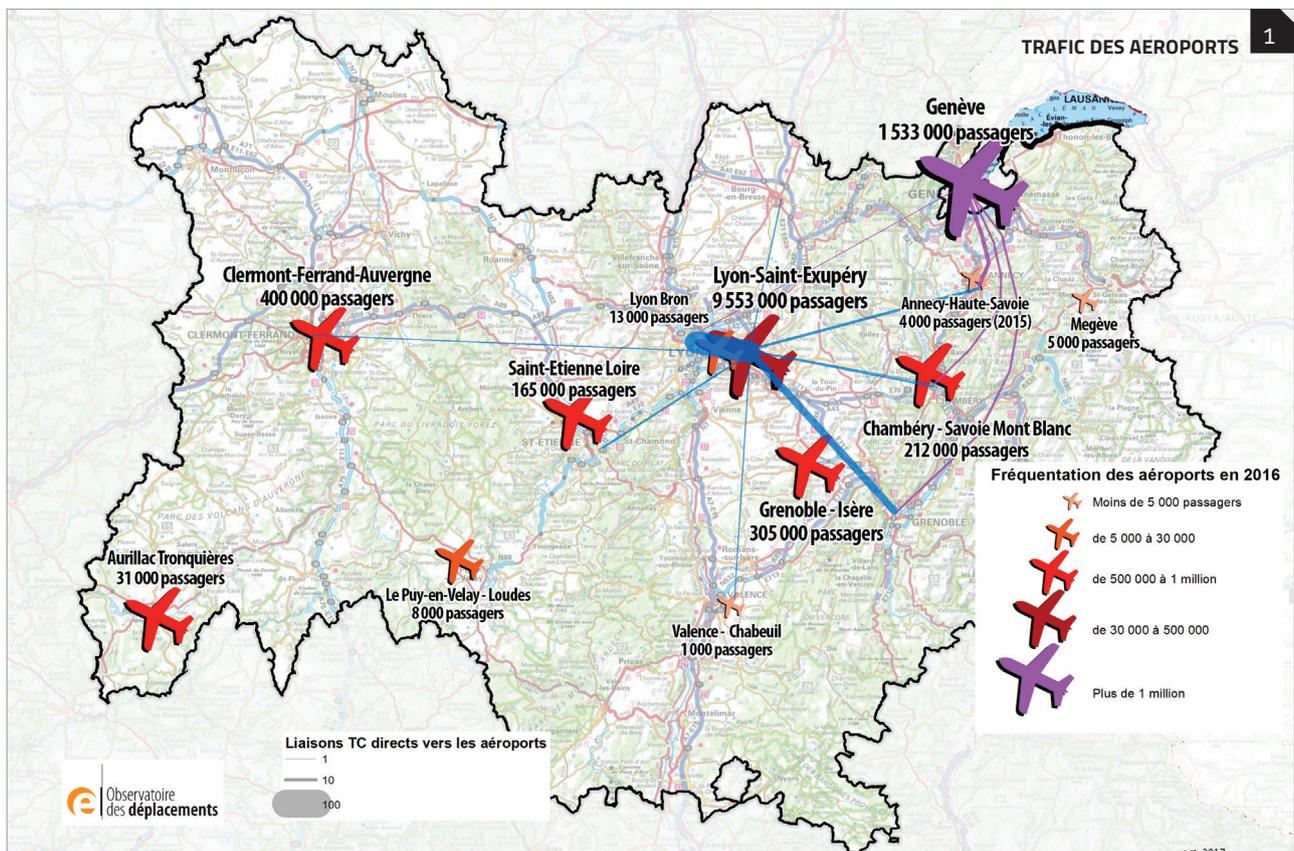


DES AÉROPORTS TRÈS HÉTÉROGÈNES

L'ensemble des préfectures possède un aéroport, à l'exception de Moulins et de Privas. Ces aéroports destinés principalement à une clientèle « locale », proposent généralement des vols nationaux permettant d'améliorer notamment les liaisons avec Paris pour Aurillac, Le Puy-en-Velay et Clermont-Ferrand.

Pour bénéficier d'une clientèle propre, certains aéroports ont choisi de se spécialiser. Ainsi, l'aéroport de Lyon Bron est dédié à l'aviation d'affaires et les aéroports, situés dans les Alpes, comme celui de Chambéry et d'Annecy, se sont développés en lien avec le tourisme d'hiver. L'aéroport de Saint-Etienne, s'est démarqué

1. Cartographie : Source : Rapport d'activité des Aéroports français 2016 - ©epures



ces dernières années par une offre « low-cost » mais qui a été abandonnée à l'automne 2017. Fragilisé, cet aéroport devra se recentrer sur l'aviation d'affaires et de loisirs (charters).

Sous l'angle de la fréquentation, **Saint-Exupéry est l'aéroport le plus important de la région** (9,5 millions de passagers en 2016). Viennent ensuite, avec des fréquentations nettement moins importantes, les aéroports de Clermont-Ferrand (400 460 passagers), de Grenoble (304 700 passagers), de Chambéry (212 000 passagers) et de St-Etienne (164 500 passagers).

L'aéroport de Lyon Saint-Exupéry

est l'aéroport régional avec le plus grand nombre de liaisons régulières. Cependant, **l'aéroport de Genève**, situé à moins d'une heure d'Annecy et à moins de deux heures de Bourg-en-Bresse, Chambéry, Grenoble et Lyon, **est plus important en termes de fréquentation** (16,5 millions de passagers) **et de nombre de destinations desservies**. Ces deux aéroports, bien qu'affichant une offre et une fréquentation importantes, restent cependant axés sur des liaisons européennes voir africaines, en partie réalisées par des compagnies Lowcost. **Les portes principales d'accès aux vols intercontinentaux et en particulier transatlantiques restent les aéroports parisiens**

qui affichent à eux deux plus de 97 millions d'usagers en 2016.

Les grands aéroports disposent d'un service de navettes et/ou de trains tant pour relier l'aéroport à la ville-centre (notamment RhônExpress à Lyon, train à Genève) que pour accéder aux principales villes alentour.

Pour **Saint-Etienne**, après une période d'absence de liaison directe par un service régulier de transport collectif vers Saint-Exupéry (suppression de la navette Satobus), la ville est à **nouveau reliée depuis cette année à l'aéroport par les cars Ouibus et Flexbus** (6 allers et 5 retours par jour).

CONCLUSION

L'accessibilité théorique sur la base de l'offre de transport est généralement bonne pour l'ensemble de préfectures de la région à l'exception notable d'Aurillac et du Puy en Velay excentrées géographiquement et ne bénéficiant pas d'un service ferroviaire et routier performant.

Lyon, située sur les grands axes de communication Nord-Sud, est la ville la mieux desservie et elle **apparaît ainsi comme un véritable hub régional de mobilités vers Paris**, le reste du pays et le reste de l'Europe. Au cœur de réseaux de transport en étoile, très développés à l'Est, plus resserrés à l'Ouest, la préfecture régionale concentre ainsi bon nombre de flux depuis les autres préfectures.

Les **préfectures de l'ancienne Région Auvergne**, et en particulier **Clermont-Ferrand et Moulins**, plus éloignées des étoiles lyonnaises et elles-même situées sur un autre axe Nord/Sud

structurant continuent à bénéficier d'une **accessibilité nationale indépendante du hub lyonnais**.

Saint-Etienne, proche de Lyon, entretient une relation à part avec la préfecture régionale. Au cœur de deux systèmes urbains très imbriqués, les deux villes et leurs agglomérations entretiennent **des échanges plus marqués que les autres préfectures**. L'offre TER entre Saint-Etienne et Lyon est ainsi **la plus importante**, les accès routiers sont gratuits et relèvent d'avantage d'une typologie d'autoroute urbaine que d'un axe fort de liaisons inter-cités. Enfin, **les temps d'accès** sont relativement faibles, même si l'accès par la route **souffre d'un manque de fiabilité**.

La qualité de la liaison ferroviaire entre **Saint-Etienne** et Lyon permet aussi à la préfecture de la Loire de bénéficier d'une bonne **accessibilité extrarégionale en transport collectif**,

mais au prix d'une rupture de charge.

La proximité des deux villes et l'intensité de la relation en TER sont ainsi à double tranchant : elles créent une offre importante pour Saint-Etienne avec correspondance, mais limite le développement d'une offre en train directe qui n'existe que vers Paris et en moindre mesure que pour des préfectures de même taille.

Saint-Etienne dispose également d'une offre de cars longue distance qui, bien que moins importante par rapport à Clermont-Ferrand et à Lyon, lui permet notamment aujourd'hui de bénéficier enfin d'une liaison directe en transport collectif à l'aéroport de Saint-Exupéry.

L'aéroport de Saint-Etienne Loire, 4^e de la Région AURA par sa fréquentation en 2016, doit aujourd'hui trouver une nouvelle vocation suite à l'arrêt récent des vols lowcost.

LES DONNÉES DU TERRITOIRE

| L'accessibilité de Saint-Etienne au regard des autres préfectures d'Auvergne-Rhône-Alpes |

De manière générale, l'accessibilité des villes - Préfectures en Auvergne-Rhône-Alpes apparaît plutôt bonne, à l'exception du Puy-en-Velay et plus encore d'Aurillac, qui sont davantage éloignées des grands axes de déplacements intercités.

Les villes - Préfectures de Départements sont très dépendantes, pour leur accessibilité nationale, de Clermont-Ferrand et surtout de Lyon, qui sont desservies chacune par une « étoile » autoroutière et ferroviaire et les aéroports les plus importants. Lyon joue clairement un rôle de « hub »

régional pour l'aérien et le TGV, donnant accès aux métropoles françaises et européennes.

Saint-Etienne, très proche géographiquement de Lyon, bénéficie de cette proximité (cadencement TER) en même temps que son accessibilité nationale directe en est limitée. Le réseau autoroutier entre les deux villes est l'un des seuls à être gratuit, mais ses caractéristiques et son rôle de voie rapide urbaine très fréquentée n'offrent pas de bonnes conditions d'efficacité et de fiabilité en matière d'accessibilité nationale et régionale.



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

