Projet de P+R Saint-Germain au Mont d'Or

Jeudi 12 juin 2025

Réunion publique

SPL MLAC

Saint-Germain au Mont-d'Or

MÉTROPOLE GRAND LYON

Sommaire

- Historique du projet de P+R en gare de Saint-Germain-au-Mont-d'Or
- La situation actuelle de la gare de SGMO
- Les études et enquêtes de rabattement en gare de SGMO
- L'offre et les usages actuels du stationnement en gare de SGMO
- Conclusions sur la situation actuelle en gare de SGMO
- Le rabattement demain en gare de SGMO
- L'offre de stationnement en gare de SGMO: Situation future
- Le projet de P+R en ouvrage
- Le futur fonctionnement du stationnement en gare et du P+R
- La gouvernance du projet et les coûts
- Planning opérationnel

SPL MLAC

MÉTROPOLE GRAND LYON

Historique du projet de P+R de SGMO

• **2005** : premiers aménagements des parkings sur Saint-Germain au Mont d'Or (REAL) + 180 places

• **2013** : saturation des parkings, première étude d'extension du P+R sur le foncier SNCF pilotée par Grand Lyon (sans suites)

• **2016 -> 2018** : réalisation de l'étude rabattement des gares Val de Saône et décision de lancer la construction d'un P+R en ouvrage de 600 places**.**

• **2018** -> **2020** : études de faisabilité, établissement du programme P+R : 600 places en R+6 pour un montant de 21M€, livraison du parking provisoire de 150 places (1,5 M€)

• **fin 2020** : Changement du contexte de la mobilité avec la crise du COVID, arrivée d'un nouvel exécutif Métropole, désengagement de la Région au profit du lancement du projet BHNS => Arrêt du projet, lancement des études de variantes au projet initial.

• **2021->2023** : Nouvelle étude de rabattement des gares Val de Saône, définition de nouveaux objectifs de rabattement vers la gare en privilégiant les modes actifs (marche et vélo) et les TC.

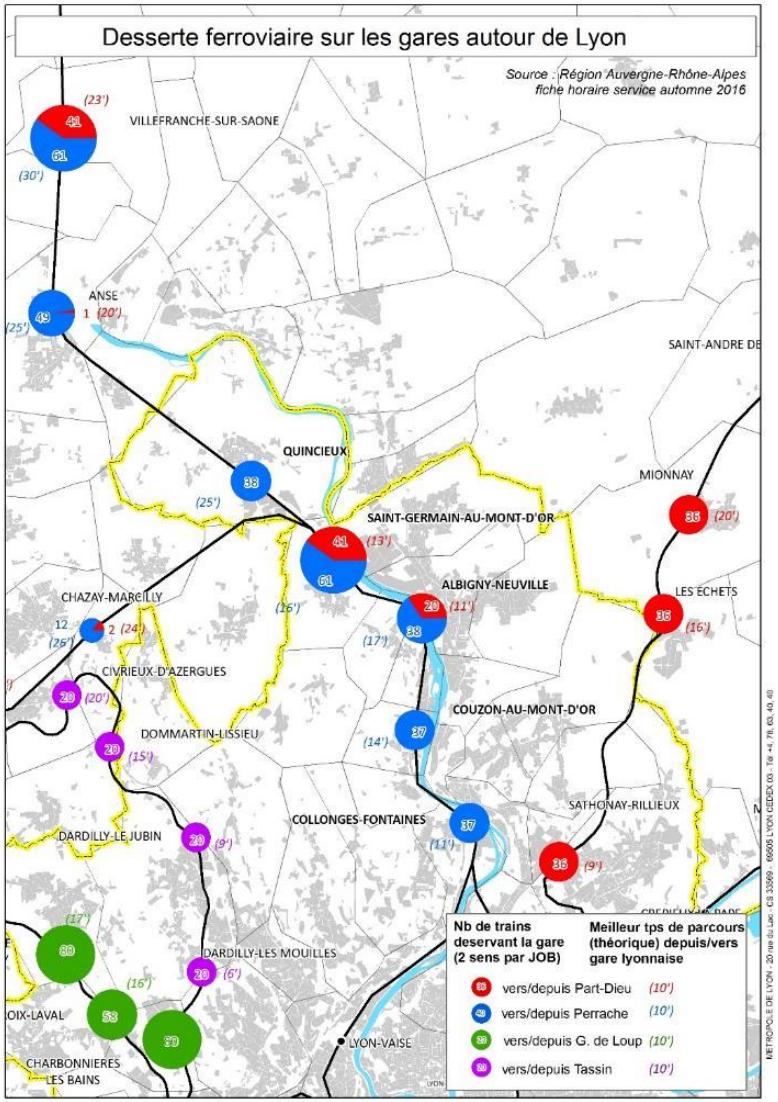
• **2023** : réaménagement du parvis par la SNCF, installation d'une consigne vélo de 48 places.

• **2023 -> 2025** : étude de faisabilité d'un P+R, élaboration du programme, lancement du marché de conception-réalisation du P+R. Projet d'installation d'une station Vélov' (parking Demi-Lune) et d'un arrêt de covoiturage haut niveau de service (Parking de la STEP, RD51).

SPL MLAC

MÉTROPOLE GRAND LYON

La situation actuelle de la gare de SGMO

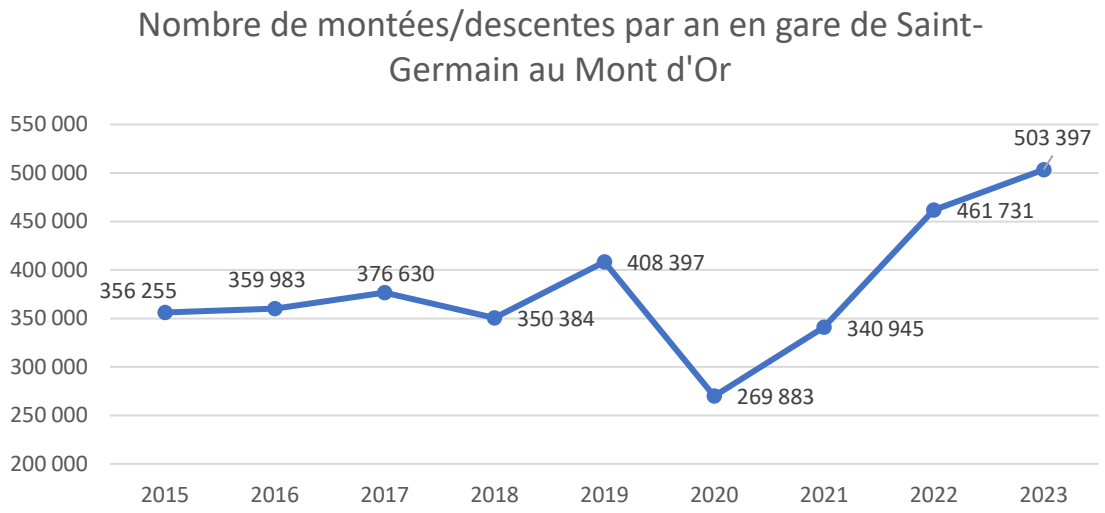


Une **gare très attractive** avec :

- près de 102 trains par jour dont 41 depuis/vers Part-Dieu.
- un temps de trajet vers Lyon Part-Dieu très compétitif (13 à 17 minutes)

=> Une forte croissance de la fréquentation de la gare depuis 2020 (x 2).

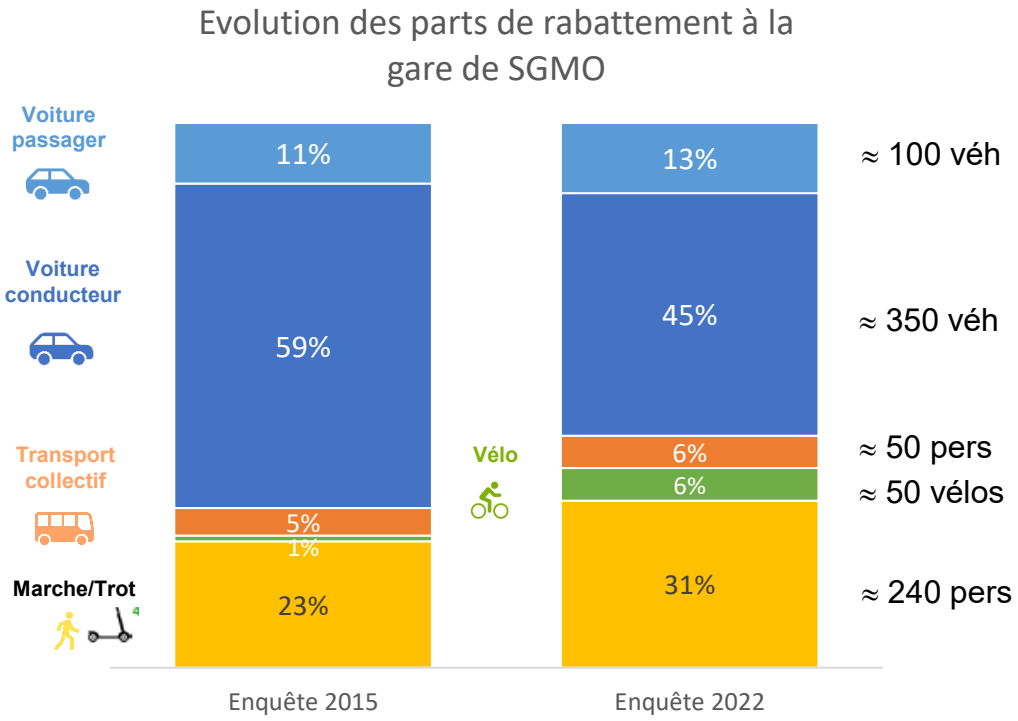
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fréq/an	356 255	359 983	376 630	350 384	408 397	269 883	340 945	461 731	503 397
Montées/jour	713	720	753	701	817	540	682	923	1 007



Source : Open data SNCF

Les études et enquêtes de rabattement réalisées sur la gare

Comment viennent les usagers TER en gare de Saint-Germain au Mont d'Or :

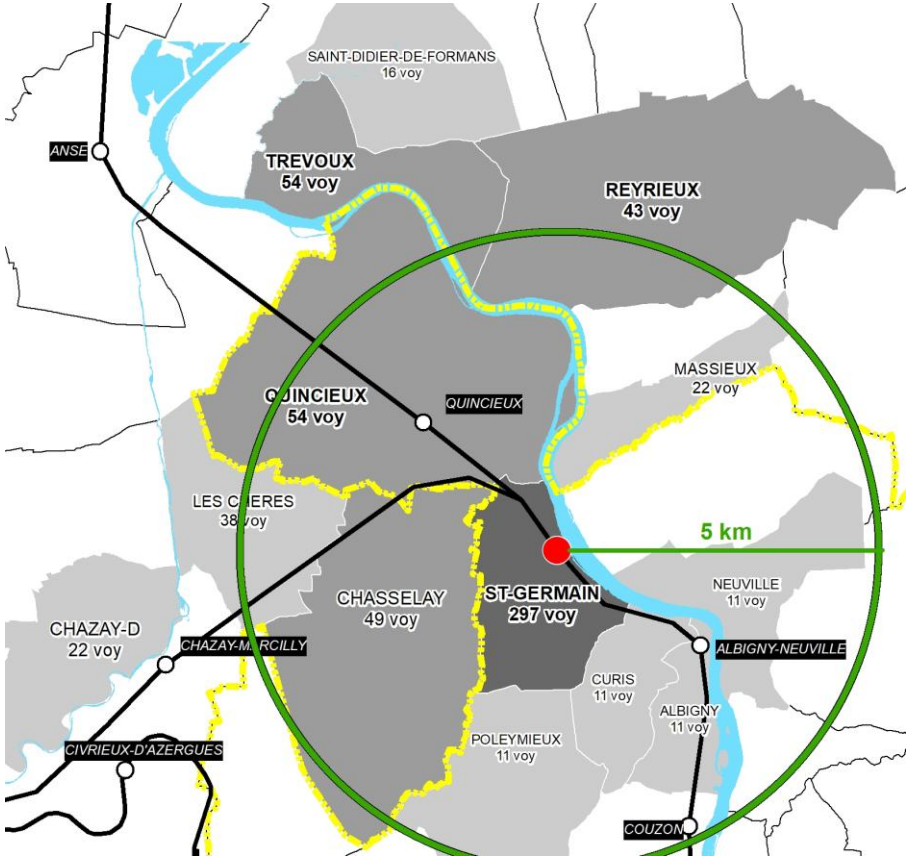


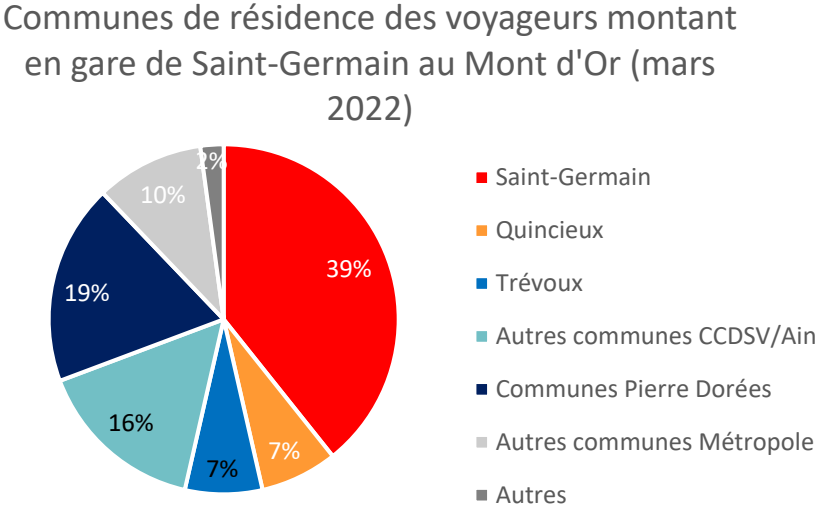
Source : enquêtes en gare, mars 2022

Les pratiques de rabattement vers la gare de SGMO ont fortement évolué entre 2015 et 2022.
L'usage de la voiture s'est réduit (passant de 70% à 58%) au profit de la **marche** (de 23% à 31%) et du **vélo** (de 1% à 6%, soit de 7 vélos en 2015 à 50 vélos en 2022).

Les études et enquêtes de rabattement réalisées sur la gare

D'où viennent les usagers TER de la gare de Saint-Germain au Mont d'Or?





Commune origine	Distance entre le centre-ville et la gare de SGMO (google maps)	Nb de personnes
Saint-Germain	< 1km	297 pers
Quincieux	4 km	54 pers
Trévoux	11 km	54 pers
Chasselay	3,5 km	49 pers

Source : enquêtes en gare, mars 2022

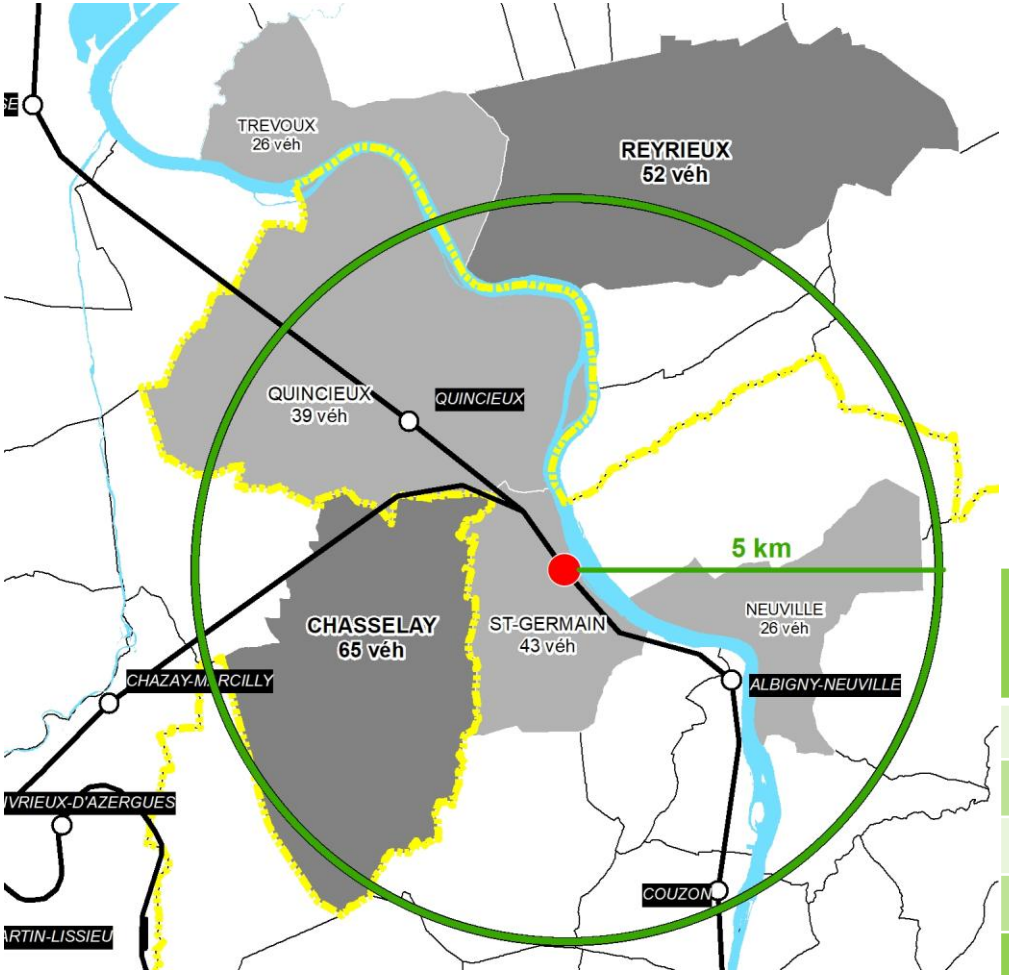
Une gare très attractive qui attire des habitants de communes éloignées (Trévoux, Reyrieux) mais aussi des communes qui disposent d'une gare moins bien desservie (Quincieux, Neuville, etc.)

SPL MLAC

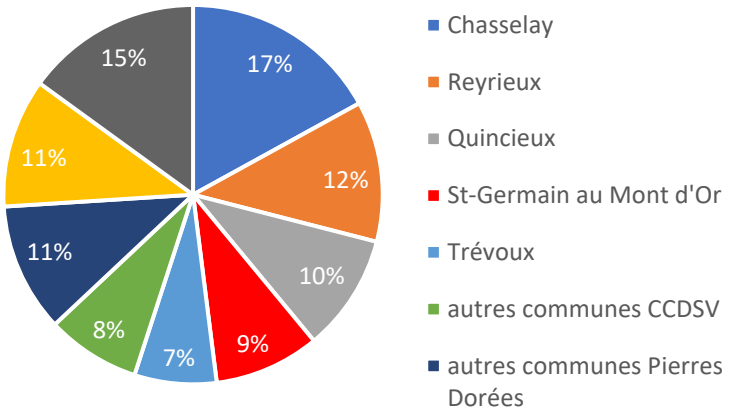
MÉTROPOLE GRAND LYON

Les études et enquêtes de rabattement réalisées sur la gare

D'où viennent les voitures en stationnement en gare de Saint-Germain au Mont d'Or ?



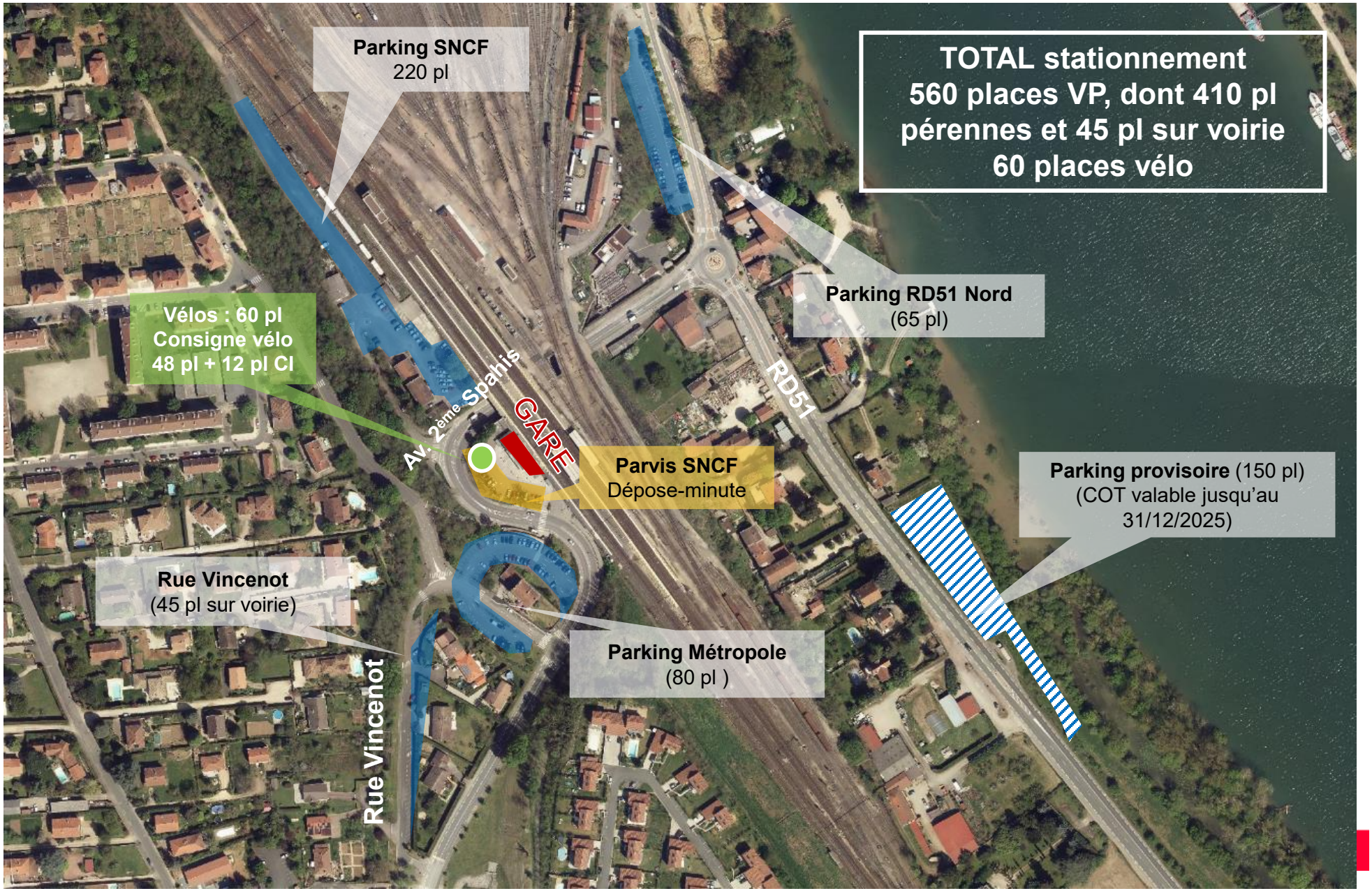
Communes de résidence véhicules garés en gare de Saint-Germain au Mont d'Or (mars 2022)



Commune origine	Distance en voiture entre le centre-ville et la gare de SGMO (google maps)	Nb de véhicules
Chasselay	3,5 km	65 véh
Quincieux	4 km	39 véh
Saint-Germain	0,75 km	43 véh
Neuville	4,3 km	26 véh
Total	**<5 km**	**173 véh**

Source : enquêtes en gare, mars 2022

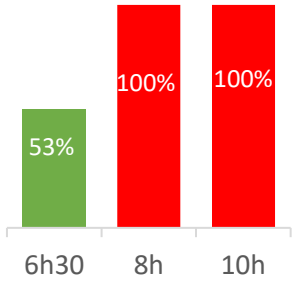
L’offre et les usages de stationnement actuels en gare de SGMO



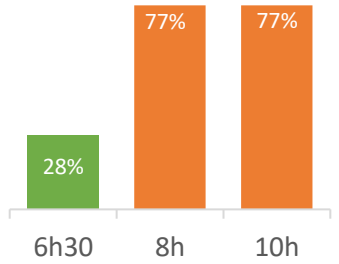
L’offre et les usages actuels du stationnement en gare de SGMO

Occupation des poches de parkings (source enquêtes 2022)

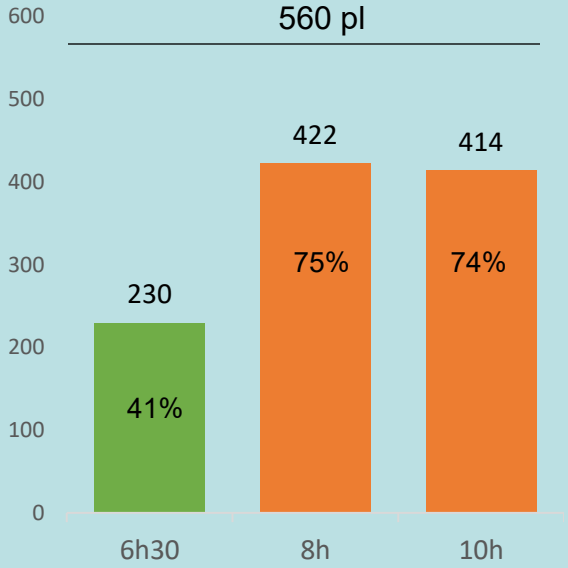
Terrain SNCF (225 pl)



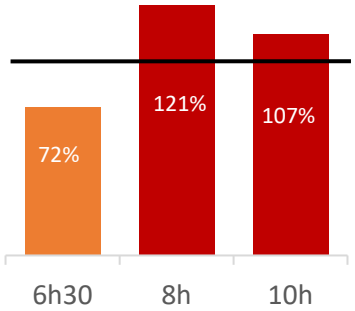
Parking RD 51 Nord (39 pl)



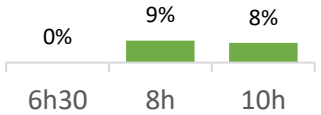
Occupation sur ensemble des poches



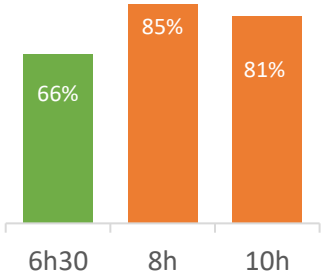
Rues Vincenot / Villemot (33 pl)

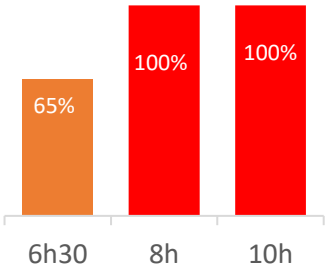


Parking provisoire (150 pl)



Parvis (22 pl)

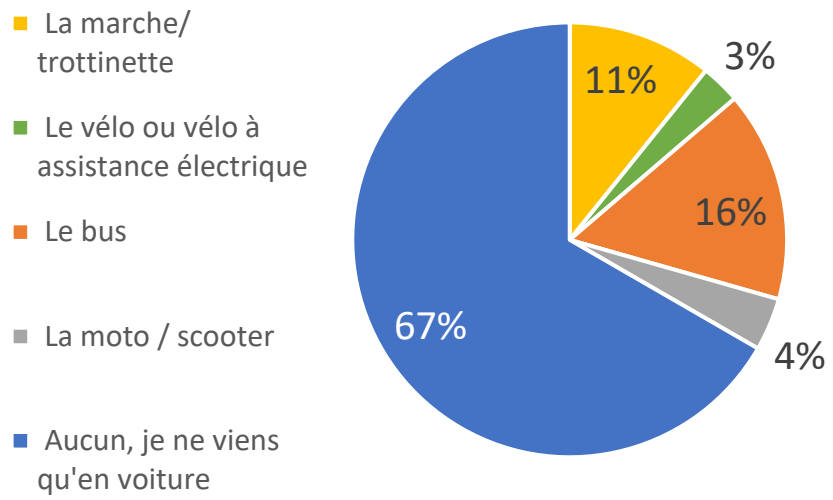




Parking demi-lune (82 pl)

L’offre et les usages actuels du stationnement en gare de SGMO

1/3 des usagers automobilistes utilisent occasionnellement d’autres modes pour se rendre en gare.



Les enquêtes montrent qu’il existe un fort potentiel de report des automobilistes vers les modes actifs, les TC et le covoiturage

53% automobilistes accepteraient de covoiturer sous condition (si c'est simple, si des places de stationnement sont réservées,…)

20% des automobilistes se déclarent prêts à utiliser le vélo pour venir en gare sous conditions (disposer d'un VAE, avoir du stationnement sécurisé,…)

40% des automobilistes proviennent d’une commune située à moins de 5 km de la gare (en distance parcourue).

25% des automobilistes utilisent la voiture car c’est facile et gratuit de se garer en gare.

8% des voitures garées ne sont pas des usagers SNCF (« j’attends quelqu’un », quelques véhicules abandonnés, etc.)

L’absence de réglementation des parkings incite les usagers à venir en voiture quelque soit la distance. Premier arrivé = premier servi. Au détriment quelque fois des usagers du train.

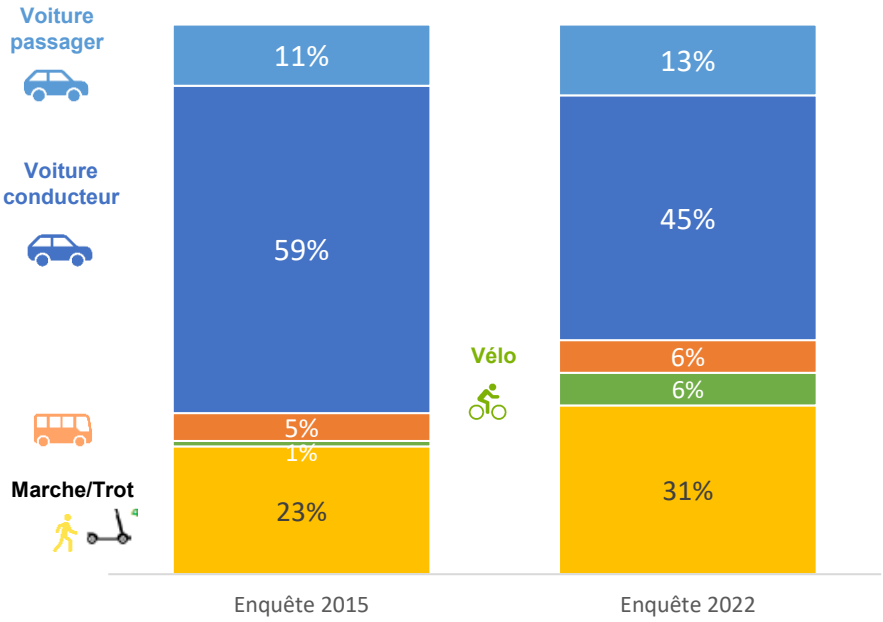
Conclusions sur la situation actuelle en gare de SGMO

- Une gare avec un **niveau de service TER exceptionnel** (comparable à Villefranche sur s/S) qui la rend très attractive y compris pour des communes éloignées.
- Néanmoins, **plus de la moitié des usagers** provenant de Saint-Germain au Mont d'Or, de Quincieux et de Chasselay.
- **58% des usagers utilisent une voiture** pour se rendre à la gare, dont 45% en tant que conducteur.
- Parmi les automobilistes, **la moitié accepterait de covoiturer** si les conditions le permettaient, 33% utilisent déjà d'autres modes occasionnellement.
- L'offre de stationnement est globalement suffisante mais **son organisation est peu lisible**, les parkings sont dispersées, ceux les plus proches de la gare sont saturés.
- **L'absence de réglementation des parkings** facilite le rabattement en voiture et n'encourage pas les usagers qui le peuvent à se reporter sur des modes alternatifs. Elle ne permet pas de prioriser le stationnement des usagers et n'empêche pas des non usagers d'occuper des places.
- **L'usage des TC reste faible** (TCL 96, TCL 21, ligne A13 2 la région) : fréquences et horaires jugés insuffisants. Pourtant 25% des automobilistes accepteraient d'utiliser un bus si les horaires étaient adaptés. A noter que la future ligne de BHNS Trévoux-Lyon permettra de réduire un peu le nombre de rabattants provenant des communes de l'Ain.
- **L'usage du vélo s'est fortement développé** depuis 2015. 50% des usagers cyclistes emportent leur vélo dans le train. Avec 60 places sécurisées, l'offre de stationnement vélo est suffisante aujourd'hui.

Le rabattement en gare de St-Germain au Mont d'Or demain…

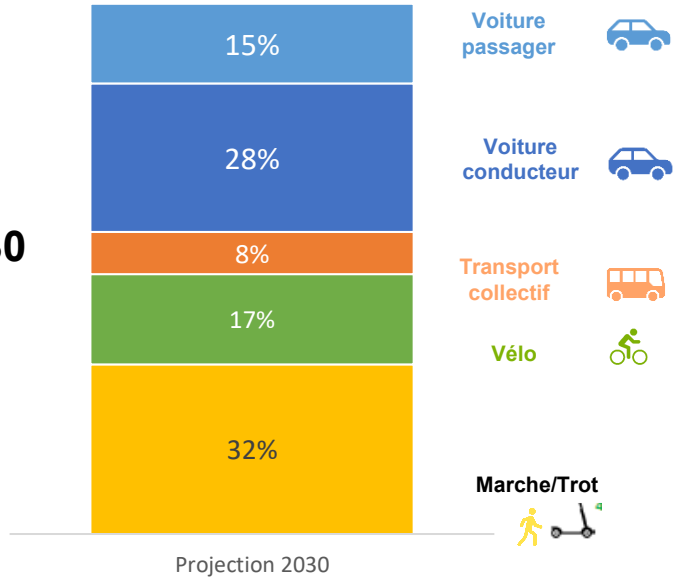
	Evolution fréquentation TER / jour		
Gare	**2022**	**2030**	**Evolution**
St-Germain-au-Mont-d 'Or	928 montées	1 587 montées	+659 *+7%/an (+70%)*

Evolution des parts de rabattement à la gare de SGMO



Objectifs 2030

Objectifs de parts modales de rabattement en gare de SGMO



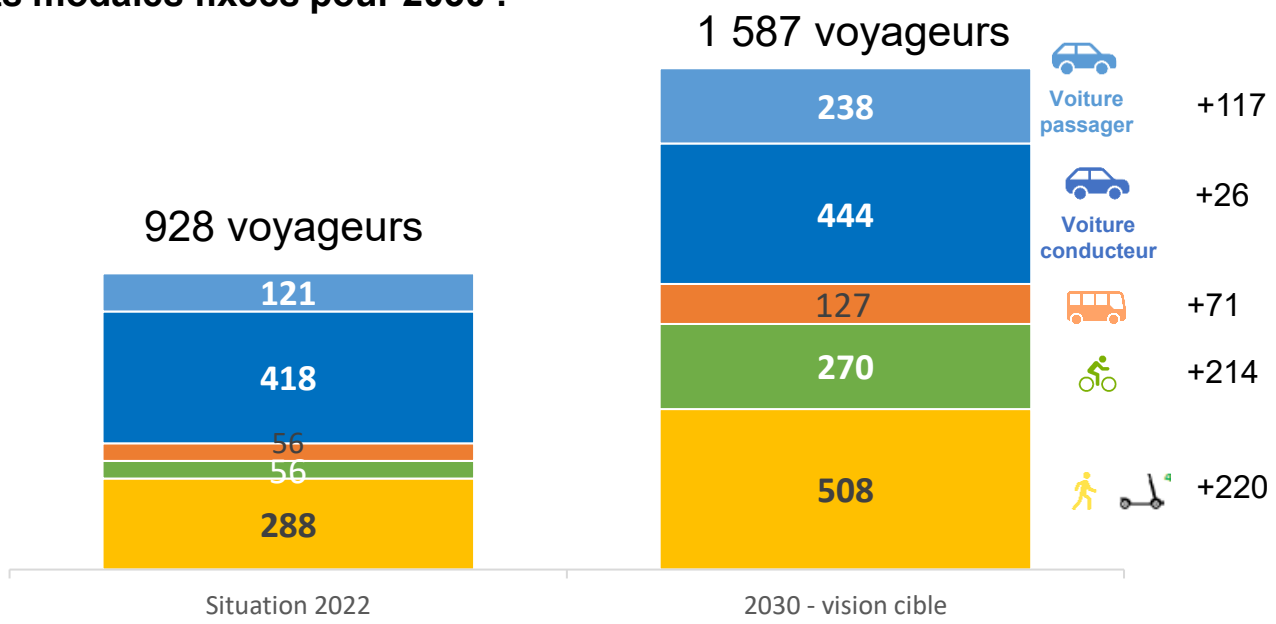
La fréquentation en gare va continuer à augmenter à un rythme de +7%/an pour atteindre 1 587 montées en 2030. Si les pratiques ne changent pas, **ce sont plus de 800 voitures** qui viendraient se garer autour de la gare.

Les élus de la Métropole, de la commune, de SYTRAL et de la Région AURA ont souhaité favoriser l'usage des modes actifs, des TC et du covoiturage et réduire la part des usagers venant en voiture solo à la gare. Des objectifs de parts modales de rabattement à horizon 2030 ont été fixés.

Le rabattement en gare de St-Germain au Mont d'Or demain…

Conséquences des objectifs de parts modales fixées pour 2030 :

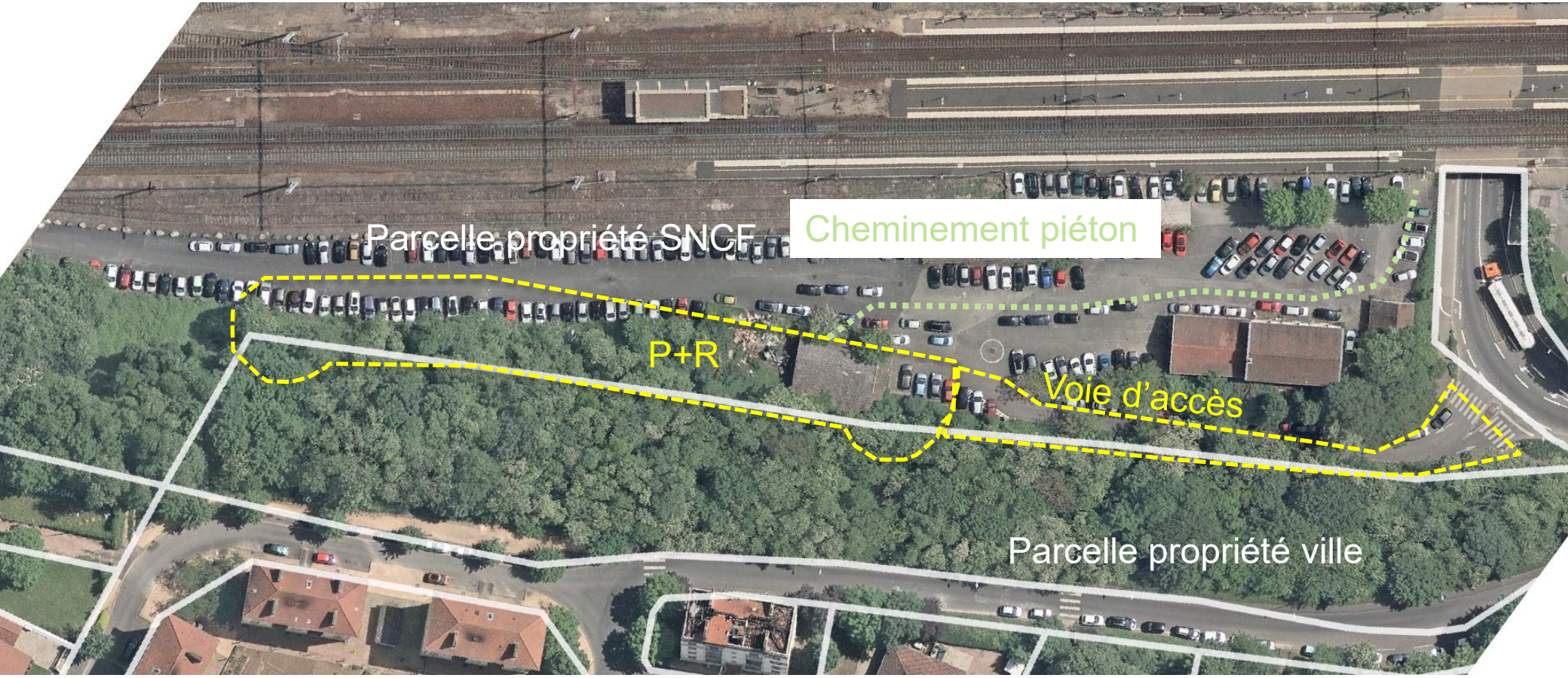
Modes	2022	Objectifs 2030
MAP	31%	32%
Vélo	6%	17%
TC	6%	8%
VPC	45%	28%
VPP	13%	15%



mode	Offre actuelle	Volumes 2022	Volumes 2030	Actions à mettre en oeuvre
	60 places	**56 vélos**	**270 vélos**	- Aménagements cyclables : LVL 3, liaison cyclable jusqu'à la gare - Stationnement (arceaux + sécurisés) : +75 places (si emport autorisé) / + 210 places si l'emport est interdit.
	560 places	**420 véh**	**450 véh**	- Réglementation des parkings pour les réserver aux usagers du train - Réorganisation du stationnement pour rendre l'offre plus lisible en concentrant l'offre dans un parc en ouvrage - Réservation de places aux covoitureurs, création d'un arrêt de covoiturage à haut niveau de service

L’offre de stationnement en gare de SGMO : situation future

Le projet de P+R en ouvrage

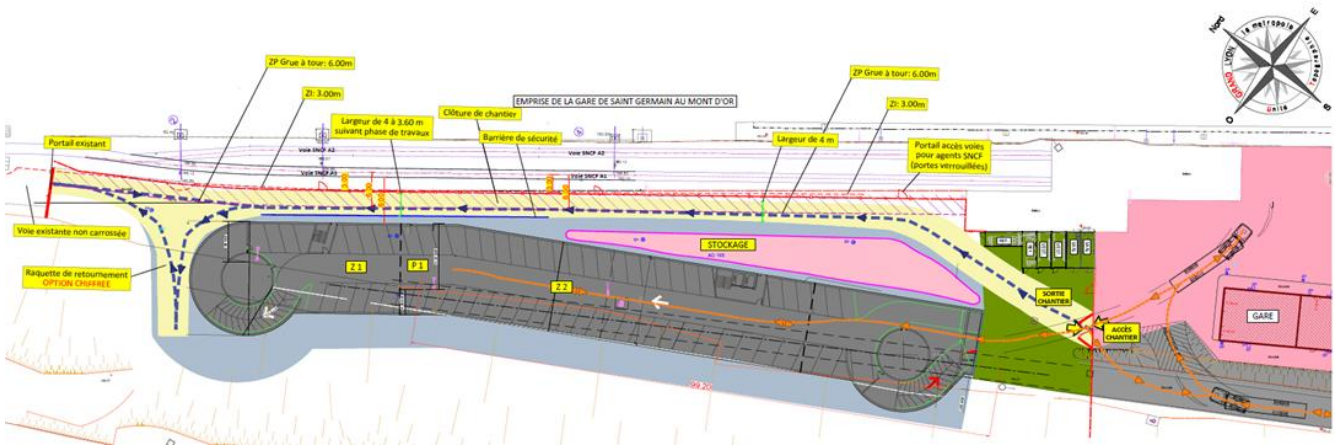


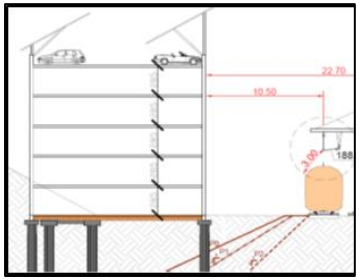
La situation : sur le terrain du parking SNCF actuel. D'autres localisations ont été étudiées mais le terrain SNCF cumule plusieurs atouts : il est cessible (pas besoin de procédure d'expropriation), il est suffisamment spacieux, il est proche de la gare et il dispose déjà d'un accès direct aux quais.

Le talus boisé propriété de la commune sera aussi cédé à la Métropole pour la construction du P+R

Le projet de P+R en ouvrage

- **Un P+R en ouvrage** concentrant de nombreuses places pour améliorer la lisibilité de l'offre
- **Un bâtiment en R+5**, largeur de 15 m, **420 places**, dont 10 places PMR et 30 bornes de recharges électriques (60 places pré-équipées en plus). Pas de places 2RM (stationnement sur le parvis)
- Absence de stationnement vélo dans un premier temps
- **Le réaménagement de la voie d'accès** jusqu'à l'avenue du 2ème Spahis.
- Réalisation du **cheminement piéton** entre le parking et les quais SNCF (sous maîtrise d'ouvrage SNCF).
- **Installation de panneaux photovoltaïques** sur le toit-terrasse.





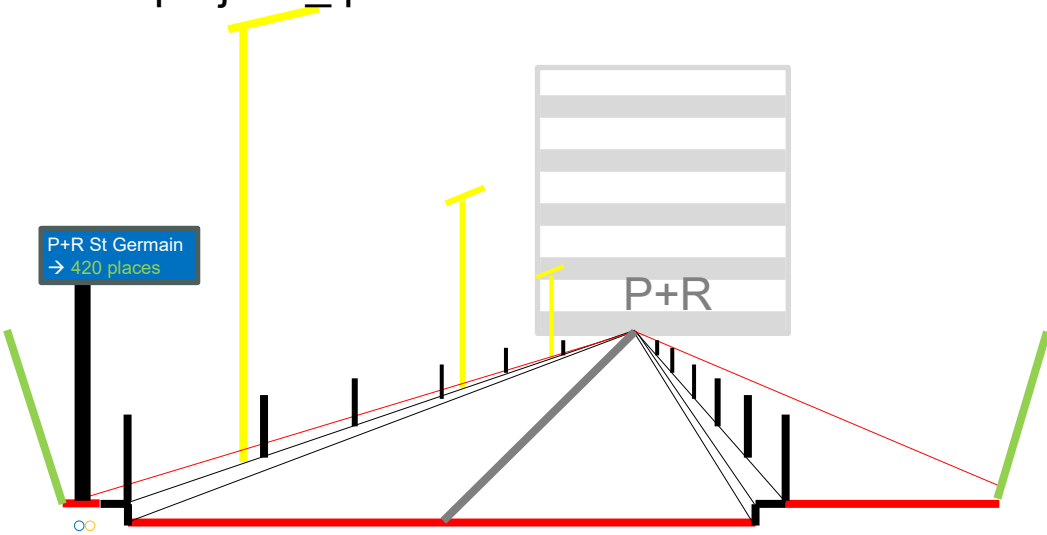
Le projet de P+R en ouvrage

La voie d'accès et l'éclairage

Etat existant _ profil en travers

0,70m 0,20m Chaussée 5,00m 0,20m Trottoir 0,80m

Etat projeté _ profil en travers



0,20m 0,20m Chaussée 5,00m 0,20m Trottoir 1,40m

- Installation d'un panneau en entrée de voie indiquant l'occupation du parking
- Ajout de potelets anti-stationnement
- Privilégier 1 seul trottoir avec une largeur de 1m40.
- Reprendre la structure de chaussée lourde pour les engins SNCF.
- Pas de modification du fonctionnement du carrefour

SPL MLAC

MÉTROPOLE GRAND LYON

Le projet de P+R en ouvrage

Architecture et façade

Le bâtiment sera conçu par un architecte qui sera désigné dans le cadre d'un concours. La conception du parking se fera en lien avec la commune de Saint-Germain au Mont d'Or.

Quelques principes de base :

- Parc de stationnement largement ventilé.
- Le parking devra être accueillant, lumineux, « ouvert », pour donner une impression d'espace. Pour ce faire, il conviendra de limiter les structures porteuses et de travailler sur l'ambiance architecturale.
- La façade du côté de la voie SNCF sera soumise à l'approbation de la SNCF. L'objectif est d'éviter les jets d'objet sur les voies et de limiter les interventions d'entretien côté voies SNCF. Il faudra donc privilégier une façade sobre nécessitant peu d'entretien (éviter les façades végétalisées ou bois). Possibilité d'une maille métallique / double peau

Ceva Logistics – Roissy (95)

INDIGO – GHNE – Orsay (91)

Parking silo - Saclay

Le silo – nice meridia

Le projet de P+R en ouvrage

Insertion paysagère : quelques visuels à titre d'exemples…

SPL MLAC

MÉTROPOLE GRAND LYON

Le projet de P+R en ouvrage

Insertion paysagère : quelques visuels…

Le projet de P+R en ouvrage

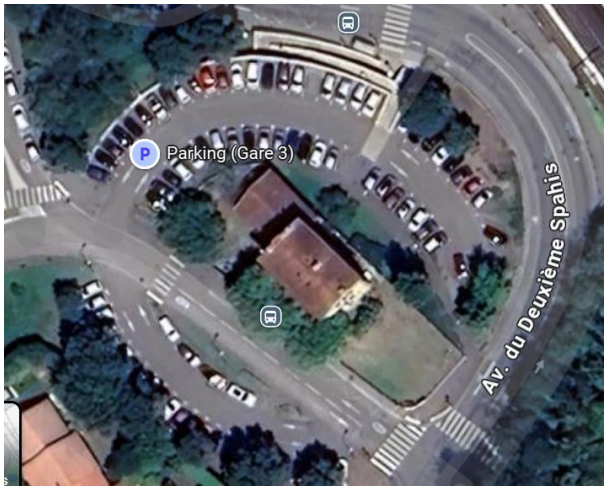
Insertion paysagère : quelques visuels…

Futur fonctionnement du stationnement en gare

Le parking en ouvrage **sera réservé en priorité aux usagers du train disposant d'une carte OùRA**. **Le stationnement sera gratuit**.

Les autres usagers (occasionnels ne disposant pas d'un abonnement ou d'une carte OùRA pourront se reporter sur les autres poches de stationnement).

A part le parking provisoire (qui sera renaturé et rendu à son propriétaire après l'ouverture du P+R), il est proposé de maintenir les autres poches de stationnement en particulier le parking RD 51 Nord de 65 places et le parking en demi-lune face à la gare (76 pl) sera maintenu



La dépose minute, le stationnement des 2RM et des vélos restent sur le parvis de la gare

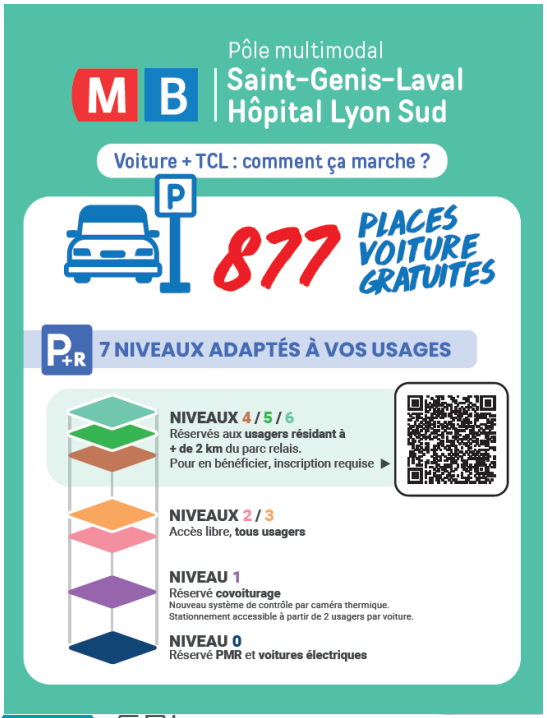
SPL MLAC

MÉTROPOLE GRAND LYON

Futur fonctionnement du P+R

Il est proposé de réglementé le parking en s'inspirant du **P+R TCL de la station Hôpitaux Lyon Sud** (Métro B).

- Stationnement gratuit réservé disposant d'une carte OùRA (abonnés TER ou ticket unité)
- Réservation de places pour les abonnés TER covoitureurs ?
- Réservation de places pour les abonnés TER habitant à plus de XXX KM (inscription préalable avec justificatif de domicile) ?



Les modalités de fonctionnement ne sont pas figées et peuvent encore évoluées.

Contrairement aux P+R TCL, il sera possible de stationner plusieurs jours dans le P+R.

380 places pour les abonnés habitant > 2KM

300 places pour tous

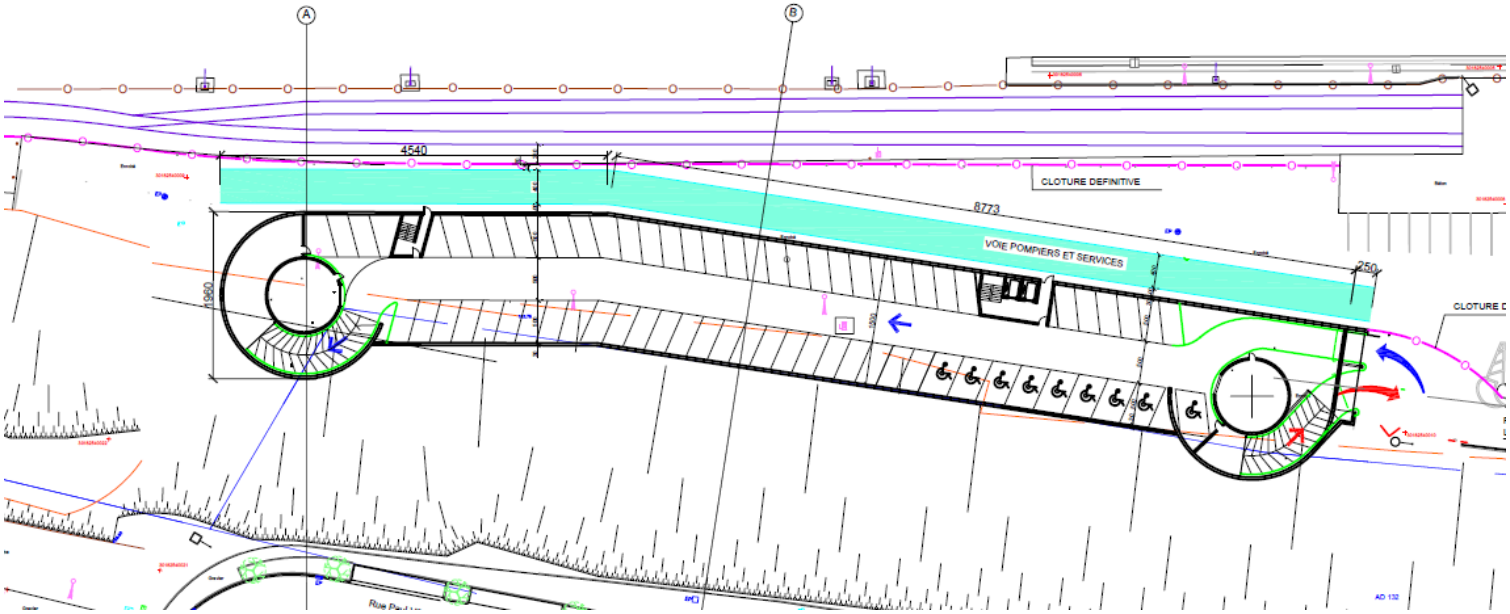
90 places pour les covoitureurs

SPL MLAC

GRAND LYON

Futur fonctionnement du P+R

- Entrées et sorties des véhicules par la voie d'accès actuel réaménagée.
- Barrière en entrée : contrôle du badge (ayant-droit) ou délivrance d'un ticket (non ayant-droit).
- Barrière en sortie : les non-ayants droits sortent gratuitement (délai de 15 min par exemple) ou paient un forfait (10 ou 20€)
- Circulation en allée à sens unique, 1 hélice Nord montante / 1 hélice Sud descendante.
    - Traversée du niveau 0 pour rejoindre l'hélice Nord montante
    - Affichage de l'occupation à chaque niveau / barrière à chaque niveau



Affichage en temps réel de l'occupation du parking : à l'entrée, à chaque niveau, devant la voie d'accès, au niveau du rond-point de la RD 51, sur les sites internet et applis smartphone

SPL MLAC

MÉTROPOLE GRAND LYON

Gouvernance du projet et coût du P+R

Maîtrise d'ouvrage et financement du P+R : Métropole de Lyon

Maîtrise d'ouvrage déléguée : Société Publique Locale Métropole de Lyon Aménagement et Construction (Groupe SERL) dans le cadre d'un mandat de construction : pilote le process de construction (consultation maîtrise d'œuvre, suivi travaux, etc.)

Exploitation : la Société Publique locale de Mobilités (LPA Mobilités) dans le cadre d'un contrat de délégation de service public (DSP)

Conception et construction : Maitrise d'œuvre et entreprises désignées dans le cadre d'un marché de conception-réalisation.

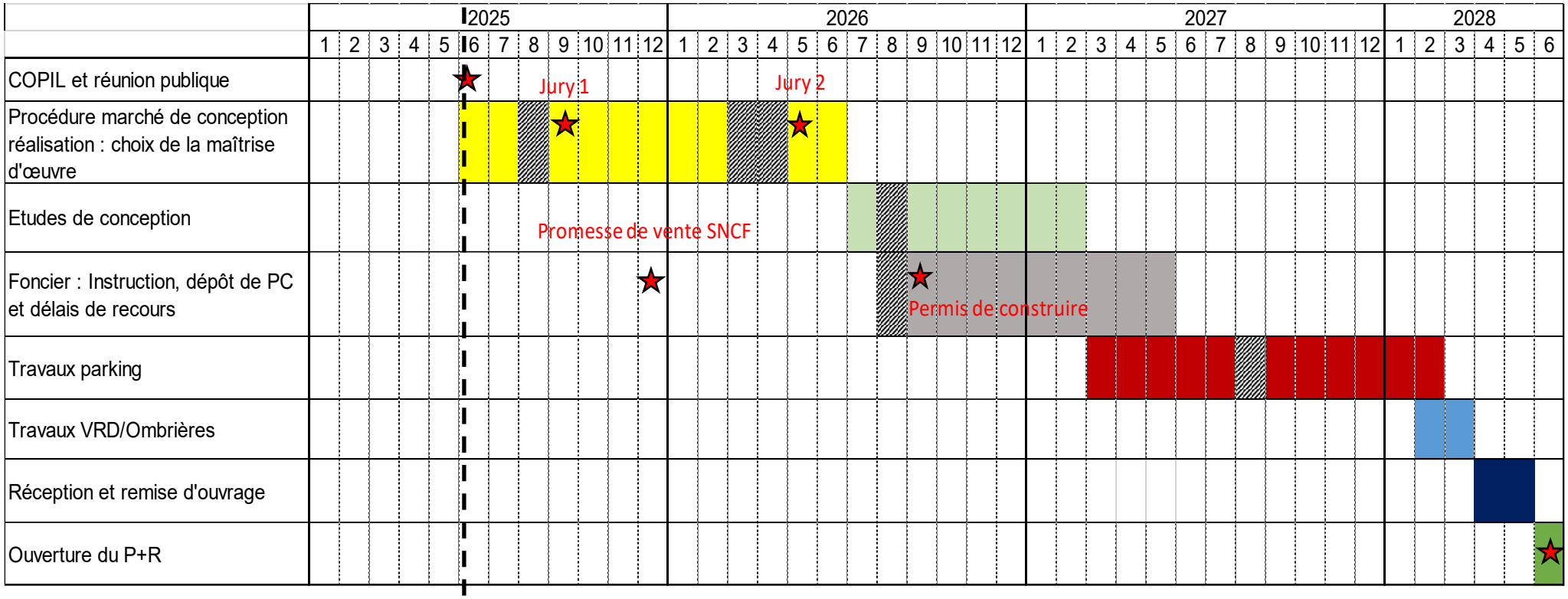
Coûts du projet :

Foncier	0,5 M€
Travaux bâtiment (y compris terrassement, mur de soutainnement, etc.)	8,9 M€
Maîtrise d'oeuvre, frais de marché, frais de mandat, aléas, frais divers, etc.	2,6 M€
Voirie d'accès	0,68 M€
Panneaux photovoltaïques	0,72 M€
Total	**13,4 M€**

SPL MLAC

MÉTROPOLE GRAND LYON

Le planning opérationnel



Périodes ayant un impact sur le calendrier opérationnel (congés aout et élections)

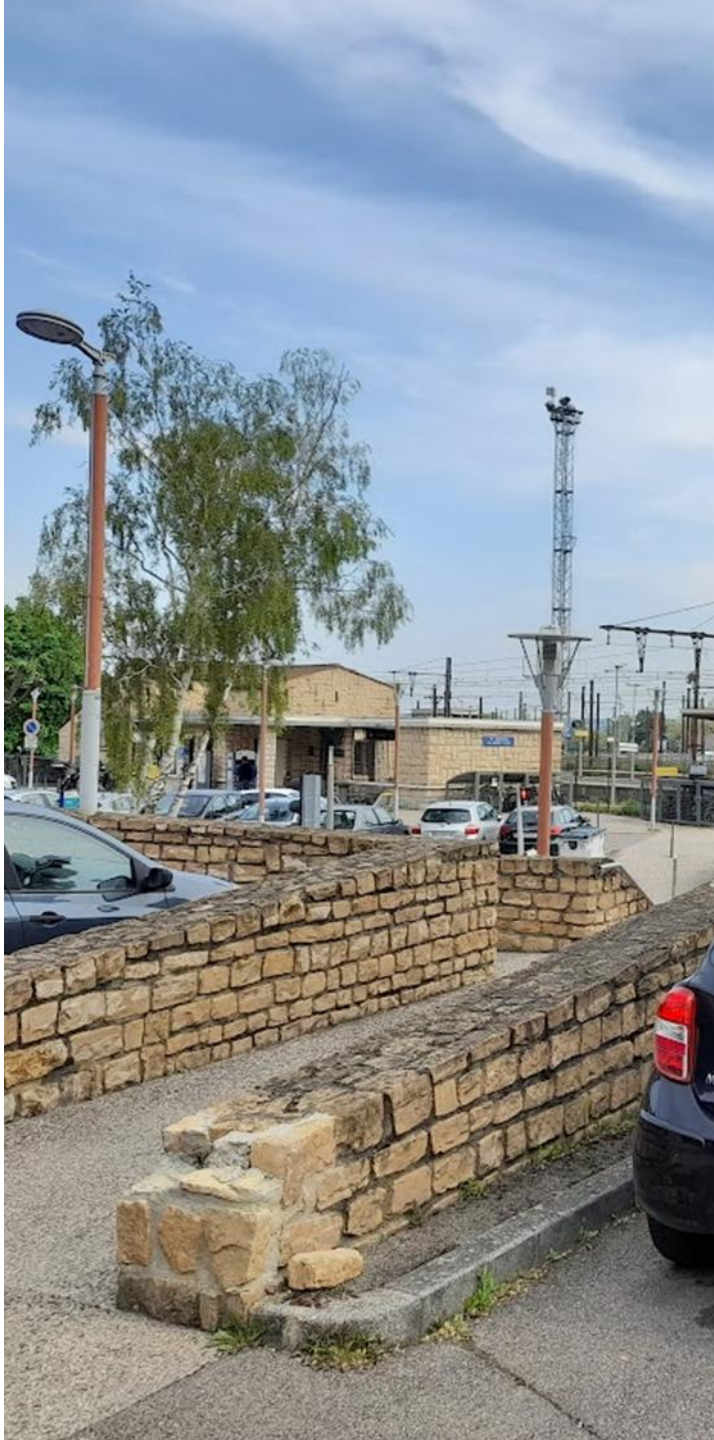
Prochaine étape : lancement de la procédure de consultation pour le marché de conception-réalisation du parking (concours avec jury).
Pendant le chantier, le parking SNCF actuel sera entièrement neutralisé. Les véhicules devront se reporter sur les autres poches dont le parking provisoire (≈ 340 pl)

SPL MLAC

MÉTROPOLE GRAND LYON

Autres mobilités

Une station Vélo'v (15 bornettes) sera installée sur le parking en face de la gare at 4ème trimestre 2025.

Un site de COHNS (Covoiturage à Haut Niveau de Service) au niveau de la gare et du parking de la Station d'Epuration. Service Auto Hop proposé par Sytral mobilités.

Merci pour votre attention