

## webinaires

# ÉCHANGER ET INSPIRER LES BONNES PRATIQUES DE MISE EN ŒUVRE DE L'INTERMODALITÉ DANS LES GARES PÉRIURBAINES



## 4 webinaires sur l'intermodalité

### L'INTERMODALITÉ : TOUJOURS PLUS D'USAGERS, DES BESOINS EN PÔLES D'ÉCHANGES

Combiner plusieurs modes de transport pour un même déplacement permet à de plus en plus d'habitants de concilier leurs choix de vie, de lieux d'activités, de loisirs.

**Si ces mobilités sont souvent choisies, elle peuvent être aussi contraintes voire subies, avec des arbitrages plus ou moins conscients entre des coûts résidentiels, et des durées et temporalité de déplacements.**



**Plus l'espace public est rare, mieux il est partagé entre les différents modes**

Extrait étude ADETEC pour le compte de la FNAUT sur la base des parts modales sur 47 villes.



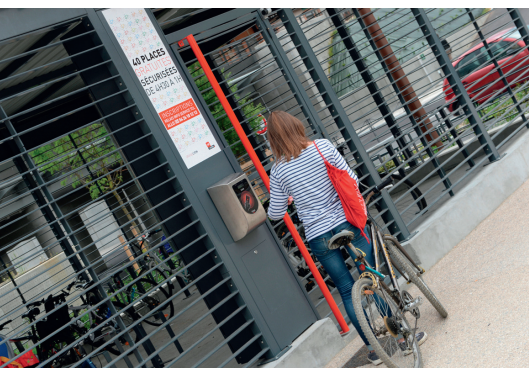
Pour les chassés-croisés quotidiens entre les territoires périurbains et les cœurs des métropoles lyonnaises et stéphanoises, **jusqu'à 40% des déplacements de semaine sont intermodaux.**

**Les pôles d'échanges ou gares,** offrant les meilleures accessibilités en transports collectifs interurbains ou urbains aux cœurs des métropoles, constatent depuis longtemps la pression monter à des degrés divers :

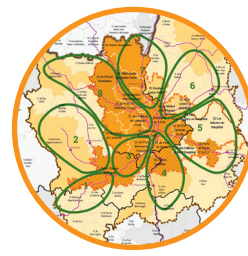
- Leurs parkings-relais voient leur stationnement parfois saturer, voire déborder dans les quartiers voisins.
- Les arceaux et box à vélo ont eu un succès plus tardif et inégal selon les aménagements et services proposés.
- Les bus et les navettes de rabattement ne sont pas toujours utilisés à la hauteur des moyens alloués.

#### Loi LOM

Depuis 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités a permis aux territoires de faire évoluer leurs compétences. Les EPCI ayant pris ou délégué à la Région (en tant qu'AOML) les compétences de mobilité active, de covoiturage et de mobilité solidaire notamment, vont pouvoir agir davantage en faveur de l'intermodalité. La LOM ouvre ainsi des **opportunités d'initiatives et d'innovations**, en complémentarité avec d'éventuels services de mobilité proposés par des acteurs (privés), notamment du numérique.



# 4 webinaires dans la continuité du PAI



## LE PLAN D' ACTIONS INTERMODALITÉ DU SMT AML, UNE DÉMARCHE INNOVANTE ET DE RÉFÉRENCE

L'aire métropolitaine Lyon Saint-Étienne, avec près de 3.4 millions d'habitants, a connu un double phénomène de métropolisation et d'expansion spatiale de son urbanisation. Les enjeux liés à l'organisation de l'intermodalité sont essentiels dans un contexte d'élargissement continu des territoires vécus.

Partant du constat que les offres d'intermodalité sont complexes à planifier et doser de façon cohérente pour les collectivités à différentes échelles, le Plan d'Actions Intermodalité (PAI) du SMT AML apporte des analyse de l'intermodalité par bassin et regroupe les actions des territoires et partenaires.

75 fiches actions, découpées en 7 thématiques, recensent les projets à mener, sur la période 2019-21 et parfois au-delà, pour améliorer l'intermodalité en lien principalement avec les 121 gares du territoire.  
<https://www.smtaml.fr/actions/pai-2019-21/>

Ainsi, certains acteurs publics, en premier lieu les AOM des territoires peu denses, développent d'ores et déjà des solutions de rabattement ou diffusion adaptées à leur territoire, avec des initiatives parfois innovantes.

La mise en œuvre des actions, les méthodes de montages institutionnels et financiers des opérations, puis les méthodes de réalisation et de gestion peuvent être utiles à partager entre acteurs de l'aire métropolitaine de Lyon Saint-Étienne.



# 4 webinaires pour répondre à 2 objectifs

## LE « MODE PRATIQUE »

objectif 1

Enrichir ses pratiques par le regard d'experts, découvrir des références choisies hors de l'Aire métropolitaine, comprendre les conditions de réussites et d'échec, échanger sur les bonnes pratiques.

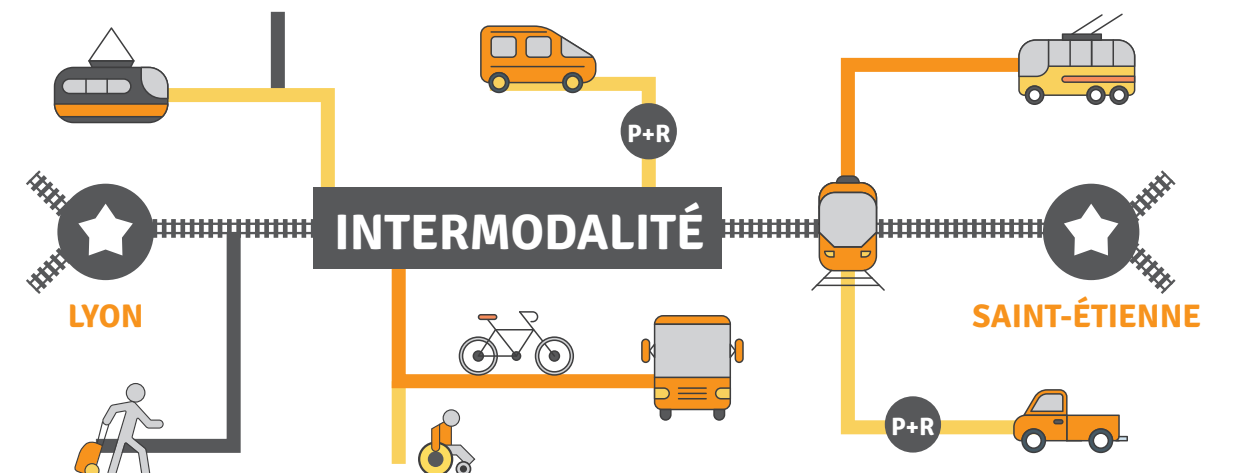
Les intervenants extérieurs à l'AML présenteront leur vision et expérience dans une approche pragmatique. L'accent sera mis sur les modalités de coopération opérationnelles entre acteurs

## LA DÉMARCHE PARTENARIALE

objectif 2

Créer des conditions de rencontre et de dialogue entre acteurs publics de la mobilité de l'aire métropolitaine autour des enjeux de l'intermodalité, favoriser les conditions de partage sur des projets.

Les marges de progression pour développer ou optimiser l'intermodalité restent importantes. La coordination entre acteurs peut aider à la mise en œuvre de leurs projets.



# 4 webinaires pour approfondir 4 modes

## DES WEBINAIRES POUR ILLUSTRER L'INTERMODALITÉ DANS SES 4 COMPOSANTES

Le SMT AML propose une série de 4 webinaires sur l'intermodalité dans les territoires périurbains et ruraux. Indépendants et reliés, ces webinaires proposent **4 séquences pour traiter les 4 modes de rabattement et diffusion en gares**, avec les enjeux particuliers des secteurs peu denses.

Le premier webinaire est consacré à la marche à pied, maillon essentiel mais plus ou moins bien pris en compte dans tout déplacement intermodal.

Puis nous aborderons le vélo, les transports collectifs et enfin les usages de la voiture.

### 1 • La marche comme maillon de base de l'intermodalité et de l'organisation des gares.

Au delà des questions d'accessibilité piétonnes, et a fortiori pour les personnes à mobilité réduite, à l'intérieur des pôles d'échanges (aménagement des quais, signalétique, services et commerces) et sur leurs abords directs, se posent les questions d'accessibilité piétonne sécurisée, qualitative et stimulante, depuis l'environnement étendu (le rayon du kilomètre), et ce quelle soit la nature plus ou moins urbaine du quartier.

### 2 • Le vélo, à travers les aménagements d'itinéraires ou de stationnement efficaces.

Les actions autour du vélo en gare mobilisent autant les compétences vélo et voirie pour mettre en place des infrastructures sécurisées, dédiées ou partagés en lien avec la gare, assurer le confort et balisages des itinéraires, organiser des dispositifs de stationnements vélos sécurisés et à tarification intégrée.

### 3 • L'organisation et l'articulation de dessertes en transports collectifs adaptées, y compris à la demande, ou collaboratifs et solidaires.

Les enjeux relèvent de la meilleure connaissance des possibilités de rabattement et diffusion par les usagers et les entreprises, mais aussi des niveaux de services de ces offres (plages horaires, calage des horaires de correspondance, continuité de services en fonction des caractéristiques des territoires) et de leur utilisation au regard des moyens mis en œuvre.

### 4 • L'usage de la voiture et le stationnement en pôles d'échanges.

Les leviers de régulation d'accès des P+R par le contrôle d'accès, la priorisation géographique ou la mise en tarification sont à réfléchir a minima par corridor. Le stationnement en pôle d'échanges peut aussi soutenir le covoiturage, et permettre l'accueil de nouveaux services dans les parkings (énergie).

# 4

webinaires

Jeudis

## calendrier

### 4 webinaires de 13H à 14H

avec des présentations illustrées et un temps de réactions pour s'appropriier les cas au regard des caractéristiques de son territoire.

### 4 dates

16 décembre 2021 (marche),

20 janvier 2022 (vélo),

17 mars (TC/TAD)

7 avril (stationnement et covoiturage)

### La cible :

les partenaires du PAI qui se sont engagés aux cotés du SMT dans le cadre du Plan d'actions intermodalités.