

webinaires

- L'intermodalité en « mode pratique »



Intermodalités en gares périurbaines

et séminaire 2022



ce qu'il faut retenir



Les
JEUDIS
du
SMT
webinaires

animer

les partenariats

inspirer

la mise en oeuvre



Édito

« Les gares et pôles d'échanges dans notre aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne sont des lieux très fréquentés, dans le contexte actuel de coût croissant des mobilités en voiture notamment. Leurs usagers quotidiens ou occasionnels ont des exigences en matière de services. Les acteurs compétents pour l'organisation des pôles d'échanges sont soucieux de l'efficacité de leurs actions, au regard des coûts d'investissement et de fonctionnement.

À travers son Plan d'Actions Intermodalité 2019-2021, le SMT-AML a permis à ses membres, et aux partenaires de son périmètre de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne, de partager les enjeux pour les intermodalités du quotidien et de suivre 75 actions autour des pôles d'échanges des territoires. Deux tiers de ces actions sont aujourd'hui réalisés ou en cours de finalisation.

En 2021-2022, le SMT-AML a souhaité animer autrement les échanges partenariaux, pour inspirer l'organisation des pôles d'échanges en contextes périurbains. Un format innovant de webinaires de courte durée, « les Jeudis du SMT », animé avec les agences d'urbanisme de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne, nous a permis de proposer une série de quatre webinaires thématiques, pour les intermodalités à pied, à vélo, en transports collectifs et en voiture partagée.

Je remercie les élus et les membres du bureau du SMT AML, en particulier Messieurs Luc François, Nicolas Hyvernats et Patrick Margier, pour avoir présidé ces webinaires et notre séminaire conclusif du 28 juin 2022 à La Verpillière. Plusieurs collectivités françaises, maîtres d'ouvrage hors de notre aire métropolitaine, mais aussi des experts du Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires et du Cerema ont partagé leurs solutions pratiques et leurs conseils. À nos côtés, Madame Sonia Lavadinho, experte en mobilités et développement territorial, a été notre grand témoin tout au long de ces rendez-vous : son approche place toujours les usagers au centre des actions.

Avec plus de 400 participants à ces rendez-vous, je me réjouis des retours que nous avons eus, d'élus des territoires qui ont témoigné de leur inspiration pour leurs projets opérationnels en gares périurbaines, et des contacts techniques facilités. L'équipe du SMT-AML vous propose les principaux enseignements de ces rendez-vous dans ce document, et dans les courtes vidéos en ligne sur notre site internet www.smtaml.fr. Je vous invite en 2023 à de prochains webinaires autour de notre Schéma de Développement des Aires de Covoiturage approuvé en octobre 2022 ».



Thierry Kovacs, Président du SMT-AML

La marche à pied : jusqu'à 2 kilomètres autour de la gare

1. L'intermodalité piétonne en gares périurbaines : un potentiel sous-estimé par les usagers et par les collectivités

En France, on marche en moyenne neuf minutes pour rejoindre un train, tous types de gares confondues (source Cerema, base nationale unifiée 2020 des enquêtes ménages déplacements hors IdF).

Dans les territoires moins denses, ce trajet dure aujourd'hui quinze minutes en moyenne.

Les marges de progrès existent : quand le rabattement en voiture sur les gares périurbaines dure couramment 20 à 25 minutes, le même temps à pied correspond à une distance de 2 kilomètres.

Pour Sonia Lavadinho. « *Il n'y a pas de territoires par nature non marchables, il n'y a que des territoires qui n'ont pas été aménagés pour marcher. Bien aménagés, les accès aux gares se font sur 2 kilomètres (24 minutes).* »

2. Créer des cheminements piétons « stimulants »

La marche à pied a donc du potentiel, sous réserve que le piéton soit rassuré et stimulé ponctuellement dans son parcours, notamment dans les environnements où l'urbanisation est discontinue, industrielle, donc à faible intérêt pour lui.

En lien avec la gare, il est essentiel d'agrémenter les itinéraires piétons par des séquences attractives (paysages, végétation, convergence d'animations urbaines) : leur distribution en quelques points stratégiques peut suffire aux piétons et permettre aux communes et collectivités de répartir leurs interventions et les coûts sur des lieux ponctuels (concept « small is beautiful »).

En gare de Templeuve, des itinéraires piétons à la double échelle du quartier gare et de la commune. Les cheminements ont été prévus dans le Plan Local d'Urbanisme, dans les nouveaux projets urbains autour de la gare, et dans le jalonnement des voiries existantes (source UrbaLyon).



Des liaisons piétonnes (et cyclistes) pensées à 2km

Des cheminements mutualisés avec d'autres motifs de déplacements (collège, lycée agricole ou zone d'activité)



3. Valoriser la gare dans le paysage familier des habitants, et pas seulement pour aller travailler

La gare est évidemment un espace d'échanges où le piéton a le rôle central. La gare et son quartier environnant doivent répondre à des besoins essentiels, (comme attendre à l'abri, boire et manger), voire même des besoins pratiques, (comme un relais-collis et des commerces) essentiels. Au-delà des aspects fonctionnels, le pôle d'échanges se doit d'être un lieu d'attente véritablement agréable. L'usager pourra ainsi y « valoriser » son temps d'attente, qu'il soit subi ou choisi, avec autant d'agrément et de plaisir que possible : contempler une vue sur paysage, contempler une animation urbaine à proximité directe du parvis gare (jeux d'enfants...), travailler en mode « nomade ».....

Les aménagements doivent répondre aux besoins des différents publics (jeunes et seniors, PMR, pendulaires et voyageurs occasionnels) à différentes périodes de la journée ou de la semaine : heures de pointe, heures creuses, fin de soirée, semaine, week-end...

La gare peut aussi redevenir un point de repère à rendre visible dans la commune, pour tous les habitants et tous les modes de déplacements. Les itinéraires cyclables et routiers peuvent y passer sans forcément n'avoir de lien direct avec l'utilisation de la gare. Enfin, implanter à proximité du parvis gare des activités urbaines, avec ou sans rapport avec le fonctionnement de la gare elle-même, apportera une animation bénéfique et de la sociabilité.



4. Doser les investissements piétons dans l'espace

Étant donné la diversité des propriétaires fonciers et des maîtrises d'ouvrage sur un même pôle d'échanges, un portage politique fort et une réelle coopération entre acteurs (commune, EPCI, SNCF...) sont nécessaires pour mutualiser et doser au mieux l'action publique : il s'agit notamment de ne pas concentrer trop de moyens dans l'aménagement du parvis même de la gare, mais de travailler à son orientation « bi-faces », et à travailler les liens piétons aux endroits particulièrement stratégiques dans le rayon de deux kilomètres.

Les parcours piétons en lien avec elle peuvent comporter des séquences communes avec les parcours d'autres gros générateurs de piétons (centres-villes, établissements scolaires...), stimulant ainsi la marche par la présence de piétons plus nombreux et plus fréquents.



La question de la distance est un faux frein. La question est plutôt comment rendre crédible cette vingtaine de minutes à marcher vers ou depuis la gare.

Sonia Lavadinho,
anthropologue urbaine

Le vélo en gares périurbaines : priorité au maillage cyclable et au stationnement

1. L'intermodalité vélo/train en croissance, avec des contraintes d'emport en heures de pointe

La demande d'intermodalité vélo+train est croissante depuis cinq ans, et encore plus visible depuis 2021 : elle représente en général une part modale de 3 à 5% des accès en gares périurbaines de l'aire métropolitaine Lyon Saint-Etienne, quand le plan national vélo fixe l'objectif de 9% en 2024. De plus, il est démontré que l'usage combiné TER+vélo induit de la clientèle supplémentaire pour le TER.

L'aire de chalandise d'une gare à vélo est deux à trois fois plus étendue qu'à pied, avec un rayon jusqu'à 3 voire 5 kilomètres. Le vélo à assistance électrique vient encore renforcer son potentiel dans les territoires à topographie plus complexe ou sur des distances jusqu'à 7 kilomètres.

L'emport de vélos à bord des trains est souvent saturé en heure de pointe, et peut générer des conflits avec les passagers. La trottinette progresse aussi nettement, notamment parce que plus facile à embarquer à bord. Aussi l'emport du vélo à bord des TER est un enjeu à privilégier plutôt pour des déplacements de loisir et de vélotourisme, notamment sur des mouvements entre les métropoles et les territoires périurbains et ruraux, dans les deux sens.

2. Les gares dans un réseau cyclable lisible

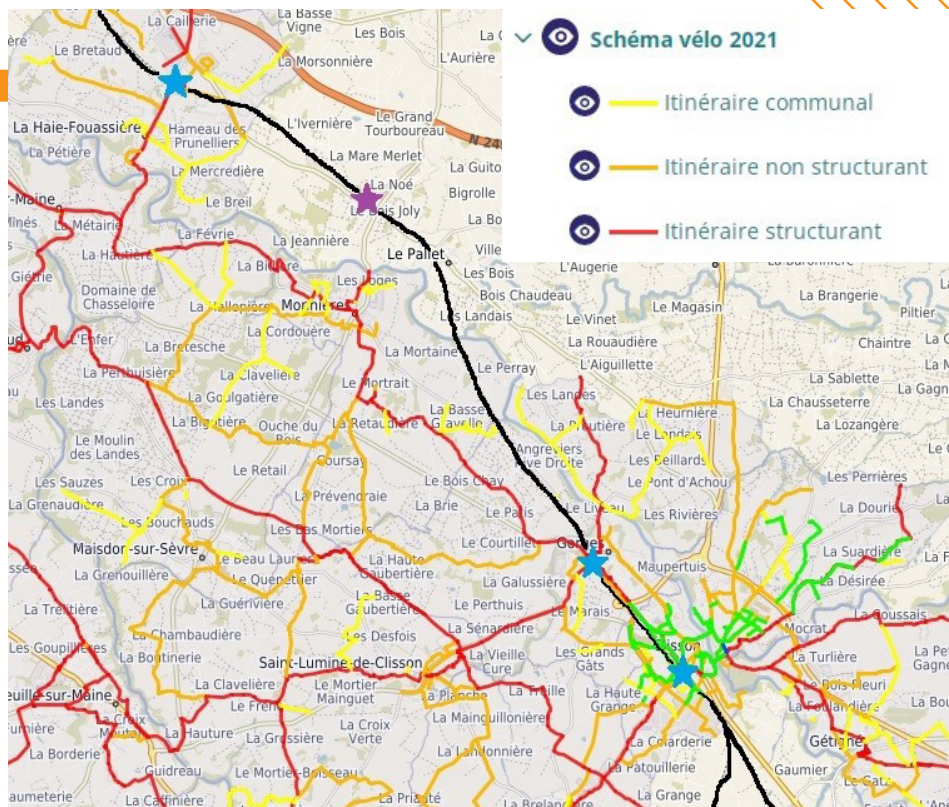
Les plans de mobilités et schémas vélos définissent des maillages cyclables. Ce sont des opportunités pour inscrire les gares dans la « carte mentale » des usagers de ces modes train et/ou vélos, que ce soit pour les déplacements train+vélo du quotidien, les déplacements de loisir et de tourisme pouvant combiner ces deux modes, et même les usagers qui passent à côté de la gare sans l'utiliser.

La définition et la mise en œuvre de ces maillages cyclables peuvent nécessiter que les AOM d'un même corridor ferroviaire collaborent pour une cohérence de bassin de déplacements, à plusieurs échelles. Pour autant, toutes les gares d'un corridor ne sont toutefois pas systématiquement pertinentes à valoriser à vélo, selon leur contexte, leur niveau de desserte et leur potentiel.

Les itinéraires cyclables doivent apporter sécurité (éclairage, signalisation, séparation des flux motorisés à forte volume et/ou vitesse), confort (revêtement, pente modérée, traitement qualitatif des intersections avec chaussée et trottoirs), et continuité (absence de ruptures cyclables).



Voie verte entre la gare de Clisson et le parc industriel Tabari.



Gares du corridor Nantes-Clisson (TER et tram-train) incluses dans un réseau cyclable hiérarchisé, à destination des navetteurs et des touristes en intermodalité train+vélo (source : schéma vélo de la communauté d'agglomération Clisson Sèvre et Maine).

3. Du stationnement vélo abrité et sécurisé pour accompagner le développement de l'intermodalité vélo à assistance électrique

Le volet intermodalité de la Loi d'Orientation Mobilités fixe des objectifs minimums. En matière de stationnement, au moins 4% des voyageurs dans les gares de plus de 100000 voyageurs par an devront disposer de stationnement sécurisé (fermé ou vidéo-surveillé) d'ici janvier 2024. En matière d'emport, les trains neufs ou rénovés devront proposer au moins 4 à 8 places vélo.

Les consignes de stationnement vélo ne doivent pas être installées à proximité directe des quais, au risque de gêner la fluidité des accès piétons. Les vélos « ventouse » abandonnés ou vandalisés, doivent être déposés régulièrement pour une gestion valorisante du stationnement vélo. Enfin, l'intégration

de l'accès à la consigne vélo sur le support billettique d'abonnement TER est un bonus incitatif, qui est proposé par de nombreuses Régions en France.

Pour la communauté d'agglomération de Clisson Sèvre et Maine, « il ne faut pas aménager uniquement du stationnement vélo, mais tous les services aux cyclistes qui vont avec. Les gares et le quartier gare peuvent être des lieux propices à l'installation de services vélo, comme des ateliers de réparation, animés par des associations ou des commerçants ».



L'intermodalité bus / train en gare périurbaine : l'équilibre efficacité / coût



Il faut parfois accepter de façon pragmatique et réaliste de ne pas vraiment miser sur les transports en commun pour l'intermodalité autour des gares périurbaines en contextes peu denses. La voiture partagée, le vélo à assistance électrique voire même le taxi occasionnellement seront souvent globalement plus compétitifs pour les usagers et les collectivités. »

Sonia Lavadinho,
anthropologue urbaine



1. Des contraintes et des réticences spécifiques aux territoires peu denses

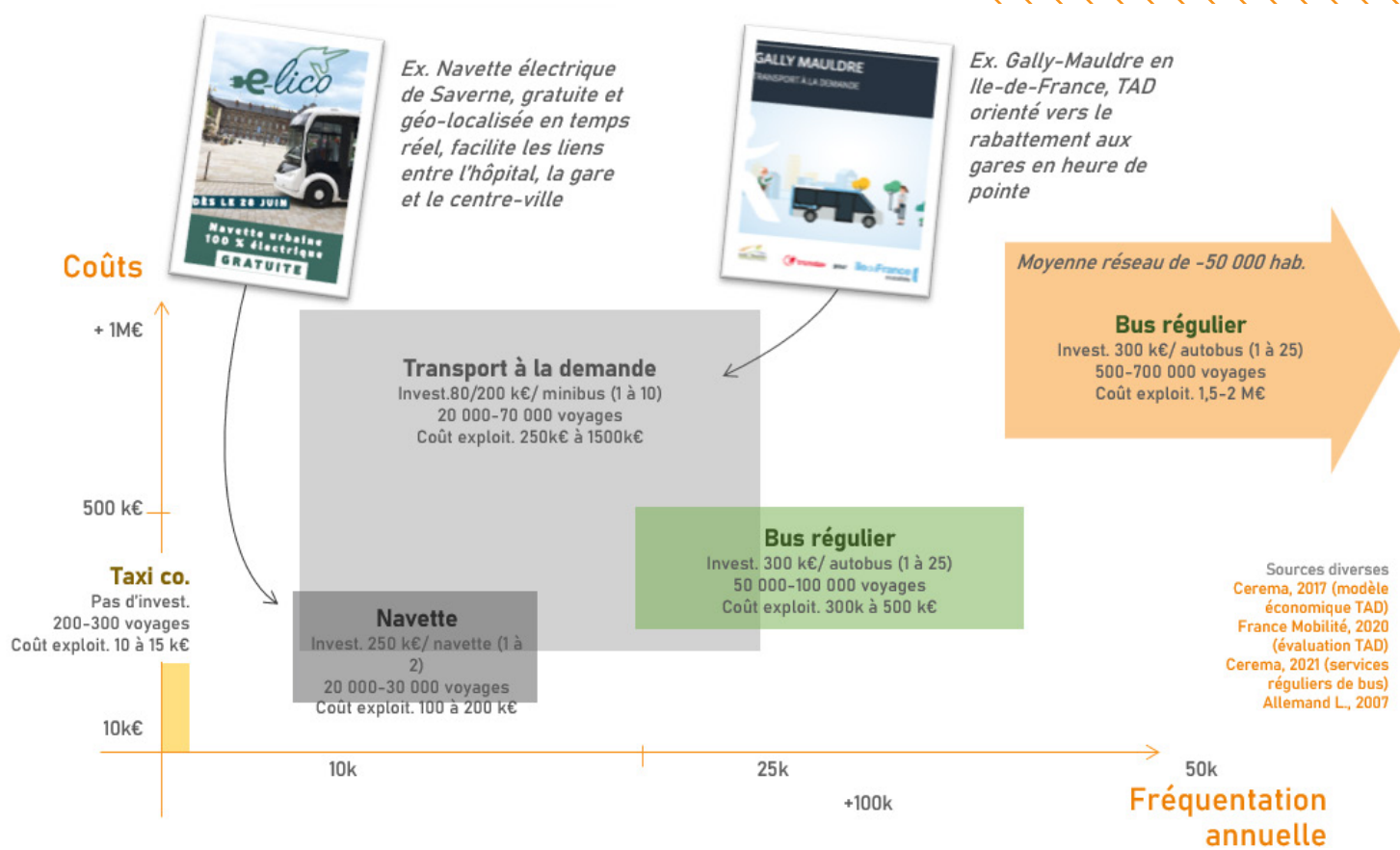
Le TER est un mode de transport structurant, de par le confort du matériel roulant et la rapidité d'accessibilité aux territoires péri-urbains éloignés des grandes centralités.

L'usager a toutefois tendance à chercher autant que possible de la continuité de confort et de souplesse lors de son expérience complète de déplacement « rabattement -train- diffusion ». Il va ainsi limiter voire éviter la charge que constitue pour lui la correspondance bus / train, à plusieurs égards : charge mentale (organisation du déplacement, accès à l'information, connaissance des horaires et coûts, souplesse de la tarification), charge psychologique (crainte des aléas éventuels et du retard à sa destination finale) et charge physique (accessibilité de quai à quai, confort lumière/chaleur/abri)...

La Communauté de communes Thelloise concentre ses navettes TAD sur cinq gares TER de son périmètre et limitrophes en heures de pointe, puis sur ses bourgs principaux le reste de la journée (source : CC Thelloise).

Réseau Pass Thelle Bus





L'éventail des offres TC intermodales et leur ratio coût / fréquentation (source : Cerema).

2. Un juste milieu entre des offres sur mesure pour les usagers et soutenables pour les collectivités

Depuis une vingtaine d'années, les autorités organisatrices de mobilité et leurs exploitants travaillent à réduire ces charges de correspondance au mieux possible pour crédibiliser l'intermodalité en bus ou navettes avec le train. Le défi est double :

- Ces services doivent trouver une clientèle suffisante et donc attirer des publics au-delà des personnes non motorisées. L'enjeu est de proposer aux usagers un service globalement plus avantageux (notamment pour l'auto-soliste) que contraignant, c'est-à-dire de la fiabilité pour les usagers intermodaux réguliers, et de l'amplitude horaire large, parfois plus importante que les fréquences pour capter de nouveaux usagers.

- Ces services coûteux doivent être soutenables pour la collectivité et son exploitant. Pour ce faire, la gamme de solutions s'est diversifiée, des services de taxis collectifs au bus régulier cadencé sur les heures de trains principaux. Le transport à la demande constitue une solution adaptée en zones peu denses : souple à réorganiser, flux voyageurs faibles, assez longue distance. L'accès aux services de T.A.D est opéré par différentes solutions pour divers publics : réservation téléphonique via des centrales mutualisée entre collectivités, applications mobiles...

La voiture en gares périurbaines : des évolutions pour les parcs-relais

1. Ne pas miser uniquement sur les parcs-relais

L'intermodalité est trop souvent réduite à la question de l'aménagement de parcs-relais dans les gares. Or ils constituent un outil parmi d'autres dans le cou-tau suisse de l'intermodalité.

Pour Sonia Lavadinho, « une stratégie qui se baserait sur l'essor des parcs-relais comporte deux inconvénients majeurs. Premièrement, elle continue d'affirmer que négocier le dernier kilomètre en voiture, c'est bien ! Or cela n'encourage pas à un vrai report modal vers les modes actifs ou les modes partagés dès le départ du domicile. Deuxièmement, le vrai problème du parc-relais est son manque de capacité par rapport à l'ensemble des besoins de déplacements. Il est préférable de proposer des parkings relais de petite taille et localisés le plus en amont possible des déplacements, avec des impacts raisonnables ».



Les parcs-relais n'arrivent au final jamais à absorber la demande, et cela finit par créer des nappes de stationnement étendues et non qualifiées pour des activités humaines autour du pôle gare.

Sonia Lavadinho,
anthropologue urbaine



2. Concevoir les parcs-relais en anticipant les changements de comportements

Les parcs-relais de demain ne seront plus conçus comme auparavant. L'aménagement des parcs-relais des gares doit anticiper les transformations en cours des mobilités motorisées : nouveaux véhicules, véhicules partagés, montée en puissance de la voiture électrique. Le parc-relais peut être conçu comme réversible, c'est-à-dire temporaire, évolutif dans sa taille ou dans sa structure bâtie, pour permettre la récupération du foncier ou le changement de destination du bâti à long terme.

Le parc-relais a une rentabilité socio-économique relative sur une échéance de quarante ans. D'autres usages du foncier à meilleure valeur et intensité urbaine devront pouvoir leur succéder à proximité des gares, au moins en partie. Pour ces raisons, Sonia Lavadinho recommande « de ne pas prévoir d'aménager un P+R en souterrain mais de prévoir un parking minimal en surface ».

A court terme, le parc-relais peut être végétalisé pour apporter du confort thermique au stationnement et de l'agrément paysager au quartier, tout en anticipant ensuite une potentielle transformation ultérieure.



Gare RER de Torcy, Paris Vallée de la Marne.



Parc-relais paysager en gare de Buren an der Aare, canton de Berne, Suisse.

3. Une stratégie d'exploitation par corridors et d'aire métropolitaine

Les parcs-relais urbains en gares ou stations TC structurantes sont gérés de façon globale et de plus en plus homogène par les grandes AOM urbaines au sein de leur ressort territorial, mais la gouvernance des parc-relais est bien plus complexe et hétérogène en périurbain, étant donné la diversité des AOM le long des corridors. De fait, il y a le plus souvent partage des responsabilités dans la planification et dans la gestion de ces équipements.

En Ile de France, IDF Mobilité a mis en place une labellisation des parc-relais, qui permet de garantir des niveaux de service homogènes (surveillance, places dédiées à capacité constante...) en contrepartie de l'encadrement de leur réglementation et de leur tarification, avec pour objectif de s'assurer que les parcs-relais sont bien utilisés en lien avec le train et le RER.



Autopartage et bornes IRVE en parc-relais, Paris Vallée de la Marne.

Rencontre-conférence conclusive : l'envie du train pour les usagers, l'envie d'agir juste pour les collectivités

Sonia Lavadinho a introduit son propos en rappelant que l'évolution des mobilités s'inscrit dans une triple transition : climatique, générationnelle (la génération de l'iPhone sera adulte en 2030, la génération née lors des confinements sanitaires 2020 sera adulte en 2040) et relationnelle : l'aménagement des villes doit dépasser les aspects fonctionnels et partir des usages des habitants, pour intégrer leurs aspirations à une vie urbaine faite de liens et d'agrément.

1. Aider l'utilisateur à valoriser son temps d'attente dans la gare et ses abords

Si des aménagements fonctionnels sont nécessaires aux correspondances et aux parcours usagers aux abords et dans le pôle d'échanges, il ne faut pas omettre les équipements, les aménagements mais aussi les services et commerces qui en font un lieu d'attente vivant et agréable.

Le pôle d'échanges et son quartier environnant doivent offrir des services complémentaires, propices à l'attente ou au travail nomade. Les projets urbains peuvent proposer une place publique, avec ou sans rapport direct avec le fonctionnement même de la gare, comme des aires de jeux pour enfant par exemple. La gare et son quartier deviennent un lieu d'interactions sociales, de contemplation, et ce à différents moments de la journée, de la soirée et de la semaine.



Le fait de manquer un train ou attendre une correspondance est moins un problème si l'attente en gare ou dans le quartier-gare est rendue agréable ou utile.

Sonia Lavadinho,
anthropologue urbaine



Gare de Grenchen nord, avec ses commerces et services, canton de Soleure, Suisse.



Gare de Tenero, canton du Tessin, Suisse.



2. Faire du parcours intermodal un plaisir en modes actifs et durables

Beaucoup d'urbanistes et Sonia Lavadinho recommandent de s'appuyer sur les trames vertes (végétal) et bleues (rivières...) existantes autour de la gare pour ancrer les itinéraires modes actifs dans les qualités naturelles du territoire, même si les parcours sont plus longs. Au sein du pôle d'échanges, l'aménagement du parcours piéton entre le parc-relais et le bâtiment quai est à travailler également.

Il est important de doser les investissements par rapport aux besoins constatés mais surtout aux effets attendus. Ainsi, il ne faut pas forcément trop investir sur les sols du parvis principal de gare, mais répartir les actions dans les parcours usagers, dans un rayon plus important autour de la gare.

3. Renforcer le goût du train chez tous les publics

Il faut (re)donner envie de prendre le train pour ses déplacements, y compris en milieu périurbain. Il s'agit d'abord de viser tous les publics et motifs de déplacements, en commençant par les loisirs familiaux, les périodes de week-end et capter ainsi une clientèle au-delà des actifs et étudiants : jeunes, familles, seniors... En Suisse, CFF propose un abonnement TER pour les jeunes 7-25 ans, un abonnement « Flex » valable moins de 20 jours par mois... etc.

Pour viser tous les publics, Sonia Lavadinho recommande de « *privilégier d'abord une large amplitude horaire (matin / soir et mi-journée) avant d'améliorer les fréquences, et de miser sur les taxis locaux (contacts en gare) pour permettre rabattement diffusion en horaires tardifs.* »

Gare de Buren an der aare, canton de Berne, Suisse.



Rencontre-conférence conclusive : l'envie du train pour les usagers, l'envie d'agir juste pour les collectivités

4. Action publique : résorber la «dette de services» en gares, créer de l'envie du train

Les collectivités en territoires périurbains (communes, intercommunalités, Scots...) sont souvent pessimistes quant à leur capacité à crédibiliser la marche à pied et le vélo vers et depuis les gares en secteurs peu denses et discontinus. Or il n'y a pas de fatalité dans la promotion des modes actifs en périurbain : ce n'est pas un défi impossible.

Selon Sonia Lavadinho, *leur développement est en premier lieu une décision politique. Les actions sont ensuite à focaliser et valoriser sur certaines gares et certains lieux stratégiques.*



Gare de Grenchen nord, canton de Soleure, Suisse.



Gare de Tenero, canton du Tessin, Suisse.

Remerciements

**Le SMT-AML remercie
les contributeurs aux webinaires 2022
« l'intermodalité en mode pratique »**

Thierry Ducrest
*Coordinateur interministériel
pour le développement et usage
du vélo, Ministère de la transition écologique*

Pierre Desliens
*Président de la Communauté
de communes Thelloise*

Émilie Lefevre
Communauté de communes Thelloise

Magalie Boyez Fourmestraux
*Communauté de Communes
de Pevele Carembault*

Mathieu Rabaud, Cyprien Richer, David Dubois,
Cerema

Julien Dalest, Thomas Naessens
Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise

Marie Bouguer
Ville de Clisson

Benjamin Larrousse
Clisson Sèvre et Maine Agglomération

Aurélien Varest
*Communauté d'Agglomération
Paris Vallée de la Marne*

Olivier Joyeux
Cityway

**Les Jeudis du SMT ont été préparés et animés
en collaboration avec les agences d'urbanisme
de l'aire métropolitaine Lyon - Saint-Etienne.**



Crédits

Directeur de publication : Thierry Kovacs
Co-directrice de publication : Rachel Haab-Lab
Coordinateur : Thibaut Descroux
Crédits photos : GoogleMaps, CAPI,
Vienne Condrieu Agglomération,
UrbaLyon, Sonia Lavadinho Bfluid,
Clisson Sèvre et Maine Agglomération,
Région Auvergne-Rhône-Alpes, Cerema,
Communauté de communes Thelloise,
Communauté d'agglomération Paris Vallée
de la Marne, ChargeMap, SMT-AML
Infographie : Marie Cellard • niaksniaks.fr
Version 01/2023

les webinaires



en vidéo

Les webinaires complets
et leurs résumés vidéos
sont en ligne sur
www.smtaml.fr

SMT AIRE
MÉTROPOLITAINE
LYONNAISE
syndicat des mobilités des territoires

nos membres

