Agence d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération lyonnaise

Mobilité et transports - **décembre 2010**

Organisation des **déplacements & pôles d'échange** en région lyonnaise

Etat des lieux et réflexions

Introduction ..... page **3**

Quelques définitions ..... page **4**

Les pratiques actuelles de rabattement et de diffusion ..... page **6**

Les politiques menées en région lyonnaise ..... page **12**

Les politiques menées ailleurs ..... page **16**

Les pistes de progrès ..... page **20**

Introduction

Proposer des alternatives à la voiture individuelle

Les enjeux liés à l'organisation de l'intermodalité prennent de plus en plus d'importance du fait de l'élargissement continu de l'aire d'influence de l'agglomération lyonnaise et de l'augmentation des distances quotidiennes parcourues par les habitants. Cette expansion de l'espace sous influence urbaine, liée à la généralisation de l'équipement automobile et au développement du réseau routier, entraîne des coûts sociaux, économiques et environnementaux : pollution atmosphérique, congestion, émissions de gaz à effet de serre, coût du transport, occupation de l'espace public, ségrégation spatiale. Il est de la responsabilité des acteurs publics de proposer des alternatives à la voiture individuelle.

Organiser l'urbanisation autour de polarités urbaines regroupant les équipements et services nécessaires à la vie quotidienne permettrait de limiter les distances à parcourir par les habitants, et donc d'élargir la palette de leurs modes de déplacements. Cependant, il s'agit d'une politique de long terme, portée par les Scot de l'aire métropolitaine, et qui ne saurait répondre aux besoins immédiats.

Pour les déplacements longs, des transport collectifs structurants

Dans ce contexte, seuls les transports collectifs structurants (train, tram-train, tramway express, bus ou car à haut niveau de service) semblent pouvoir constituer une alternative à la voiture pour des déplacements longs, notamment en relation avec l'agglomération lyonnaise. On sait que leur usage est plus important lorsqu'on se situe à proximité directe d'un arrêt, qu'il s'agisse d'une gare, d'une station de métro ou d'un arrêt de tramway ou de bus. Ceci étant, le développement urbain des dernières décennies n'ayant pas été organisé en lien avec cette offre structurante, il faut imaginer des solutions pour permettre aux habitants de rejoindre les pôles d'échange lorsqu'ils en sont éloignés.

Les parcs-relais, une solution parmi d'autres

Les parcs-relais en ouvrage ainsi que les parkings de gare constituent une solution. Mais ils ne peuvent répondre à l'ensemble des besoins pour plusieurs raisons :

- La disponibilité de places de stationnement automobile incite à l'usage de la voiture pour rejoindre les pôles d'échange au détriment des autres possibilités même lorsque celles-ci existent.
- Ces espaces de stationnement occupent de l'espace dans des secteurs stratégiques et la circulation engendrée peut entrer en conflit avec les usages des habitants alentours (cas notamment des gares situées en cœur de ville).
- La forte attraction que créent ces espaces conduit à leur saturation rapide, à la programmation de leur extension. Ces projets d'extension trouvent rapidement leur limites.

L'objet de ce document est d'apporter un éclairage sur les pratiques intermodales actuelles, les politiques menées en la matière, dans la région lyonnaise et ailleurs, et d'en faire ressortir des pistes de progrès possibles.

Il faut imaginer des solutions pour permettre aux habitants de rejoindre les pôles d'échange lorsqu'ils en sont éloignés.

Quelques définitions

La marche à pied constitue un maillon crucial de l'intermodalité.

Le trajet principal est précédé par un trajet dit de « rabattement » et suivi par un trajet dit de « diffusion ».

La distance parcourue dans le cadre d'un déplacement[2] peut être variable et le recours aux différents modes de transport peut aller du plus simple au plus complexe :

- Le déplacement le plus simple consiste à se déplacer à pied de bout en bout, si le cheminement est pratique et la distance acceptable.
- Un déplacement qui consiste à n'utiliser qu'un seul mode de transport mécanisé de bout en bout est considéré comme **monomodal**. Néanmoins, il implique de rejoindre et quitter à pied son moyen de transport. Les distances ainsi parcourues peuvent parfois être importantes, par exemple pour aller prendre le train.
- Enfin, un déplacement qui utilise successivement plusieurs modes de transports mécanisés différents est considéré comme **intermodal**.

Si on la considère comme un mode de déplacements à part entière dès qu'elle permet de parcourir une certaine distance avant et après le recours au mode mécanisé[3], la marche à pied constitue un maillon de l'intermodalité. Ce maillon, souvent sous-estimé, dans les politiques de mobilité, est pourtant essentiel.

Un déplacement intermodal combine plusieurs modes de déplacements successifs et chaque mode correspond à ce qu'on appelle un trajet. Le trajet principal est précédé par un trajet dit de « rabattement » et suivi par un trajet dit de « diffusion ».

- Le **trajet de « rabattement »** correspond au premier mode de déplacement utilisé : il est réalisé entre le lieu d'origine du déplacement et le premier pôle d'échange.
- Le **trajet de « diffusion »** correspond au dernier mode de déplacement utilisé. Il est réalisé entre le dernier pôle d'échange ou arrêt de transports collectifs et le lieu de destination final.

Ces définitions sont donc centrées sur l'usager, et non pas sur le territoire dans lequel son déplacement s'inscrit. Ainsi, la notion de « rabattement », telle qu'on l'utilise dans ce document, ne correspond pas forcément aux déplacements en direction de l'agglomération lyonnaise, même si ces derniers sont ceux pour lesquels les pratiques intermodales sont de loin les plus répandues.

---

[2] *Selon les définitions du Certu, un déplacement consiste à changer de lieu pour un seul et unique motif.*

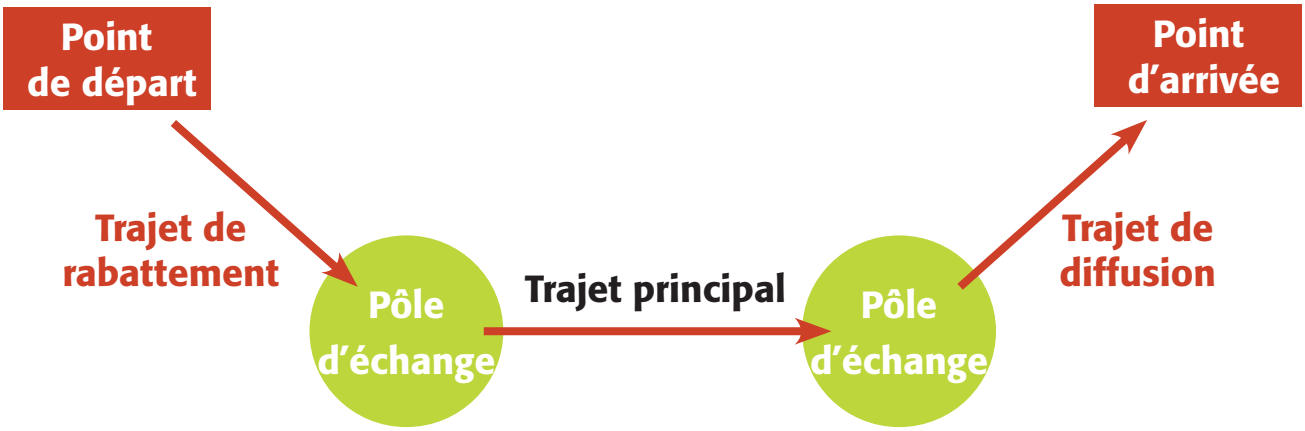
[3] *C'est-à-dire tous les modes de transport hors marche à pied.*

Multimodalité ≠ Intermodalité

La multimodalité désigne la possibilité d'avoir recours à plusieurs modes de transport différents entre deux lieux. On utilise la notion de multimodalité pour désigner le comportement des usagers qui comparent les modes de transport de différents points de vue (commodité, coût, rapidité, sécurité, effets sur l'environnement, …) et font leur choix en conséquence. L'information multimodale vise à leur donner des éléments pour effectuer ces choix, qui devraient conduire à une meilleure utilisation des capacités disponibles.

Parmi les options possibles, le recours à l'intermodalité est souvent pertinent, ce qui explique une certaine confusion dans l'usage de ces termes.

Schéma de principe d'un déplacement intermodal



Les pratiques actuelles de rabattement et de diffusion

Des déplacements intermodaux globalement limités, sauf à considérer la marche à pied

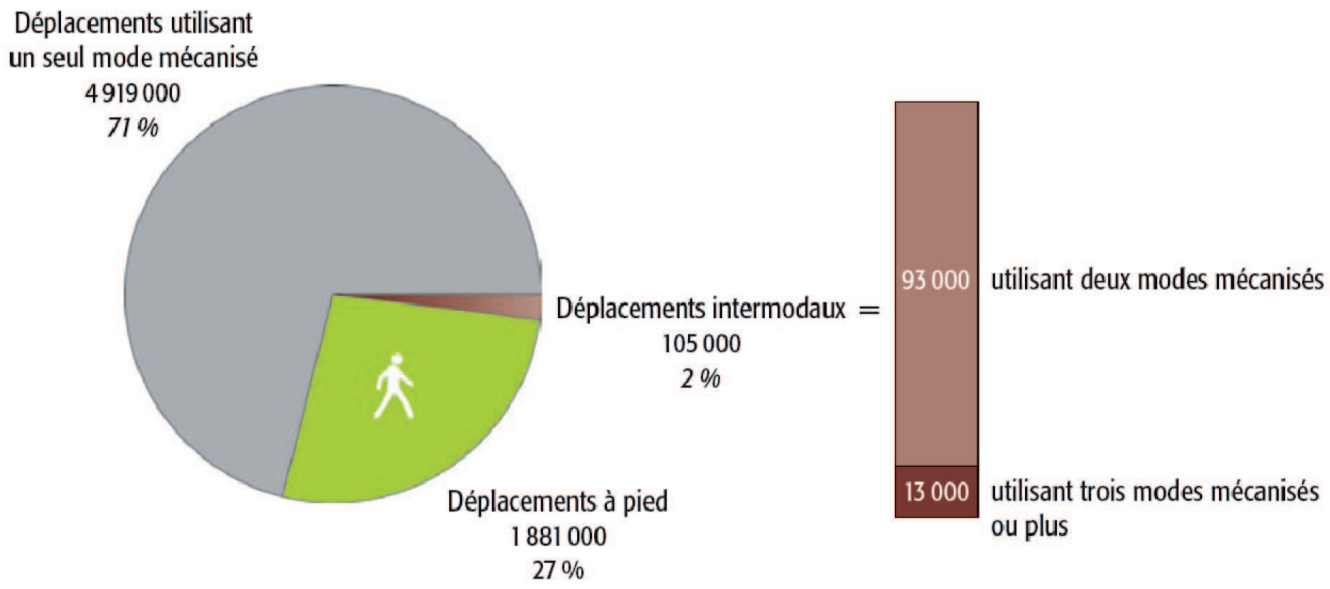
Dans l'aire métropolitaine lyonnaise (hors bassin stéphanois), l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) de 2006 indique que :

- 27 % des déplacements sont faits à pied de bout en bout,
- 71 % des déplacements consistent à n'utiliser qu'un seul mode de transport mécanisé.
- Les 2 % restant sont « intermodaux » selon la définition de la page 4. Là encore, la marche à pied permet de relier les modes mécanisés entre eux.

Pour les déplacements n'utilisant qu'un seul mode mécanisé, il ne faut pas oublier que la marche à pied est impliquée, sur des distances plus ou moins longues, pour rejoindre son moyen de transport.

Dans les pôles d'échanges TER, la marche à pied est le mode utilisé pour s'y rendre par 30 à 50 % des voyageurs en moyenne. Ce taux peut être encore plus important si la gare est située dans un tissu urbain et utilisée en gare de proximité. A l'inverse cette proportion est moindre si la gare est située hors de tout quartier urbanisé (source : enquêtes photographiques de la Région Rhône-Alpes de 2002 à 2008[4]).

Part des déplacements intermodaux dans l'ensemble des déplacements des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise



[4] *Une enquête photographique consiste à interroger les voyageurs dans les TER afin de connaître leur origine, leur destination, la fréquence et le motif des voyages réalisés, ainsi que leur mode d'accès à la gare.*

L'intermodalité, une pratique aujourd'hui liée aux difficultés de déplacements

L'Enquête Ménages Déplacements de 2006 montre que les combinaisons de plusieurs modes mécanisés successifs sont surtout pratiquées :

- pour les déplacements de motifs obligés,
- pour les relations des habitants des territoires périurbains ou des agglomérations (Saint-Etienne, Bourgoin-Jallieu Isle d'Abeau, Vienne, Villefranche-sur-Saône) qui se rendent dans le centre de l'agglomération lyonnaise.

Ainsi, 27% des déplacements des habitants du périurbain à destination du centre de l'agglomération pour motif obligé sont intermodaux.

Ceci peut s'expliquer notamment par le fait que, pour les motifs obligés, on compte 3 déplacements de l'extérieur vers l'agglomération pour 1 en sens inverse. On retrouve les phénomènes classiques de congestion dans le sens « entrant » le matin et « sortant » le soir : c'est à ce moment là qu'il est le plus difficile de se déplacer, et que les pratiques intermodales sont les plus développées.

Ainsi, on compte chaque jour environ 85 000 déplacements réalisés par des habitants de la couronne métropolitaine (hors bassin stéphanois) avec le centre de l'agglomération Lyon-Villeurbanne et liés à des motifs obligés (allers et retours).

Parmi ces déplacements, les déplacements intermodaux ou utilisant le train ou le car de façon monomodale sont importants : environ 30 000 par jour (35 %), qui induisent 5 500 voitures stationnées en rabattement ;

Mais environ 50 000 déplacements (65 %) consistent à utiliser la voiture en porte à porte comme conducteur, ce qui représente environ 25 000 véhicules stationnés au centre de l'agglomération, le plus souvent sur des emplacements de stationnement réservés (sur le lieu de travail ou d'étude). Si on considère que pour ces déplacements pendulaires le report modal est à encourager en priorité, des marges de progrès semblent donc importantes sur ces relations du périurbain vers le centre de l'agglomération lyonnaise pour des déplacements « obligés ». Les politiques de stationnement menées dans le centre de l'agglomération apparaissent essentielles par rapport à ce point.

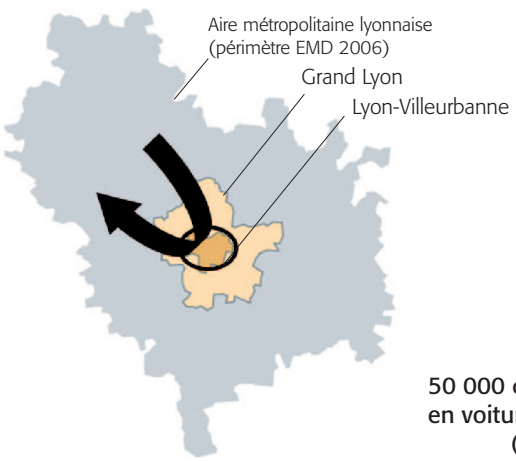
A RETENIR

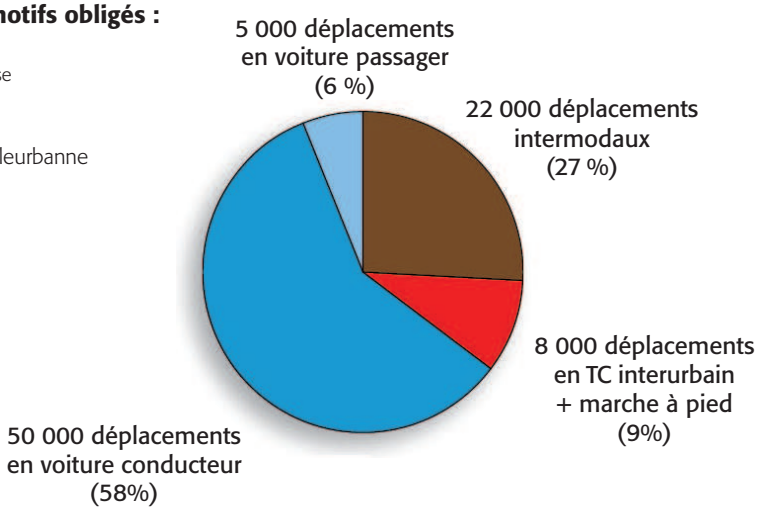
27% des déplacements pour motif obligé des personnes habitant à l'extérieur de l'agglomération à destination de son centre sont intermodaux.

DEFINITION

Est considéré comme « obligé » un motif de déplacement pour lequel la personne n'a aucune latitude quant au choix de la destination ni à l'heure du déplacement : travail, école, études

Parmi les 85 000 déplacements des habitants de la couronne métropolitaine, en lien avec Lyon-Villeurbanne pour motifs obligés :





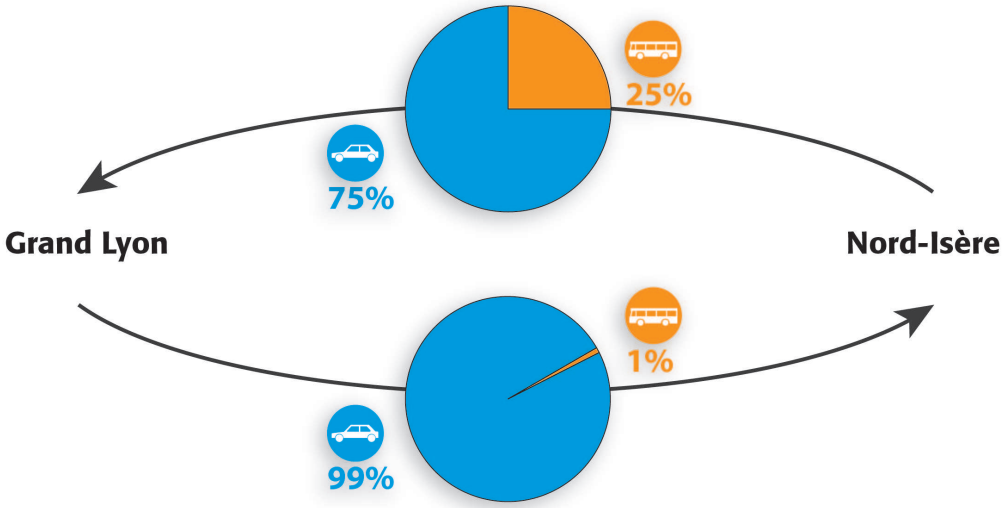
Une intermodalité quasi inexistante pour les déplacements en contre-pointe[5]

En sens contraire, les habitants de l'agglomération lyonnaise qui se rendent dans le reste de l'aire métropolitaine ont rarement recours à la combinaison de modes de transport (cf. schéma ci-dessous). Ceci s'explique par le fait que les conditions de circulation automobile, ainsi que de stationnement à destination, sont beaucoup moins pénalisants dans ce sens : les déplacements automobiles s'avèrent ainsi beaucoup plus faciles, souples et rapides que les alternatives proposées en transports collectifs.

Pour les déplacements à destination des agglomérations voisines (Porte de l'Isère, Pays Viennois ou agglomération de Villefranche), on peut penser que l'offre des réseaux de transport urbain est :

- Soit insuffisamment connue des habitants de l'agglomération lyonnaise pour les inciter à s'en servir en diffusion. Le développement du **site internet Multitud'** qui centralise désormais les cartes des réseaux urbains voisins et propose un calculateur d'itinéraire multimodal peut faire évoluer cette situation.
- Soit peu ou mal dimensionnée, en matière d'itinéraires adaptés à leur destination finale (question de la desserte des agglomérations et de leurs zones d'activités depuis les gares TER), ou en matière de fréquence, d'horaires et d'organisation des correspondances avec les TER. Les actions en faveur du vélo (réseau cyclable, stationnement en gare) peuvent être un complément intéressant pour inciter les habitants de l'agglomération lyonnaise à l'utilisation des transports collectifs lorsqu'ils vont travailler ou étudier dans les agglomérations voisines. **Les navettes mises en place par les Conseils généraux** (voir page 13) pour faciliter le rabattement sur les gares dans le sens des déplacements de pointe peuvent également apporter des solutions intéressantes pour la diffusion depuis les gares qu'elles desservent pour les déplacements en contre-pointe.

Alors qu'un quart des déplacements des habitants du Nord-Isère vers le Grand Lyon s'effectue en transports collectifs, cette pratique est extrêmement marginale dans l'autre sens.



Déplacements des habitants du Grand Lyon et du Nord-Isère (au sens de l'EMD 2006) entre les deux agglomérations.

[5] *Contre-pointe : sens de déplacement inverse au sens le plus chargé. Classiquement, les déplacements depuis Lyon le matin et en retour vers Lyon le soir.*

Les modes utilisés pour le rabattement et la diffusion

Alors que le rabattement automobile sur le réseau TCL ne concerne qu'environ 2 % des déplacements en transports collectifs urbain, il compte globalement pour 37 % des déplacements effectués en train TER[6] : ceci s'explique notamment par une distance de plusieurs kilomètres entre les gares et des aires de chalandise concernant des territoires plus vastes et moins denses que pour les transports urbains. Ces données globales sont cependant à moduler en fonction du type de gare : alors que pour une gare centrale, comme Lyon Part-Dieu par exemple, l'accès en voiture ne concerne que 5 % environ des voyageurs utilisant les TER, cette proportion peut monter à plus de 40 % pour des gares de rabattement, généralement situées à l'écart des urbanisations.

D'après les enquêtes photographiques menées dans les TER, le premier mode d'accès aux gares est en général la marche à pied (entre 30 et 50 %). Vient ensuite l'utilisation de la voiture en tant que conducteur (véhicule stationné en gare, proportion variant de moins de 5 % pour les grandes gares centrales jusqu'à 40 % pour les gares de rabattement) puis en tant que passager ou déposé en voiture (jusqu'à 20 %). L'accès en transports collectifs reste faible (moins de 10 %), excepté pour les gares desservies par un métro ou un tramway, où ce mode d'accès peut atteindre 40 %. De manière générale, environ 4 % des passagers viennent à la gare en deux-roues[7].

Pour ces déplacements en TER, essentiellement à destination de l'agglomération lyonnaise, environ 60 % des voyageurs terminent leur déplacement à pied et 40 % en transports collectifs urbains.

A RETENIR

Le premier mode d'accès aux gares TER est en général la marche à pied (entre 30 et 50 %)

[6] *Données issues de l'EMD de 2006, prenant en compte les conducteurs et passagers des voitures stationnées*

[7] *Les enquêtes photo menées par la SNCF ne différencient pas les vélos et les motos. D'après l'analyse des pratiques en gare, le rabattement en moto semble très marginal par rapport au vélo.*

L'attractivité des parcs-relais dépend de l'offre en transport collectif...

La plupart des parcs relais TCL présentent un taux de remplissage très important en jour de semaine, voire sont quasiment tous à saturation. Les parcs-relais IUT Feyssine, Porte des Alpes et Saint-Priest Bel Air, remplis au maximum à 22 % de leur capacité, constituent les exceptions : malgré leur positionnement proche du réseau autoroutier ou du boulevard périphérique, leur faible usage est surtout lié au fait qu'ils proposent aux automobilistes un rabattement sur les lignes de tramway T1 ou T2 trop lentes pour rejoindre le centre de l'agglomération lyonnaise.

... de la même manière que les parkings de gare

De la même manière, les gares TER les plus soumises à la pression automobile sont celles qui bénéficient du meilleur niveau d'offre. Ainsi, les gares offrant aux usagers des services inter-cités (directs ou semi-directs) en plus des TER périurbains (omnibus) attirent beaucoup plus largement que les autres. C'est notamment le cas des pôles d'échanges des villes moyennes qui sont du coup confrontées au problème de la gestion du stationnement automobile, d'une part pour l'accès aux services et commerces et d'autre part pour l'accès à leur gare.

Offre et Fréquentation des Parcs-relais de l'agglomération lyonnaise en 2009

Parc relais (2009)	Capacité	Remplissage		Taux de remplissage		Réserve de capacité	
		Moyen	Maxi	Moyen	Maxi	Moyen	Minimal
Cuire	80	70	80	88%	100%	10	0
Gorge de Loup	680	641	668	94%	98%	39	12
Gare de Vaise 1	502	431	491	86%	98%	71	11
Gare de Vaise 2	734	679	737	93%	100%	55	-3
Total P+R de l'Ouest	1 996	1 821	1 976	91%	99%	175	20
Gerland	400	304	398	76%	100%	96	2
Feyssine	80	0	2	0%	3%	80	78
Mermoz	140	124	200	89%	143%	16	-60
Parilly	310	249	302	80%	97%	61	8
Bel Air	130	20	29	16%	22%	110	101
Porte des Alpes	390	43	60	11%	15%	347	330
Meyzieu ZI	450	469	506	104%	112%	-19	-56
Vénissieux	745	661	742	89%	100%	84	3
Bonnevay	657	309	370	47%	56%	348	287
Total P+R Agglomération	**5 298**	**4 000**	**4 585**	**76%**	**87%**	**1 298**	**713**

Remarque : une réserve de capacité négative signifie la présence de véhicules qui, n'ayant plus de places balisées libres, sont stationnés de manière illicite.

Source : Sytral

Une part importante du rabattement automobile est le fait des habitants proches...

Dans l'agglomération, les parcs-relais TCL captent 70 à 90 % de leurs usagers dans un rayon de moins de 10km (cf. tableau ci-contre). Pour les parcs-relais en ouvrage (Laurent Bonnevay, Gorge de Loup et Gare de Vaise), plus de 70 % des utilisateurs habitent dans le Grand Lyon, et ils proviennent le plus souvent de la commune hébergeant l'équipement, ou des communes voisines (cf. carte ci-contre).

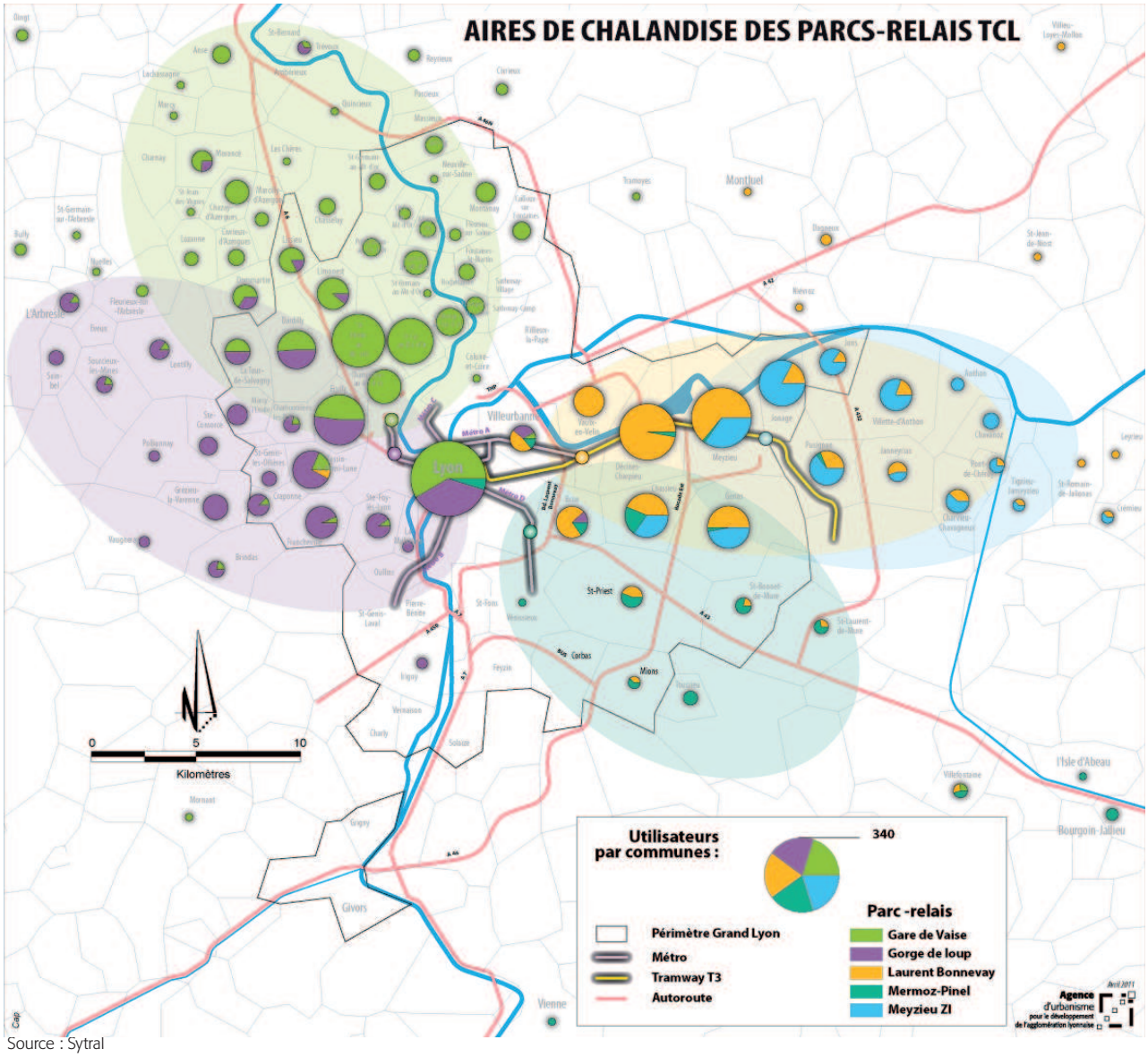
... qui disposent pourtant de moyens alternatifs pour s'y rendre

Ainsi, pour le parc-relais de Gorge de Loup, 17 % des usagers proviennent de Lyon (5e et 9e arrondissements) et 18 % de l'ensemble formé par le regroupement des communes voisines de Tassin-la-Demi-Lune, Francheville et Craponne.

On retrouve ainsi 35 % des utilisateurs en provenance d'endroits relativement proches de l'arrêt de métro, et pouvant disposer d'alternatives en transports collectifs, voire à vélo (difficulté à noter au niveau du franchissement de l'A6). 35 % des utilisateurs proviennent d'autres communes du Grand Lyon (Ecully, Dardilly, Marcy-l'Etoile et la Tour-de-Salvagny) et les 30 % restant proviennent de communes extérieures à l'agglomération, essentiellement limitrophes.

De même, dans les gares TER, on estime en moyenne que plus de 40 % des voitures stationnées appartiennent à des habitants de la commune de la gare. D'après les enquêtes menées, 10 à 20 % d'entre eux déclarent avoir la possibilité de venir en gare en transports collectifs urbains (pour les gares situées dans un périmètre de transports urbains) et 10 % déclarent avoir la possibilité de venir à pied ou à vélo.

Part des usagers provenant de / Parc-relais	Grand Lyon	Moins de 10km	Moins de 5 km	La commune d'implantation du parc-relais
Laurent Bonnevay	75%	78%	50%	10%
Mermoz-Pinel	59%	70%	50%	17%
Gorge de Loup	71%	80%	49%	17%
Gare de Vaise	75%	72%	48%	15%
Meyzieu ZI	46%	92%	65%	16%
Total	**70%**	**78%**	**51%**	**14%**



Source : Sytral

Eléments de synthèse :

Les pratiques intermodales restent liées aux **déplacements contraints**, notamment pour les déplacements obligés en lien avec le cœur de l'agglomération lyonnaise. Les **ruptures de charge** que ces pratiques impliquent contribuent à diminuer fortement la fiabilité du temps de parcours et concernent rarement les autres types de déplacement. Le **rabattement automobile** sur les pôles d'échanges se fait majoritairement sur des **distances assez courtes** pour lesquelles des **alternatives** peuvent être imaginées ou proposées.

Les politiques menées en région lyonnaise

En région lyonnaise, la question de l'organisation du rabattement s'est posée parallèlement au développement des transports collectifs (développement du métro à partir des années 1980, du tramway et des TER périurbains à partir des années 2000) et les réponses apportées ont varié au cours du temps. Quant à la gestion de la diffusion depuis les pôles d'échange, ce n'est pas un sujet abordé en tant que tel dans les politiques publiques bien que des services existent pour la faciliter.

En février 2005, la signature du protocole d'accord pour le développement de l'intermodalité dans l'aire urbaine lyonnaise, élargi ensuite à l'aire métropolitaine (projet Real[8]), a entre autres posé la question de l'organisation du rabattement sur les différents pôles d'échanges du territoire (gares TER et arrêts TCU) au-delà du simple rabattement automobile.

Devant le constat de la saturation des parcs-relais malgré leurs extensions progressives, les partenaires du protocole d'accord Real ont souhaité développer les modes de rabattement alternatifs à la voiture individuelle, qu'il s'agisse des transports collectifs ou du vélo.

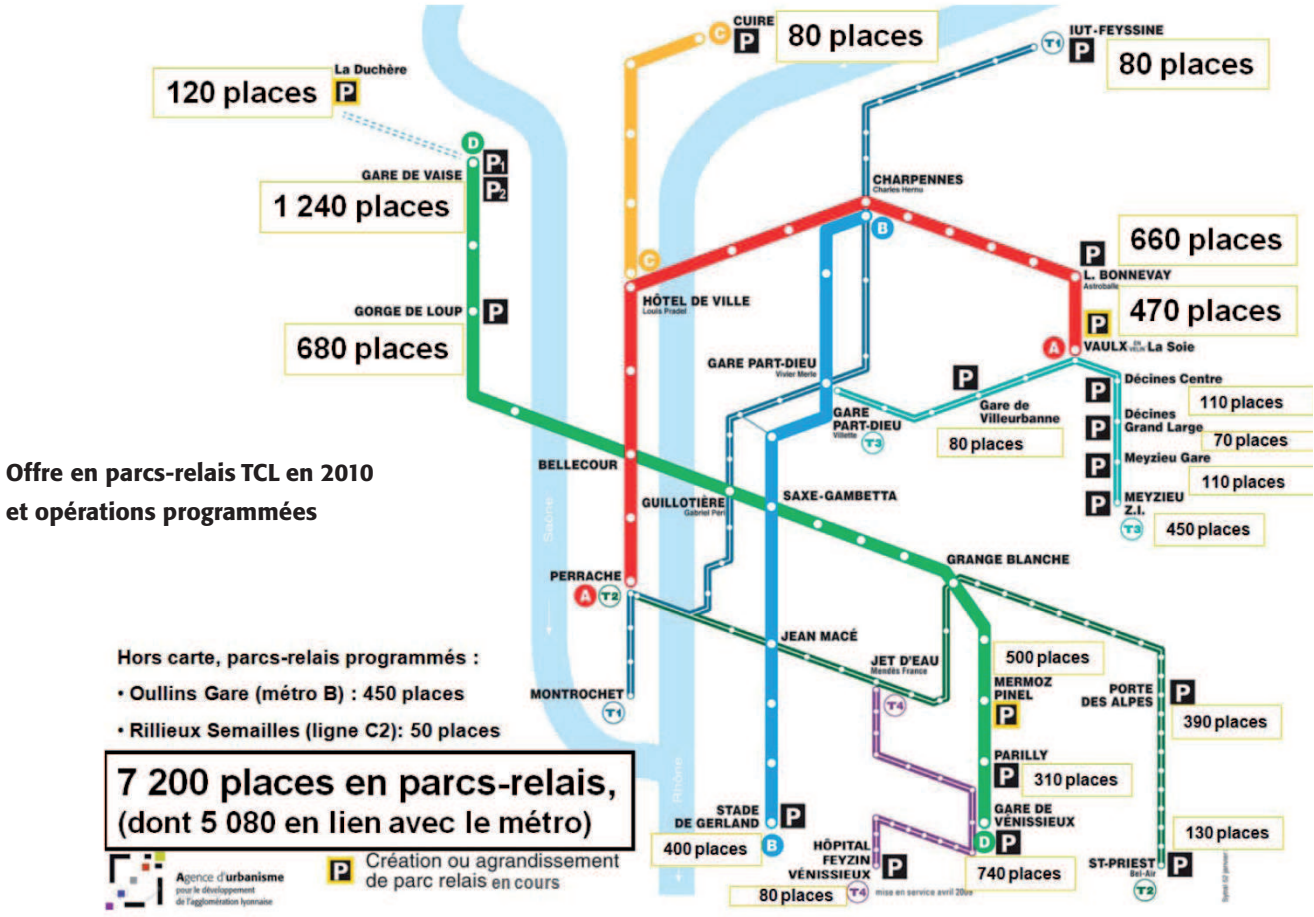
Toute une série d'expérimentations ont ainsi été développées par les différents maîtres d'ouvrage pour faciliter l'accès aux pôles d'échanges du territoire.

Le Sytral comme précurseur : les premiers parcs-relais en ouvrage dans les années 1990

Le premier parc-relais a été ouvert dans l'agglomération lyonnaise à la station Laurent Bonnevay en 1978, au terminus de la ligne de métro A. Mais la politique de parcs-relais s'est réellement développée dans les années 1990 avec l'ouverture du premier parc de stationnement en ouvrage, toujours à Laurent Bonnevay en 1996. La politique de parcs-relais aux stations du réseau TCL s'est ensuite vraiment accélérée dans les années 2000 pour aboutir à l'offre actuelle[9] de 7 200 places environ au niveau de 21 stations.

[8] *Real : Réseau express de l'aire métropolitaine lyonnaise*

[9] *En prenant en compte les opérations programmées à la Duchère, Mermoz-Pinel, Rillieux-Semailles et Oullins gare.*



Le rabattement automobile sur les gares TER

Comme on l'a vu précédemment, l'utilisation de la voiture est en proportion beaucoup plus importante pour accéder aux gares TER qu'aux transports collectifs urbains. De manière générale, les parkings de gare, tout du moins pour celles situées en dehors du cœur de l'agglomération lyonnaise, étaient jusqu'à présent libres d'accès et exempts de toute tarification. Face à l'augmentation continue de la demande en stationnement automobile liée à la hausse de la fréquentation des TER, les pouvoirs publics réflechissent à de nouvelles solutions. Ils concentrent leurs regards sur les quartiers autour des gares pour imaginer des aménagements intégrés.

Alors que pour les transports urbains lyonnais, cette question est traitée directement par le Sytral en lien avec le Grand Lyon et les communes concernées, la Région Rhône-Alpes est confrontée à des politiques d'accès aux gares TER pour lesquelles elle n'a pas de compétence. Ces politiques peuvent même entrer en contradiction avec les souhaits des communes, associant également le problème du stationnement automobile pour l'accès à ses commerces, services et équipements.

A ce jour, seule la gare de Vienne a fait l'objet d'aménagements associant un parking en ouvrage payant, des espaces de stationnement pour les vélos et une réorganisation de la desserte en transports collectifs urbains et interurbains. D'autres projets sont en cours mais les difficultés sont importantes pour les mener à bien du fait notamment de la multiplicité des acteurs concernés et de leurs préoccupations.

A ce jour, les parkings des gares de l'aire métropolitaine lyonnaise cumulent environ 6 800 places de stationnement. Le protocole d'accord Real prévoit d'augmenter cette offre, tout en étant réaliste sur les possibilités physiques d'aménagement dans des secteurs souvent urbanisés et en projetant de renforcer la part du rabattement à vélo ou en transports collectifs. Il s'agit parallèlement d'inciter au renforcement de l'urbanisation autour des gares afin d'apporter des réponses à plus long terme au besoin de structuration du territoire pour influer sur les pratiques de déplacements des habitants.

Les navettes de rabattement des Conseils généraux

Dans le cadre du protocole d'accord Real, les Conseils généraux de l'Ain et du Rhône ont développé des navettes Où'RA dédiées au rabattement sur les gares pour les déplacements pendulaires, notamment en lien avec l'agglomération lyonnaise, les plus propices aux pratiques intermodales.

Le Conseil général de l'Ain propose ainsi des navettes entre Chalamont et Chatillon-sur-Chalaronne et la gare de Villars-les-Dombes, ainsi qu'entre Lagnieu et la gare d'Ambérieu-en-Bugey.

Le Conseil général du Rhône propose des navettes depuis Beaujeu vers la gare de Belleville-sur-Saône, de Salles-Arbuissonnas et Rivolet vers la gare de Villefranche-sur-Saône, depuis Cours-la-Ville vers la gare d'Amplepuis, de Condrieu vers la gare de Vienne et de Savigny vers la gare de l'Arbresle.

A partir de 2012, le Conseil général du Rhône réorganisera son réseau en considèrant l'offre TER comme l'ossature de son système de transport. Les lignes régulières seront réorganisées en rabattement sur les gares et cadencées en coordination avec les horaires des trains. Un transport à la demande zonal sera mis en place, avec desserte des gares, pour les secteurs non desservis par des lignes régulières.

Le Conseil Général de l'Isère a quant à lui réorganisé ses lignes lorsque nécessaire pour desservir les gares TER. Ainsi, les gares de Saint-André-le-Gaz, la Tour du Pin, Cessieu, Bourgoin-Jallieu, l'Isle d'Abeau, la Verpillière et Saint-Quentin-Fallavier sont desservies par les lignes 1410 (La Tour du Pin - Lyon) et 1920 (ligne express Bourgoin-Jallieu - Lyon). Les lignes 2180 (Beaurepaire), 2900 (Grenoble, Voiron et la Côte-Saint-André) et 2990 (Bourgoin-Jallieu) ont leur terminus en gare de Vienne.

A noter les différences d'approche entre les Conseils généraux de l'Isère et du Rhône pour desservir l'agglomération lyonnaise. Le premier privilégie des terminus à la Part-Dieu, au cœur de l'agglomération. Le second les organise au niveau des arrêts de métro en fonction des voies utilisées pour entrer dans l'agglomération lyonnaise quand le rabattement en amont sur les gares n'est pas possible.

A NOTER

Le renforcement de l'urbanisation autour des gares est un des axes principaux porté par les schémas de planification de l'aire métropolitaine lyonnaise. Il faut donc concilier gestion du stationnement automobile à court terme, et évolutions vers plus d'urbanité et de densité urbaine à plus long terme.

L'amélioration de la desserte des gares TER par les lignes de transports collectifs urbains

Toujours dans le cadre du protocole d'accord Real, les différents réseaux urbains font évoluer leur offre afin de prendre en compte la desserte des gares, associée à un renforcement de l'offre TER et à son cadencement.

Ainsi, le Sytral, au travers de son projet de refonte complète du réseau de bus Atoubus, a pour objectif notamment de renforcer la desserte des différentes gares de l'agglomération lyonnaise. La nouvelle offre devrait être mise en place en septembre 2011.

De la même manière, le réseau de bus stéphanois (Stas) a évolué afin d'offrir des points de correspondance aux gares de Saint-Etienne Chateaucreux, Carnot, le Clapier et Bellevue ainsi qu'à celles de Saint-Chamond, Rive-de-Gier, Chambon-Feugerolles, Firminy et Fraisses-Unieux.

Dans le Pays viennois, le pôle d'échanges de la gare de Vienne a fait l'objet d'un réaménagement facilitant les correspondances entre le bus et le train. Les huit lignes du réseau urbain convergent vers cette gare. Les gares de Chasse-sur-Rhône et d'Estressin sont également desservies par les bus.

De la même manière, le réseau urbain de l'agglomération Porte de l'Isère dessert les quatre gares de son territoire : Bourgoin-Jallieu, l'Isle d'Abeau, la Verpillière et Saint-Quentin-Fallavier.

Enfin, les cinq lignes régulières du réseau urbain de l'agglomération de Villefranche-sur-Saône desservent la gare de Villefranche.

Un service spécifique pour le rabattement de proximité sur les gares (Capi)

La Communauté d'agglomération de la Porte de l'Isère a développé un service spécifique de rabattement sur les gares de Bourgoin-Jallieu et de la Verpillière, depuis les territoires proches [10].

Ce service spécifique, baptisé Bus O'Train, permet, pour le coût d'un ticket classique et après réservation téléphonique, de rejoindre la gare le matin et d'en repartir le soir depuis n'importe quel arrêt du réseau Ruban ou Transisère. En cas de retard du train au retour le soir, le service est garanti pour l'usager avec adaptation de l'horaire de prise en charge.

Des pistes pour l'organisation de la diffusion

Des initiatives prises récemment par différentes institutions posent les jalons de ce que pourraient être les premières réponses pour faciliter la diffusion depuis les pôles d'échanges. Ces nouvelles offres concernent notamment l'accès aux pôles d'activités pour lesquels la voiture était jusqu'à présent quasiment le seul moyen de transport disponible (zones d'activités situées à la périphérie des agglomérations).

Les lignes « Zi » du Sytral

En mettant en place les lignes « Zi » dédiées aux déplacements domicile-travail dans les zones d'activités, le Sytral a développé une offre à même de permettre l'accès à ces zones depuis les pôles d'échanges desservis. A ce jour, trois lignes de ce type existent : la Zi1 qui relie la gare de Vénissieux à la zone d'activités de Chassieu Mi-Plaine en desservant la gare de Saint-Priest ; la Zi2 qui dessert la zone industrielle de Meyzieu depuis l'arrêt Meyzieu ZI (tramway express T3) ; la Zi3 qui dessert les zones de Vaulx-Est et Roosevelt depuis Vaulx-en-Velin la Soie (métro A et tramway T3).

Le transport à la demande dans le Parc de Chesnes

De son côté, la Capi a développé un service de transport à la demande pour desservir notamment le parc d'activités de Chesnes. Devant le succès rencontré, des services réguliers (sans réservation) ont progressivement été mis en place notamment en correspondance avec les trains en gare de Saint-Quentin-Fallavier.

L'expérimentation de location de vélos en gare

Plus récemment, dans le cadre du Predit, le Grand Lyon, en partenariat avec le LET, Altermodal et Velogik, a lancé une expérimentation en octobre 2010 concernant la location longue durée de vélos, classiques ou à assistance électrique, permettant d'effectuer la dernière partie du déplacement depuis un pôle d'échanges. Trois terrains d'expérimentation ont été retenus : la Vallée de la chimie depuis les gares de Saint-Fons, Feyzin et Pierre-Bénite (entre octobre 2010 et avril 2011), la zone industrielle de Meyzieu depuis le terminus du tramway express T3 (en septembre 2011) et Techlid depuis la gare de Vaise (phase ultérieure).

[10] *Depuis la ville de Bourgoin-Jallieu pour sa gare, depuis Vaulx-Milieu et Villefontaine pour la gare de La Verpillière*

Le stationnement des vélos

Dans le cadre de sa politique de contrats d'aménagement de gares, la Région incite les communes à faciliter le rabattement à vélo. Elle subventionne les aménagements cyclables programmés à moins d'un kilomètre des gares et programme l'aménagement d'arceaux de stationnement.

Dans les gares les plus fréquentées, les consignes collectives sont généralisées afin de garantir la sécurité du stationnement des vélos. D'accès payant (en plus de l'abonnement TER), ces consignes permettent d'inciter les usagers à se rendre à la gare en TER, voire de laisser leur vélo en gare de destination pour se rendre au lieu final de leur déplacement sans avoir à le transporter dans le train.

Vélo'V et Autolib' : de nouveaux modes de diffusion ?

Il n'existe pas à proprement parler de politique d'organisation de la diffusion depuis les pôles d'échanges comme c'est le cas pour le rabattement. 40 % des usagers du train empruntent pourtant les transports collectifs urbains à leur arrivée dans l'agglomération lyonnaise.

De la même manière, on peut penser que le service Vélo'V est utilisé par les voyageurs en arrivant en gares de Lyon Part-Dieu, Perrache, Vaise, Gorge-de-Loup Saint-Paul ou Jean Macé. Mais aucune donnée ne permet aujourd'hui d'étayer cette affirmation (EMD menée au moment du lancement de Vélo'V, pas d'enquête menée depuis).

A l'ouverture de la halte Jean Macé en décembre 2009, deux places pour l'autopartage Autolib' ont été aménagées sur voirie. A ce jour, l'utilisation de ces véhicules semble ne concerner que les riverains. On peut imaginer que ce type de service pourrait intéresser des utilisateurs du TER. Ce type d'utilisation semble cependant avoir plus d'avenir dans des secteurs mal ou non desservis en transports collectifs que dans le centre de Lyon.

L'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique : l'expérience de la Communauté de communes de la Plaine de l'Ain

La Communauté de communes de la Plaine de l'Ain (CCPA) a lancé en 2010 une expérimentation pour l'aide à l'acquisition de vélos à assistance électrique (VAE) afin notamment de se rendre aisément aux gares de Meximieux et d'Ambérieu-en-Bugey. Après un premier test au printemps 2010, la CCPA a décidé d'accorder une subvention aux habitants abonnés au TER correspondant à 30 % du prix d'achat d'un VAE dans la limite de 500 €. Une expérience comparable est également envisagée par la Communauté de communes du Pays de l'Arbresle.

Il est trop tôt pour dire si ce type de mesure va réellement impacter les pratiques de rabattement des habitants sur les gares mais elle paraît intéressante, notamment pour les territoires au relief contraint, dans la mesure où le prix d'achat de ce type de matériel reste élevé.

Exemple de consigne collective pour le stationnement des vélos

Source : Région Rhône-Alpes

Les politiques menées ailleurs

REPERE

A Genève, pour avoir une place en parc-relais, il est impératif d'habiter et de travailler à plus de deux kilomètres du parking et de ne pas disposer de transports publics à proximité du domicile.

Genève : une gestion intégrée du stationnement

Des parcs-relais accessibles sous conditions

Les parcs-relais du canton de Genève relèvent de la compétence de la Fondation des parkings. Créée en 1968 pour la construction et l'exploitation des parkings publics, des parcs-relais et des parkings réservés aux résidents, cette société est compétente sur la gestion globale du stationnement. Elle dispose depuis peu d'une mission de contrôle du stationnement avec la délivrance des macarons résidents, le contrôle du stationnement payant et la gestion des horodateurs.

Dans le cadre d'une politique de stationnement unifiée, la tarification des parcs relais est conçue de façon à dissuader une utilisation de proximité. Ils sont accessibles aux pendulaires abonnés ainsi qu'aux visiteurs selon des tarifs horaires. Le stationnement de nuit y est interdit.

Les abonnements sont valables pour un seul parc-relais. Pour l'obtention d'un abonnement, il est impératif d'habiter et de travailler à plus de deux kilomètres du parking et de ne pas disposer de transports publics à proximité du domicile. De plus, celui-ci doit se trouver sur le chemin le plus simple entre les lieux de domicile et de travail.

Un service Parc & Bicyclette

En complément de son offre de stationnement dédiée aux voitures, la Fondation des parkings a récemment mis en place un service permettant de combiner voiture et vélo. Il s'agit du « P+B » (pour « Parc & Bicyclette »). Il s'agit d'une solution permettant d'entreposer son vélo en toute sécurité dans un parc-relais et d'en disposer comme mode de diffusion à partir du parc de stationnement. Ce service peut intéresser les personnes dont le lieu de travail est mal desservi par les transports collectifs.

Deux parcs-relais sont ainsi équipés : Genève plage peut accueillir 60 vélos et celui de l'Etoile dispose de 28 places. Ce service est accessible selon les mêmes conditions d'éligibilité que les parcs-relais.

Le coût de l'abonnement P+B mensuel est de 100 CHF soit environ 70,40 € ; pour comparaison les abonnements mensuels P+R qui combinent stationnement et transports publics genevois varient de 110 à 130 CHF. Un abonnement P+R+B combinant les trois possibilités est disponible pour un coût de 150 CHF par mois. Ces prix sont nettement plus élevés que l'abonnement de transports collectifs « Unireso TPG[11] » qui s'élève à 70 CHF par mois : **l'offre en parc-relais est donc considérée comme un service à part entière qui a un coût pour l'usager.**

Service Parc & Bicyclette

[11] *TPG : Transports publics genevois*

Pays-Bas : rabattement et diffusion à vélo ou en taxi collectif

Une offre de stationnement vélo cohérente avec les pratiques

Aux Pays-Bas, **33 % des utilisateurs du train rejoignent la gare à vélo** depuis leur domicile. Dans ce contexte et en adéquation avec les objectifs nationaux d'une croissance de 5 % par an de l'utilisation du train, les politiques publiques visent la mise en place d'une offre de stationnement vélo qui soit à la hauteur de la demande. Quelques exemples d'espaces de stationnement éclairent l'ampleur des aménagements réalisés :

- Gare d'Utrecht Centraal : 17 500 places non surveillées ;
- Gare centrale d'Amsterdam : pendant les travaux de la gare et pour reconstituer une offre de stationnement, un « immeuble à vélos » de 2 500 places couvertes, gratuites et surveillées 24h/24h, a été construit, auquel s'ajoutent 1 500 places créées sur un ancien ferry et un ponton (voir photo ci-contre) ;
- Gare de Leiden Centraal : 2 050 places couvertes non surveillées.

Les gares d'Amsterdam et de Utrecht font partie des quatre premières gares du pays en termes de fréquentation : elles accueillent en moyenne 80 000 à 150 000 passagers/jour en semaine[12].

Offre de stationnement sécurisée en gare et services de location de vélo

Dans le cadre de la politique nationale visant une plus grande fréquentation du train, le principal opérateur ferroviaire néerlandais (NS - Nederlandse Spoorwegen) met en place en complément une offre de stationnement sécurisée pour les vélos : les cent principales gares du réseau sont ainsi équipées.

En parallèle, pour développer l'intermodalité train+vélo, NS a récemment mis en place un service de location de vélos en gare. Une centaine de gares disposent de ce service ; pour les gares non équipées, des partenariats ont été mis en place avec des sociétés privées de location de vélos.

Deux formules tarifaires sont proposées :

- Avec abonnement : 9,5 €/an de frais d'abonnement auxquels s'ajoutent 2,85 € pour une location de vingt heures. Le compte est débité automatiquement après la location.
- Sans abonnement : 6,50 €/jour pour un vélo simple ou 7,50 € pour un vélo avec vitesses, et 32,50 €/semaine.

Des abonnements spécifiques train + vélo sont également proposés. L'objectif pour 2010 est d'atteindre 1 million de locations.

Outre ce service, sept gares disposent d'un service de location de scooters électriques. Ce dispositif est conçu pour répondre à des besoins occasionnels selon deux tarifs : 7,50€ pour trois heures et 15€ pour vingt heures.

Les taxis collectifs

Enfin des services de taxis collectifs sont proposés dans plusieurs provinces avec des compagnies différentes. En Hollande Septentrionale, les trajets à destination ou depuis dix gares peuvent être réalisés par le biais de ce service de taxis collectifs. Il fonctionne 7 jours sur 7, de 6h à 24h. Il est soumis à réservation préalable. La tarification est zonale : 2,40 € pour les deux premières zones puis 2,40 € par zone supplémentaire pour un maximum de 7 zones. Pour un voyage supérieur à sept zones, 5 € par zone supplémentaire sont ajoutés.

Des services Park & Bike

La ville d'Amsterdam offre à ses visiteurs la possibilité d'accéder au centre-ville grâce au prêt gratuit d'un vélo en échange du paiement du coût du stationnement de la voiture. Deux parkings totalisant 80 vélos offrent ce service.

Immeuble à vélos de la gare centrale d'Amsterdam

Source : Ministerie van Verkeer en Waterstaat, FietsBeraad.
Le vélo aux Pays-Bas. 2009

[12] *Source : La gare contemporaine. Rapport Keller. 10 mars 2009*

Brême : les nœuds de mobilité

La ville de Brême en Allemagne propose des nœuds de mobilité (Mobil.Punkt) qui regroupent l'autopartage, les taxis, les vélos et les transports collectifs (bus et tramway). De taille modeste, leur coût est relativement faible et ils permettent de développer des trajets combinés. Outre le stationnement pour l'autopartage, une file d'attente pour les taxis et des supports à vélo, le Mobil.Punkt possède une borne interactive d'information multimodale installée sous un abri, permettant à l'usager de se renseigner sur les horaires et les coûts des différents modes de transport. Cette borne fournit également des informations culturelles et touristiques.

Source : www.carsharing.de

La politique intermodale de la Région Bruxelles Capitale

En Belgique, la Région Bruxelles Capitale encourage la pratique du vélo. Dans ce cadre, pour ce qui concerne plus particulièrement l'intermodalité et l'incitation à l'usage du vélo pour rejoindre les pôles d'échanges, elle a pris les mesures suivantes :

- la gratuité du transport de vélo dans le métro et dans les tramways à plancher bas ;
- la prise en compte des vélos dans la rénovation des stations de métro avec des ascenseurs ou des gouttières à vélo intégrées aux escaliers ;
- l'intégration du transport de vélo comme critère de choix lors de l'achat de nouveaux matériels roulants pour la STIB[13] ;
- en concertation avec la SNCB[14], un nombre suffisant de places pour les passagers avec vélo dans le matériel roulant du RER ;
- la création et le balisage d'itinéraires d'accès aux gares et aux stations de métro, notamment en créant des passerelles pour piétons et cyclistes, afin de briser l'effet « barrière » des voies.

[13] *STIB : Société des transports intercommunaux de Bruxelles*

[14] *SNCB : Société nationale des chemins de fer belges*

Île-de-France : les « comités de pôle »

Le PDU Ile-de-France (Pduif) adopté en décembre 2000 constitue une première étape dans la formalisation d'une politique globale en matière d'intermodalité autour des pôles d'échange.

D'une manière globale, le Pduif préconise la mise en place d'actions permettant de réduire la part de la voiture particulière pour les rabattements de courte distance :

- mettre en place un jalonnement piéton vers les gares et les stations de métro dans un rayon de 800 mètres autour des gares ;
- améliorer les cheminements piétons vers les gares (sécurité, atténuation des coupures urbaines, distances d'accès aux quais) ;
- mettre en œuvre, dans un rayon de 3 km autour des gares, un réseau cyclable convergeant vers ces dernières et en articulation avec les schémas directeurs départementaux ou intercommunaux de circulations douces.

En vue du réaménagement des pôles d'échanges, le Pduif a défini une méthode et une instance de gouvernance particulière : le comité de pôle est une instance partenariale de concertation comprenant le STIF (pilote de la démarche), la ou les communes hébergeant le pôle d'échanges, les transporteurs et gestionnaires d'infrastructures concernés, la Région, le Département, l'Etat, les représentants du monde économique et des associations d'usagers.

En réunissant tous les partenaires concernés, le Comité de pôle cherche à éviter les démarches cloisonnées. Le « projet de pôle » aborde l'ensemble de la problématique : il ne se limite pas au seul fonctionnement du site en excluant l'approche « projet d'urbanisme ». En s'appuyant sur les orientations du Pduif, il identifie les actions à réaliser dont par exemple :

- l'aménagement des voies d'accès et de circulation tous modes ;
- l'amélioration des correspondances entre modes au sein du pôle ;
- la fourniture et l'amélioration des services offerts par le pôle, notamment, la vente de titres de transport, l'accueil, l'information permanente et en temps réel des différentes catégories d'usagers (offre de transport, correspondance, incidents, activités et pôles d'intérêt dans la ville, etc.), les services connexes offerts dans ou aux abords du site ;
- la sécurité et l'ambiance générale dans et aux abords du pôle ;
- l'insertion urbaine du pôle d'échanges.

Le Comité de pôle intervient, dans la durée et à partir de diagnostics, depuis l'identification des axes d'intervention jusqu'au pilotage des études de projet. Les projets doivent couvrir des réalisations à court et moyen termes, en cohérence avec des perspectives à plus long terme, touchant les aspects de structuration du territoire et de ses voies de déplacements. Le Comité de pôle désigne un animateur de pôle, qui coordonne les différentes maîtrises d'ouvrage et assure la relation avec le Comité de pôle. Il engage, suit les réalisations et évalue leur impact, notamment les améliorations dans le fonctionnement du pôle.

A NOTER

A la différence de la Région Rhône-Alpes, la Région Île-de-France dispose de la compétence des transports régionaux de voyageurs mais également de la planification urbaine au travers du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (Sdrif)

Les pistes de progrès

Les questions posées

Les politiques de rabattement menées et l'usage qui en est fait posent un certain nombre de questions auxquelles des réponses doivent être apportées.

Comment concilier stationnement automobile et renforcement des autres modes de rabattement ?

L'aménagement d'espaces de stationnement automobile aux abords des gares TER et des principaux arrêts TCU (métro et tramway express) apparaît aujourd'hui inévitable pour répondre à la demande d'une part des usagers de ces pôles d'échanges. Néanmoins, cette offre de stationnement « facile » questionne la réalité des marges de manœuvre pour développer des offres de rabattement alternatives et pour inciter les habitants à rejoindre les pôles d'échanges à vélo ou en transports collectifs.

Quels équilibres trouver pour que chaque mode de rabattement soit à sa « juste place » ?

Comment faire pour que l'usage du vélo soit important pour le rabattement de proximité ?

Comment faire en sorte que les transports collectifs aient un vrai rôle à jouer dans les territoires les plus urbanisés ?

Comment permettre dans le même temps aux personnes situées à l'écart des autres offres de rejoindre les pôles d'échanges en voiture ?

Comment trouver la juste place pour les différents modes de rabattement ?

L'aménagement d'une place de stationnement automobile revient à environ 5 000 € et occupe environ 25 m². Ceci signifie que l'investissement à consentir est important pour la collectivité, pour un seul mode de transport, et que l'espace occupé, sur un secteur stratégique comme la proximité d'un pôle d'échanges, est également considérable. La possibilité d'aménager un parc de stationnement en ouvrage permet de limiter l'utilisation de cet espace rare, mais le coût d'investissement grimpe alors à 15 à 20 000 € la place. En prenant en compte les frais de fonctionnement de ces espaces (sécurité, gardiennage, maintenance, entretien), on arrive à un coût annuel qui peut atteindre 1 000 € par place de stationnement. Il faut donc trouver le bon équilibre dans l'espace et le budget offert aux différents modes de rabattement pour optimiser l'utilisation des fonds publics ainsi que l'exploitation du potentiel foncier autour des pôles d'échanges (habitat, activités, équipement, …).

Entre parcs-relais associés au métro et gares, comment influer sur les pratiques de rabattement des habitants ?

Avec une offre de stationnement très importante dans les principaux parcs-relais liés au métro et au tramway express, comment inciter l'usager au rabattement sur une gare au plus près de son lieu de départ, et donc possiblement à vélo ou en transports collectifs, alors que ces parcs permettent d'accéder directement à différents secteurs de l'agglomération sans rupture de charge ? De plus, ces parcs-relais ont *a priori* vocation à accueillir les personnes n'ayant pas d'autre choix que d'utiliser leur véhicule pour rejoindre le pôle d'échanges afin d'emprunter un mode lourd de transport. Comment limiter l'effet d'aubaine de ces parcs pour les personnes résidant ou travaillant[15] à proximité ?

Peut-on optimiser l'usage des parcs-relais en ouvrage ?

Les parcs-relais en ouvrage représentent des infrastructures importantes situées dans des secteurs stratégiques à proximité directe des pôles d'échange principaux. Aujourd'hui, ils sont utilisés, voire saturés, les jours de semaine, peu utilisés les week-ends et vides la nuit : peut-on imaginer une utilisation mutualisée des parcs-relais en ouvrage qui en permette une meilleure exploitation ? De la même manière, peut-on imaginer des modalités d'exploitation qui rationalisent leur usage et les fassent évoluer vers de véritables outils d'organisation de la multimodalité (nouveaux services, définition de modalités d'accès, tarification, …) ?

Quelle organisation imaginer pour garantir la constitution d'un système de déplacements pertinent à l'échelle métropolitaine ?

Sur les questions de rabattement et de diffusion, la multiplicité des acteurs et la diversité de leurs préoccupations conduit à des difficultés. Pour les lever, il conviendrait de faire en sorte que :

- **les politiques de gestion du stationnement automobile** à proximité des pôles d'échange soient menées en cohérence avec celles menées à l'échelle communale : concilier les enjeux liés au rabattement et à la vie locale (commerces, services, riverains, …) s'avère souvent difficile.
- **les politiques d'urbanisme**, menées au niveau communal ou intercommunal, garantissent une cohérence avec les objectifs liés à l'usage des pôles d'échange. En effet, elles ont un impact direct sur l'organisation du rabattement et/ou de la diffusion (organisation du développement urbain, densification, organisation des cheminements pour les piétons et les vélos, implantation d'équipements, …).

Arceau pour six vélos occupant une place de stationnement automobile

Source : netkulture.free.fr

[15] *Un ticket ou abonnement validé dans la journée permet d'utiliser les parcs-relais TCL, ce qui peut être financièrement plus intéressant qu'un espace de stationnement « classique » dans certains secteurs.*

Une tarification et une gestion du stationnement dans les pôles d'échange pensée de manière globale et cohérente

Hormis celui de Vienne, l'ensemble des parkings de gare sont aujourd'hui gratuits pour l'usager. De la même manière, la possibilité d'utiliser les parcs-relais TCL est comprise dans les abonnements ou titres de transport. Par le biais d'une tarification coordonnée à l'échelle métropolitaine, il paraît intéressant de rechercher un fonctionnement optimisé du système de déplacements en :

- incitant au rabattement au plus près de son lieu de départ
- favorisant le mode de rabattement le plus pertinent
- dissuadant l'utilisation de la voiture solo pour les déplacements pendulaires

La politique d'exploitation des parcs-relais en ouvrage menée à Genève pourrait servir d'exemple pour garantir leur utilisation par les « bonnes » personnes, c'est-à-dire celles qui ne peuvent faire autrement que d'utiliser leur véhicule automobile pour rejoindre le pôle d'échange (aucune offre en transports collectifs, personnes à mobilité réduite, …). Le rabattement en **covoiturage** pourrait également être incité plus largement par le biais d'une tarification spécifique et/ou l'aménagement de places réservées.

Une politique de stationnement coordonnée autour de chaque pôle d'échange

Construire une politique de stationnement au niveau d'un pôle d'échange n'a aucun sens sans une politique menée plus globalement dans son voisinage : à défaut, les phénomènes de stationnement « sauvage » rendent inopérantes les actions menées. Il convient donc de s'assurer que des politiques de stationnement sont conduites autour de chaque pôle d'échange, à l'échelle pertinente pour éviter les « effets de bord », et de manière cohérente à l'échelle métropolitaine.

Ainsi, pour les gares confrontées à une pression automobile excessive, il convient d'apporter un diagnostic précis des problèmes rencontrés et de la part respective qu'y prennent les activités locales, les résidants et les pratiques de rabattement. Ce diagnostic doit être effectué à l'échelle communale, voire au-delà, afin de garantir l'étude de l'ensemble des pistes d'évolution envisageables : organisation et gestion de la circulation et du stationnement automobile au niveau de la commune, modalités d'exploitation du parking du pôle d'échanges pensées en lien avec son environnement direct, niveaux de prix coordonnés, facilitation des déplacements à pied et à vélo à l'échelle communale, organisation de systèmes de priorité pour les transports collectifs le cas échéant.

Une utilisation développée des parcs-relais en soirée et le week-end

La question de l'optimisation de l'utilisation des parcs-relais se pose pour ces ouvrages.

Deux angles d'attaque peuvent être imaginés :

- **la mutualisation de leur usage**, en mixité avec des activités de soirée ou nocturnes. Le parc-relais Laurent Bonnevay qui est utilisé comme espace de stationnement les soirs de rencontres sportives à l'Astroballe en est une bonne illustration. L'implantation concertée de ce type d'équipements à proximité de parcs-relais permettrait de rationaliser leur utilisation tout en leur conférant une bonne accessibilité par le système lourd de transport concerné.
- la mise en place d'une tarification avantageuse pour l'**utilisation des parcs-relais en soirée ou le week-end**, d'autant plus qu'il s'agit de périodes pendant lesquelles l'offre en transports collectifs pour le rabattement est réduite ou inexistante.

DEFINITION

Les modes actifs, également appelés modes doux, sont les modes de transport utilisant l'énergie humaine pour se déplacer, par opposition aux modes motorisés.
Il peut s'agir du vélo, de la trottinette, des rollers, ...

A NOTER

L'Agence d'urbanisme conduit de nombreuses études liant urbanisme et gares : potentiels d'accueil résidentiel, services en gare, projets de quartiers de gare, contrats de gare, référentiels fonciers autour des gares, ...

Des aménagements favorables aux modes actifs généralisés

Le rôle de la marche et du vélo pour le rabattement ou la diffusion doit être renforcé. Ceci n'est envisageable qu'au prix de la généralisation des aménagements de voirie favorables aux piétons et aux vélos aux alentours des pôles d'échange ainsi que des espaces de stationnement optimisés.

Ainsi des espaces importants pour le stationnement des vélos peuvent être réservés dans les parcs-relais en ouvrage ou bien à proximité directe du point d'arrêt.

Un accompagnement des communes peut également être imaginé pour la définition de schémas de déplacements pour les piétons et les vélos, à l'échelle communale et en lien avec les pôles d'échange concernés.

L'organisation des transports collectifs pour la diffusion

A l'instar des navettes organisées par les Conseils généraux et de la réorganisation des réseaux urbains de transport effectuée pour desservir les gares en rabattement, une meilleure organisation des transports collectifs pour permettre la diffusion depuis les pôles d'échanges en contre-pointe permettrait de renforcer la place du TER et de l'intermodalité pour ce type de déplacement. Cela implique de proposer une offre complémentaire, au niveau des horaires et de la fréquence, qui permette aux passagers des TER, notamment effectuant un déplacement depuis l'agglomération lyonnaise vers une autre polarité de l'aire métropolitaine, de disposer d'un service adapté pour rejoindre leur destination finale.

Une veille foncière renforcée et un urbanisme volontaire

Les pratiques de rabattement sur les pôles d'échanges dépendent fortement de la nature de l'environnement urbain dans lequel il se situe. Dans le cadre d'une politique d'urbanisme et de déplacements de moyen et long termes, telle que celle portée par les Scot à l'échelle métropolitaine (chapitre commun de l'inter-Scot), les collectivités doivent s'assurer de la maîtrise de l'évolution, du développement et de la structuration des quartiers situés autour des gares TER, des stations de métro ou des arrêts de tramway.

Il semble important de bâtir un système de veille et d'action foncière efficace autour de ces pôles d'échanges. Il s'agit d'une politique au long cours puisque les évolutions urbaines sont lentes. Elle paraît néanmoins incontournable pour permettre un développement cohérent du territoire et doit être prise en compte dans les projets à plus court terme, nécessaires à la résolution des problèmes de fonctionnement actuels mais qui ne doivent pas obérer l'avenir. Ainsi, typiquement, imaginer des solutions réversibles pour l'aménagement d'espaces de stationnement automobile permet de préserver la possibilité d'aménagements plus urbains dans une étape ultérieure.

Un développement des services aux usagers

Les pôles d'échange sont des lieux de transport mais également des lieux de vie. L'implantation de services est donc un réel enjeu pour transformer ces espaces, renforcer leur attrait pour les habitants et les usagers et garantir une meilleure sécurité de tous par une présence humaine.

Dans ce cadre, pour ce qui concerne notamment la diffusion depuis les pôles d'échange, on peut imaginer le déploiement de services de location de vélos et/ou de vélos à assistance électrique. Pour les gares situées à l'écart de tout réseau de transports collectifs ou qui permettent d'accéder à des secteurs « enclavés », des services de location de véhicules automobiles peuvent également être envisagés.

L'outil contrat de pôle

Pour mener à bien des politiques coordonnées de diffusion et de rabattement autour de chacun des pôles d'échanges, par définition multipartenariales, l'outil que constitue le contrat de pôle développé en Île-de-France paraît pertinent. Il permet de formaliser les engagements des partenaires intervenant dans les différents domaines concernant l'aménagement des pôles d'échange et de leurs abords, mais aussi du développement urbain, de la question du stationnement, de tout ce qui concourt à la bonne atteinte des objectifs partagés. Tout naturellement, la question de l'organisation du rabattement et de la diffusion a toute sa place dans ce type de contractualisation.

Ainsi, sur l'exemple des Comités de pôles d'Île-de-France, des structures de pilotage pourraient être développées, associant l'ensemble des acteurs concernés par l'organisation du rabattement et de la diffusion autour des pôles d'échanges, ainsi que par leur insertion urbaine : Région, intercommunalité, commune(s), autorités organisatrices des transports urbains et/ou interurbains, acteurs économiques et associations de riverains et d'usagers.

Les contrats d'aménagement de gare portés par la Région Rhône-Alpes constituent des outils comparables qu'il conviendrait de mobiliser largement autour des pôles d'échanges de l'aire métropolitaine lyonnaise.

La définition d'une politique de rabattement et de diffusion métropolitaine

Les acteurs à mobiliser pour l'organisation d'une politique de rabattement et de diffusion cohérente à l'échelle métropolitaine sont nombreux :

- La SNCF et RFF pour l'aménagement des gares en lien avec leur environnement, chacun dans son domaine respectif
- La Région pour l'organisation des dessertes ferroviaires et l'accompagnement des politiques locales d'aménagement et de transport
- Les Conseils généraux pour l'organisation des dessertes interurbaines de rabattement, l'aménagement des voiries d'approche et l'accompagnement des politiques locales d'aménagement et de transport
- Les autorités organisatrices de transport urbain (Sytral, Saint-Etienne Métropole, Capi, CAPV, Cavil) pour l'organisation des dessertes urbaines des gares et l'aménagement des parcs-relais
- Les intercommunalités pour la mise en place de politiques globales d'urbanisme et de déplacements en lien avec la question du rabattement
- Les communes pour les politiques locales d'urbanisme et de stationnement et l'aménagement des abords des gares
- Les principaux propriétaires fonciers aux abords des gares

Dans ce cadre, il est important de trouver la bonne scène partenariale à même de construire cette politique de rabattement et de diffusion qui permette effectivement d'assurer la meilleure accessibilité aux pôles d'échange pour les habitants, en associant les différents modes de transport, de garantir également les meilleures conditions de diffusion à partir de ces pôles et de permettre le développement des pratiques intermodales pour les déplacements en contre-pointe.

L'association de la société civile aux réflexions à mener et à la définition des choix politiques à effectuer paraît également incontournable pour bâtir un système efficace à même de répondre au mieux aux besoins des habitants.

Chef de projet : **Nicolas Pech**

Rédaction : **Séverine Asselot-Hurez**
Thibaut Descroux
Nicolas Pech

Relecture, corrections : **Sandra Marques**

Maquette : **Hervé Fayet**
Marie-Pierre Ruch

Carte : **Philippe Capel**

Agence d'urbanisme
pour le développement
de l'agglomération lyonnaise

18 rue du lac - BP 3129 - 69402 Lyon Cedex 03
Tél. 04 78 63 43 70 - Télécopie 04 78 63 40 83
www.urbalyon.org

Communauté urbaine de Lyon, Sepal, Etat, Conseil Général, Conseil Régional, Villes de Lyon, Villeurbanne, Givors, Vaulx-en-Velin, Bourgoin-Jallieu, Tarare, Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, Communautés de communes du Pays de l'Arbresle, des Vallons du Lyonnais, de la Vallée du Garon, du Pays Mornantais, Syndicats Mixtes du Beaujolais, de l'Ouest Lyonnais, des Rives du Rhône, du Scot des Monts du Lyonnais, Symalim, CCI de Lyon, Chambre de Métiers, Chambre de l'Agriculture, Sytral, Epora, Ademe, VNF, Caisse des Dépôts et Consignations, Opac du Rhône

Directeur de la publication : **Olivier Frérot**
Référent : **Nicolas Pech** 04 26 99 33 65 n.pech@urbalyon.org
Infographie : Agence d'urbanisme