

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE QUAREGNON

SYNTHÈSE NON-TECHNIQUE DU PCM

(version approuvée en avril 2024)

brat

Bureau d'études BRAT
45 Rue Dautzenberg, 1050 Bruxelles
02/648.67.70
info@bratprojects.be



Bureau d'études IRCO srl - Division de M-tech Group

Bureau d'études IRCO
Route de Hannut, 55, 5004 Namur
081/22.60.82
irco@mtechgroup.be



TABLE DES MATIÈRES

I. CONTEXTE GÉNÉRAL -3

1. PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ : UN OUTIL STRATÉGIQUE
2. SUIVI DU PCM
3. EVOLUTION ET ÉTAPES DU PCM

II. SYNTHÈSE DE LA PHASE 1: DIAGNOSTIC –6

1. PHASE 1/A: BILAN DU PICM DU BORINAGE DE 2009
2. PHASE 1/B: DIAGNOSTIC DE MOBILITÉ

III. SYNTHÈSE DE LA PHASE 2: DÉFINITION DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES –9

1. MÉTHODE DE DÉFINITION DES OBJECTIFS
2. OBJECTIFS STRATÉGIQUES

IV. SYNTHÈSE DE LA PHASE 3: PLAN D' ACTIONS – 11

1. SCHÉMA INTERMODAL DES DÉPLACEMENTS
2. MESURES À HAUT IMPACT

I. CONTEXTE GÉNÉRAL

1. CONTEXTE GÉNÉRAL

Le présent document reprend la synthèse non-technique de l'ensemble du projet de Plan Communal de Mobilité de Quaregnon.

1. PRÉAMBULE: QU'EST CE QU'UN PCM?

A l'instar de nombreuses autres communes wallonnes, la Commune de Quaregnon réalise un Plan Communal de Mobilité afin de répondre aux enjeux territoriaux et de mobilité actuels. La Commune de Quaregnon et la Région Wallonne (SPW Mobilité et Infrastructures), partenaires dans ce processus, ont désigné des bureaux d'études externes pour les accompagner dans cette étude qui a débuté en 2020. Ce plan fait suite au Plan Intercommunal de Mobilité (PICM) du bori-nage publié en 2009.

Le PCM est un outil stratégique de planification d'une mobilité durable à l'échelle communale. Il vise l'organisation et la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité à l'échelle de la Commune. Il vise également à promouvoir une utilisation raisonnée de la voiture individuelle et la valorisation d'une mobilité active et multimodale. Le PCM définit des options et des actions au niveau stratégique pour les réseaux structurants des divers modes de déplacement (piéton, cyclable, de transports en commun, routier, ...) et leur articulation.

2. SUIVI DU PCM

Le PCM intègre un processus d'information et de co-construction à toutes les phases de son élaboration. Il est le fruit d'une concertation et d'une coordination avec des représentants des acteurs régionaux, communaux et locaux de la mobilité.

Il est suivi par un Comité technique qui assure le bon suivi de l'ensemble de l'étude composé des membres suivants:

- Des représentants de la Commune de Quaregnon :
 - Le Bourgmestre,

- L'Echevin de la mobilité,
- Le Conseiller en Mobilité,
- La Directrice des travaux,

- De représentants du Service Public de Wallonie (Mobilité et Infrastructures) ;
- De représentants d'Infrabel, du Tec Hainaut et de la SNCB ;
- De représentants de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) ;
- De représentants d'associations locales ;
 - Un agent de l'intercommunale IDEA
 - Un agent de la zone de police
 - Un agent de l'asbl Atingo
 - Un agent de l'asbl Tous à pied
 - Des membres de la CCATM

3. ÉTAPES DU PCM

Le PCM est structuré en 3 phases de travail :

Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic

Phase 2 : Définition des objectifs

Phase 3 : Plan d'actions concrètes pour améliorer la mobilité

Le projet de PCM et les rapports des 3 phases qui le composent ont été approuvé par le Comité technique et par le Collège Communal.

II. SYNTHÈSE DE LA PHASE 1: DIAGNOSTIC

2. SYNTHÈSE DE LA PHASE 1: DIAGNOSTIC

La première phase du PCM est composée de 2 volets. Etant donné l'existence d'un plan préalable (PICM de 2009), il a d'abord été question d'évaluation le degré de mise en œuvre de ce plan. Cela a ensuite permis d'établir le diagnostic de la situation existante.

1. PHASE 1/A: BILAN DU PICM DU BORINAGE DE 2009

La mobilité à Quaregnon était jusqu'alors guidé par un le Plan Intercommunal de Mobilité (PICM) du Borinage en vigueur depuis 2009 qui couvrait plusieurs communes : Quaregnon, Boussu, Colfontaine, Dour et Frameries.

Approuvé il y a plus de 10 ans, a découlé du PICM une action principale sur le territoire de Quaregnon : l'aménagement et la sécurisation du centre-ville.

L'étude du PICM s'est déroulée en 3 phases et s'est étalée de 2007 à 2009. Comme pour la majorité des PICM et PCM wallons, ces phases sont : l'établissement d'un diagnostic, la détermination des objectifs généraux et spécifiques et l'élaboration du plan proprement dit sous forme de fiches actions. Les enjeux et les objectifs propres à Quaregnon étaient clairement identifiés en phase 2 et visaient ces points :

- la mise en place d'un réseau communal des déplacements doux ;
- l'augmentation de l'offre et de la qualité des transports en commun ;
- la garantie d'une meilleure accessibilité et sécurité des quartiers.

Pour chaque action, le degré de mise en œuvre a été évalué selon une certaine échelle (action mise en œuvre ou entamée de manière significative, étudiée mais pas ou peu mise en œuvre, pas encore étudiée ni initiée, abandonnée,...). Le rapport de la phase 1/A reprend le détail du bilan pour chaque thématique du PICM.

Synthèse de la mise en œuvre du PICM de 2009 par volets du plan:

Intitulé du thème du PICM	Bilan de la mise en œuvre (2009 à 2021)
Déplacements motorisés	
Transports en commun	
Déplacements doux	
Stationnement	
Sécurité routière	
Ecole	
Jalonnement	

Légende:

Action mise en œuvre ou entamée de manière significative

Etudiée mais pas ou peu mise en œuvre

Pas encore étudiée ni initiée mais toujours d'actualité

Toujours d'actualité mais changement dans la manière d'y arriver

Abandonnée / plus d'intérêt

Aucune information obtenue



2. SYNTHÈSE DE LA PHASE 1: DIAGNOSTIC

2. PHASE 1/B: DIAGNOSTIC DE MOBILITÉ

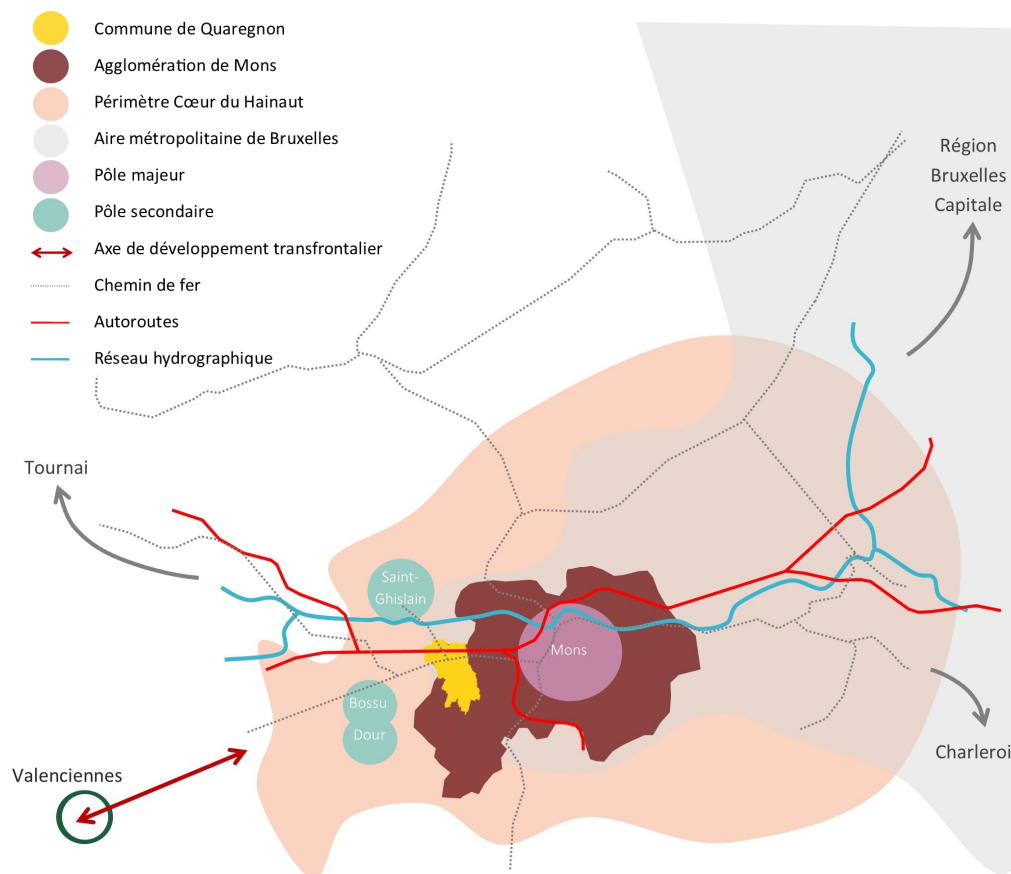
Le diagnostic a étudié différentes thématiques:

- le contexte territorial et démographique de la Commune: sa situation générale, les principaux pôles générant des déplacements dans le territoire, les caractéristiques socio-économiques de la population et les projets en cours qui auraient un impact sur la mobilité
- La présentation des données récoltées dans le cadre de l'étude: les résultats de l'enquête en ligne réalisée auprès de la population de septembre 2020 à février 2021 et rencontres effectuées avec les acteurs de la mobilité
- L'analyse de la mobilité par volets : déplacements piétons et PMR, déplacements cyclables, transports en commun (bus et train), circulation motorisée, stationnement, transport de marchandises et intermodalité, sécurité routière, mobilité scolaire, signalétique et services de mobilité

Le diagnostic a mis en évidence la situation stratégique de Quaregnon dans le Borinage et dans la périphérie de Mons avec un territoire dense et très urbain où les enjeux en matière de mobilité sont nombreux, entre autres :

- Le centre-ville est adapté aux modes actifs mais que les connexions vers les autres pôles du territoire (notamment la gare) sont à améliorer.
- Le réseau vélo reste à développer mais repose sur des atouts forts : la présence du RAVeL et d'un réseau points-nœuds.
- La commune est desservie par des bus TEC (surtout sur la N51) et des trains de la SNCB en correspondance avec les grands pôles.
- La mobilité scolaire est un enjeu prioritaire qui implique des enjeux notamment de stationnement (sauvage, en double-file,...), circulation congestionnée et sécurité pour les modes alternatifs à la voiture individuelle.

- En matière de sécurité routière, la configuration de certaines voiries est source d'accidents : des voiries étroites et rectilignes qui favorisent les prises de vitesse et dangereuses à leurs intersections. C'est par exemple le cas de la rue de Monsville à sécuriser pour tous les modes de déplacements.
- La gestion des livraisons dans le centre-ville est aussi un enjeu spécifique de mobilité.



III. SYNTHÈSE DE LA PHASE 2: DÉFINITION DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

3. SYNTHÈSE DE LA PHASE 2: DÉFINITION DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

La deuxième phase du PCM permet d'établir la vision de mobilité souhaitée pour Quaregnon au travers de la définition d'objectifs stratégiques. Ceux-ci s'inscrivent dans la stratégie de mobilité du Gouvernement Wallon « FAST – Vision 2030 : Fluidité - Accessibilité – Sécurité/Santé – Transfer modal ». Ils visent à valoriser une mobilité durable avec un recours accru à la multimodalité et aux modes alternatifs à la voiture individuelle.

Le PCM comporte 12 volets d'objectifs, priorisés, structurés par modes de déplacements et grandes thématiques transversales :

- **encourager l'utilisation de la marche:** accompagner et compléter les réaménagements récents sur les axes et centralités principales pour relier les pôles d'intérêt, développer l'usage de la marche et valoriser les ruelles, venelles et sentiers.
- **améliorer la mobilité des personnes à mobilité réduite:** en priorité sur les axes structurants, prendre en compte les PMR lors des réaménagements et améliorer leur mobilité et visibilité grâce à des actions de sensibilisation
- **encourager l'utilisation du vélo:** développer un réseau cyclable pour favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens et de loisir, sensibiliser et diffuser de l'information sur l'usage du vélo visent à inciter la population à faire usage de leur vélo.
- **améliorer la mobilité scolaire:** c'est un des enjeux prioritaires du PCM. Les ambitions de la commune consistent à améliorer la mobilité aux abords des écoles, à la fois en termes de sécurité, de stationnement, de congestion et à promouvoir des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle.
- **améliorer le cadre de vie:** l'objectif principal en matière de cadre de vie est de revoir le partage de l'espace public au profit des modes actifs et de privilégier la fonction de séjour des espaces publics tout en renforçant la durabilité et la convivialité.
- **encourager les déplacements en transports publics:** les marges de ma-

nœuvre de la commune étant limitées sur le réseau global des transports publics et sa gestion, l'objectif est surtout d'améliorer la performance des lignes de transports publics sur le territoire (amélioration des infrastructures, des aménagements, aux arrêts, de la communication sur les services existants,...)

- **améliorer l'intermodalité:** l'objectif est de permettre aux usagers de combiner différents modes de déplacement de la manière la plus fluide et confortable possible
- **développer les services de mobilité:** l'objectif de la commune est d'offrir des services de mobilité aux usagers pour rendre celle-ci plus aisée.
- **encourager un usage rationnel de la voiture:** l'objectif de la commune est de proposer aux usagers du réseau de réelles alternatives à la voiture individuelle pour les encourager à choisir d'autres modes plus durables, à la fois de manière quotidienne et aussi plus ponctuelle.
- **sécuriser les déplacements:** La sécurisation des déplacements est visée à la fois via des actions de sensibilisation et de prévention en matière d'accidents et via la réduction de la vitesse de circulation. La commune se fixe comme objectif prioritaire de considérer la mise en place d'une zone 30 généralisée et d'accompagner ce changement par d'autres mesures (effets de porte, entrées de ville,...).
- **organiser le stationnement:** l'objectif en matière de stationnement est d'instaurer une politique globale de gestion et de contrôle qui comprend à la fois une réflexion sur les zones règlementées, une gestion des zones pour les livraisons et l'intégration du stationnement vélo.
- **organiser le transport de marchandises :** l'objectif de la commune est d'organiser les livraisons en centre-ville, d'encadrer la circulation des poids-lourds sur le territoire pour offrir aux citoyens plus de sécurité et un cadre de vie plus agréable

IV. SYNTHÈSE DE LA PHASE 3: PLAN D' ACTIONS

4. SYNTHÈSE DE LA PHASE 3: PLAN D' ACTIONS

PRÉAMBULE

L'ultime phase du PCM comporte le plan d'actions qui reprend une dizaine de « mesures à haut impact » en matière de mobilité retenues pour leur caractère pertinent, réaliste, atteignable et stratégique. Elles font partie de la colonne vertébrale de la mise en œuvre concrète de ce PCM et pourront ensuite être complétées par d'autres mesures de mobilité répondant aux objectifs fixés dans le vision (phase 2).

Ce plan d'actions reprend les actions à court et moyen terme pour le territoire communal et vise à être utilisé en appui des autres politiques et stratégies communales en matière de développement territorial.

La phase 3 est structurée comme suit :

- **Schémas directeurs des déplacements** : Ce chapitre présente le schéma intermodal des déplacements et les réseaux structurants proposés pour les grandes catégories de modes de déplacement (piéton, cyclable, transport public et motorisé).
- **Mesures à haut-impact** : 9 mesures à haut impact, réparties entre les différentes thématiques de mobilité, ont été retenues et font la base de ce plan d'actions. Chaque mesure est déclinée en plusieurs actions concrètes et spécifiques à court (1-5ans) et moyen terme (5-10ans). Chaque action fait l'objet d'une fiche-action précisant : la description de l'action, les objectifs poursuivis, la nature des actions, le type d'opération, le caractère, le délai de mise en œuvre, les ressources identifiées, les acteurs impliqués, la localisation de l'action le cas échéant ainsi que des indicateurs et des outils et références.
- **Indicateurs** (d'impacts et de réalisation) : enfin, la phase 3 définit une liste d'indicateurs qui permettront à la Commune d'assurer un suivi de l'évolution de la situation de mobilité sur son territoire et des progrès réalisés au

fil du temps.

- **Tableau de bord**: il synthétise l'ensemble des fiches-actions du PCM en un tableau global. Cet outil à destination des services communaux vise l'opérationnalisation et la mise en action du plan.

4. SYNTHÈSE DE LA PHASE 3: PLAN D' ACTIONS

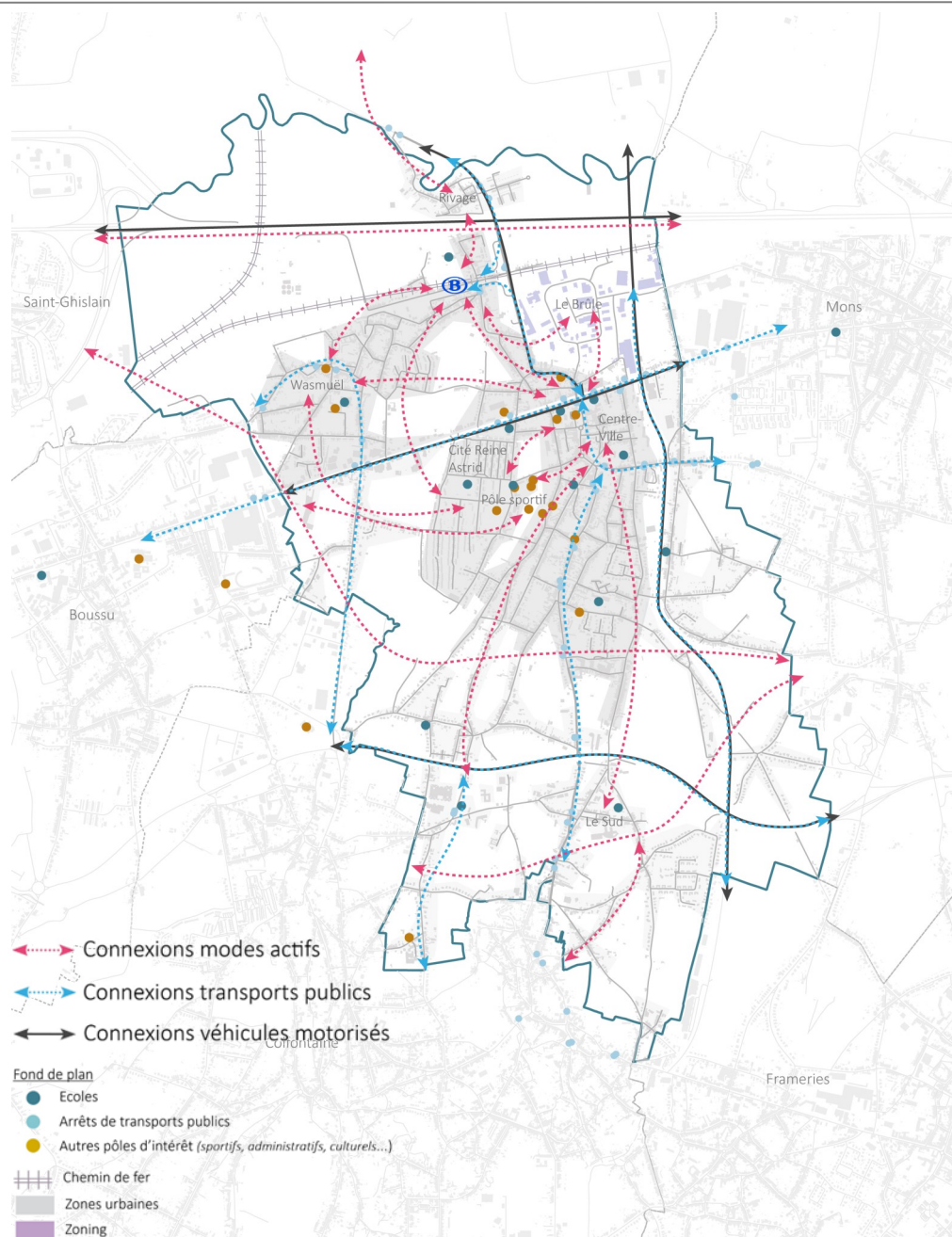
1. SCHÉMA DES DÉPLACEMENTS

Le schéma intermodal des déplacements définit une vision d'ensemble globale et cohérente de la mobilité dans la Commune. dans un réseau structurant plus fin qui définit des axes prioritaires.

Il vise ainsi à définir les grandes lignes de l'organisation des déplacements à l'échelle du territoire en distinguant :

- réseau structurant piéton et PMR
- réseau structurant cyclable (*vélos et assimilés*)
- réseau structurant des transports publics
- réseau structurant motorisé (*rassemblant le transport automobile individuel, collectif et le transport de marchandises*)

Le rapport de phase 3 du PCM reprend pour chaque une carte indiquant les axes compris dans ces réseaux structurants. Nous vous y référons pour plus de détails sur ceux-ci et sur les différents niveaux proposés dans la hiérarchie de ces réseaux.



4. SYNTHÈSE DE LA PHASE 3: PLAN D' ACTIONS

2. MESURES À HAUT IMPACT

Pour concrétiser la vision de la mobilité envisagée à Quaregnon à court et moyen terme, un programme d'actions a été établi dans le cadre de l'étude du PCM. Il comporte 9 mesures phares, chacune déclinée en actions concrètes définissant les étapes de mise en œuvre de chaque mesure.

1. Quaregnon, Commune 30

L'apaisement de la circulation sur le territoire communal est la mesure phare de ce PCM. La mise en place d'une zone 30 généralisée au territoire repose sur plusieurs mesures concrètes:

1. Adapter progressivement les régimes de vitesse : Mise en place du 30 km/h par défaut sur l'ensemble des voiries communales à l'exception des axes structurants (maintenus à 50 km/h ou plus) et des voiries régionales ainsi que des rues résidentielles (mises en zone résidentielles/de rencontre) et adaptation de la signalisation dans toutes les voiries
2. Mettre en place des aménagements adaptés : effets de porte, reprofilage d'axes, sécurisation des traversées piétonnes, requalification des espaces publics...
3. Mener une campagne de sensibilisation et de communication sur la zone 30 auprès de la population, en impliquant les acteurs locaux (dont associations)
4. Assurer le contrôle et le respect des régimes de vitesse en collaboration avec la Zone de Police Borraine

2. Trafic apaisé

Quaregnon se fixe ainsi comme objectif d'embrayer le pas de nombreuses villes wallonnes, belges et européennes en apaisant le trafic dans le réseau communal en développant des « quartiers apaisés ».

L'apaisement de la circulation sur le territoire communal est la seconde mesure phare de ce PCM qui, couplée à la réduction des vitesses (Action 01), dépend également de la maîtrise du trafic (en priorité de transit). Les avantages sont nombreux et concourent au développement d'une mobilité durable et d'une ville résiliente face aux phénomènes météorologiques extrêmes induits par le changement climatique et face aux tensions sur le marché de l'énergie. Concrètement il s'agit de prioriser la sécurité de tous les usagers, la santé physique et mentale des habitants (qualité de l'air, réduction de la pollution sonore, réduction du stress,...), la convivialité et l'appropriation des espaces publics, un partage plus équitable de l'espace public et l'accessibilité (accessibilité universelle, aux fonctions et aux services,...). La réduction du trafic de transit, soit le trafic automobile qui n'a ni origine ni destination dans la Commune, repose sur deux mesures concrètes:

1. Mettre en place de nouveaux plans de circulation, à l'échelle de zones/quartiers pour réduire le trafic de transit en priorité;
2. Reprofiler des voiries et requalifier des espaces publics, pour rééquilibrer la répartition entre les modes de déplacements et inciter à de nouveaux usages urbains.

3. Mobilité scolaire

La mise en place d'une stratégie globale et transversale liée à la « Mobilité scolaire » est prioritaire à Quaregnon pour répondre aux enjeux de mobilité, qui comme démontré dans le diagnostic du PCM, sont particulièrement accentués et problématiques aux abords des écoles. La mise en place d'une « Stratégie Mobilité Scolaire » repose sur plusieurs actions:

1. Apaiser et sécuriser les abords d'école;
2. Renforcer la formation des élèves à la mobilité active (les brevets);
3. Encourager la mise en place de rangs scolaires, pédibus et vélobus pour les déplacements scolaires;

4. SYNTHÈSE DE LA PHASE 3: PLAN D' ACTIONS

4. Mettre en place un groupe de travail "Mobilité Scolaire"

4. Connexion Ville-Gare pour les modes actifs

Cette mesure vise à développer un itinéraire pour les modes actifs, signalisé et aménagé, permettant de connecter la Gare de Quaregnon et le centre-ville. Cette connexion veillera à offrir un itinéraire cohérent, rapide (direct), sûr, agréable et confortable et identifiable.

Cette connexion vise à connecter davantage les centralités, encourager la marche et le vélo pour les déplacements courts, assurer des aménagements accessibles pour tous et toutes, mais aussi promouvoir l'utilisation du train et la multimodalité, notamment auprès le public scolaire. En effet, le PCM suggère la création d'un mobipôle à la Gare et au carrefour des 4 Pavés (cfr Mesure 09). De plus, en rejoignant la gare (et son parking) à plusieurs écoles (ICES Quaregnon, Ecole Fondamentale Notre-Dame, Lycée Jeanne Dufrasne), elle représente un itinéraire privilégié pour des pédi- ou vélobus.

Cette mesure sous-tend à la fois la réalisation d'aménagements : sécurisation des traversées, réfections de voiries, élargissements de trottoirs, aménagements cyclables, aménagements de zones partagées,... et la mise en place d'une signalétique pour renseigner sur l'itinéraire, à chaque croisement. Pour cet aspect, nous renvoyons vers la fiche 6.1 sur la signalétique piétonne. Le même principe sera à appliquer pour les cyclistes.

5. Stratégie Communication au sujet de la mobilité

Afin d'accompagner la mise en place des différentes actions de mobilité de la Commune, il est indispensable que Quaregnon mette en place une stratégie globale, transversale et multicanale de communication au sujet de la mobilité.

Outre un facteur de réussite des projets, communiquer et informer les citoyens sur l'évolution de leur territoire est un devoir des collectivités. Pour réussir sa communication au sujet du PCM, il s'agira d'élaborer une plan stra-

tégique de communication. La mise en place d'une telle stratégie vise à identifier les bons outils de communication, les objectifs poursuivis par chaque campagne et de planifier le calendrier de diffusion ou d'organisation d'événements. Cette communication visera à promouvoir la mobilité durable et le report modal auprès de la population de Quaregnon et d'informer sur les projets et chantiers en cours/à venir. Il est important que cette stratégie sur différents types de canaux (numériques et analogiques) pour toucher un public le plus large, diversifié et représentatif possible.

Cette stratégie de communication débutera par la mise en place de 2 actions concrètes:

1. Mettre en place une communication communale régulière sur la mobilité durable
2. Organiser des événements et actions en lien avec la mobilité durable

6. Stratégie Communication au sujet de la mobilité

En vue d'amorcer un changement de comportement et une transition vers une mobilité plus durable, Quaregnon vise la mise en place d'une stratégie mobilité piétonne. Il s'agit de mettre en place des actions qui facilite l'usage de la marche pour des déplacements quotidiens. Un des atouts du territoire de Quaregnon est en effet son caractère dense et très urbain qui se prête parfaitement à davantage de déplacements à pied. Pour ce faire, 2 actions concrètes:

1. Mettre en place une signalétique piétonne;
2. Valoriser et réhabiliter les ruelles, impasses et chemins piétons

7. Réseau cyclable

Afin d'augmenter la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens et utilitaires, la Commune de Quaregnon prévoit la mise en place d'un réseau cyclable en offrant des standards d'aménagement et de gestion élevés pour les 6 critères de qualité d'un itinéraire cyclable : cohérent, rapide (direct), sûr, agréable et confortable et identifiable.

Le PCM a permis d'établir un réseau cyclable structurant à l'échelle du terri-

4. SYNTHÈSE DE LA PHASE 3: PLAN D' ACTIONS

toire. Cette hiérarchisation théorique des axes cyclables devra être accompagnée par la réalisation d'aménagements cyclables.

Plusieurs actions concrètes sont proposées pour réaliser la mise en œuvre de ce réseau cyclable à l'échelle communale:

1. Accompagner les projets cyclables supra-communaux
2. Rendre l'ensemble du réseau communal « cyclable »
3. Renforcer l'offre en stationnement vélo

8. Gestion du stationnement

Le stationnement fait partie intégrante des outils de mise en œuvre d'une politique de mobilité. Les conditions de stationnement sont en effet un élément déterminant lorsqu'il s'agit pour l'utilisateur de choisir le mode de transport avec lequel il va se déplacer. Selon la politique menée, le renoncement à l'usage de la voiture pour certains motifs de déplacements peut être favorisé. La politique de stationnement relève de la manière dont une entité géographique territoriale (ville, commune, agglomération) gère ses places de parking, ce qui intègre notamment le nombre de places mises à disposition des usagers, leur localisation et leur régime d'exploitation (durée du stationnement autorisé, tarification, exceptions, ...)¹.

La mise en place d'une politique de stationnement automobile à Quaregnon repose sur 3 mesures concrètes:

1. Supprimer le stationnement alternatif;
2. Faire respecter les zones bleues;
3. Améliorer la signalétique des parkings hors-voirie

9. Stratégie multi-intermodalité

Cette mesure vise à développer l'offre inter- et multimodale sur le territoire de Quaregnon. Cette mesure répond à plusieurs objectifs du PCM identifiés en phase 2 dont notamment de promouvoir les services de mobilité et inciter à un

usage rationnel de la voiture individuelle. Pour ce faire, cette mesure vise à offrir les alternatives à la voiture individuelle et encourager l'utilisation de transports alternatifs (tels que les transports publics ou les modes actifs pour les déplacements qui le permettent) ainsi qu'à encourager une mobilité partagée.

La mise en place d'une stratégie liée à la l'intermodalité et la multimodalité repose sur 2 mesures concrètes:

1. Créer des mobipôles et mobipoints;
2. Développer l'autopartage

La multimodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours de différents déplacements. L'intermodalité peut-être définie dans une dimension technique: « *un itinéraire d'un passager composé d'une chaîne combinée depuis le départ jusqu'à la destination impliquant au moins deux modes différents (à l'exception de la marche à pied pour les passagers).* » (définition du projet de recherche européen SOR-IT). Mais au-delà d'une question technique, l'intermodalité vise aussi à offrir au passager et à la passagère qui utilise différents modes de transport, dans une chaîne de déplacement combiné, un trajet sans rupture. Ceci entend un trajet sans rupture de charge et dans lequel le transfert d'un mode à l'autre est aisé et confortable (Cémathèque n°15).