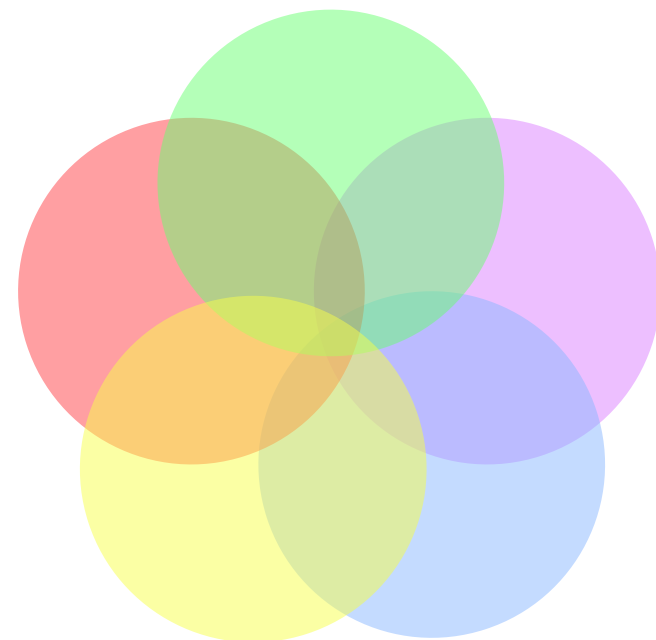


Hypothèse 3 (H_3)

L’appréhension de la complexité des dynamiques intermodales et de leurs implications sur l’environnement urbain se heurte à la difficulté de définir une méthodologie d’analyse.



Méthodes de recherche

Hypothèse 1 (H_1)

Les thématiques de recherche émergentes relatives au *Transit-Oriented Development* et à la mobilité individuelle légère méritent d’être appréhendées de manière conjointe.

Hypothèse 2 (H_2)

Les connaissances actuelles relatives à cette synergie intermodale demeurent fortement conditionnées par le couple vélo et train, et sont rarement analysées au prisme du *Transit-Oriented Development*.

Hypothèse 4 (H_4)

Les pratiques intermodales connaissent un essor significatif sous l’effet conjugué de l’émergence de nouvelles solutions de mobilité et de leur appropriation différenciée par divers groupes sociaux.

Hypothèse 5 (H_5)

L’intégration de la mobilité individuelle légère au sein des réseaux de transport en commun constitue un levier majeur d’amélioration de l’accessibilité régionale.

Hypothèse 6 (H_6)

L’élargissement du concept d’aménagement à la mobilité individuelle légère constitue un levier de dynamisation des quartiers de gare, en renforçant leur accessibilité dans une acception élargie.

Revue systématique de la littérature

Observation quantitative en gare

Questionnaire cyclo-voyageur·se·s

Parcours commentés

Modèle « nœud-lieu » revisité