



Cher lecteur,

Pourquoi continue-t-on d'utiliser sa voiture, alors que des alternatives existent moins chères, plus rapides, et plus pratiques ? Une des raisons est le caractère facile et flexible de la voiture particulière. Elle est considérée comme une garantie personnelle du déplacement porte-à-porte, quand et où on en a besoin. Aucun moyen de transport durable n'a cette image de satisfaction des besoins de mobilité des individus comme le symbolise la voiture particulière. Seule une combinaison de modes durables peut réellement devenir une alternative attractive par rapport à la voiture particulière. Cette lettre électronique va traiter de la question de savoir comment des services du management de la mobilité intermodaux peuvent créer du transport porte-à-porte accessible et « sans couture » qui peut rivaliser avec la voiture particulière.

Inter-modalité, multi-modalité ou co-modalité ?



Tout d'abord, clarifions notre terminologie. L'intermodalité se réfère à l'utilisation sans coupure de différents modes de transport lors d'un seul déplacement, par exemple comme c'est le cas en utilisant un parking relais. L'intermodalité peut servir comme un principe de politique publique ou peut être une caractéristique d'un système de transport. La multimodalité se réfère à l'utilisation de différents modes de transport pour différents déplacements, par exemple comme c'est le cas en utilisant un vélo pour aller au travail et le taxi pour aller à l'opéra. La comodalité est une notion introduite par la commission européenne pour atteindre un optimum dans le système de transport par une utilisation efficace de tous les modes de transports. (Source : le projet européen LINK et wikipedia)

L'intermodalité voyageur a été le focus du projet européen LINK (2007-2010), où des centaines de **rappports de recherche** ont été réunis, des **cas pratiques** ainsi que des **pistes de recommandations** pour les politiques publiques, les normes de standardisation et la formation.

De la coopération



L'intermodalité des systèmes et la collaboration entre les prestataires est essentielle, dans le domaine de l'information voyageur, la promotion, la billettique et les opérations. C'est une situation gagnante-gagnante et pour les opérateurs, et pour les autorités de transport, car une offre intégrée peut attirer de nouveaux usagers, entraîner un changement modal et donner de la visibilité à tous les opérateurs impliqués. Dans la pratique, la coopération est souvent difficile à organiser et constitue une tâche fondamentale du management de la mobilité. En France et dans d'autres pays, un transfert de compétences aux aires métropolitaines peuvent créer de nouvelles opportunités pour la coordination des services à un niveau local.

Une information voyageur intermodale



Pour permettre aux voyageurs de faire un usage efficace de l'offre de transport intermodale sans coupure, l'information voyageur doit être intermodale, et de préférence en temps réel. Un grand nombre de villes et de régions travaillent déjà sur cette question. En voici quelques exemples :

- Dans la ville d'Amsterdam, la connexion entre les vélos et les bateaux ferry a été optimisée en mettant en place des **panneaux d'informations dynamiques** (NL) qui donnent les heures de départ des trois ou quatre bateaux. Ils sont installés suffisamment en amont afin de permettre aux cyclistes d'ajuster leur vitesse de manière à attraper le ferry qui est sur le point de partir.
- La ville française de Strasbourg a intégré une information en temps réel pour les différents modes (parking automobile, autopartage, vélos en libre service, transports en commun) dans un seul site Internet interactive www.carto.strasbourg.eu (DRIPs) (FR).
- **La ville d'Almada au Portugal** a comblé les lacunes qui existaient entre les différents réseaux de transports publics grâce à un nouveau tramway. La mesure a été accompagnée d'une distribution d'un guide d'information intermodale, en ligne et sur papier, incluant des exemples de voyages réalisables avec de multiples modes (touristiques, domicile-travail, achats...).
- **Le canton de Zoug en Suisse** a développé un livret avec des excursions pour les familles avec enfants, connectant plusieurs destinations de loisir très fréquentées en chaînant plusieurs modes de transports durables (et amusants) tels que le train, le bus, la marche et le bateau. Lors de jours spéciaux, des activités telles que la location gratuite de skate-boards et une chasse au trésor rendent les excursions encore plus attractives .

Les smartphones présentent un très gros potentiel d'informations voyageur adaptées à leurs besoins. L'application « **Retour à la maison** » à Aalborg (Danemark), utilise la technologie GPS des téléphones portables pour suggérer des options de transport public basées sur la situation courante du voyageur.

Si prometteurs que soient ces développements, beaucoup reste à faire pour créer un calculateur d'itinéraires qui intègre tous les modes de transport disponibles et suggérer réellement des déplacements intermodaux croisant tous les modes. Un exemple de calculateur qui inclut un grand nombre de modes et d'opérateurs différents est **Comment j'y vais** en région Basse-Normandie. Il promeut activement l'autopartage quand les usagers demandent un itinéraire depuis un point de départ ou pour une destination située à plus de 5 km d'un arrêt de bus, et c'est la marche ou le vélo qui sont proposés quand c'est à moins de 5 km. Dans le **calculateur d'itinéraire de la ville de Rome** , accessible aux téléphones portables, vous pouvez opter pour une recherche d'itinéraires par les transports publics couplés aux vélos libre service ou par une combinaison de transports privés et publics.

Une attention spéciale devrait être portée aux voyageurs handicapés pour la conception de l'information et les systèmes de billettique, comme en Espagne dans la **région de Cantabrie**.

Dans le cadre du **projet européen START** sur les voyages sans couture en région Atlantique, un nouveau portail d'informations multi-lingues multi-modales appelé **INTEGRA** est en cours de développement pour permettre aux personnes de se déplacer par des modes durables au Royaume-Uni, en France, en Espagne et au Portugal et entre ces pays. Les autorités de transport locales et régionales, les opérateurs et les acteurs du tourisme de ces pays sont invités à rejoindre ce réseau.

Pour en savoir plus sur ces informations voyageurs en temps réel, voir **notre lettre électronique sur les STI**.

Vélo et transports publics



Le vélo est un mode idéal pour couvrir les premiers et les derniers kms d'un voyage en transport public. De plus en plus de services sont développés pour les cyclistes utilisant aussi le transport public, que ce soit dans le domaine des infrastructures ou dans celui de services additionnels. Dans la ville de Chambéry, France, une importante **station de vélo** was built in 2002 near the railway station a été construite en 2002 proche de la gare pour augmenter le nombre de voyages intermodaux. Cette station offre des services additionnels tels que du parking gardé, des contrôles techniques gratuits et de la location de vélos. A plusieurs endroits et aux parcs relais des environs, des box à vélo ont été installés pour les personnes qui vont en ville en voiture et aimeraient utiliser le vélo à partir

de ce point.

A Funchal au Portugal, les citoyens sont réticents à l'utilisation du vélo à cause de la géographie montagneuse de la ville. Toutefois, dans le cadre du **programme CIVITAS** des **racks à vélos** ont été ajoutés aux bus de trois lignes, permettant aux cyclistes d'embarquer leur vélo gratuitement.

Ce n'est pas donné à tous d'avoir à disposition un vélo. De plus en plus de villes et d'opérateurs de transport installent des systèmes de vélos en libre service ou des services de location de vélos à proximité des gares et des arrêts des autres services de transports publics –favorisant l'intermodalité. Au contraire, le **système londonien de vélos en libre service** n'a pas fait le choix de mettre leurs stations proches des gares. Comme les enquêtes montrent que la majorité de la demande pour des vélos en libre service est liée à du domicile-travail de personnes venant en train, le rush pour des vélos à proximité des principales gares aurait été beaucoup trop important. Le service va être ajouté au système de billettique intégrée de réseau de transports publics (Oyster Card). L'autorité organisatrice des transports londonienne (Transport for London) favorise ainsi la multimodalité et espère augmenter le report modal vers le vélo dans Londres afin de soulager les lignes de métro et de bus. Un autre service qui devrait contribuer à cet objectif est un plan de Londres qui se veut lisible « **legible London scheme** ». Il permet aux personnes de trouver facilement leur chemin dans la ville avec des plans et une signalétique placés stratégiquement. Cela est intégré aux autres modes de transport, incluant les arrêts de bus, les stations de métro et les bornes de taxis. Ainsi, quand les personnes quittent un mode de transport, ils peuvent rapidement identifier leur itinéraire, de préférence à pied. Ce programme détaille les points remarquables qu'ils vont rencontrer durant leur déplacement et indique le temps que cela va leur prendre.

En Wallonie, les voyageurs peuvent prendre un abonnement saisonnier pour le bus qui inclut la location de vélos pliant (**Cyclotec - video**). Le coût de cet abonnement est de 415€ à 670€ l'année, selon la couverture zonale du billet.

Dans des pays cyclistes tels que les Pays-Bas, le système de location de vélos appelé "**OV-fiets**" (**transport public de vélos**) est un service répandu au niveau national qui marche très bien, géré par la compagnie de fer néerlandaise, avec près de 5000 vélos atteignant presque 1 million de déplacements par an. La marque met l'accent sur l'intégration du vélo aux services de transport. Si vous possédez déjà une carte de train, vous n'avez pas besoin d'un abonnement supplémentaire. Un nouveau service appelé « **OV-fiets@home** » permet aux personnes se déplaçant pour du domicile-travail d'emporter leur vélo public chez eux le soir et de le rapporter le lendemain matin. Ils peuvent aussi le garder pour le week-end. Ce type d'abonnement ne coûte que 15€ par mois.

N'oubliez pas le covoiturage et l'autopartage !

Comme certains déplacements demanderont toujours pour tout ou partie l'utilisation de la voiture, le covoiturage et l'autopartage sont donc essentiels dans un système de transport durable intermodal et multimodal. Dans le département du Finistère, le covoiturage est stimulé par un site Internet convivial de constitution des **équipages de covoitureurs** et par l'installation de parkings de haute-qualité pour le covoiturage, localisés à proximité d'arrêts de bus avec racks vélo. Le service de constitution des équipages de covoitureurs est aussi disponible sur le **calculateur d'itinéraires du réseau de transport en commun**. La ville de Bremen en Allemagne est une des pionnières de l'autopartage en Europe. Depuis 2003, ils ont installé dix stations intermodales d'autopartage dans la ville appelées "**mobil.punkte**" (mobile points). Elles sont toutes localisées à proximité d'un arrêt de transport public et possèdent des racks à vélos et parfois des bornes de taxi. L'information voyageur y est multimodale et est disponible à chaque station.

Une billettique intégrée

Simple et pratique, une billettique combinée et une tarification intégrée sur les différents opérateurs de transport public est essentielle pour rendre les transports publics attractifs. Dans certaines villes, il est nécessaire d'acheter des billets différents selon les opérateurs, tandis que par exemple à Londres fonctionne **une carte (Oyster card) rechargeable** qui calcule automatiquement le meilleur tarif et s'utilise pour tous les modes de transport public dans la ville. Les **néerlandais** ont introduit un système similaire sur l'ensemble du

pays

Un challenge supplémentaire est d'inclure les autres modes de transport comme les vélos en libre service et l'autopartage dans un système unifié de billettique. Un exemple parlant de ce dernier cas est la **Hannovermobil card**. C'est un billet saisonnier valable sur le réseau local de transport du Grand Hanovre qui se transforme en une carte mobilité tout-inclus pour un supplément de 6,95 euros par mois. Cela donne accès à l'autopartage et à des tarifs préférentiels pour les taxis, les voitures de location, les parkings vélo en centre-ville et le chemin de fer allemand. Toutes les transactions faites par cette carte sont facturées à la fin du mois dans une seule « facture mobilité » commune. Le projet européen momo sur l'autopartage a réalisé des comparaisons sur la **coopération entre l'autopartage et les transports publics**.

Idéalement, il y aura un seul système national, voire même européen, de billettique multimodale. Le **forum du management des titres de transport inter-opérables**, géré par l'UITP a des difficultés à réaliser un système d'information et de billettique parfaitement inter-opérable en Europe. Cela est possible, comme cela a été démontré en partie dans le **projet européen IFM (rapport final)**.

Le projet a été le résultat direct de l'article UITP **Everybody Local Everywhere**.

En France, le Certu a mis en place un portail Internet **billettique.fr** qui dissémine les résultats de la recherche et les meilleurs exemples dans le domaine de la billettique combinée et automatique. L'opérateur de transport de la ville de Nantes (TAN) a créé un système de billettique facile et accessible. Vous pouvez choisir entre un **billet d'une heure ou un billet de 24h** qui vous donne accès à tous les modes du Grand Nantes (tramway, bus, et TER). D'autres billets existent qui donnent également accès à l'offre de transport régionale (département du Val de Loire). En région Rhône-Alpes, les voyageurs peuvent aussi charger leurs titres de transports des différents réseaux sur la seule et même carte Oûra! une carte intelligente, et ce parfois avec des tarifs multimodaux. La même carte peut être utilisée pour les services associés que sont la location de vélo, le stationnement vélo et le parking automobile.

En Slovénie dans la station de ski de **Maribor** les déplacements en automobile ont été réduits en offrant aux possesseurs de pass de ski l'accès gratuit à des navettes de bus jusqu'aux remontées mécaniques. Actuellement, le ministère des transports slovène est en train de mettre en place un projet qui devrait permettre une billettique intégrée et un seul système de renseignements sur les heures de départ des trains et des bus dans le pays d'ici 2013. L'amélioration du système de transport public sera accompagné par une meilleure sensibilisation et des activités de formation.

Le projet européen ICMA sur les déplacements porte-à-porte



Le projet européen ICMA (Improving Connectivity and Mobility Access) s'intéresse à la manière de fournir des services de transport efficaces porte-à-porte qui permettraient d'offrir aux usagers la possibilité de compléter leurs premiers et derniers kms de leur déplacement sans avoir recours à leur voiture particulière. Le projet traite de l'aspect coût et prix de transports multi-modaux et à la demande (**Economics**), de l'utilisation de la technologie ICT pour améliorer les services (**Technology**), du niveau de compétences des clients (c'est à dire des groupes cibles tels que les personnes à mobilité réduite) et du personnel en management de la mobilité (**Skills**), et de la connexion entre les zones urbaines et les zones rurales par des services à la demande (**Connections**). ICMA a récemment commencé un projet en cluster **SYNAPTIC**, avec les projets européens **sintropher**, **BAPTS** et **RoCK**.

La plate-forme UITP sur la mobilité combinée



L'UITP, l'association internationale des transports publics, pense que pour satisfaire les besoins de la vie urbaine moderne, les transports publics devraient devenir des opérateurs d'une réelle mobilité en développant des partenariats et des alliances stratégiques en intermodalité avec les taxis, les vélos et l'autopartage, les gestionnaires de parkings, les fournisseurs d'information et tous les générateurs majeurs de déplacements. Pour en savoir plus sur la prise de position de l'UITP, voir leur dernière lettre Focus **Becoming a real mobility provider**. Cela s'inscrit dans la stratégie de l'UITP **PTx2 strategy**, qui vise à

doubler la part des transports publics d'ici 2025.

Afin d'essayer cette position, l'UITP a créé une **plate-forme sur la mobilité combinée**, composée des membres de l'UITP. Le but de la plate-forme est de convaincre les autorités organisatrices de transport public ainsi que les opérateurs des bénéfices d'avoir des services de mobilité combinée. La plate-forme s'est également donnée pour objectif de montrer quels services devraient être ajoutés à leur offre pour qu'ils deviennent de vrais fournisseurs de mobilité. Dans sa dernière publication, "**A Vision for Integrated Urban Mobility: Setting up your Transport Authority**", l'UITP décrit comment mettre en place une autorité de transport public professionnelle et bien organisée, dont les compétences vont plus loin que les traditionnelles charges d'organisation des transports en commun, et détient ainsi la compétence de réaliser une mobilité urbaine durable réellement intégrée.

Evènements à venir

- Conférence finale du projet européen momo sur l'autopartage
15 septembre 2011 – Bruxelles, Belgium
www.momo-cs.eu
- PIMMS TRANSFER & Réunion du réseau EPOMM-Plus
4 octobre 2011 – Londres, RU
epomm.eu
- Transnational Forum – projet européen START
27- 28 octobre 2011 – Lisbonne, Portugal
www.start-project.eu

Pour plus de dates, consultez [le calendrier d'EPOMM](#).



lebensministerium.at



ECOMM 2011



allinx



feedback



subscribe



unsubscribe



fullscreen



news archive