

Combiner les modes de transport, la solution ?

A mesure que l'étalement urbain a éloigné le domicile du lieu de travail, les trajets quotidiens se sont allongés, entraînant la congestion des voies d'accès au cœur des agglomérations et la pollution de l'air. Depuis la fin des années 1990, les pouvoirs publics travaillent à des solutions "multimodales" et "intermodales", permettant aux usagers de combiner les modes de transport pour arriver rapidement et sans stress à destination.

Au quotidien, la majorité de nos déplacements sont courts, n'excédant pas trois kilomètres. Les trajets "intermodaux", qui combinent plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement, voiture-TER-tram ou vélo-TER-marche par exemple, sont donc logiquement très peu nombreux. Une enquête sur les ménages de 2006 les évaluait à 2 % du total dans la région lyonnaise. Un chiffre qui grimpe à 20 % chez les habitants de la couronne métropolitaine. A contrario, nombreux sont les déplacements profitant de la "multimodalité", qui désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre un point A et un point B, comme une ligne de chemin de fer et une autoroute.

INFOS MULTIMODALES : APPLIS, SITES, RADIOS

Les usagers peuvent ainsi comparer les modes de transport de différents points de vue (com-modité, coût, rapidité, sécurité et, de plus en plus fréquemment, effets sur l'environnement) et choisir l'un ou l'autre en fonction des circonstances, en particulier l'heure du déplacement et le jour de la semaine. L'information multimodale est alors mise à profit : délivrée par des applications pour smartphone, des sites internet gérés au niveau régional, comme Vialsace* en Alsace, Atoumod** en Haute-Normandie, ou des radios, elle apporte des éléments pour effectuer ces choix. Parmi les options possibles, le recours à l'intermodalité est souvent pertinent, ce qui explique une confusion dans l'usage de ces termes. Pour permettre cette intermodalité, les aéroports, les gares et les parkings sont désormais aménagés en "pôle intermodal", donnant accès au métro, bus, taxis, location de voiture, etc. Après l'ère du tout-voiture, cette nouvelle organisation des transports a émergé à la fin des années 1990, quand les autorités organisatrices ont été contraintes de mettre en place des PDU (Plans de Déplacements Urbains) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants afin de limiter la congestion automobile dans le centre des villes, la pollution atmosphérique et le nombre d'accidents de la route, beaucoup plus nombreux qu'aujourd'hui. *"Cette loi sur l'air a marqué un tournant, se souvient Patricia Varnaison-Revolle, responsable du département déplacements durables du CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement), ex-CERTU. Elle a permis de mettre des gestionnaires de voiries, des élus de collectivités (communes, Régions, Départements...), des exploitants de réseaux ou de stationnement et des associations d'usagers autour d'une table pour discuter de quelle ville ils voulaient pour demain."*

“MAGISTRALE PIÉTONNE” À STRASBOURG, “SOL FACILE” À LYON

Les premiers PDU ont fait la part belle aux transports collectifs contre la voiture, avant d'intégrer progressivement la notion d'intermodalité entre voiture, vélo, TER (trains express régionaux), bus et trams urbains... Des parkings relais, d'abord confidentiels, ont été agrandis, des garages à vélos sécurisés, des cheminements piétons créés, notamment à Strasbourg avec la récente “Magistrale piétonne”, mais aussi à Lyon avec la mise en valeur d'un “sol facile” autour de la Part Dieu. Puis, *“les acteurs ont intégré progressivement le lien entre déplacement quotidien et santé, les effets sur le stress, continue Patricia Varnaison-Revolle. Certains ont lancé, comme à Grenoble, des concertations PDU très poussées avec les habitants, avec des ateliers citoyens, des universités et cafés PDU...”* afin d'évaluer les souhaits et les besoins des usagers. Dans cette logique, la simplification du passage d'un mode de transport à un autre est importante. C'est ce que défend notamment la FUB, Fédération Française des Usagers de la Bicyclette. Pour Annick de Montgolfier, qui en est la vice-présidente, les acteurs du transport ont encore des efforts à faire. *“Dans le cadre du PAMA, Plan d'Action pour les Mobilités Actives, discuté au niveau national, la FUB, qui représente 188 associations, demande d'abord de faciliter le passage d'un mode à un autre, l'embarquement des vélos dans les trains par exemple, ou bien, quand ce n'est pas possible, de permettre le stationnement sécurisé et en abondance à proximité immédiate des quais. On ne peut pas parler d'intermodalité si le stationnement est trop lointain !”* Simplifier le passage d'un mode à l'autre, c'est aussi bénéficier de tickets uniques, c'est ce qu'on appelle “la billettique intermodale”. Elle nécessite la coopération entre les autorités organisatrices des transports, mais surtout la “normalisation” des systèmes informatiques. Si l'Allemagne notamment est très en avance sur cette question, avec des communautés tarifaires instaurées dès les années 1960, la France peine, avec des exploitants qui ont mis en place des systèmes chacun de leur côté. *“Souvent, chaque collectivité a développé son badge, sans s'interroger sur sa compatibilité avec celui des autres, explique Patricia Varnaison-Revolle du CEREMA. Nous expliquons actuellement aux élus qu'il est important de respecter des normes lorsque l'on passe à la télébillettique [ndlr, tickets informatisés], notamment pour pouvoir mettre en place des SIM, Systèmes d'Information Multimodaux qui permettent aux usagers de préparer un déplacement.”* Un projet de SIM national est d'ailleurs en cours de développement par l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique (AFIMB).

A MULHOUSE, LE 1ER TRAM-TRAIN INTERCONNECTÉ DE FRANCE

Dans la région de Mulhouse en Alsace, pas de billets informatisés, mais une intermodalité poussée à son paroxysme, avec le premier tram-train interconnecté de France, permettant aux usagers de voyager sans rupture de charge de la vallée de Thann à quelque 25 km, jusqu'au centre-ville de Mulhouse par “cabotage”, à la différence d'un TER qui amène l'utilisateur directement en gare. En amont de la mise en service de ce tram-train en 2010, il a été nécessaire de rendre compatibles les réseaux interurbain et urbain : c'est “l'interopérabilité”. Des gares ont été réaménagées, du matériel roulant spécifique financé par Soléa (exploitant des transports mulhousiens) et la SNCF, les conducteurs Soléa et SNCF formés à la conduite sur les deux réseaux. *“La fréquentation de la ligne a plus que doublé depuis la mise en service du tram-train”* assure Valérie Triboulet, chargée de communication chez Soléa. Une tarification combinée a par ailleurs été mise en place, qui permet d'emprunter le TER, les cars du conseil général du Haut-Rhin et le réseau urbains bus et trams Soléa, avec les correspondances gratuites.

*www.vialsace.eu **www.atoumod.fr