

Les pratiques d'intermodalités

Les enseignements tirés des enquêtes ménages déplacements

Cette note a été préparée dans le cadre des travaux menés en 2012 pour la révision du questionnaire du Recensement de la population. Elle complète les documents présentés conjointement par l'Ifsttar, le PCI Connaissance et analyses croisées des mobilités et le Certu. A la demande des animateurs du groupe de travail consacré à la mobilité, il a été demandé de faire le point sur la réalité des pratiques intermodales en France.

Préambule

L'enquête ménages déplacements (EMD) est un outil de connaissance des pratiques de mobilité d'une population urbaine. Depuis 1976, environ 110 enquêtes ont été réalisées selon la méthode standard « Certu » (EMD, EDVM et EDGT). Les enquêtes recensent les caractéristiques sociodémographiques des ménages enquêtés et des personnes les constituant, ainsi que la description précise de tous les déplacements qu'ils ont effectués la veille du jour de l'enquête, quel que soit le motif et le mode de transport utilisé. On recueille également les habitudes d'utilisation des différents modes dits « mécanisés » (voiture, vélos, TC, 2 roues motorisés, etc.).

Les EMD permettent ainsi de mesurer les pratiques intermodales des habitants des territoires enquêtés.

Définition

Généralement on considère l'**intermodalité** en relation avec un unique déplacement entre deux lieux d'activité différents. On peut ainsi caractériser :

- Un déplacement intermodal comme un déplacement effectué à l'aide de plusieurs modes mécanisés.
- Une personne intermodale comme une personne utilisant plusieurs modes dans au moins un de ses déplacements.

Par convention, on exclut la marche comme partie prenante d'un déplacement intermodal. Cependant, au moins à partir d'une certaine distance d'accès, on pourrait considérer la marche également comme partie prenante d'un déplacement intermodal, et il convient à ce titre de prendre en compte l'accès piéton aux lieux d'intermodalité. Les EMD disposent des données liées à la marche qui permettent d'appréhender cette question.

Par ailleurs, on parle de **multimodalité** lorsqu'une personne a recours à plusieurs modes pour différents déplacements. La multimodalité peut se définir par rapport au comportement de la personne la veille (déplacements réalisés) ou bien en fonction des habitudes d'utilisation des différents modes qu'ils déclarent.

Dans le premier cas, un individu sera considéré comme multimodal si il a utilisé plusieurs modes de transport la veille, dans le second, il sera considéré comme « multimodal » si il est « client » de plusieurs modes (au sens des EMD, est « client » d'un mode celui qui effectue deux déplacements par mois au minimum à l'aide de ce mode). Cette seconde définition prend en compte les variations d'usage des modes d'un jour à l'autre.

La multimodalité dans le cadre d'une « boucle » de déplacements effectuée par une personne est un cas spécifique qui rejoint par certains aspects la problématique de l'intermodalité¹. La boucle est un ensemble de déplacements réalisés par une personne du départ de son domicile au retour à ce

¹Approche proposée par l'EPFL (IREC) dans son document « Intermodalités et interfaces : sociologie des usages » (avril 2000).

domicile. On peut ainsi caractériser la boucle intermodale comme une boucle de déplacements effectués à l'aide de modes différents.

Les déplacements intermodaux restent marginaux

Dans les grandes agglomérations comme dans les villes moyennes, les pratiques intermodales restent très minoritaires. Même sur le territoire de l'Ile-de-France, moins de 10% déplacements sont intermodaux et ceux mixant voiture particulière, transport collectif ou 2 roues ne représentent que 3% du total des déplacements. En province, selon le périmètre des enquêtes, l'intermodalité représente généralement entre 1 et 5% des déplacements un jour donné de semaine, les deux tiers étant des déplacements internes aux réseaux de transport collectif urbain.

Lille (EMD, 2006)

L'enquête menée sur l'agglomération lilloise en 2006 met en évidence que seuls 3% des déplacements étaient intermodaux et que cette part a peu évolué entre deux enquêtes (140.000 déplacements quotidiens pour 130.000 en 1998).

Parmi ces déplacements, plus des deux tiers (69%) correspondent en fait à de l'intermodalité effectuée en transport collectifs urbains (correspondance entre deux lignes, changement de mode entre bus, tram et métro).

8% de ces déplacements intermodaux sont effectués avec une correspondance entre le réseau de transport collectif urbain et un réseau de transport collectif non urbain (cars départementaux, TER, etc.).

7% sont réalisés entre la voiture particulière utilisée en tant que conducteur (VPC) et le réseau TCU. On note que cette part a connu une progression notable entre les deux dernières enquêtes, puisqu'elle n'était que de 3% en 1998 ; mais cette progression concerne de très faibles effectifs (9000 déplacements quotidiens effectués en 2006).

Enfin l'intermodalité entre VPC et TCNU ne concerne que 2% des déplacements intermodaux.

Si l'on observe le nombre de personnes concernées, 8% de la population de l'agglomération lilloise effectue durant un jour donné au moins un déplacement intermodal, soit 77000 personnes).

Lyon (EMD, 2006)

L'enquête menée à Lyon la même année présente des résultats comparables. Les 34000 déplacements intermodaux relevés un jour de semaine donné sont à comparer aux 7 millions de déplacements réalisés sur l'aire métropolitaine lyonnaise, aux 1,3 millions de voyages réalisés par jour sur les réseaux TCU, ou encore aux 71.000 voyages/jour réalisés en moyenne sur l'année 2005 sur la seule ligne de tramway T1. La part des déplacements intermodaux est plus élevée (environ 5%) que pour l'enquête de Lille en raison d'une plus forte intermodalité interne au réseau urbain TCL (3% du total des déplacements).

17.500 voyages combinent l'usage de la VPC et du réseau TCU, nombre que l'on peut mettre en perspective avec les 6.000 places environ disponibles dans les quelques 18 parkings relais (P+R) situés sur l'aire métropolitaines lyonnaise.

35.000 des voyages intermodaux comprennent une séquence en train, ce qui montre l'importance de ce mode à l'échelle d'un système métropolitain comprenant plusieurs pôles urbains, des secteurs périurbains et des territoires ruraux.

Dunkerque (EMD, 2003)

Les déplacements intermodaux représentaient en 2003 environ 1% des déplacements (9000) et 3% de la population enquêtée. 54% de ces déplacements intégraient une séquence en TCU et 22% une séquence en train.

Maubeuge (EMD, 2004)

Dans une ville moyenne comme Maubeuge, les déplacements intermodaux (4000/jour) représentent environ 1% de la totalité des déplacements. 28% sont effectués en empruntant les TCU. Un peu moins de la moitié des déplacements intermodaux intègrent un trajet en train (43%) ; et deux tiers des personnes concernées sont également, pour le déplacement en question, des passagers de voiture particulière et un tiers des conducteurs.

Bien que marginaux, les déplacements constituent en enjeu certain pour les agglomérations.

Ces déplacements bien que marginaux représentent des enjeux en termes d'aménagements urbains et sont loin d'être négligeables sur certaines liaisons.

En volume, le nombre de véhicules est loin d'être négligeable.

A Lille, on a pu évaluer que l'intermodalité permettait d'éviter à 4000 voitures de pénétrer dans les parties centrales de l'agglomération. A Maubeuge, près de 300 véhicules stationnent à proximité des gares du périmètre d'enquête plutôt qu'à destination, le plus souvent Lille ou Valenciennes ou encore Maubeuge même.

Une part intermodale significative sur certaines liaisons

On a pu évaluer que pour les déplacements obligés (domicile -travail, etc...) du périurbain vers l'agglomération lyonnaise, 13% des déplacements réalisés en modes mécanisés étaient intermodaux, cette part grimant à 27% pour les relations entre les couronnes périurbaines et Lyon/Villeurbanne.

L'approche par boucles de déplacements met en évidence une réelle pratique de l'intermodalité lorsqu'on enchaîne les activités

En analysant plusieurs enquêtes (Lyon, Lille, Strasbourg) on a pu évaluer que 20% de la population utilisait plusieurs modes de transport pour une même boucle de déplacements. On note cependant que dans les combinaisons d'activités intégrant un motif « travail », les pratiques monomodales sont sensiblement plus fréquentes que dans celles ne l'intégrant pas.

L'analyse des distances parcourues révèle un potentiel de développement pour un report modal ou pour l'intermodalité.

Dans les agglomérations, la part modale des TC sur des flux radiaux (périurbain => centre par exemple) de plus de 3 km ne dépasse pas 30%, alors que sur ce type de liaison le transport massifié est pertinent. Il existe encore des marges pour développer une intermodalité VP+TC et surtout vélo+TC.