

L'intermodalité (cf. p. 104 de l'édition papier)

Par « intermodalité », on entend la succession des modes de transport utilisés lors d'un déplacement. Optimiser l'intermodalité est donc un enjeu majeur pour permettre au voyageur de profiter de l'intégralité de l'offre de transport.

Cette notion est particulièrement importante pour l'usager des transports collectifs car son déplacement inclut obligatoirement l'utilisation d'un autre mode de transport (marche, voiture ou vélo) et compte souvent une correspondance.

Une bonne intermodalité repose sur la coordination des différentes offres de transport (horaires, synchronisation des correspondances), mais aussi sur la manière dont s'organisent les échanges entre modes : organisation spatiale des stations d'échanges, qualité de l'information sur les différentes offres (information multimodale). Une tarification intégrée (billet et abonnement uniques) facilite grandement le passage d'un mode de transport à un autre.

En Île-de-France, les pratiques intermodales de déplacement sont très fréquentes et variées : plus de la moitié des trajets en transports collectifs se font avec au moins une correspondance, la voiture est le mode d'accès en gare pour 17 % des déplacements en transports collectifs entre la grande couronne et Paris, de très nombreux abonnés longue durée au système Vélib' utilisent leur Passe Navigo comme carte de retrait...

L'intermodalité en Île-de-France est facilitée par le fait que l'ensemble des transports publics du territoire est organisé par une autorité unique : le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). Cette structure publique a permis la mise en place, de longue date, d'une tarification partagée par l'ensemble des transporteurs publics ou privés : la carte orange devenue Pass Navigo. La dernière phase de mise en œuvre de l'intégration tarifaire a été la création du ticket unitaire T+.

Les gares jouent un rôle central dans le système de transport francilien. Leur fréquentation a fortement augmenté ces dernières années, tendance qui est amenée à se poursuivre. Des progrès sensibles ont été obtenus dans la qualité de leurs accès grâce aux comités de pôles d'échanges initiés par le PDUIF 2000 : réaménagement des gares routières, réalisation de pistes cyclables et de stationnements vélos, rénovation des Parcs Relais, amélioration de l'accès piétons et mise aux normes PMR des accès. Au sein des pôles d'échanges, l'information en temps réel a été développée, notamment sur les quais, et les intérieurs des gares font l'objet de programmes de rénovation. La qualité de service des Parcs Relais (plus de 100 000 places réparties dans 500 parkings) et des gares routières a été entièrement redéfinie à travers deux schémas directeurs élaborés par le Stif.

De nombreux progrès restent cependant à réaliser en matière d'articulation de l'offre de transport, car sa conception a longtemps été pensée opérateur par opérateur et exploitée en conséquence. Ainsi, l'amplitude horaire des services et le nombre de dessertes en correspondance ne sont pas encore suffisamment mis en cohérence. C'est particulièrement le cas pour les réseaux de bus en correspondance avec les RER et les trains de banlieue. L'amélioration de cette articulation entre les différentes offres fait l'objet de contrats d'exploitation passés entre l'autorité organisatrice (Stif) et les opérateurs (RATP, SNCF, opérateurs privés affiliés à Optile).

Pour prévoir son déplacement en transports collectifs, il existe désormais plusieurs sites Internet, et leur applications sur smartphones, proposant un calcul d'itinéraires à partir de la base de données exhaustive et actualisée quotidiennement de l'offre de transports collectifs en Île-de-France (www.transport-idf.com, www.ratp.fr et www.transilien.com).

En jaune : texte figurant dans la forme papier