

Table des matières

Avant-propos	19
Chapitre 1. L'intermodalité, un facteur d'équité ou de déséquilibre territorial ?	23
Pierre THOREZ	
1.1. Introduction.	23
1.2. L'intermodalité, un concept et des techniques	23
1.3. Nodalité et développement local	26
1.4. Une amélioration de l'accessibilité des espaces périphériques ?	28
1.5. Conclusion	29
1.6. Bibliographie	30
Chapitre 2. Schémas nationaux d'infrastructures de transport et développement durable : quelle approche de l'intermodalité ?	33
Jean DEBRIE	
2.1. Introduction. L'évolution des schémas nationaux d'infrastructures de transport en France : une transition intermodale ?	33
2.2. De la planification sectorielle aux schémas multimodaux : bref rappel historique.	35
2.3. La planification des transports soluble dans le Grenelle de l'environnement ? Le projet de SNIT, une lecture partielle de l'intermodalité	37
2.4. La planification des transports en temps de crise : une réévaluation des réseaux intermodaux existants ?	39
2.5. Conclusion. Vers une évolution des référentiels d'évaluation des infrastructures nationales ?	40
2.6. Bibliographie	40

2.6.1. Références	40
2.6.2. Matériaux institutionnels principaux consultés	41

Chapitre 3. Le réseau intégré de transports de voyageurs en Suisse : un modèle de durabilité et d'accessibilité ? 43

Jean VARLET

3.1. Introduction	43
3.2. L'intermodalité, une réponse pour des transports ou mobilités durables ?	44
3.2.1. Un renversement radical de tendance : un réel report modal	44
3.2.2. En tête de liste	47
3.2.3. Le résultat de la volonté et de l'engagement d'un peuple sur le long terme	48
3.3. Un facteur-clé : l'organisation d'un système intégralement multimodal et intermodal	49
3.3.1. Une intégration multiréticulaire	50
3.3.2. Un fonctionnement coordonné des réseaux : <i>hubs</i> monomodaux et <i>hubs</i> multimodaux	51
3.3.2.1. Des <i>hubs</i> terrestres monomodaux	52
3.3.2.2. Des <i>hubs</i> multimodaux	53
3.3.3. Un emboîtement multiscalaire de pôles d'échanges	54
3.4. L'intermodalité, un instrument d'ouverture de territoires ?	55
3.4.1. Une méthode éprouvée	56
3.4.2. . . . et des résultats	58
3.4.2.1. Préalables	58
3.4.2.2. Eléments probants	59
3.5. Conclusion	59
3.6. Bibliographie	61

Chapitre 4. Lorsque le rail prolonge la route. Les services de navette-autos à travers les Alpes, approche géohistorique d'une intermodalité palliative 63

Kevin SUTTON

4.1. Introduction	63
4.2. Entre traversées alpines et ouverture territoriale, l' <i>Autoverlad</i> , un outil technique au service d'une vision politique	65
4.2.1. Un arbitrage intermodal au profit de la continuité territoriale : l' <i>Autoverlad</i> , un choix politique	65
4.2.1.1. Le Lötschberg et le Rawil : lorsque l'intermodalité est une alternative au percement d'un nouveau tunnel dans les Alpes	65

4.2.1.2. De Furka en Vereina : lorsque l'intermodalité tire parti de la modernisation ferroviaire à des fins routières	66
4.2.2. Un outil ferroviaire au service d'une politique de résilience routière	68
4.2.2.1. L'abandon de la navette-auto du Simplon, l'aveu d'un anachronisme ?	68
4.2.2.2. Une réouverture en forme de plaidoyer pour la quotidienneté transfrontalière	70
4.3. Une matrice de la motorisation du franchissement des Alpes	72
4.3.1. Franchir pour accéder : l' <i>Autoverlad</i> , porte intermodale vers le Valais	72
4.3.1.1. Le Lötschberg, la voie de la massification	72
4.3.1.2. La Furka, la voie de la diversification.	73
4.3.2. Franchir pour traverser : lorsque le rail dessinait une géographie routière du provisoire	73
4.3.2.1. Un compromis en attendant la diffusion de l'appareil routier	73
4.3.2.2. Une problématique d'aménagement routier en soi !	75
4.4. Pérenniser un palliatif : lorsque les navette-autos deviennent un substitut durable à une infrastructure routière	76
4.4.1. Face à l'autoroute, l'opportunité du local	76
4.4.1.1. Les Tauern, coexistence routière à distance	76
4.4.1.2. Une nodogenèse intra-alpine	77
4.4.2. Faire disparaître l'intermodalité au profit d'une intégration routière ?	78
4.4.2.1. Les terminaux, un paysage routier en terres ferroviaires.	78
4.4.2.2. Promouvoir la continuité absolue, abolir la distance entre les modes : les terminaux, des lieux de l'intermodalité ?	80
4.5. Conclusion	81
4.6. Bibliographie	82

Chapitre 5. L'intermodalité-voyageurs, outil rétistique et discursif au service de la promotion des territoires dans la mondialisation : l'exemple des territoires aéroportuaires 85

Pierre AGERON

5.1. Introduction.	85
5.2. L'intermodalité-voyageurs, outil de réorganisation rétistique des territoires	88
5.3. L'intermodalité-voyageurs comme entrée dans la compétition intermétropolitaine	91

5.4. L'ouverture des territoires par l'intermodalité-voyageurs révélatrice des buts et stratégies des acteurs	95
5.4.1. Le modèle pionnier de l'Europe rhénane ou lorsque le rétistique prime clairement sur le discursif	96
5.4.2. Emerger comme ville globale, enjeu de l'intermodalité-voyageurs en Asie Orientale ou la primauté de l'image et du discursif sur le rétistique	98
5.4.3. Les Caraïbes, un potentiel intermodal inexploité ou l'absence de promotion territoriale par l'intermodalité-rétistique et discursive. . .	101
5.5. Conclusion : vers une définition intégratrice de l'intermodalité-voyageurs, ressource territoriale	103
5.6. Bibliographie	104

Chapitre 6. Evaluation de la performance des chaînes intermodales de transport par les mesures d'accessibilité 107

Laurent CHAPELON

6.1. Introduction.	107
6.2. L'intermodalité, un déterminant majeur de la mobilité	108
6.3. L'accessibilité, outil d'évaluation de la performance des chaînes intermodales.	109
6.3.1. L'accessibilité : fondements et composantes	109
6.3.2. Modélisation multimodale et multiscalaire de l'offre de transport	111
6.3.3. Intérêt d'une approche spatialement et temporellement désagrégée	115
6.3.4. Vers une nécessaire réagrégation des résultats	118
6.4. Adaptation des services de transport aux besoins des usagers	118
6.4.1. Les possibilités relationnelles sous contrainte	120
6.4.2. Les opportunités temporelles offertes à destination	122
6.5. Conclusion	132
6.6. Bibliographie	134

Chapitre 7. Outils et méthodes au service de l'observation croisée usage du sol/transports pour une reconfiguration des réseaux de transports et un renouveau urbain 137

Thomas LEYSENS

7.1. Introduction.	137
7.2. Méthodes et outils d'observation croisée entre usage du sol et transports	140

7.2.1. Les périmètres d'observation	140
7.2.2. Les trois fonctions du système d'observation.	144
7.2.2.1. Observer et analyser les transports et l'usage du sol	146
7.2.2.2. L'observation multiscalaire de l'accessibilité	147
7.2.2.3. Mesure de la qualité des correspondances : une innovation technique, PerfNod	151
7.3. L'intérêt d'un système d'observation.	153
7.4. Bibliographie	156

Chapitre 8. La performance des lignes de transport collectif urbain, facteur d'intermodalité ? 157

Bruno FAIVRE D'ARCIER

8.1. Introduction.	157
8.2. Une vision de l'intermodalité centrée sur les pôles d'échanges	158
8.3. Une pratique limitée par la faible performance du trajet intermodal	160
8.3.1. Les pratiques intermodales sur le réseau urbain de Montpellier.	163
8.4. L'attractivité des lignes de transport collectif, facteur explicatif des pratiques intermodales ?	166
8.4.1. Développer les pratiques intermodales	170
8.5. Conclusion	175
8.6. Bibliographie	176

Chapitre 9. Pôles commerciaux périphériques, offres multimodales et intermodalité 179

Michel VRAC

9.1. Introduction.	179
9.2. La faiblesse de la desserte des pôles commerciaux périphériques en transports en commun	180
9.2.1. Interrelation entre automobile et développement des pôles commerciaux périphériques organisés selon un système multipolaire	181
9.2.2. Des pôles commerciaux peu desservis en transport en commun	182
9.2.3. Un intérêt récent pour améliorer la desserte des pôles commerciaux	185
9.3. Les pôles commerciaux : des pôles multimodaux voire intermodaux ?	188
9.3.1. Parcs-relais et pôles commerciaux	189
9.3.2. La faiblesse des relations intermodales : une interface entre périphéries peu mise en valeur.	191

9.3.2.1. Pôles commerciaux et liaisons tangentielles	191
9.3.2.2. Pôles commerciaux et liaisons périurbaines	192
9.3.3. De nouvelles offres intermodales de transport émanant d'acteurs différents : covoiturage, autopartage et vélo	194
9.4. Limites et enjeux de l'évolution des pôles par rapport au développement d'une offre multimodale voire intermodale	197
9.4.1. L'impact inégal de la desserte en TCSP des pôles commerciaux . . .	197
9.4.2. Publicisation et privatisation : la question de l'accessibilité aux transports urbains et de l'insertion des pôles d'échanges dans les pôles commerciaux.	199
9.4.3. Evolution des pôles commerciaux périphériques et diversification des transports et des mobilités : multimodalité, intermodalité et « intermobilité ».	205
9.5. Conclusion	209
9.6. Bibliographie	210

Chapitre 10. Vers une intermodalité « effacée » ? Le recours à l'aviation d'affaires et aux vols à la demande pour l'accès à quelques stations de luxe des Alpes 213

Xavier BERNIER et Pierre ZEMBRI

10.1. Introduction. Des performances envisagées au prisme de l'effacement : à la recherche d'une offre « premium »	213
10.2. Des trafics à la croissance soutenue, une activité saisonnière et des passagers à très haute contribution	215
10.2.1. Premium sur compagnie régulière ou vol affrété ?	215
10.2.2. L'exemple des plates-formes proches des Alpes du Nord : Genève, Chambéry, Annecy et Grenoble	219
10.3. Les grandes étapes de la mise en relation : des spatialités chevauchantes plutôt qu'alternantes	222
10.3.1. Outils et stratégies dans la gestion des flux	222
10.3.2. Un transfert, des transferts : quelles marges de manœuvre ? . . .	224
10.3.3. Plus que jamais, une affaire de traitement des distances	226
10.4. Mesurer la valeur de la nodalité au prisme de son effacement dans la chaîne intermodale : proposition d'un outil graphique et d'un modèle interprétatif	227
10.4.1. Moyens et services à disposition pour réduire l'« octaèdre nodal ».	227

10.4.2. Performances nodales et nodogénèse : quelques grilles interprétatives	230
10.5. Conclusion. ni trop près, ni trop loin : l'invention de nouvelles spatialités.	232
10.6. Bibliographie	233

Chapitre 11. Potentiel intermodal et pratiques de rabattement des voyageurs des gares TGV ex-urbanisées 237

Valérie FACCHINETTI-MANNONE, Guillaume CARROUET et Pascal BÉRION

11.1. Introduction	237
11.2. Les gares TGV périphériques : des gares au potentiel intermodal incomplet, reflet d'une inégale intégration aux réseaux de transports collectifs	238
11.2.1. Le potentiel intermodal des gares	238
11.2.2. Une évaluation multicritères du potentiel intermodal des gares	239
11.2.3. Le potentiel intermodal des gares étudiées	240
11.2.3.1. Un potentiel intermodal plus réduit que les gares centrales	240
11.2.3.2. Une inégale intégration aux réseaux de transport collectif.	240
11.3. Relations entre pratiques de rabattement des voyageurs et potentiel intermodal des gares TGV du Creusot et de Champagne-Ardenne TGV	243
11.3.1. Des pratiques de rabattement largement influencées par la performance de l'offre	243
11.3.2. Des pratiques de rabattement influencées par les caractéristiques de déplacement et de la clientèle.	247
11.3.2.1. Les pratiques de rabattement variables selon les profils de clientèle	247
11.3.2.2. Des pratiques de rabattement influencées par les caractéristiques des déplacements	248
11.3.2.3. Des pratiques de rabattement influencées par les caractéristiques des voyageurs.	250
11.4. Quelles pratiques de rabattement pour les usagers des nouvelles gares de la LGV Rhin-Rhône ?	252
11.4.1. Caractéristiques de la clientèle et des rabattements des voyageurs	252
11.4.1.1. Les caractéristiques de la clientèle des gares centrales	252
11.4.1.2. Des modes de rabattements conformes au potentiel intermodal des gares centrales	253

11.4.2. Les modifications introduites par la LGV Rhin-Rhône	254
11.4.3. Quels scénarii de rabattement pour les nouvelles gares de la LGV Rhin-Rhône ?	256
11.4.3.1. Hypothèses de rabattement vers Besançon TGV	256
11.4.3.2. Hypothèses de rabattement vers Belfort-Montbéliard TGV	257
11.5. Bibliographie	259

Chapitre 12. Quelle(s) intermodalité(s) dans les mobilités quotidiennes ? 261

Cyprien RICHER, Joël MEISSONNIER et Mathieu RABAUD

12.1. Introduction	261
12.2. Les « mobilités intermodales », délimitation de l'objet de recherche	262
12.2.1. L'intermodalité, une notion floue référée aux usagers des transports	262
12.2.2. Un concept au cœur d'un paradoxe : une force pour l'accessibilité des réseaux, une fragilité pour l'accessibilité des personnes	264
12.2.3. La mobilité intermodale en France : des études locales restrictives ?	266
12.3. Mesurer l'intermodalité dans les mobilités quotidiennes : quelles sources disponibles ?	267
12.3.1. Forces et faiblesses des données sur les déplacements pour estimer l'intermodalité.	267
12.3.2. L'apport des enquêtes ménages déplacements (EMD)	270
12.4. La mobilité intermodale dans les agglomérations françaises : une pratique vraiment marginale ?	272
12.4.1. Comparaison dans l'espace : panorama de l'intensité des déplacements intermodaux	272
12.4.2. Comparaison dans le temps : dynamique de la pratique de l'intermodalité	276
12.4.3. Revisiter les parts modales par les types d'usagers. Approfondissement à travers l'enquête de Lille 2006	280
12.4.4. Repenser le rôle de la marche à pied dans l'intermodalité. Approfondissement à travers l'enquête de Lille 2006	282
12.5. Conclusion	283
12.6. Bibliographie	285

Chapitre 13. L'intermodalité subie des citadins africains.	
Exemples à Conakry, Douala et Lomé	289
Lourdes DIAZ OLVERA, Assogba GUÉZÉRÉ, Didier PLAT et Pascal POCHET	
13.1. Introduction	289
13.2. Enjeux de l'intermodalité au Nord et au Sud	290
13.3. Matériau empirique	293
13.4. Conakry, Douala, Lyon : le caractère déterminant du contexte urbain	294
13.5. Lomé : entre la marche et les motos-taxis	298
13.5.1. Précieuse intermodalité	300
13.5.2. Coûteuse intermodalité	302
13.6. Conclusion	304
13.7. Bibliographie	306
Chapitre 14. Intermodalité et plates-formes logistiques dans le grand Sud-Ouest, des stratégies publiques entre mobilité durable et ouverture territoriale	309
Laurent GATINEAU	
14.1. Introduction	309
14.2. Un transport combiné historiquement au plus près des chargeurs dans le grand Sud-Ouest	310
14.2.1. Une offre de transport combiné centrée sur Paris	310
14.2.2. Un trafic combiné déterminé par les chargeurs régionaux	312
14.3. Le corridor atlantique sous la pression de la circulation routière, une nouvelle stratégie pour le transport combiné	313
14.3.1. Une circulation routière préoccupante, source d'interventionnisme public	314
14.3.2. Un transport combiné en recomposition dans les années 2000.	316
14.4. Le transport combiné sur le déclin, de l'échec de stratégies publiques vers un possible renouveau	317
14.4.1. Un transport combiné en pleine restructuration dans la crise.	317
14.4.2. Une nouvelle offre de transport combiné portée par des acteurs privés.	319
14.5. Conclusion	320
14.6. Bibliographie	321
Index	323