

Mobilité et intermodalité en PACA quelques éléments de contexte

Journée COTITA « Une Voirie pour Tous » : le 27 septembre
Intermodalité : quelle place pour les modes actifs ?

Quelques définitions

- Déplacement :
 - Action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport, et en empruntant l'espace public
- Mobilité :
 - nombre moyen de déplacements réalisés par personne et par jour de semaine
- Part de marché d'un mode :
 - part des déplacements effectués avec un mode donné par rapport à l'ensemble des déplacements réalisés,



Quelques définitions : l'intermodalité

- Déplacement :
 - Action de se rendre d'un lieu à un autre pour y réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transport, et en empruntant l'espace public
- Le déplacement est composé de trajets
- Autant de trajets que modes mécanisés différents

Un déplacement est dit intermodal s'il est réalisé à l'aide de plusieurs modes de transports mécanisés.

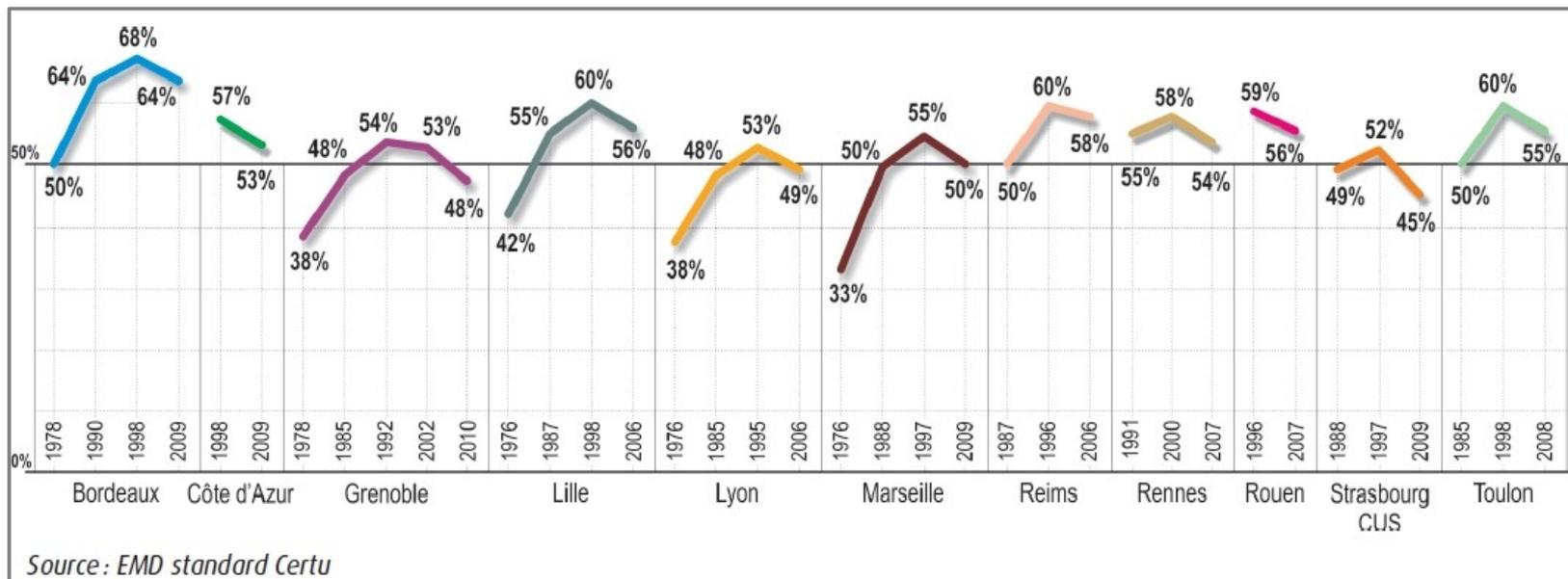
La marche comme mode de rabattement n'est pas comptabilisée. Le vélo oui.

2 % de déplacements multimodaux en France en 2008 (ENTD)

	Domicile - Travail	Domicile - Affaires	Domicile - Ecole	Ensemble
Marche à pied seule	9,9	26,8	30,8	22,3
Un ou plusieurs modes individuels	78,0	68,7	41,6	69,2
Un mode collectif	7,4	3,4	22,1	6,4
Plusieurs modes collectifs	3,5	0,7	2,0	1,3
Modes individuels et modes collectifs	1,2	0,2	3,5	0,7

Mais des signes d'inflexion pour plus d'intermodalité

- la voiture représente encore **70% de kilomètres parcourus** dans les grandes agglomérations



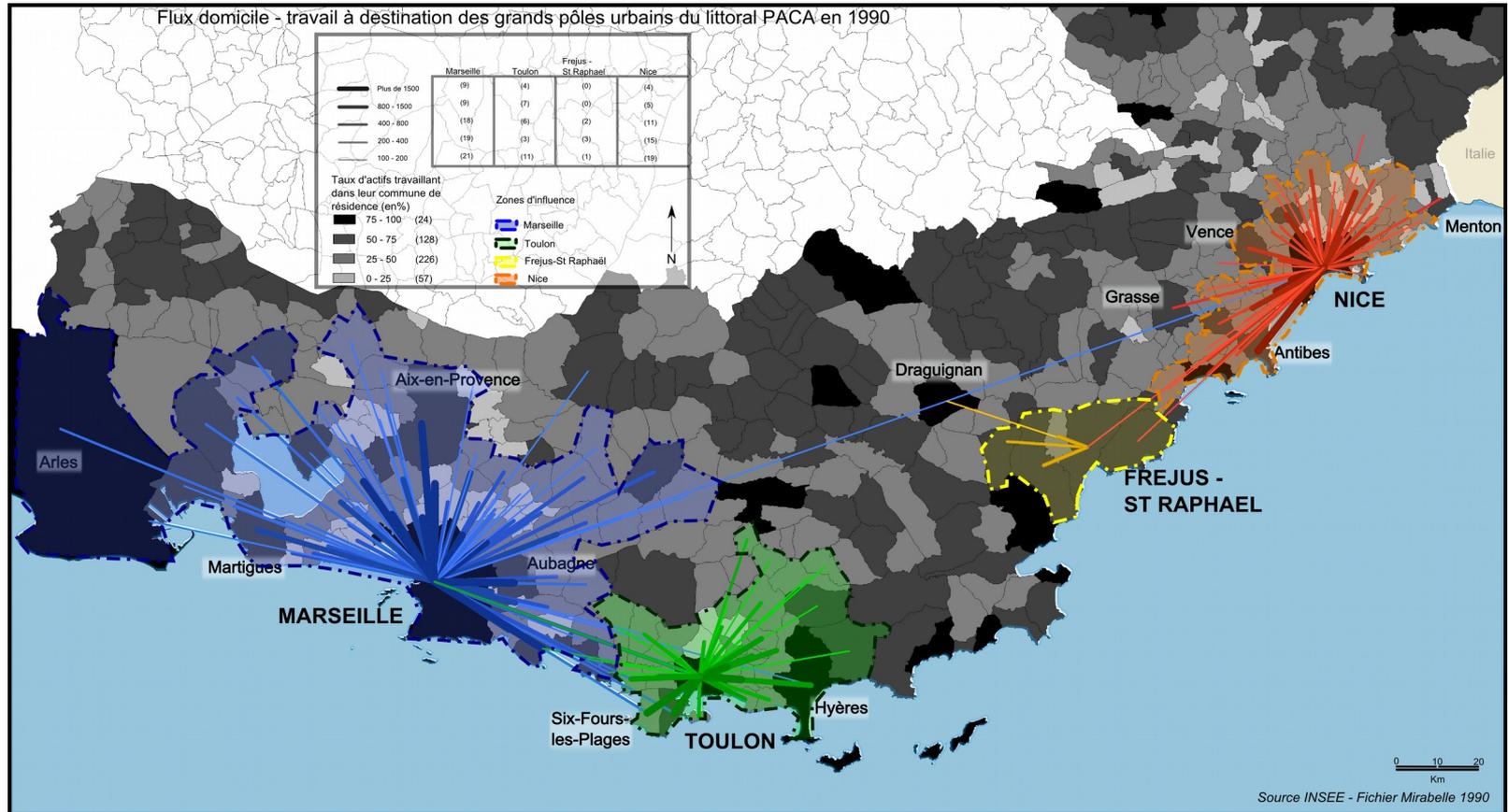
Evolution de la part modale VP

Et un fort potentiel pour les modes actifs : 58 % de déplacements < 5 km (ENTD 2008)

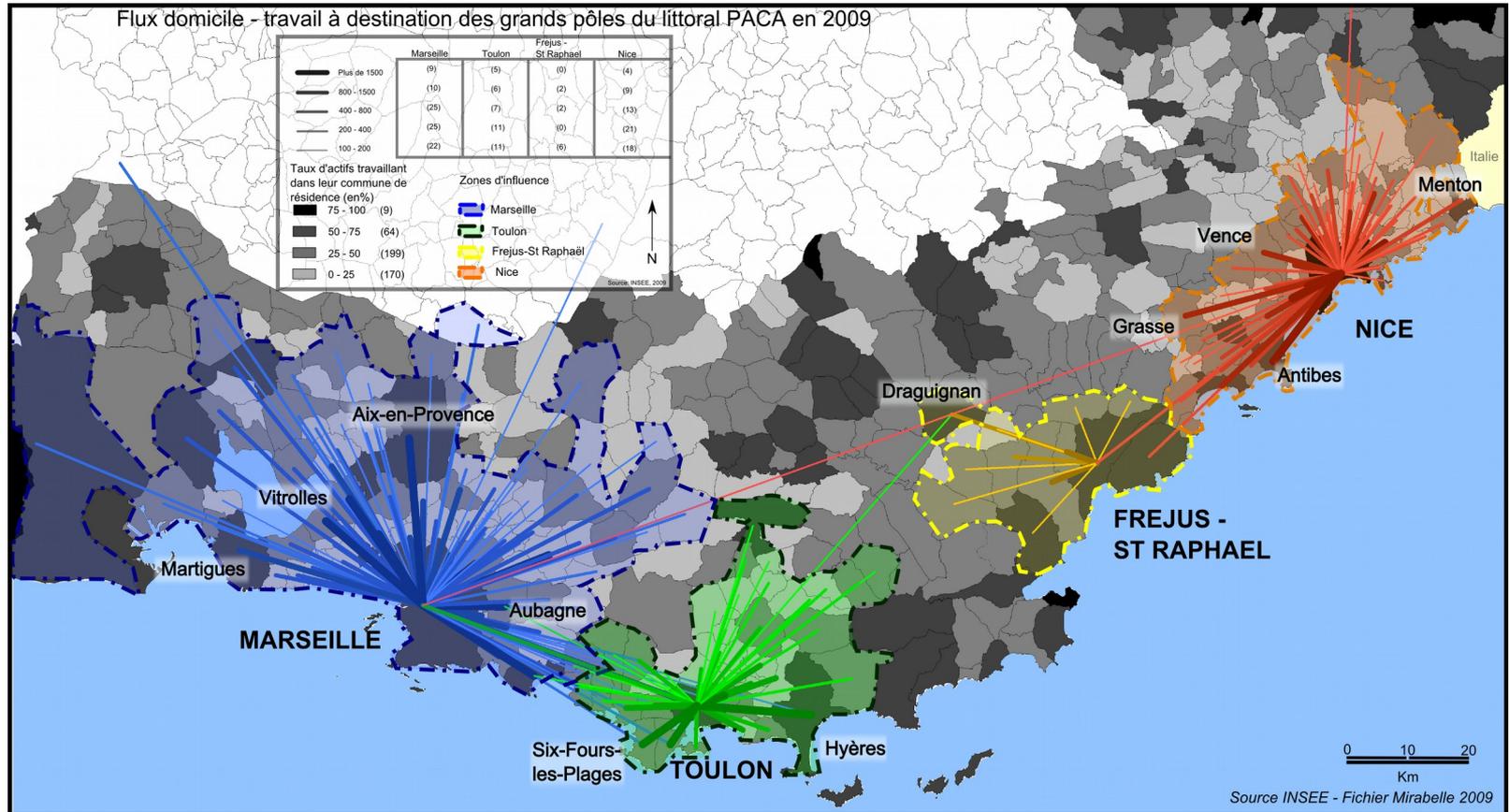
	Marche à pied	TC	VP	2RM	Vélo	Autres modes	Ensemble
De 0 à moins de 1 km	74	1	2	2	27	64	18
De 1 à moins de 2 km	19	1	17	14	24	0	16
De 2 à moins de 5 km	7	33	27	34	36	0	23
Cumul moins de 5 km	100	35	45	49	87	64	58

La place des modes actifs dans la mobilité quotidienne : quelques caractéristiques de la mobilité en PACA

Plus de déplacements et plus longs dans les territoires urbains peu denses



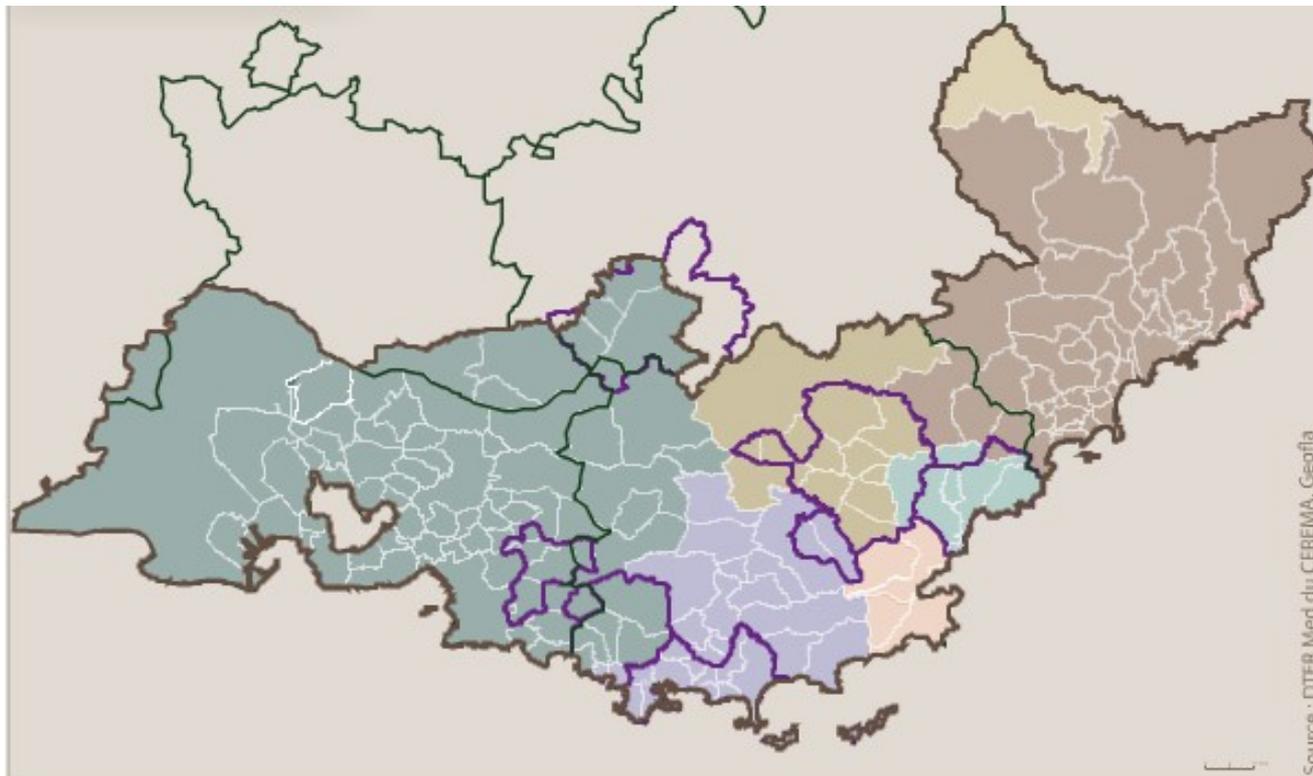
Plus de déplacements et plus longs dans les territoires urbains peu denses



Un bon niveau d'autonomie des départements



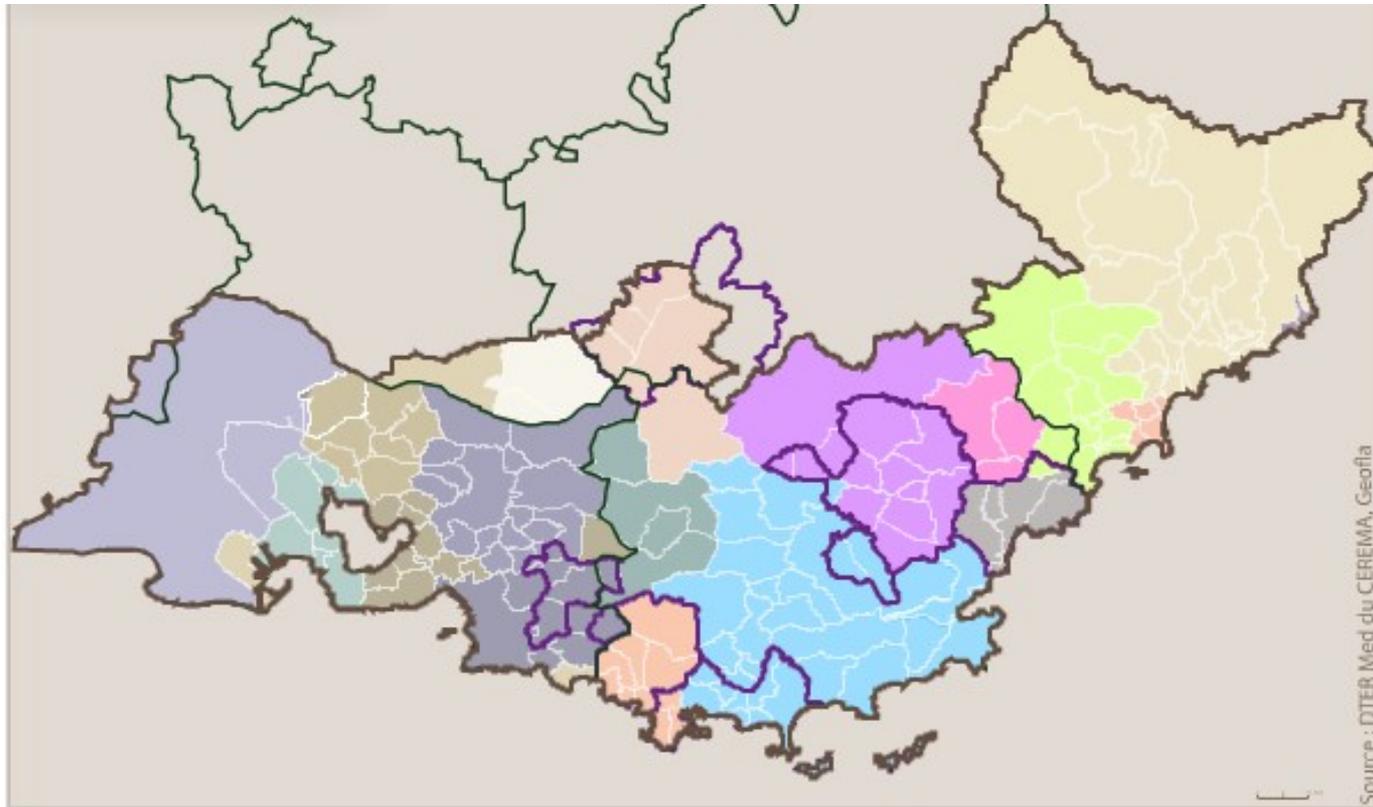
Bassin de déplacement : de grands bassins pour le motif travail



Itération n° 165 / 174



Bassin de déplacement – un espace PACA segmenté pour le motif achat

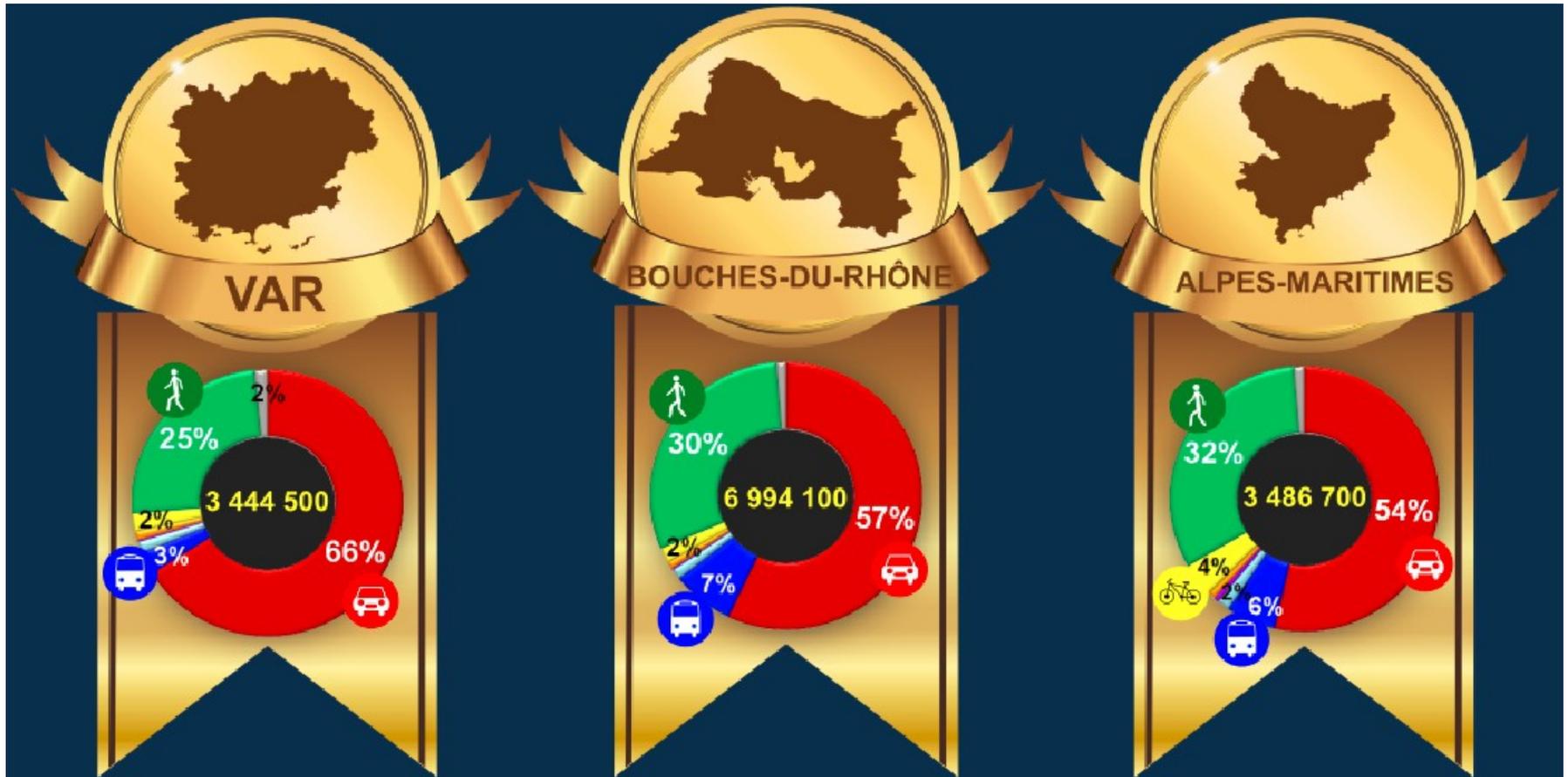


La dépendance au véhicule personnel

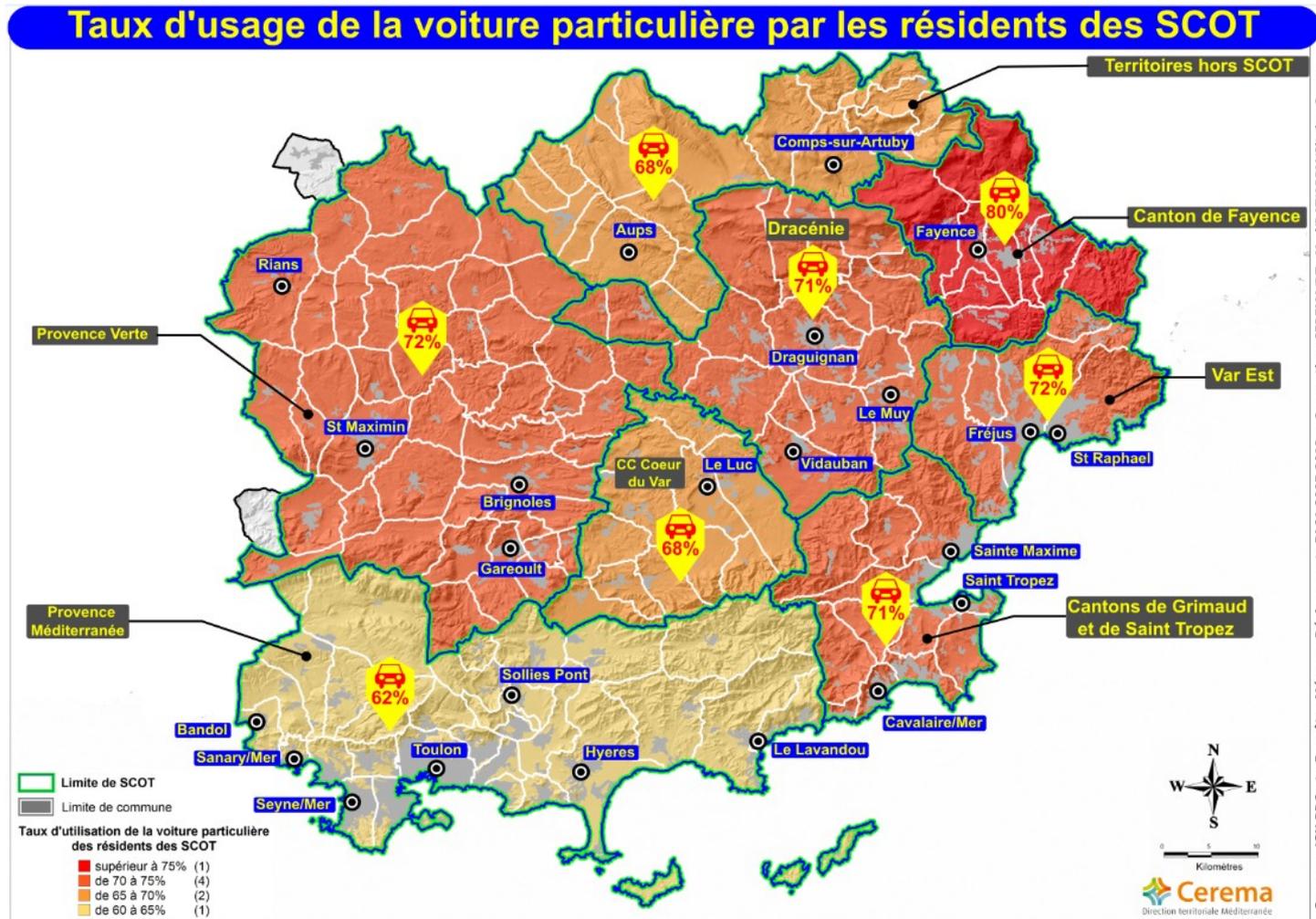


Les modes actifs au niveau départemental :

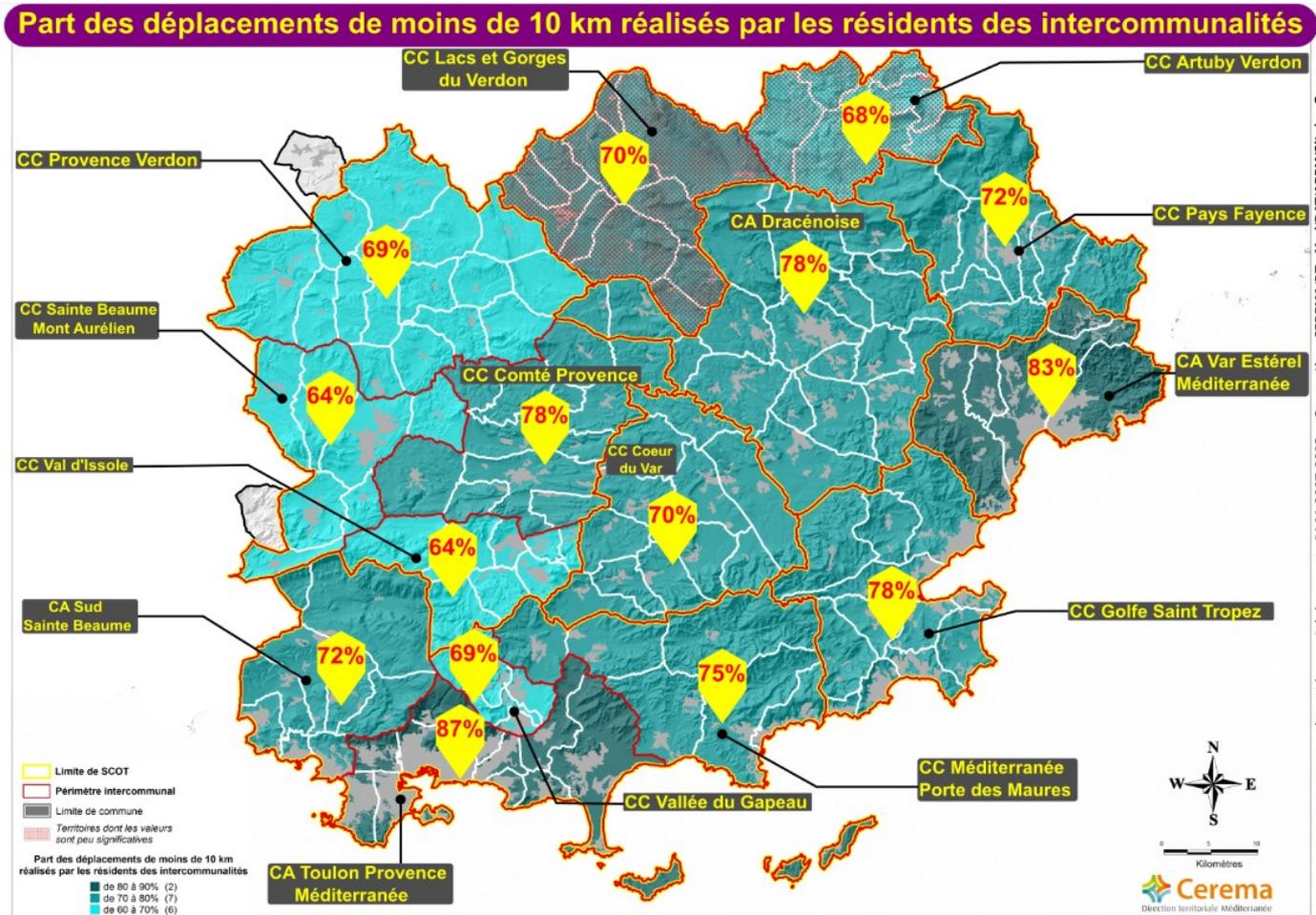
Des part MAP entre 25 % et 32 %
Part Vélo entre 2 % et 4 %



La dépendance au véhicule personnel

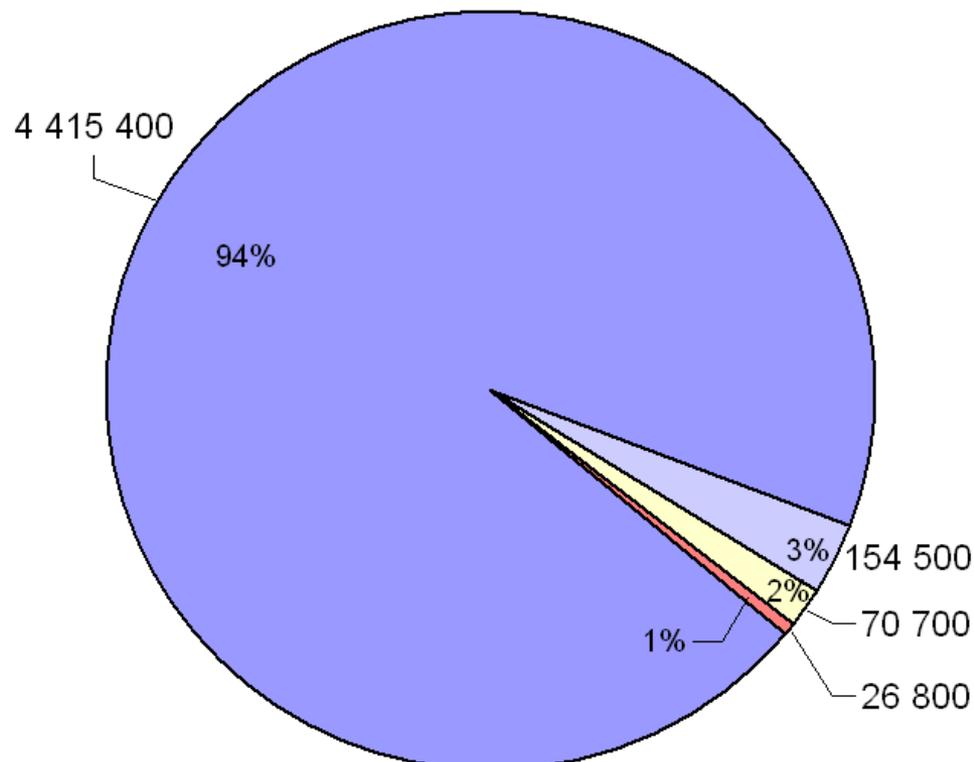


87 % de déplacement de moins de 10 km sur Toulon Provence Méditerranée



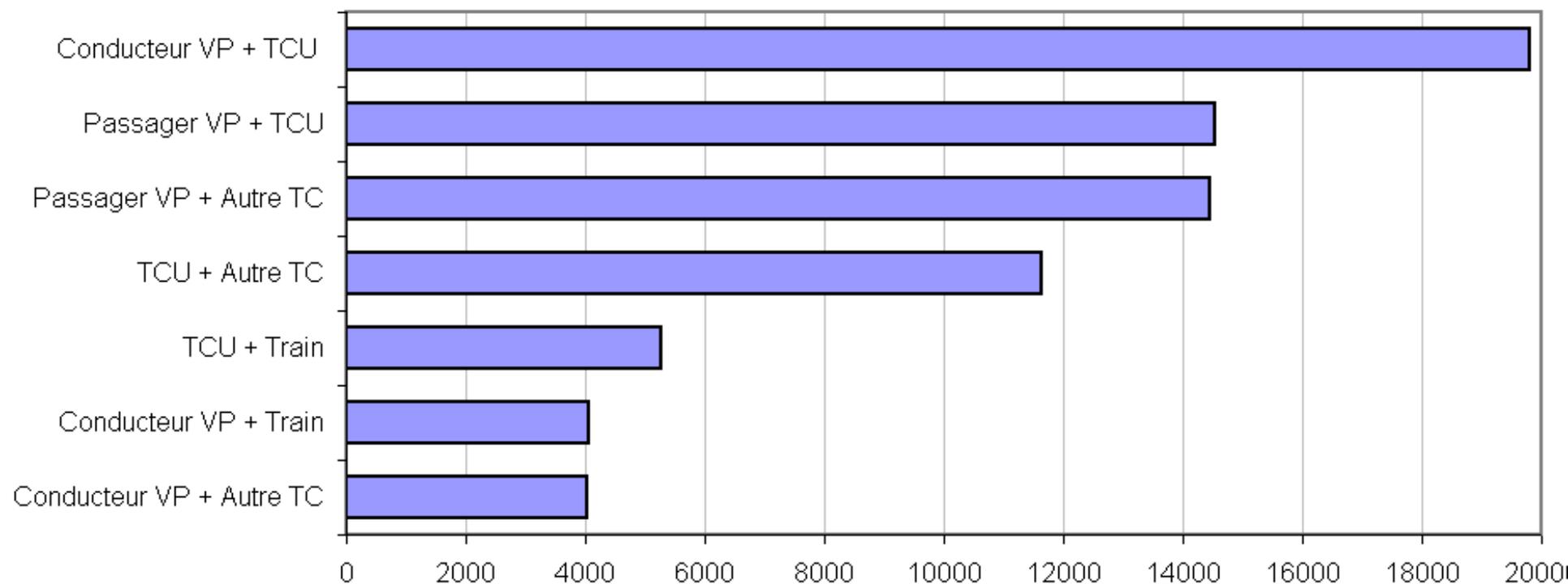
L'intermodalité dans les Bouches du Rhône

94 % des déplacements mécanisés sont monomodaux dans les Bouches du Rhône



- 1 mode mécanisé
- Plusieurs modes mécanisés d'un même réseau TCU
- 2 modes mécanisés
- 3 modes mécanisés

En dehors de TCU+TCU, la combinaison VP + TC urbains est la plus répandue



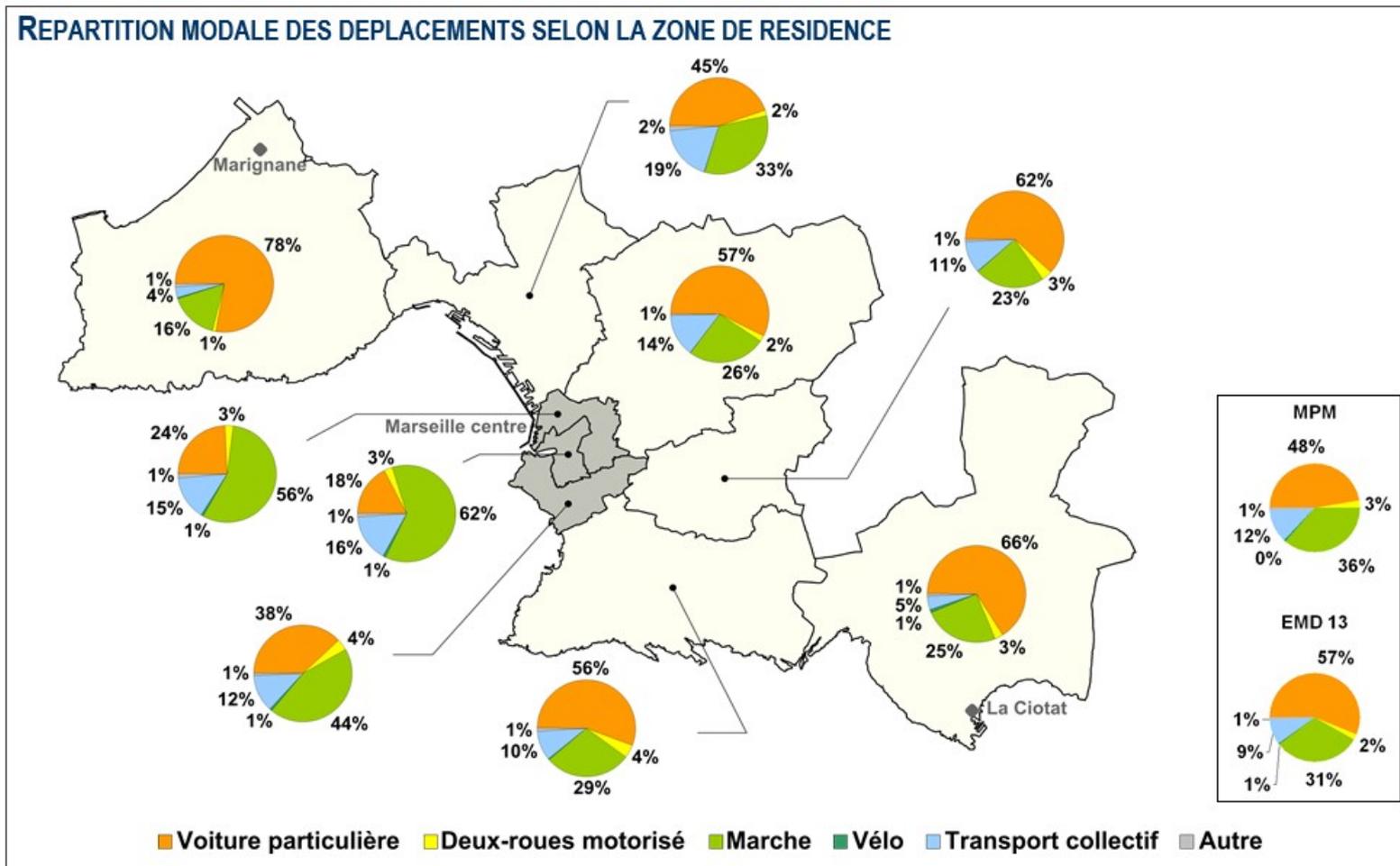
Focus sur les TC Inter-urbain dans les Bouches du Rhône : plus d'intermodalité pour des trajets plus longs

- **82% des déplacements effectués avec le mode TER sont intermodaux**
 - 66 % combiné avec VP
 - 60 % combiné avec TCU
- **50% des déplacements effectués en cars interurbains sur route sont intermodaux**
 - 50 % combinés avec VP
 - 50 % combinés avec TCU

Modes de déplacements	Moyenne des distances (en km)	Médiane des distances (en km)
TER	44,5	34,9
TC interurbains	33	27,4
VPC ou VPP en échange	25,6	19,3
Echange tous modes	26,2	19,7
Internes et échange tous modes	7,7	2,7

Modes actifs et intermodalité sur le périmètre Marseille Provence Métropole (2009)

Plus de modes actifs en centre-ville



L'intermodalité sur MPM (2009)

6 % des déplacements

- 0,6 à 2 % dans les autres AOTU des Bouches-du-Rhône

Type de déplacement	MPM		EMD 13	
Entièrement à pied	1 273 300	35,8%	2 057 700	30,6%
1 mode mécanisé	2 078 300	58,5%	4 415 500	65,7%
Total déplacements monomodaux	3 351 600	94,3%	6 473 200	96,3%
2 modes mécanisés	34 600	1,0%	69 400	1,0%
3 modes mécanisés ou plus	17 400	0,5%	26 700	0,4%
Correspondances au sein d'un même réseau TC	148 900	4,2%	155 900	2,3%
Total intermodalité	200 900	5,7%	252 000	3,7%

L'intermodalité sur MPM (2009) :

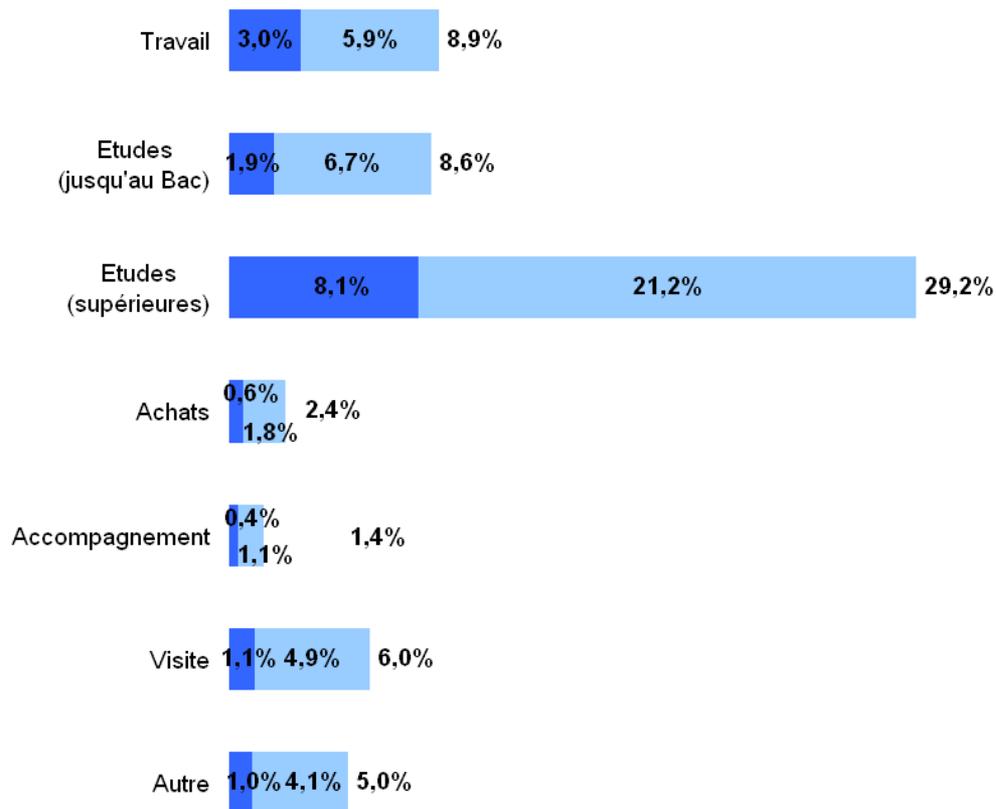
3/4 de déplacements TCU-TCU

1,5 % d'intermodalité autre que TCU-TCU

Combinaison de modes	Nombre de déplacements	Part dans les déplacements intermodaux	Part dans l'ensemble des déplacements
TCU + TCU	148 800	74%	4,2%
Conducteur VP + TCU	16 900	8%	0,5%
Passager VP + TCU	12 000	6%	0,3%
TCU + TC interurbain (hors train)	6 600	3%	0,2%
Passager VP + TC interurbain (hors train)	2 800	1%	0,1%
TCU + Train	2 300	1%	0,1%
Autre	11 500	6%	0,3%
Total intermodalité	200 900	100%	5,7%

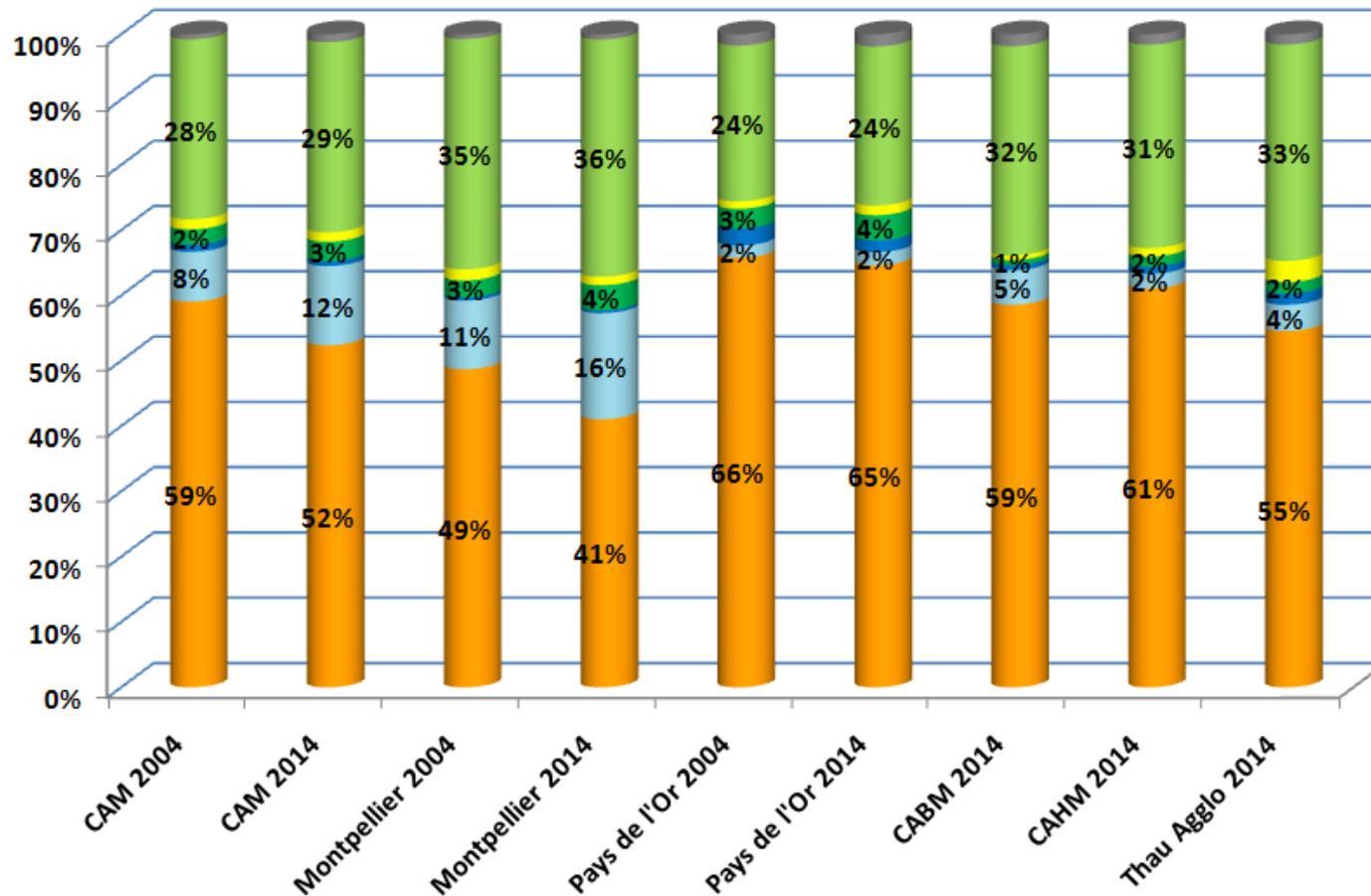
L'intermodalité sur MPM (2009)

Surtout pour des motifs contraints



■ Plusieurs modes mécanisés ■ Correspondances au sein d'un même réseau TC

Plus de déplacements TC sur Montpellier Méditerranée Métropole en 2014 (3M)



Evolution du nombre de déplacements par mode entre 2004 et 2014

Année	VP conducteur	VP passager	2 ou 3RM	MaP	Vélo	TC	Autre	Ensemble
2014	647627	180860	22657	458225	46563	201221	19621	1576777
2004	648155	186180	21480	389416	33161	123216	10501	1412109
2014-2004	-528	-5320	1177	68809	13402	78005	9120	164668

L'intermodalité sur Montpellier Méditerranée Métropole (3M)

Type de déplacement	Résidents 3M 2014		Résidents 3M 2004		différence	% de la différence
Entièrement à pied	445856	28,8%	389414	27,6%	56442	42%
1 mode mécanisé	1029145	66,5%	985369	69,8%	43776	32%
Total monomodal	1475001	95,3%	1374783	97,4%	100218	74%
2 modes mécanisés	58568	3,8%	33881	2,4%	24687	18%
3 modes mécanisés ou plus	13370	0,9%	3444	0,2%	9926	7%
Total intermodalité	71938	4,7%	37325	2,6%	34613	26%
Total déplacements	1546943	100,0%	1412108	100%	134835	

L'intermodalité sur 3M : 66 % TCU-TCU, 18 % VP-TCU

Combinaison de modes	2004			2014		
	Nombre de déplacements	Part dans intermodalité	Part dans l'ensemble des déplacements	Nombre de déplacements	Part dans intermodalité	Part dans l'ensemble des déplacements
VP+TCU	5557	15%	0,4%	12788	18%	0,8%
VP+CAR	1138	3%	0,1%	1239	2%	0,1%
VP+TRAIN	1030	3%	0,1%	2245	3%	0,1%
TCU+TCU	24449	66%	1,7%	47137	66%	3,0%
CAR+TCU	1384	4%	0,1%	2443	3%	0,2%
TRAIN+TCU	1184	3%	0,1%	2038	3%	0,1%
AUTRE	2583	7%	0,2%	4048	6%	0,3%
TOTAL INTERMODALITE	37325	100%	2,6%	71938	100%	4,7%

L'intermodalité sur 3M : les résidents connaissent les services d'intermodalité

Parmi les services de mobilité proposés par 3M :

- Velomagg : connu par 89% des résidents de 3M utilisé par 12 %
- Les parking relais : connu 85% des résidents de 3M utilisé par 46 %

	CONNAISSANCE				UTILISATION			
	Oui		Non		Oui		Non	
VELOMAGG	297600	89%	36400	11%	37100	12%	260600	88%
MODLAUTO	147000	44%	187000	56%	3200	2%	143900	98%
MINIBUS DU SOIR	98800	30%	235200	70%	11200	11%	87600	89%
AMIGO	142700	43%	191400	57%	29600	21%	113000	79%
APPLI SMARTPHONE MOBILITE	115000	34%	219000	66%	35200	31%	79800	69%
SERVICE ET SITE COVOITURAGE 3M	53400	16%	280600	84%	8700	16%	44700	84%
PARKING RELAIS P+TRAM	283800	85%	50300	15%	130100	46%	153600	54%

Conclusion et perspectives

(fiche boîte à outils/gouvernance en cours
Jouve/Richer/Rabaud)

- Si on considère la marche comme un mode chaînant à partir de **5 minutes de trajet à pied**
- **la part de l'intermodalité dans la mobilité quotidienne avoisine les 10 %.**
- La part de l'intermodalité dans les déplacements longue distance atteint environ 20 %
- La part de l'intermodalité est en progressssion : 1,7 % en 1994, 2,3 % en 2008 et 3,6 % dans les récentes EMD
- Le quantitatif en suffit pas pour décrire la **dimension sensible** du déplacement (lisibilité, impression de sécurité, commodité...) qui conditionne le report modal

Du côté des PDU...

- Synthèse des ouvrages déjà édités par le Cerema
- Retour d'expérience de 5 AOM (Annemasse, Colmar, Lille, Orleans et Strasbourg)
 - Aménager la voirie
 - Proposer des services vélo-piéton
 - Articuler les PDU avec des plans sectoriels
 - Accompagner la politique modes actifs
 - Planifier le développement des MA



Merci

Benjamin FOUCHARD

Goran SITNICA

Viviane MARRIE

Contributions de Guillaume Léonhardt, André Rouy

Service Analyse Prospective et Planification des Mobilités

Direction Territoriale Méditerranée du CEREMA