

Multimodalité et intermodalité

MALVINA OROZCO

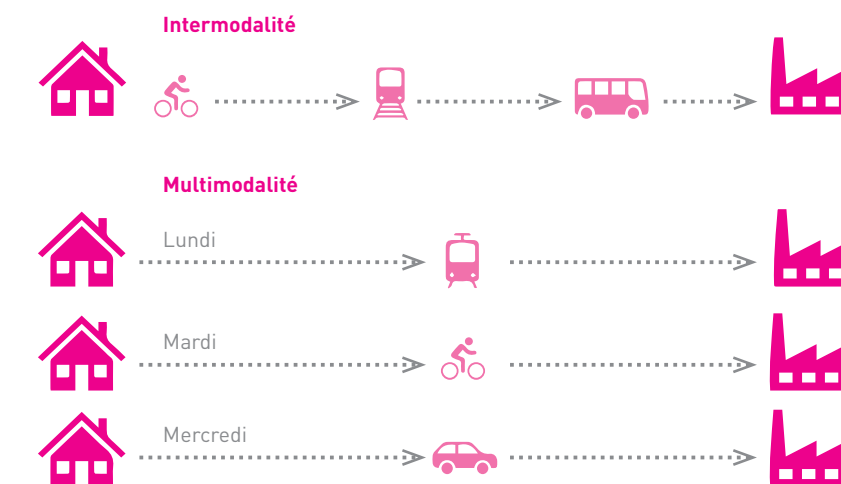
Ils sont dans tous les schémas et documents d'urbanisme, au cœur des objectifs des politiques d'aménagement et de mobilité, semblent interchangeableables et tous deux font rempart contre l'autosolisme, le fait de circuler seul en automobile. Pourtant, malgré leurs ressemblances phonétiques et lexicales, une véritable différence sémantique existe entre ces deux mots, parfois confondus, même si souvent complémentaires.

Le terme modalité unit ces deux mots. Il fait ici référence aux modes de transport, c'est-à-dire aux différents types de véhicules utilisés pour se mouvoir. Comment peuvent-ils donc être « inter » ou « multi » ?

Le terme multimodalité renvoie au choix possible entre différents modes de transport afin de se rendre d'une origine à une destination pour un motif unique. Le mode de transport dépendra ensuite du choix de l'usager, qui jouera sur les avantages de performance de chaque mode disponible, de ses habitudes, etc.

« L'inter », lui, exprime ici la notion de relation, ce qui va permettre la liaison. L'intermodalité est l'utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Le plus grand défi de l'intermodalité réside dans la discontinuité de l'offre, c'est-à-dire dans l'obligation de faire des changements d'un mode à un autre.

Contrairement à la multimodalité, qui semble être un atout, dès lors qu'elle se présente à l'usager, l'intermodalité, elle, est redoutée par le voyageur.



Elle implique, en effet, des ruptures de charge, c'est-à-dire le temps de la correspondance, et donc un moment d'incertitude, celui de la connexion avec le mode de transport suivant. Le déplacement est suspendu et il ne progresse plus. Souvent angoissant, ce temps n'est pas toujours fixe et il est soumis à de nombreux aléas : vais-je réussir à monter dans le prochain bus en quittant mon tramway pour finir mon trajet ? La station de vélos en libre-service ne sera-t-elle pas vide lorsque j'arriverai à la gare ? Autant de questionnements que de défis à relever pour les autorités organisatrices de la mobilité. L'intermodalité implique une réflexion « multi », dans le sens où cette réflexion se doit d'être multiscale, multi-partenaire et nécessite une approche globale, afin que les différents modes soient coordonnés, que la rupture de charge soit le moins subie et incertaine possible. Cette complexité à organiser l'intermodalité a incité les collectivités territoriales à créer des structures dédiées. En Nouvelle-Aquitaine, un syndicat mixte a été créé en 2018,

afin d'organiser la mobilité autour de 5 bassins d'intermodalité à l'échelle de la région. Son objectif est bien l'optimisation des différentes offres de transport ainsi que leur coordination au moyen de diverses actions comme une tarification multimodale (un billet valable pour plusieurs modes), une information multimodale (une même plateforme renseigne l'ensemble des informations relatives aux modes de transport), etc. Cette action se concentre sur l'intermodalité en transports en commun mais les collectivités territoriales ne s'arrêtent pas là et continuent d'intégrer les modes de déplacements individuels dans les logiques d'intermodalité grâce à des infrastructures comme les parcs relais ou encore les stations de vélos en libre-service au sein des pôles d'échanges.

Malgré leurs différences, ces deux formes d'actions sont donc intimement liées. Elles impliquent des questionnements similaires à la gouvernance dont l'objectif reste de faciliter et d'optimiser le temps de déplacement qu'il soit multi ou intermodal. _