



Communiqué de Presse
4 pages

Le 1^{er} février 2010

L'intermodalité du transport de voyageurs tient Congrès à Bruxelles

• Faciliter les déplacements quotidiens et occasionnels des 493 millions d'Européens

Les 3 & 4 février 2010 se tiendront à Bruxelles, pour la deuxième année consécutive, le Congrès international et l'exposition associée, dédiés à l'intermodalité du transport de voyageurs¹.

Baptisé **INTERMODES**, ce rendez-vous annuel d'échanges entre les **acteurs européens du transport de voyageurs, des télécommunications, de l'énergie et de la finance** dévoilera toutes les solutions qui seront proposées dans les années à venir pour parfaire les déplacements quotidiens et occasionnels des **493 millions d'européens, dont 37 millions de personnes handicapées et 20 millions d'octogénaires**.

En 2010, INTERMODES a choisi de consacrer une place particulière (4 tables rondes) à la **libéralisation du transport de voyageurs (existante et à venir)** et à ses conséquences sur l'intermodalité aux plans régional et international.

La mise en œuvre de **l'intermodalité transfrontalière** sera largement examinée, tout comme les questions relatives au **tourisme et à l'intermodalité**. Quelques problématiques et réalisations intermodales en dehors des frontières européennes seront présentées.

Nouveau contexte lié à la libéralisation du transport de voyageurs pour les états membres, les collectivités, les opérateurs et l'usager qui aura de nouveaux droits, solutions industrielles, financement, interopérabilité des systèmes, information en temps réel dans la langue maternelle du voyageur, billettique via le téléphone portable, signalétique européenne, gares, aéroports et parkings 100% accessibles, hauteurs des quais homogènes, bus, tramways et trains à plancher bas, pôles d'échanges multimodaux, acheminement des bagages sur un trajet multimodal, et **ORDONNANCEMENT des modes de transports collectifs et partagés pour passer d'un mode à l'autre sans contrainte**, tels sont les ingrédients du transport de voyageurs de demain.

En appui au Congrès, **l'Exposition INTERMODES 2010** a choisi de se consacrer à l'intermodalité et à **l'aménagement des pôles d'échanges**. Les gares, les aéroports et les parkings qui constituent les piliers de la correspondance entre les modes de transport doivent participer à la qualité et à la sérénité du voyage par les aménagements et les services qu'ils proposent.

• N'exclure aucun mode de transport

INTERMODES ne souhaite exclure aucun mode de transport du débat intermodal pour répondre aux besoins de déplacements de porte à porte ; exclure la voiture, le vélo ou la marche à pied serait exclure le « premier et le dernier kilomètre » nécessaire pour accomplir un trajet intermodal.

L'enjeu de l'intermodalité du transport de voyageurs est de créer et d'orchestrer des passerelles entre les différents modes de transport pour favoriser l'usage des transports collectifs et partagés, en moyenne deux fois moins consommateurs de CO₂ que la voiture particulière. C'est tout l'objet du Congrès et de l'Exposition INTERMODES.

Contact presse

INTERMODES, Nathalie LECLERC - Tél. : + 33 (0)1 42 66 63 25
Mobile : + 33 (0)6 72 96 54 45 - nleclerc@intermodes.com

¹ L'intermodalité est un raccord ordonnancé de modes de transport différents, au cours d'un même déplacement, visant à offrir au voyageur un trajet sans rupture.

• L'intermodalité pour doper l'usage des transports collectifs et partagés...

L'idée de créer Intermodos est née du constat que les Européens continuent de préférer à 83 % (EU-27, 2006, Eurostat) leur voiture pour leurs déplacements (travail, domicile - travail, loisirs).

L'enjeu est de proposer aux 493 millions d'Européens de se déplacer avec fluidité, au moyen de systèmes d'information en temps réel et de solutions de paiement intégrées, en utilisant des modes de transports collectifs ou partagés fiables, accessibles, confortables, sécurisés et INTEROPÉRABLES.

• ...Moins chers, plus verts, plus sûrs

La crise du pétrole, la pollution liée aux déplacements automobiles et l'insécurité routière justifient, au-delà du confort de l'utilisateur, que l'on s'intéresse de près aux technologies qui vont inciter et permettre concrètement à tout un chacun de préférer se déplacer autrement qu'en voiture individuelle.

D'un point de vue durable, une rame de tramway 100% écologique car 100% électrique transportant 200 personnes équivaut au déplacement de 140 véhicules particuliers.

En matière de consommation d'énergie, le tramway consomme en moyenne 110 fois moins que la voiture particulière, le métro trois fois moins et le bus deux fois moins.

• S'intéresser aux voyageurs

Si l'intermodalité du transport de marchandises jouit d'une promotion certaine à travers des initiatives concrètes menées au plan européen (par exemple, le programme MARCO POLO), l'intermodalité du transport de voyageurs n'a pas encore reçu la même attention. INTERMODES entend y remédier.

Un chiffre (Eurostat) est à retenir : **40% des voyageurs européens renoncent à l'usage des transports collectifs dès lors que leur trajet induit plus d'une correspondance.**

Alors que la libéralisation du transport de voyageurs est effective depuis le 1^{er} janvier 2010, l'objectif du Congrès et de l'Exposition INTERMODES est de donner une meilleure visibilité aux initiatives intermodales et de contribuer à leur déploiement à l'échelle européenne.

Au cours de l'édition 2010, 50 orateurs viendront échanger au cours de 10 tables rondes. Parmi eux : ADIF, ALSTOM, ARFE, AREP Group, ASSTRA, ATOUT France, CEVA, CG 74, Consorcio Regional de Transportes de Madrid, DB, DB Vertrieb, European Commission, European Passenger Federation, Ferrovie dello Stato Group, GART, Logibag, KCW, Mission Opérationnelle Transfrontalière, Région Lorraine, RENFE Operadora, Projet RoCK, Sénat, SNCB, SNCF Proximités, STIB, Transway, Verkéiers Verbond, Viajes El Corte Inglés, VIX ERG Transit Systems, ...

DES INITIATIVES INTERMODALES EXEMPLAIRES

Partager les initiatives intermodales exemplaires, c'est un des objectifs d'INTERMODES. En voici quelques-unes.

Pour les vols de rabattement ou d'apport vers les aéroports principaux, des progrès considérables ont été réalisés **en Allemagne** où, par exemple, le train à grande vitesse transporte 45% de tous les passagers de la Lufthansa entre Cologne et l'aéroport de Frankfort via le **service AIRail**.

Avec AIRail, la substitution de vols nationaux de courte distance (déficitaires) par le rail et la réutilisation des rares slots qui étaient occupés par ces vols à l'aéroport de Frankfort en faveur de vols longue distance lucratifs, contribuent à la rentabilité financière du service.

En Suisse, le Fly Rail Baggage Service permet aux passagers aériens en route vers les aéroports de Zurich, Genève et Bâle d'enregistrer leurs bagages et d'obtenir leur carte d'embarquement dans de nombreuses gares ferroviaires.

Aux Pays-Bas, le concept « Trein-Taxi » est un exemple réussi d'intégration des taxis avec une tarification intégrée : prix fixe pour les usagers du train.

A Karlsruhe, en Allemagne, les trams urbains empruntent les mêmes voies ferrées que celle utilisées par les services de trains régionaux, raccordant le centre de la ville à la région de Karlsruhe.

A Helsinki, le transport en commun est intégré dans chaque nouveau projet de développement immobilier dès la phase de planification ; la gare est construite dans la phase initiale du projet ce qui crée les conditions d'un usage aisé et confortable des transports en commun.

Un bon exemple de point de correspondance moderne réussi est **l'Avenida de América dans la capitale espagnole Madrid**. Réouverte au public en 2000 après rénovation, cette énorme gare de correspondance où se côtoient désormais train, métro et autobus a vu le nombre de passagers en transit augmenter de 30% dans sa première année d'exploitation.

En matière d'échange transfrontalier, **la région d'Öresund au Danemark et en Suède** constitue un exemple de bonne pratique dans ce domaine délicat. Un système de billetterie intermodale y intègre les trains danois et suédois desservant les régions de Copenhague et de Skane. Les billets ne sont pas seulement valables comme titres de transport sur les trains, mais également sur les autobus dans les deux régions et même sur les ferry-boats entre le Danemark et la Suède.

50 orateurs de 10 nationalités différentes partageront au Congrès INTERMODES des exemples concrets d'une intermodalité réussie.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN EUROPE

Chiffres : Eurostat, Commission européenne

• La voiture particulière prédomine

Quelle que soit la distance à parcourir 83 % des Européens préfèrent leur voiture pour leurs déplacements (travail, domicile – travail, loisirs).

Concernant les trajets longue distance, l'utilisation de la voiture individuelle prédomine encore avec un taux de 65% ; elle est suivie par l'avion à 14%, le train à 12%, l'autobus à 6% et les autres modes à 3%.

• L'explosion des trajets longue distance

En Europe, les trajets de longue distance (> 100 km) ont un taux de croissance au-dessus de la moyenne. Les prévisions de trafic de l'étude TEN-STAC² 2003 indiquent une croissance moyenne du transport interrégional de passagers de 28% dans la période 2000-2020 dans l'EU-15 et de 74% dans l'EU-12. Pour les trajets aériens, l'étude prévoit une croissance de 88% et de 133% respectivement.

• Le trafic aérien est en hausse

Dopé par l'offre des compagnies low-cost, le trafic aérien est en hausse (voir chiffres ci-dessus). Ceci engendre des problèmes au niveau des capacités dans les aéroports et dans l'espace aérien.

Pour les trajets de petite et moyenne distance – souvent déficitaires pour les compagnies aériennes -, le train peut être une bonne alternative à l'avion. En Allemagne, la Lufthansa et la Deutsche Bahn ont passé - à travers le service AIRail - un accord de partenariat permettant de coupler les modes et de rentabiliser les liaisons.

• La voiture particulière séduit dans les nouveaux états membres

Dans les nouveaux états membres, les statistiques sur les transports montrent une évolution généralisée de l'abandon des transports en commun en faveur de la voiture individuelle, ce qui est une condition défavorable pour la promotion du transport intermodal de passagers.

**CHIFFRES ET INFOGRAPHIE
DISPONIBLES SUR DEMANDE AUPRÈS DU SERVICE DE PRESSE
ET TÉLÉCHARGEABLES SUR WWW.INTERMODES.COM**

² Scenarios, Traffic Forecasts, and Analyses of Corridors on the Trans-European Transport Network