



INTERMODES

un Congrès international et une Exposition
dédiés à
L'INTERMODALITÉ
DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

Contact presse

CASSIOPÉE
Nathalie LECLERC
Tél.: 01 42 66 21 27
Mobile: 06 72 96 54 45
nleclerc@cassiopee-rp.com

intermodes pour construire à 27 l'Europe de la mobilité durable

L'intermodalité du transport de voyageurs p. 3

Pourquoi INTERMODES? p. 4

Le Congrès p. 6

L'Exposition p. 8

Des initiatives intermodales exemplaires p. 9

Le transport de voyageurs en Europe p. 10

Notes Personnelles p. 18



La STIB s'associe pleinement au premier congrès dédié à l'intermodalité du transport de voyageurs **en offrant à tous les congressistes un libre accès au réseau STIB** (métro, bus, tramway) du 3 février 2009 à midi au 6 février 2009 à midi sur simple présentation de leur e-ticket ou de leur badge !

L'INTERMODALITE DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

▪ Définition et composantes

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 induit la fluidité du déplacement et tout ce qui y concourt: interopérabilité, signalétique, billettique, accessibilité, information en temps réel, sécurité, confort.

Afin d'offrir un trajet sans rupture, le produit de l'intermodalité du transport de voyageurs comprend différents éléments qui doivent être renforcés et intégrés: les réseaux et correspondances, l'information de porte à porte, la tarification et la billetterie, la manutention des bagages, la promotion de l'intermodalité.

▪ Tenir compte des développements sociaux et démographiques

Les développements sociaux et démographiques jouent un rôle important dans l'examen des éléments d'une chaîne de trajets sans rupture.

Le vieillissement de la population, par exemple, donne lieu à l'émergence d'exigences spécifiques par rapport à l'intermodalité. En 2004, l'Europe comptait déjà 20 millions de personnes âgées de 80 ans et plus.

Non seulement les personnes âgées mais le groupe de personnes à mobilité réduite (37 millions de citoyens au sein de l'UE) ont en général des besoins spécifiques au niveau de la manutention des bagages, de l'accessibilité des points de correspondances, de la convivialité des systèmes d'information. Ce qui est vrai pour ces groupes cibles l'est aussi pour les familles qui doivent gérer enfants, (poussettes) et bagages. L'accessibilité est un élément clé pour l'intermodalité.

▪ Les obstacles à l'intermodalité du transport de voyageurs

Ces obstacles concernent des problèmes de politique, de planification et de conception, de coordination et de coopération, des problèmes légaux, de financement, des problèmes techniques et de langue.

Les mesures possibles au niveau européen et donc celles qui seront expliquées et proposées au cours du Congrès INTERMODES comprennent la réglementation, le financement, les activités de normalisation, la recherche et l'échange de pratiques d'excellence.

▪ L'apport de l'intermodalité à la Communauté européenne

Un système de transport intermodal donc mieux organisé contribue à la réalisation des objectifs principaux de la Communauté européenne, à savoir la compétitivité, l'emploi, le développement durable et la cohésion territoriale.

POURQUOI INTERMODES?

INTERMODES. C'est le nom du premier Congrès international et de l'exposition associée entièrement consacrés à l'intermodalité du transport de voyageurs. Un rendez-vous à vocation européenne qui rassemblera annuellement les élus et professionnels du transport de personnes, les acteurs des télécommunications, de la finance, de l'énergie des 27 états membres.

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

L'idée de créer Intermodés est née du constat que les Européens continuent de préférer à 72,7% (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.

- **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.

Il s'agit donc de n'exclure aucun mode de transport mais 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.

- 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.

A moins d'un an de la libéralisation du transport de voyageurs (elle sera effective au 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.

- Proposer dès 2010 une version B to C de l'Exposition INTERMODES

Les organisateurs d'INTERMODES programment de lancer dès 2010, année de libéralisation du transport de voyageurs, le pendant B to C de l'Exposition INTERMODES.

Dans sa version grand public itinérante, l'Intermodale Cité - c'est le nom de l'exposition – proposera aux Européens de découvrir via l'image, le son et l'interactivité (écrans tactiles) la façon dont ils se déplaceront dans les années à venir grâce aux solutions intermodales.

- Une initiative privée

INTERMODES est né en 2007 d'une initiative privée.

François GIGOT, 45 ans, et Nathalie LECLERC, 39 ans, tous deux de nationalité française en sont à l'origine.

Commerçant Export, François GIGOT, qui a exercé pendant 10 ans chez Thalès possède une double expérience des trajets longues distances et des initiatives intermodales internationales.

François GIGOT est diplômé de l'Ecole Supérieure du Commerce Extérieur de Paris et de l'Institut des Langues Etrangères de Canton (République populaire de Chine) Il est titulaire d'un diplôme de chinois de l'Institut National des langues et civilisations orientales (Paris).

Passionnée par les transports de voyageurs qu'elle utilise au quotidien et pour tout type de déplacements, Nathalie LECLERC les promeut pour le compte des clients de l'agence CASSIOPÉE qu'elle dirige depuis 1992.

CASSIOPÉE est une agence conseil en communication spécialisée dans les secteurs du transport, de l'énergie, de la finance et du tourisme.

Sensibilisée aux problématiques du transport de voyageurs et bénéficiant d'un enseignement et d'une expérience européenne, Nathalie LECLERC formalise dès 1998 l'idée de créer un événement à dimension européenne sur le thème de l'intermodalité qu'elle considère comme principal vecteur de développement du transport de voyageurs.

- Une première édition consacrée aux nouveaux états membres

La première édition d'INTERMODES consacrera une demi-journée de débats aux pays ayant intégré l'Union Européenne à partir de 2004.

Ces pays sont en effet confrontés à une évolution généralisée de l'abandon des transports en commun en faveur de la voiture individuelle.

- Une inauguration tchèque et belge

A l'occasion de la présidence tchèque du Conseil de l'Union européenne, la première édition d'INTERMODES sera inaugurée par **Vojteck KOCOUREK**, Vice Ministre des Transports de la République tchèque.

Seront présents à ses côtés, **Etienne SCHOUPPE**, Secrétaire d'Etat belge à la Mobilité et **Pascal SMET**, Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics de la région de Bruxelles-Capitale.

- Un rendez-vous annuel dans la capitale européenne

Chaque année, au début du mois de février, INTERMODES et l'exposition B to B associée prendront leurs quartiers dans la capitale européenne.

Dès 2010, INTERMODES proposera également une exposition grand public itinérante qui partira à la rencontre des Européens.

- La gratuité du réseau de transport pour tous les congressistes

Du 3 février à midi au 6 février à midi, les Congressistes INTERMODES pourront **emprunter librement le réseau de transport de la STIB** au sein de Bruxelles-Capitale. Leur e-ticket d'inscription au Congrès et leur badge nominatif où figure le logo de la STIB leur servira de justificatif de transport.

Par ailleurs, l'organisateur du Congrès, met en place un système de navettes gratuites qui circuleront entre les hôtels du groupe Accor, partenaire de l'événement, et le Palais 10 du Parc des Expositions.

- Une animation à quatre voix

Le Congrès sera animé par **Mary CRASS**, administrateur principal du Forum International des Transports – organisation intergouvernementale de l'OCDE.

A ses côtés, **Guido MÜLLER**, directeur de programme des systèmes de transport intelligent à la DG Tren – Commission européenne – et spécialiste de l'intermodalité du transport de voyageurs sera le «réfèrent intermodalité» du Congrès.

Jane PEARCE, Rédactrice en chef de Metro Report (groupe Railway Gazette) et **Guillaume LEBORGNE**, journaliste à la Vie du Rail International co-animeront chacun une des 9 tables rondes du Congrès.

- Six thèmes majeurs pour 50 orateurs de 10 nationalités différentes

Six thèmes principaux seront abordés au cours de cette première édition d'INTERMODES :

1. L'intermodalité en Europe, état des lieux
2. Les territoires
3. L'industrie
4. Les nouvelles technologies
5. L'intermodalité dans les nouveaux états membres
6. Le financement

Parmi les **personnalités** qui interviendront au cours du Congrès figurent:

- **Vojtech KOCOUREK**, République tchèque, Vice Ministre des Transports
- **Etienne SCHOUPPE**, Belgique, Secrétaire d'Etat à la Mobilité
- **Pascal SMET**, Belgique, Ministre de la Mobilité et des Travaux Publics de la région de Bruxelles-Capitale
- **Guido del MESE**, Italie: Directeur Général d'ASSTRA et Président du Comité Union européenne de l'UITP
- **Fabienne KELLER**, France: Sénateur du Bas-Rhin, chargée de la Mission Concept de Gare Contemporaine
- **Michel JADOT** ; Belgique: Directeur Général Voyageurs International à la SNCB et Président de THALYS
- **Alain FLAUSCH**; Belgique: Administrateur et Directeur Général de la STIB.

Les entreprises et organismes qui interviendront dans le cadre des tables-rondes sont directement rattachés à la Commission européenne ou appartiennent aux secteurs des transports, de la recherche, des télécommunications, de l'industrie, de l'énergie, de la finance; des représentants de collectivités territoriales (Madrid, Karlsruhe, Varsovie) viendront témoigner de leur expérience en matière d'intermodalité.

Parmi les intervenants figurent: L'Agence Spatiale Européenne, ASSTRA, Eurostat, La Fédération Européenne des Passagers, Veolia Environnement, la DG Tren, le Consortium des Transports de Madrid, Karlsruhe Verkehrs Verbund, CARPLUS, la STIB, la SNCB, la Lufthansa, la Banque Européenne d'Investissement, IMAGTP, le CERTU, ATOC, SNCF Proximités, le Comité Européen de Normalisation, Lohr Industrie, UNIFE, Brompton Bicycle, Orange, la Deutsche Bahn, Neowave, Europcar, Veolia Transport, l'IRU, Thalys, Jacobs Consultancy, le Centre tchèque de recherche sur les transports, Czech Railways.

- **Bienvenue dans l'Intermodale'Cité, l'exposition associée au Congrès INTERMODES**

Attenante au Congrès, l'Intermodale'Cité, aménagée dans un espace de 3000m², présente de façon **vivante, didactique et ludique** les initiatives, produits, services, technologies développés en faveur de l'**intermodalité**.

Sans cloisons, ni stands l'Intermodale'Cité propose une scénographie résolument futuriste illustrant la fluidité des déplacements et la place des nouvelles technologies dans le développement du transport intermodal de voyageurs.

100% visuelle, la communication au sein de l'Intermodale'Cité propose aux entreprises, collectivités et organisations professionnelles de présenter aux congressistes via l'image, le son et l'interactivité leurs dernières innovations, solutions et recherches dans le domaine de l'**intermodalité**.

- **Une exposition durable**

Ce nouveau concept d'exposition évite aux annonceurs toute logistique. En effet, les annonceurs disposent d'espaces de communication sous forme d'écran XXL, d'écrans plasma sonorisés, de tables interactives qui constituent à la fois le décor et le contenu de l'exposition.

Les contenus, associés au logo de l'annonceur, sont livrés en amont de l'Exposition et intégrés au décor.

- **Un badge-sésame**

Sur le badge de chaque congressiste figure un numéro personnel qui lui sert d'entrée pour consulter les écrans tactiles de l'Exposition.

A l'issue de l' v nement l'organisateur est en mesure de fournir à l'annonceur les coordonnées du congressiste.

- **Une exposition au cœur du Congrès**

Contigu à l'auditorium, l'espace exposition fait partie intégrante du congrès. Les pauses café et déjeuners s'y déroulent. C'est également une plate-forme d'échanges où se retrouvent congressistes et intervenants à l'issue de chaque table ronde.

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 Frankfurt 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 Frankfurt 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'Avenda 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 Skåne. 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.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN EUROPE

Chiffres: Eurostat, Commission européenne

▪ La voiture particulière prédomine

Quelle que soit la distance à parcourir 72,7% 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-STAC¹ 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

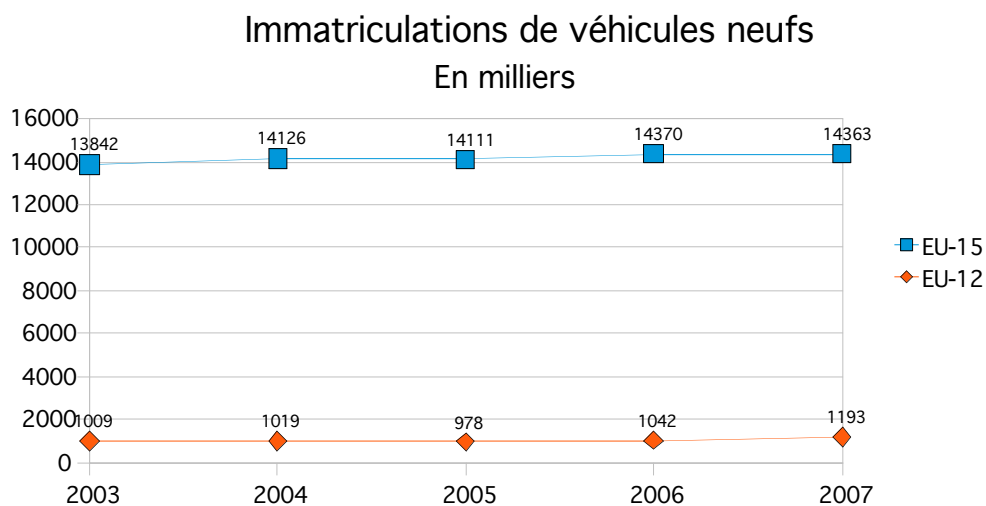
Dans les nouveaux états membres, les statistiques sur les transports montrent une évolution généralisée de l'abandon des transports en commun en faveur de la voiture individuelle, ce qui est une condition défavorable pour la promotion du transport intermodal de passagers.

¹ Scenarios, Traffic Forecasts, and Analyses of Corridors on the Trans-European Transport Network

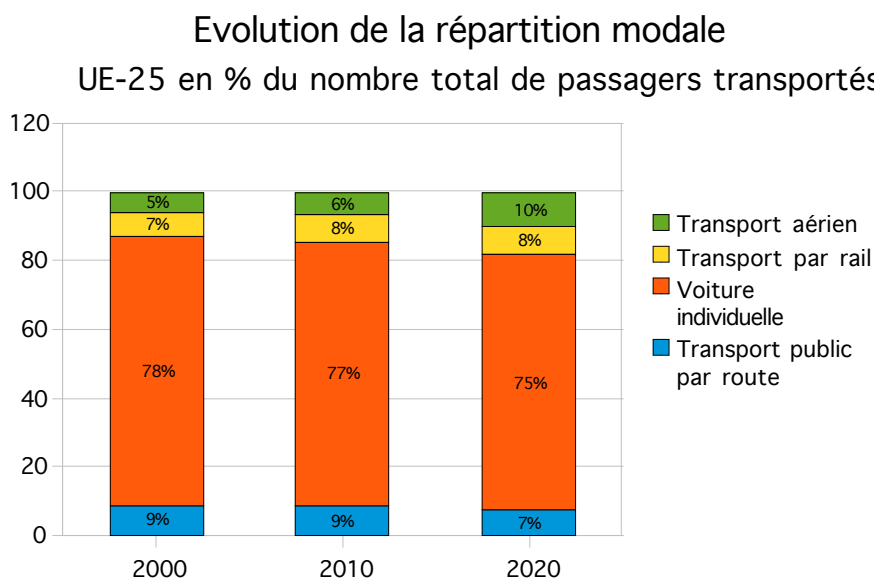
LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN EUROPE

Source DG-TREN

LA PRÉPONDÉRANCE DE LA VOITURE PARTICULIÈRE



LE TRAFIC AÉRIEN EST EN HAUSSE



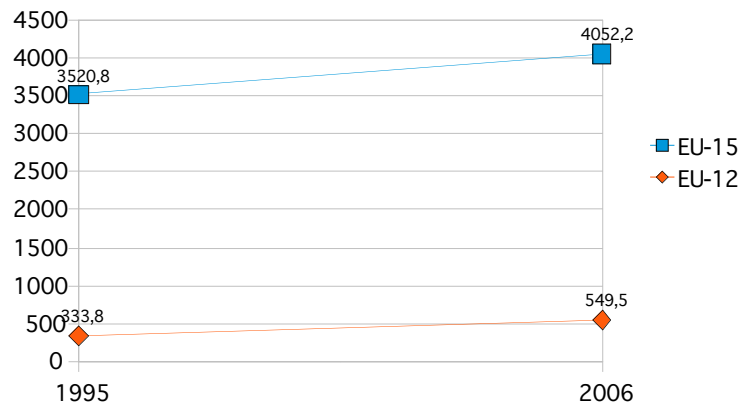
LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN EUROPE

Source DG-TREN

PERFORMANCE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT

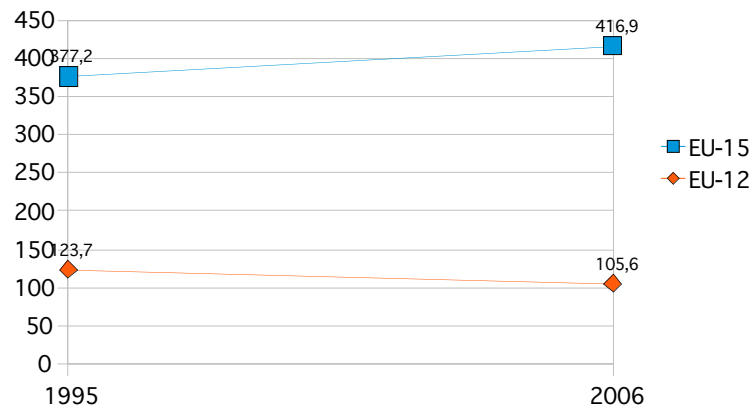
Voiture particulière

Mille millions de passagers transportés par kilomèt



Bus & autocars

Mille millions de passagers transportés par kilomèt



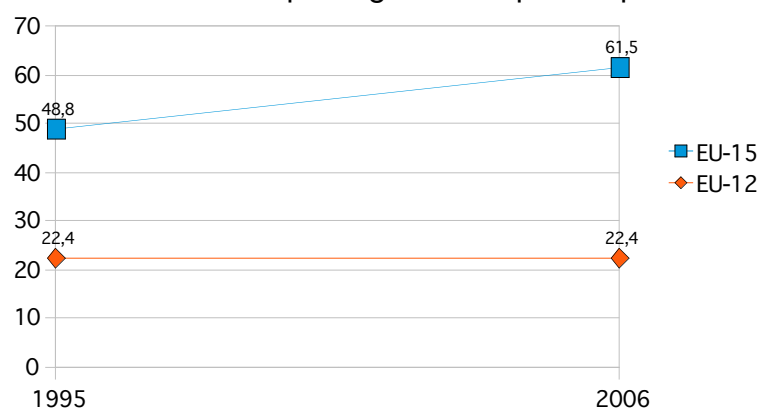
LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN EUROPE

Source DG-TREN

PERFORMANCE DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT (suite)

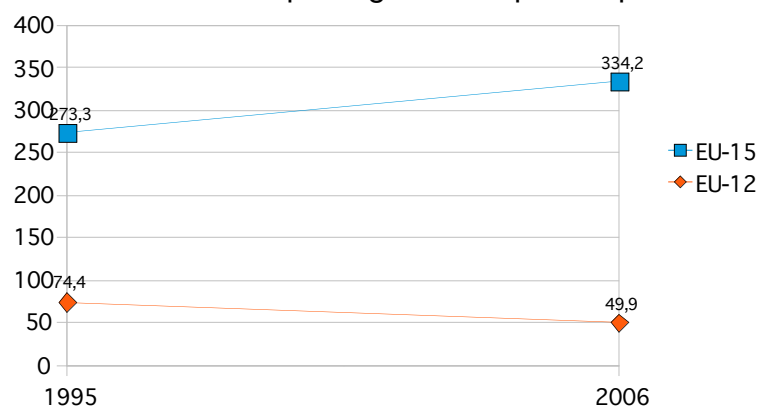
Tram & métro

Mille millions de passagers transportés par kilomètre



Transport ferroviaire

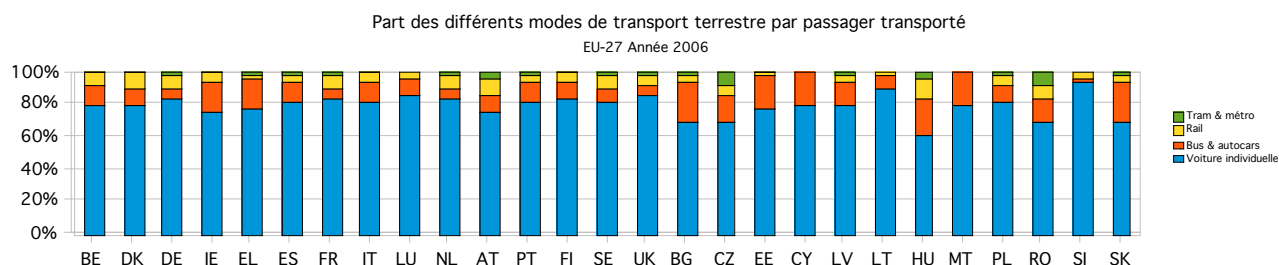
Mille millions de passagers transportés par kilomètre



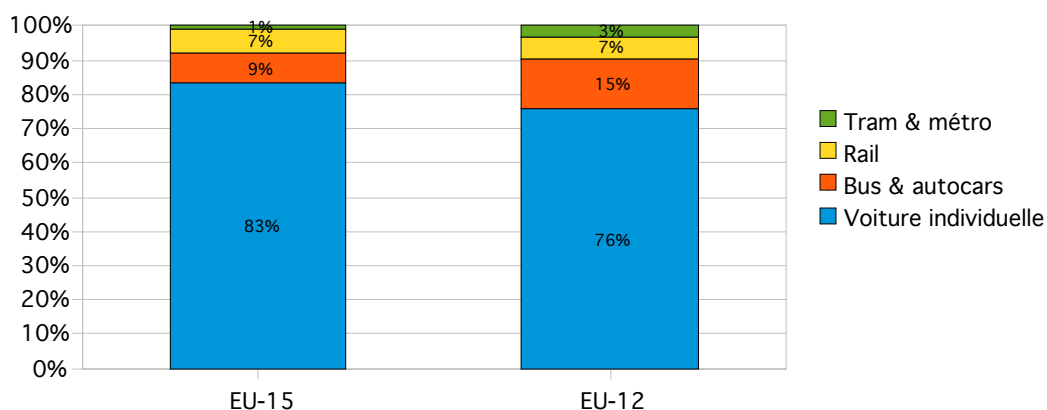
LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN EUROPE

Source DG-TREN

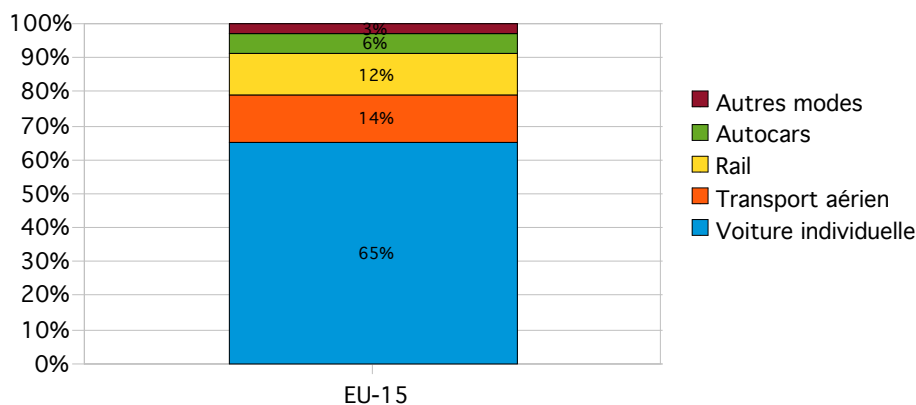
RÉPARTITION MODALE



Part des différents modes de transport terrestre par passager transporté
EU-15 _ EU-12 Année 2006



Répartition modale dans les trajets long distance > 1000 km
EU-15 Année 2003

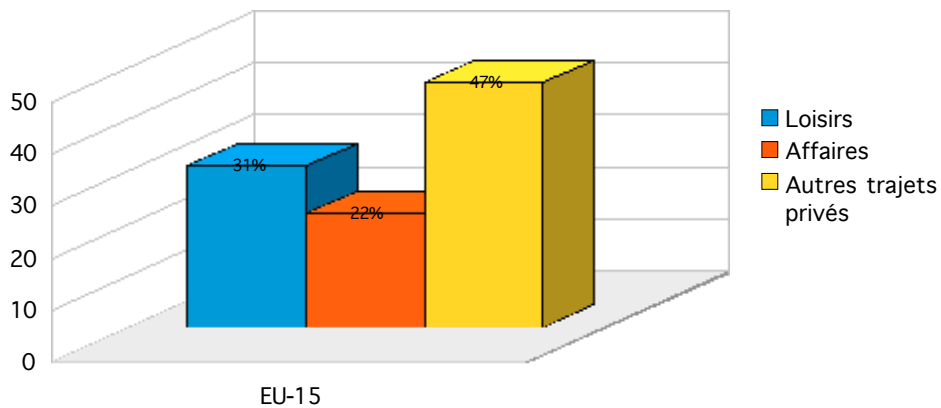


LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN EUROPE

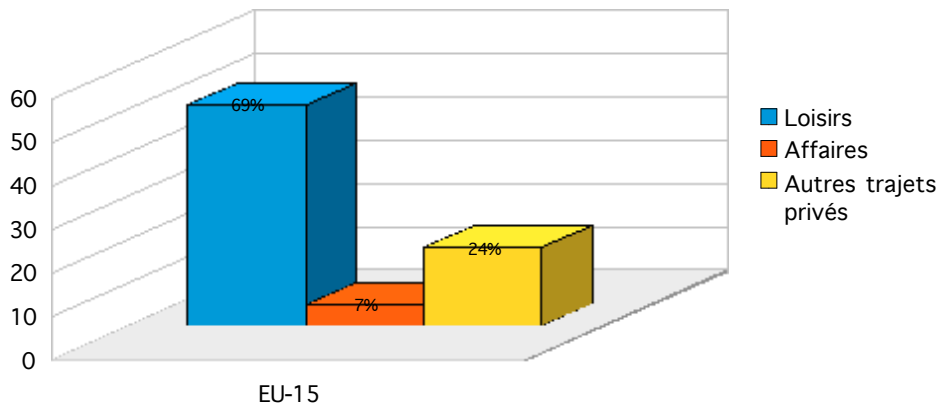
Source DG-TREN

MOTIVATIONS DES DÉPLACEMENTS DES EUROPÉENS

Types de déplacements pour l'ensemble des modes de tran
EU-15 Année 2003



Type de déplacements pour l'ensemble des modes de tran
Déplacements longue distance > 100 km EU-15 Année 200

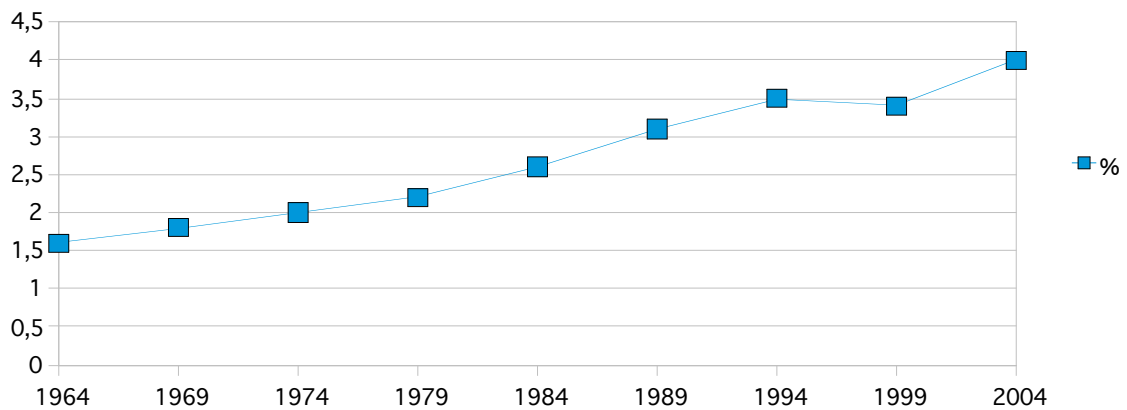


LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN EUROPE

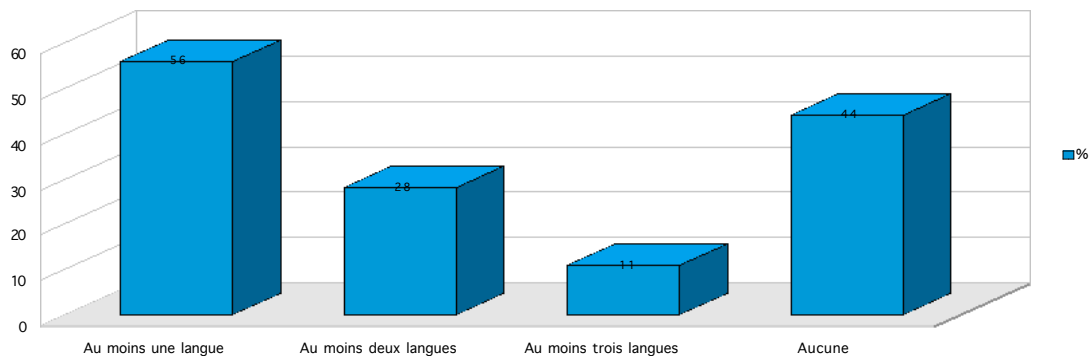
Source DG-TREN

CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES ET SOCIALES

Pourcentage de la population de l'UE-25 âgée de 80 ans et plus 1964 - 2004



Pourcentage d'Européens capables de tenir une conversation dans une langue autre que la langue maternelle Année 2005

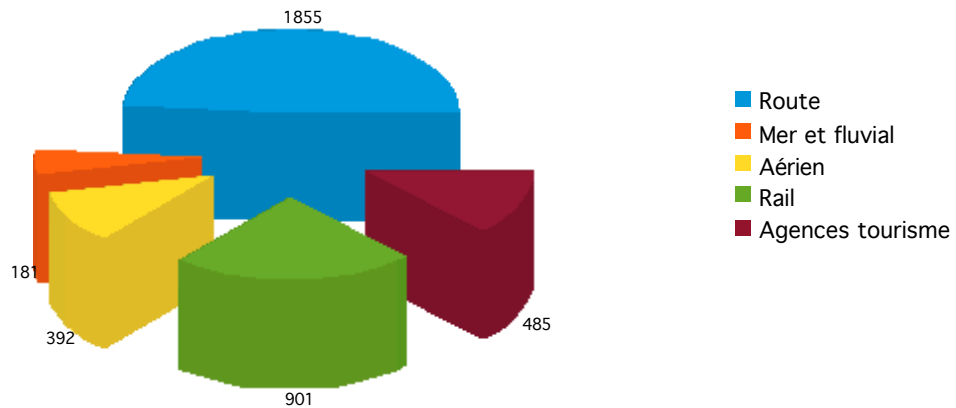


LE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN EUROPE

Source DG-TREN

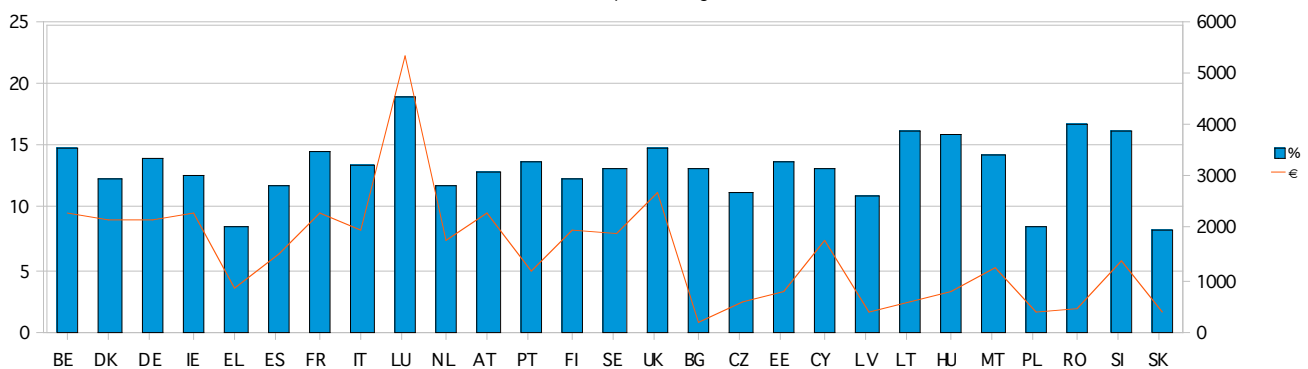
LES EMPLOIS GÉNÉRÉS PAR LE SECTEUR DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

L'emploi par modes dans le transport de passagers en Europe 3 816 000 emplois en 2005



PART DU TRANSPORT DANS LA CONSOMMATION DES MÉNAGES EUROPÉENS

Les transports dans la consommation des ménages européens en 2006 En euros et en pourcentage de leurs revenus





NOTES PERSONNELLES



NOTES PERSONNELLES
