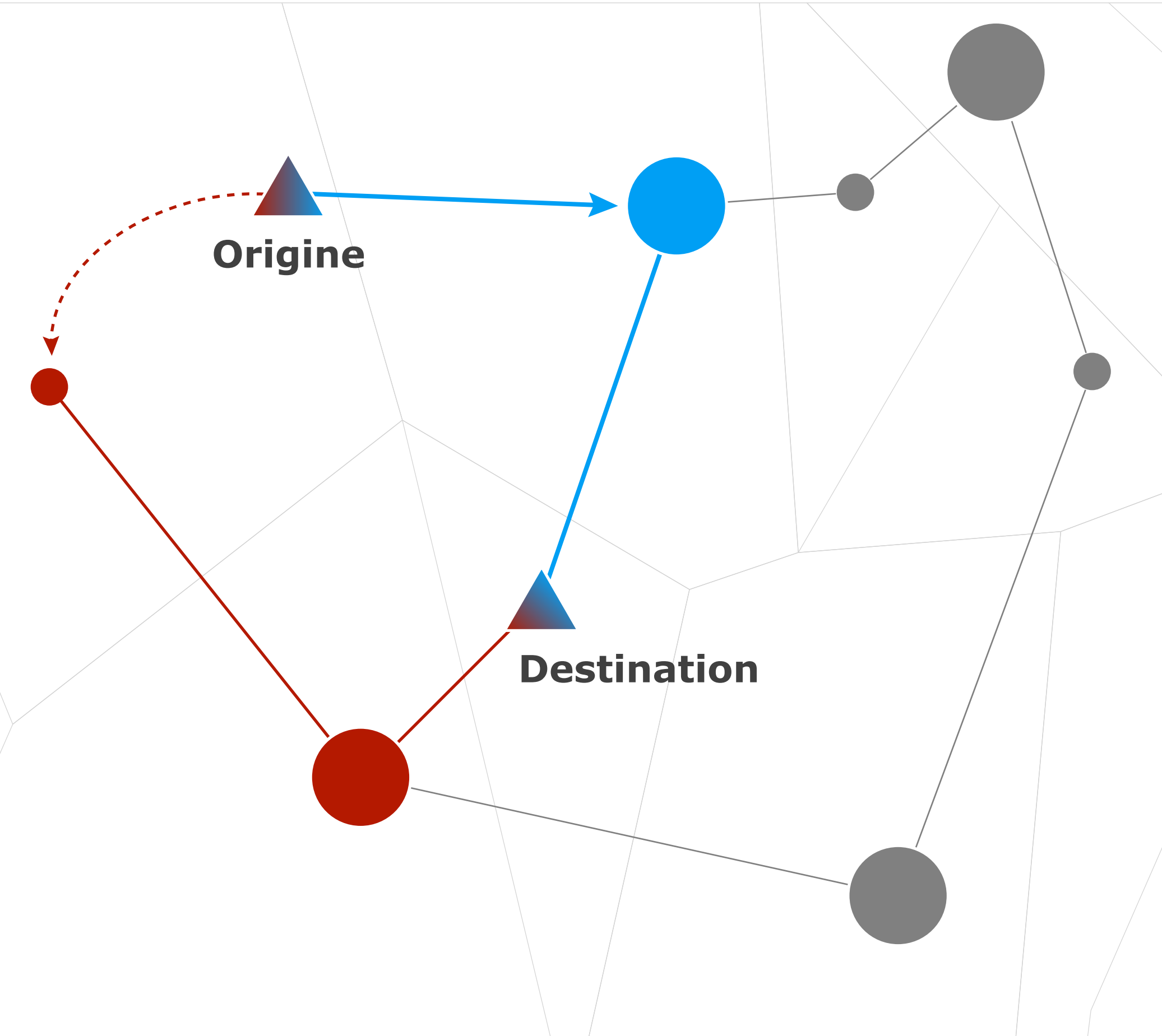


Stratégie 1 :

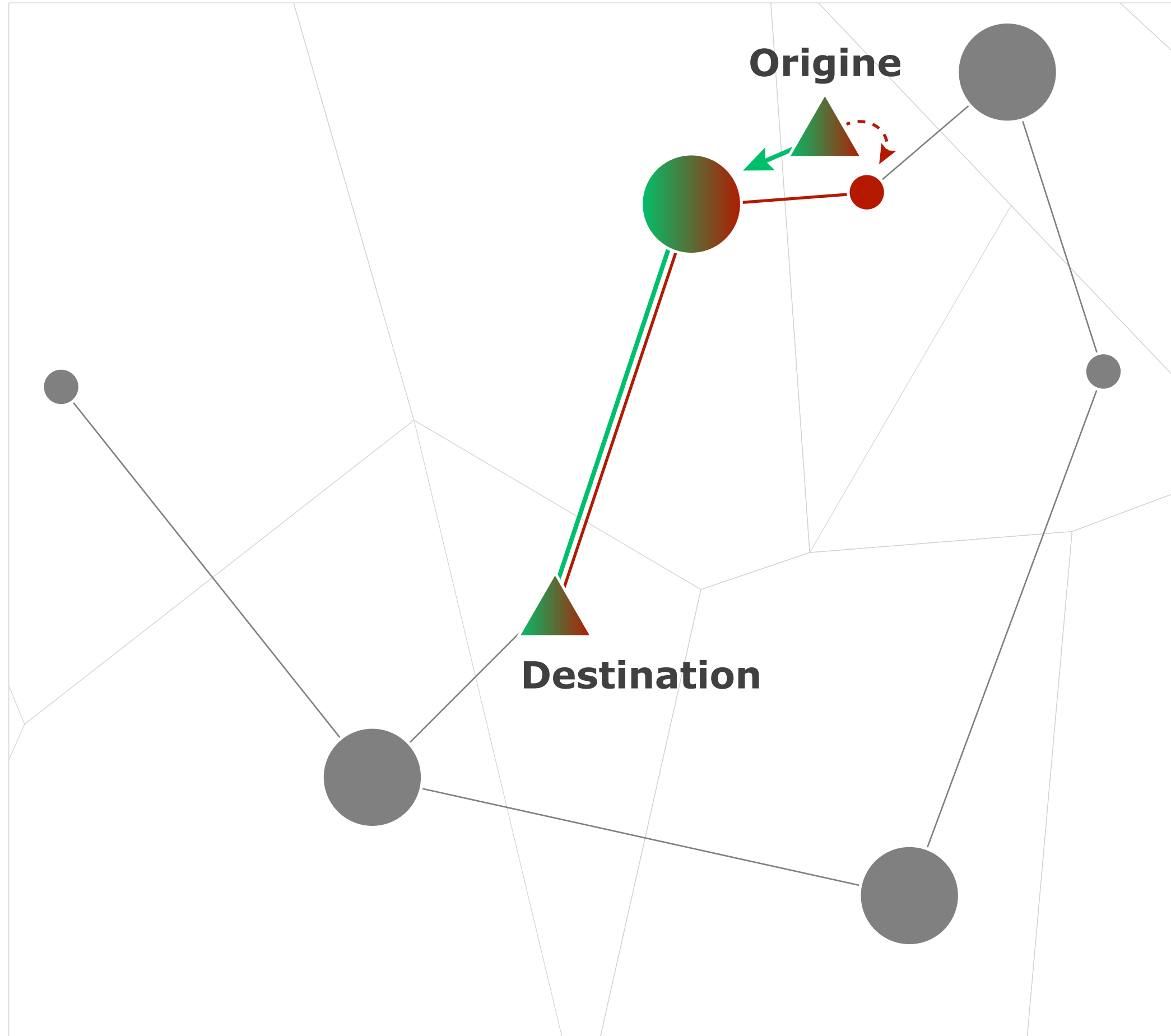
Évitement des correspondances



1 Réduction des ruptures de charge
152 trajets

Stratégie 2 :

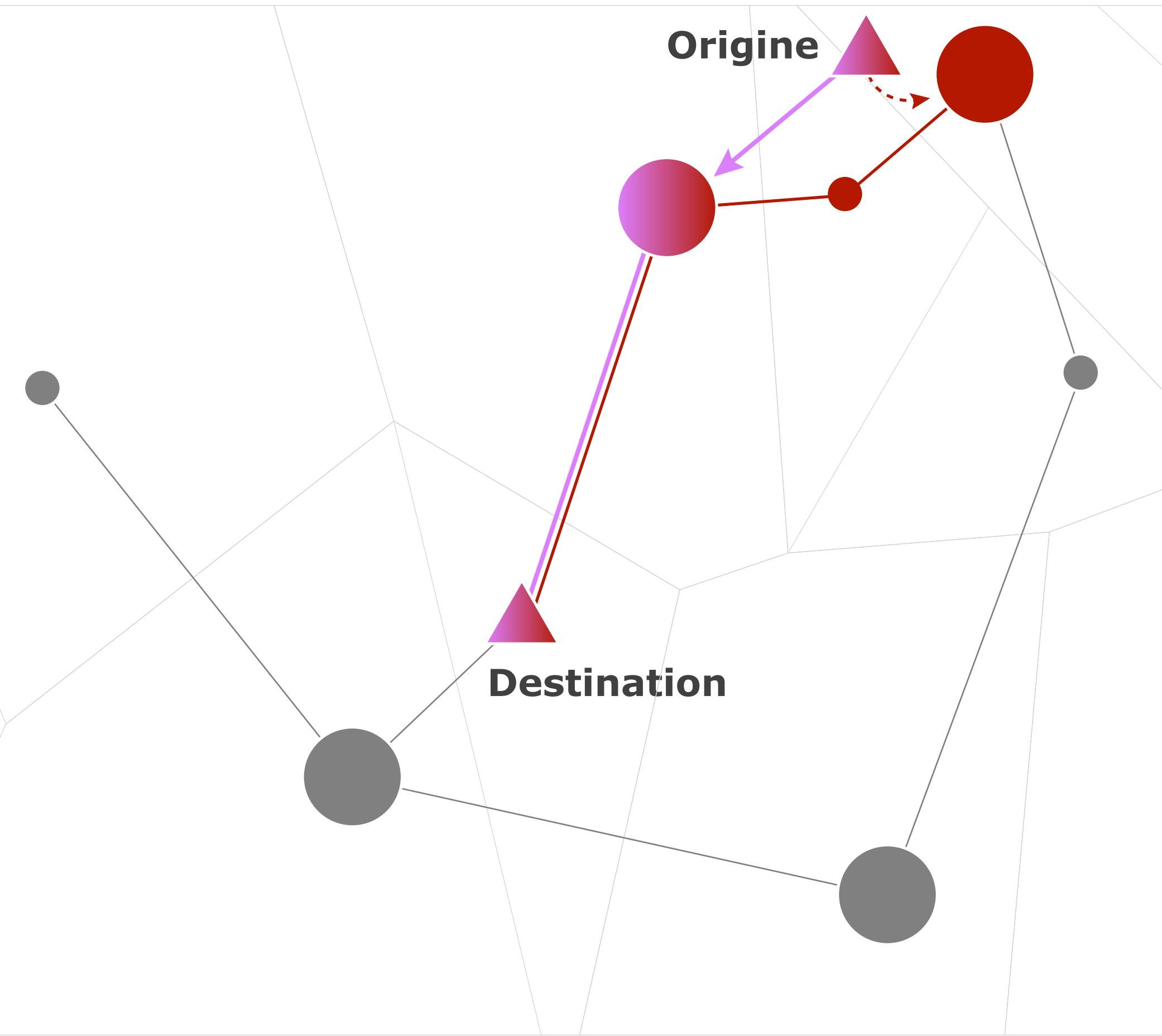
Gare ou station plus attractive



2 Attractivité des stations de transport public
12 trajets

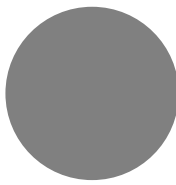





Stratégie 3 :

Réduction du temps à bord



3 Réduction du temps à bord du transport public
7 trajets

Légende

-  Pôle d'échange multimodal
Lignes ferroviaires express et fréquentes
-  Nœud intermédiaire
Lignes omnibus et peu fréquentes
-  Graphe
Ligne ferroviaire non traversée
-  Itinéraire qualifié de détour
Trajets en rabattement ou en diffusion et en transport en commun
-  Itinéraire considéré comme le plus court
Trajets en rabattement ou en diffusion et en transport en commun
-  Cellule Voronoï

Lecture

Sous-échantillon : 171 trajets incluant un détour
129 déplacements intermodaux

L'analyse des déplacements intermodaux, incluant au moins un détour, aboutit à l'identification de **trois types de stratégies d'optimisation spatio-temporelle** prenant la forme de détours. La première pratique de mobilité consistant à **éviter des correspondances** est caractérisée par un nombre réduit de ruptures de charge en contournant certaines lignes de transport en commun. La deuxième stratégie repose sur **la fréquence et la vitesse commerciale** des services ferroviaires qui rendent la gare ou la station plus attractive. Enfin, la troisième catégorie consiste à allonger la distance à vélo ou en micro-mobilité afin de **réduire le temps passé à bord** du transport public.