

MOBILITÉS ET INTERMODALITÉ, LA NOUVELLE DONNE



Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective
de la nouvelle planification régionale

Juillet 2016



SOMMAIRE



4 ÉDITO

5 INTERVIEW

7 INTRODUCTION

9 PARTIE I – LA MOBILITÉ AU DÉFI DE L'INTERMODALITÉ

- Quels défis pour nos politiques de mobilité ?
 - Quel rôle de l'intermodalité ?
 - Intermodalité recherche territoire(s) de références
 - Le schéma régional de l'intermodalité (SRI) en bref
-

15 PARTIE II – ÉLARGIR NOTRE VISION DE L'INTERMODALITÉ

- De quelle intermodalité parle-t-on ?
 - Comment mieux saisir et quantifier les enjeux ?
 - De l'intermodalité à la flexmodalité ?
-

21 PARTIE III – RATIONALISER. COMPLÉMENTARITÉ DES OFFRES ET DES SERVICES

- Quelles zones de pertinence pour les services publics de transport ?
 - Quelles optimisations attendre ?
 - Le rôle majeur des politiques de stationnement
-

27 PARTIE IV – CONNECTER. LES NOUVELLES FORMES DE RENCONTRE DES MOBILITÉS

- Quelle typologie des lieux de connexion ?
 - Vers « une déconstruction » des formes de connexion ?
-

35 PARTIE V – INTÉGRER. MOBILITÉ, SERVICE CONTINU

- Une mobilité « en questions »
 - Une mobilité « vue du client »
 - Réévaluer nos réponses et nos solutions techniques
-

47 PARTIE VI – GOUVERNER. QUELLES APPROCHES DU SRI ET DE SA GOUVERNANCE ?

- Le SRI, levier de promotion des mobilités durables
 - Le SRI, une fabrique concertée de l'intermodalité
 - Les grands scénarii en matière de gouvernance du SRI
-

56 MISE EN PERSPECTIVE : VERS UNE NOUVELLE DIPLOMATIE DES TRANSPORTS

57 GLOSSAIRE

58 REMERCIEMENTS

Début 2015, dans une enquête menée par IPSOS pour Transdev France, 94 % des intercommunalités interrogées mettaient l'accent sur « l'amélioration de l'intermodalité et l'importance de repenser les mobilités en mutualisant et optimisant les moyens de transport sur un territoire élargi ».

Les évolutions récentes apportées par la réforme territoriale – transfert à la région de l'ensemble des mobilités non urbaines, élargissement des compétences et, à travers l'installation des nouveaux schémas départementaux de coopération intercommunale, des périmètres des autorités organisatrices de la mobilité – mais encore la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques renforcent l'importance du thème dans la mise en œuvre de politiques de mobilité performantes, économes et cohérentes.

L'étude menée avec l'AdCF s'inscrit également dans un contexte de profonde mutation des usages en matière de mobilité. La notion de flexmodalité abordée ici est éclairante. De plus en plus, les voyageurs combinent et optimisent leurs déplacements en choisissant parmi une plus grande diversité de modes et, grâce au développement incessant des solutions digitales, d'une façon toujours plus réactive. Ces comportements et ces « choix modaux » plus ouverts constituent une opportunité formidable dont les politiques de déplacements devront se saisir toujours davantage.

Cette étude s'inscrit également et naturellement dans un contexte de recherche d'économies. Car si la mobilité est un facteur évident de vitalité et d'attractivité du territoire, elle se doit d'être plus économe au plan énergétique et environnemental, au plan spatial et foncier et sur le plan strictement financier. Un panorama des chantiers à venir et des pistes de rationalisations est ici esquissé.

La présente synthèse nous permet de prendre toute la mesure de ces nouveaux enjeux. Elle nous aide à saisir l'intérêt de coopérations renforcées au-delà des réseaux publics et de leur interconnexion, la nécessité de mieux articuler urbanisme, aménagements et déplacements, l'opportunité enfin de faire du digital un facteur d'intégration des services et un moteur puissant de mobilité durable.

Le défi est ambitieux, enthousiasmant pour toutes les parties prenantes d'un territoire attractif et durable. La présente étude dresse un état des lieux stimulant des pistes et des solutions innovantes techniques, institutionnelles, humaines, capables de promouvoir une nouvelle façon de se déplacer et de vivre ensemble le territoire.

Jean-Marc Janailiac,
Président directeur
général de Transdev



Interview de Charles-Eric Lemaigen, président d'Orléans Val de Loire, président de l'AdCF, vice-président du GART.

1. L'agglomération Orléans Val de Loire que vous présidez a inscrit dans son plan de déplacements urbains (PDU) des objectifs ambitieux en termes de report modal et de développement des modes cyclables. Comment l'intermodalité vélo-transports collectifs peut-elle contribuer à atteindre ces objectifs ?



Des parcs-relais ont été créés ainsi que des pôles d'échanges pour organiser au mieux l'intermodalité voiture+tram et bus+tram. Adopté en 2008, le nouveau PDU a fixé comme objectif le doublement des déplacements à vélo (passant de 3 à 6 % de l'ensemble des déplacements) d'ici à 2017. Nous en sommes à 5,5 % fin 2015. Les vélos sont autorisés à bord des tramways en heures creuses et l'offre de stationnement vélo a été plus que triplée entre 2008 et 2013 aux abords des stations de transports collectifs. Là encore, il faut y voir une contribution notable de la seconde ligne de tramway. Une vélo'station au cœur du pôle gare est opérationnelle depuis novembre 2014 (en lien avec le réaménagement). Une tarification combinée entre Vélo'+ et Tao permet aux abonnés du réseau de transport collectif de bénéficier d'un tarif très avantageux pour utiliser les vélos en

libre-service, bien que les deux systèmes ne soient pas interoperables comme initialement prévu. Afin de favoriser l'intermodalité avec le réseau de bus et tramway, l'Agglo a étoffé en 2014 et début 2015 l'offre à destination des cyclistes avec l'implantation de 16 parcs-relais pour vélos, accessibles après inscription gratuite avec une carte Moda Pass'. Implantés le long du tramway ou à proximité immédiate de lignes de bus structurantes, ils favorisent le rabattement en vélo vers ceux-ci. Alors que l'intermodalité était jadis exclusivement abordée par le prisme de l'interconnexion des différents systèmes de transports collectifs ou par les aménagements de parcs relais en périphérie, l'intermodalité vélo/transports collectifs est désormais au cœur des politiques intermodales de déplacements. Ces tendances se confirment à l'échelle nationale comme le montre une récente étude du GART publiée en 2015.*

2. En tant que lieux d'échanges, les gares font aujourd'hui l'objet d'une attention particulière de la part des collectivités locales. Comment voyez-vous l'évolution de leur mode de gouvernance ?

Les questions de gouvernance et de finance sont des sujets absolument essentiels dès lors que l'on aborde la question des gares. Au vu de leurs contributions financières pour le développement des gares, les régions sont légitimes pour occuper une place plus importante dans la gouvernance. Par ailleurs, compte-tenu de l'importance des gares en termes de lieux de vie, d'aménagement urbain et d'intermodalité, c'est également les agglomérations qu'il faut impliquer. Le GART et l'AdCF souhaitent l'application du principe « Qui paye décide ». Les positions de nos associations sont très claires : la collectivité compétente dans le domaine de l'urbanisme doit être obligatoirement partie prenante des instances de gouvernance de la gare.

La « commercialité » des gares ne peut être envisagée que lors d'une codécision avec la collectivité locale directement concernée.

* <https://www.gart.org/S-informer/Nos-publications/Etude-les-pratiques-d-intermodalite-velo-transports-collectifs>



3. Dans un contexte d'extension des périmètres intercommunaux, quels sont les défis et les solutions envisageables pour le financement de l'intermodalité en milieu périurbain ?

La mobilité périurbaine a besoin d'alternatives. Alors que les grands centres urbains jouissent d'une offre sans équivalent (TCSP, mais aussi autopartage, vélos en libre service...), les espaces périurbains s'organisent en rejoignant des intercommunalités urbaines ou en nouant de nouvelles alliances avec elles : cofinancement du transport à la demande (par les communautés de communes et les conseils départementaux), nouvelles haltes ferroviaires TER, constitution de syndicats mixtes de transports, type SRU, destinés à promouvoir des solutions intermodales, la palette des solutions est large pour lutter contre la dépendance automobile. Au prix de lourds efforts de coordination institutionnelle, les premières expériences de « communautés tarifaires » sont aujourd'hui probantes. Par leurs capacités financières propres, les communautés ont souvent contribué à financer les pôles d'échanges multimodaux, à mettre en place des tarifications intégrées et des systèmes unifiés de billettique. Sans attendre le volet intermodalité des futurs SRADDET, les intercommunalités démontrent qu'elles sont prêtes à coopérer à l'échelle de bassins de vie pour définir les maillons de cette nouvelle chaîne du transport et des déplacements.

Mais le contexte financier n'est plus du tout le même qu'il y a 15 ans lorsque les premières expériences intermodales ont été initiées. Le financement du transport urbain repose sur un peu plus de 40 % du versement transport, sur un peu moins de 40 % de la fiscalité propre de l'intercommunalité et sur seulement 20 % pour l'usager. Le développement de l'offre de transport aggrave donc mécaniquement la situation des budgets transports. Deux phénomènes accentuent cette dégradation. D'une part, l'extension des périmètres de transport urbain à des secteurs moins denses (où les bus nécessaires sont, par définition, moins remplis) diminue la couverture des dépenses par les recettes. D'autre part, depuis le début des années 2000, avec une augmentation du prix moyen du billet inférieure à l'inflation et l'extension des tarifications sociales, le déséquilibre par rapport à l'évolution des charges s'est accentué, sachant que les frais de personnel représentent, pour les entreprises de transport, deux tiers des charges totales et augmentent systématiquement plus que l'inflation. En premier lieu, du côté des dépenses, un travail approfondi sur la restructuration des réseaux doit être engagé. Il s'agit de hiérarchiser les lignes en renforçant la fréquence sur les lignes fortes ou se concentre l'essentiel de la clientèle potentielle. Il s'agit aussi d'imaginer toute la palette de solutions, plus souples, de transport à la demande, pour les zones les moins denses. Il revient aux autorités organisatrices de transport et de la mobilité de choisir, lorsque les lignes « classiques » sont inadaptées, si le transport employeur, le covoiturage, les transports à la demande, une collaboration avec des taxis, avec d'autres opérateurs, des aides aux déplacements en « deux-roues propres » (du vélo au scooter électrique) peuvent faire l'affaire d'open data et les technologies digitales doivent nous permettre de multiplier des expérimentations répondant aux besoins de la clientèle. Les nouveaux usages de la voiture partagée rendent aujourd'hui crédibles de nouvelles solutions. C'est le cas d'offres intermodales conventionnées entre des autorités organisatrices et des groupements de taxi (artisans du taxi organisés en GIE par exemple) qui permettraient de garantir des rabattements sur les pôles d'échanges ou des poursuites d'itinéraires dans les espaces de faible densité. Ces solutions sont bien moins coûteuses que l'organisation de lignes de transport collectif à la demande. Elles méritent donc d'être encouragées.

Charles-Eric Lemaigen
Président de l'Assemblée
des Communautés de France



INTRODUCTION

Le présent document est une **synthèse « à mi-parcours »** de l'étude sur « les enjeux de l'intermodalité dans la perspective du futur schéma régional de l'intermodalité (SRI) » menée dans le cadre d'un partenariat entre l'Assemblée des Communautés de France et Transdev. La première partie de cette étude consistait en un état des lieux des connaissances et dans un certain nombre d'interviews conduites auprès de collectivités, d'experts et d'acteurs des politiques de déplacements.

Cette première phase d'étude a permis d'identifier certains enjeux et plusieurs questions vives dans un contexte inédit de mise en œuvre des politiques publiques de gestion des mobilités. Ce contexte est à la fois marqué par le défi environnemental et de la transition énergétique (engagements de la COP21 avec l'accord de Paris de décembre 2015), la baisse massive des dotations de l'Etat aux collectivités locales, mais encore par une nouvelle répartition des compétences institutionnelles dans le domaine des transports et des politiques de déplacements : installation de nouvelles régions, compétentes pour l'organisation des transports interurbains, montée en compétence des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Il faut enfin souligner : la nouvelle donne que constitue l'ouverture des données dans le domaine des transports ; l'émergence de nouveaux services de mobilités avec les offres proposées par les opérateurs sur de nouveaux marchés concurrentiels (lignes d'autocars inter-régionales de la loi Macron du 6 août 2015) ou encore celles de la sphère collaborative (covoiturage).

C'est dans la perspective du futur schéma régional de l'intermodalité, institué par la loi MAPTAM¹, et de son intégration par la loi NOTRe² dans les schémas régionaux de l'aménagement durable et d'égalité du territoire (SRADDET) que l'Assemblée des Communautés de France et Transdev ont souhaité croiser leurs regards pour interroger les évolutions et les conditions d'une mise en œuvre efficace de l'intermodalité.

Les retours d'expériences présentés dans ce document, qui ne visent aucunement l'exhaustivité, se veulent une contribution aux réflexions déjà engagées par l'ensemble des parties-prenantes sur les politiques intermodales de déplacements. Elles esquissent des premières pistes dans le but d'identifier les modalités possibles d'élaboration du SRI.

Ce travail exploratoire a vocation à être mis en débat entre les représentants des autorités organisatrices de transport et de mobilité, présidents et vice-présidents de régions, de communautés et métropoles, chargés des transports et des déplacements.

Le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Association des Régions de France (ARF) seront associés à la 2^e phase du programme d'étude dans le but d'assurer une veille mutualisée sur le volet intermodalité des futurs SRADDET.

AVERTISSEMENT

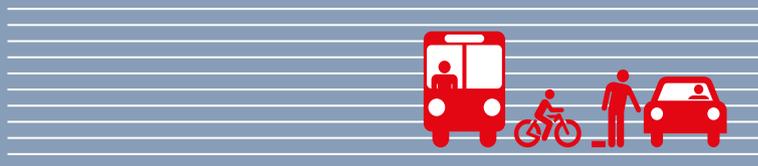
Les témoignages contenus dans la présente étude ont été recueillis entre le 1^{er} juin et le 31 septembre 2015. Les personnes citées se sont exprimées dans le cadre des fonctions qu'elles occupaient durant cette période qui correspond également à celle des enquêtes de terrain que nous avons menées.

1. Loi relative à la Modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014

2. Loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République du 7 août 2015

PARTIE I

LA MOBILITÉ AU DÉFI DE L'INTERMODALITÉ



LA MOBILITÉ AU DÉFI DE L'INTERMODALITÉ

I.1 QUELS DÉFIS POUR NOS POLITIQUES DE MOBILITÉ ?

La mobilité porte en elle une tension que les collectivités locales et l'action publique s'efforcent de corriger : comment promouvoir la mobilité, vecteur essentiel de cohésion sociale, de vitalité économique et d'attractivité des territoires tout en atténuant des nuisances induites par ces déplacements ?

Les défis actuels ne manquent pas, stimulés sur certains plans par des politiques nationales de plus en plus engageantes : changement climatique et contribution à la maîtrise et à la réduction des gaz à effet de serre, congestion urbaine... Cette équation, les collectivités locales doivent la résoudre en tenant compte d'une contrainte financière forte. Elle pourrait se résumer ainsi : **comment réduire l'empreinte environnementale, foncière et financière des systèmes de transport ?** L'enjeu, dans cette recherche globale d'économies, est donc **d'encourager, dans le foisonnement modal actuel, des mobilités, des pratiques et des usages plus « bénéfiques »** collectivement tout en **optimisant la zone et les modalités d'une intervention publique.**

I.2 QUEL RÔLE DE L'INTERMODALITÉ ?

Au fond, il s'agit, pour nos politiques publiques de déplacements, de mieux articuler la recherche stratégique et réaffirmée de bénéfices pour nos territoires (cohésion sociale, vitalité économique, qualité du cadre de vie et qualité environnementale, etc.) avec un plus grand pragmatisme des moyens. Dans une telle approche, le traitement de l'intermodalité pourrait devenir central avec un triple objectif :

- **Optimiser et rationaliser les systèmes publics de transport** en tenant mieux compte dans le schéma de transport des zones de pertinence propres à chaque mode (différents types de transports collectifs, nouveaux services de mobilité) et en reconsidérant les potentialités offertes par les modes actifs ou encore l'usage partagé de la voiture,
- **Assurer et favoriser la meilleure continuité de service non seulement entre les réseaux et les systèmes publics de transport (urbain, interurbain, ferroviaire...) mais également avec l'ensemble des services de mobilité** (conventionnés ou non) afin de ne pas « décourager » les mobilités alternatives,
- Plus généralement, **promouvoir les conditions techniques et psychologiques d'émergence de comportements agiles et réactifs en matière de mobilité. Une « flexmodalité » adossée aux outils numériques mobiles capable de faire régresser une culture « auto-soliste de bout en bout » pénalisante et pesant plus fortement sur l'environnement.**

La promotion et la gestion de l'intermodalité apparaissent donc comme une composante essentielle des politiques locales de déplacements. Elles obligent plus que jamais à approcher globalement les mobilités et à **transcender les échelles institutionnelles traditionnelles pour se projeter dans un espace de coopération plus pertinent.** Aborder pour mieux la réguler une **mobilité interterritoriale, multimodale et portée par une diversité d'acteurs conventionnés ou non.**

I.3 INTERMODALITÉ RECHERCHE TERRITOIRE(S) DE RÉFÉRENCE

De fait, la mobilité et tout particulièrement la mobilité intermodale s'affranchit des territoires institutionnels pour dessiner et former dans l'agrégation des flux et la trame des temporalités des « **territoires vécus** » pertinents pour l'action publique.

Avec les récentes lois de réforme territoriales de 2014 et 2015 (loi MAPTAM, loi NOTRe), le législateur a instauré un cadre juridique pour l'intermodalité, la consacrant ainsi comme une compétence partagée et articulée entre une **planification locale portée par les autorités organisatrices de la mobilité au niveau intercommunal et un niveau élargi porté par la région.**

L'essor de la planification intercommunale des déplacements

La montée en compétence des **autorités organisatrices de transports urbains devenues autorités organisatrices de la mobilité (AOM) a consacré la mission d'intégration au plan local de l'ensemble des mobilités** (covoiturage, autopartage, modes actifs...) en favorisant la mise en cohérence des politiques de déplacements, d'habitat et d'aménagement urbain (voirie, accessibilité de l'espace public). Cette intégration des différents leviers de gestion des mobilités au cœur d'une politique d'urbanisme intercommunale est amenée à prendre une nouvelle dimension avec la décentralisation du stationnement, l'une des dispositions majeures de la loi MAPTAM dont la mise en œuvre sera effective au 1^{er} janvier 2018. Cette réforme impliquera sans aucun doute de repenser la cohérence transport-voirie-stationnement dans une logique transversale (partage modal de la voirie, tarifications du stationnement, réglementation du stationnement sur voirie et en ouvrage).

À ce titre, il sera tout à fait intéressant d'effectuer un premier bilan des cas de fusion des plans de déplacements urbains (PDU) et des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) dans une démarche de planification unique. **Cette intégration permet-elle de renforcer la mise en cohérence et l'efficacité des politiques publiques ?**

Par ailleurs, la disparition de la notion de périmètre des transports urbains (PTU) au profit d'une notion plus souple de « ressort territorial » permet d'aborder la mobilité plus globalement au sein d'un périmètre devenu le plus souvent « métropolitain », intégrant une grande diversité de territoires et de mobilités. Dès à présent, il nous semble important de réaffirmer que **c'est à l'échelle d'un territoire de vie que se joue désormais une très large majorité des flux et des déplacements intermodaux.**

Cette **dynamique est enfin confortée par les évolutions des schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI)** en cours d'élaboration au moment de cette enquête. Au 1^{er} janvier 2017, les intercommunalités seront renforcées dans leurs compétences et étendues dans leurs périmètres pour se rapprocher des territoires vécus ou de référence (périmètres de SCOT, aires urbaines au sens INSEE).

Un schéma régional

Devenue seule compétente pour l'organisation des transports interurbains avec le vote de la loi NOTRe, **la collectivité régionale, est instituée « chef de file » de l'intermodalité.** Elle est ainsi responsable de l'élaboration du SRI en collaboration avec les AOM. Les conditions de concertation et de validation du SRI garantissent ainsi la prise en compte du point de vue des autres autorités organisatrices. La volonté du législateur d'intégrer les SRI dans les SRADDET, outils d'intégration à l'échelle régionale des politiques et des objectifs nationaux et corrélativement outils stratégiques de planification (et de consolidation des politiques locales) pour le territoire régional est significative. Il est ainsi envisageable de faire de **l'intermodalité un axe à part entière de la stratégie régionale d'aménagement et de développement territorial.**

Sans doute, le succès des SRI viendra d'une rencontre féconde entre les multiples dimensions des mobilités qui interagissent dans les territoires (urbaine, métropolitaine, rurale, interurbaine) intégrant l'ensemble des parties-prenantes conventionnées ou non.

De nouvelles échelles pour l'intermodalité ?

Au delà des démarches existantes de PDU, de nouvelles « communautés » de transport à des échelles élargies sont en cours de réflexion depuis une dizaine d'années. Grâce au riche outillage de la coopération intercommunale et des derniers groupements de collectivités issus de la loi du 16 décembre 2010, de nouveaux projets de territoire ont émergé à la suite des pays : pôles métropolitains, pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR). À l'image du pôle métropolitain Nantes Saint-Nazaire, ces syndicats mixtes peuvent ainsi porter un schéma de cohérence territoriale (SCoT), démarche de planification stratégique en voie de généralisation. **Correspondant mieux à la réalité des bassins de vie et de déplacements**, les pôles métropolitains (fédérations de communautés et de métropoles) ont ainsi inscrit à l'agenda la question intermodale. Ces initiatives ont pour ambition une meilleure organisation de l'armature urbaine au sein d'une région.

De plus en plus, **ces nouveaux espaces de coopération et de projets s'avèrent être des périmètres pertinents non seulement pour l'analyse des enjeux de mobilités mais également de coopération et de régulation pour les politiques publiques de mobilité**. Ainsi en est-il de pôles métropolitains engagés dans une réflexion sur la mobilité via une tarification ou un système d'information « métropolitains ». On peut noter encore qu'un certain nombre de SCoT investissent largement la problématique des déplacements et de la mobilité et peuvent même parfois faciliter les coopérations horizontales entre l'agglomération AOM « centrale » et les communautés environnantes.

Quoi qu'il en soit, **il est souhaitable que ces nouvelles organisations interterritoriales, disposant souvent d'une capacité en termes d'analyse, d'étude et de stratégie territoriale, permettent de contribuer à la « fabrique de l'intermodalité »**. Plus généralement, **il importe qu'à travers la coopération, institutionnalisée dans le SRI, des autorités organisatrices de transport ou de mobilités, cette coproduction de l'intermodalité engage bien des collectivités non seulement gestionnaires de mobilité mais « stratégies » pour l'élaboration d'un projet de territoire**.

On peut aussi souhaiter que la dynamique du SRI soit l'occasion d'un mûrissement de ces initiatives et de ces nouvelles échelles d'étude et de régulation publique. Les réflexions stratégiques à venir autour du SRI seront de toute évidence inédites au regard des réformes territoriales : fusions de régions, perte du statut d'AOT de plein exercice par le conseil départemental et recomposition des périmètres intercommunaux issus des futurs SDCI. **Faut-il y voir une simple opportunité pour dynamiser les projets de coopération intermodale existants ou la possibilité d'aller plus loin en expérimentant de nouvelles pratiques ?**

I. 4 LE SCHÉMA RÉGIONAL DE L'INTERMODALITÉ EN BREF

FOCUS

UNE ÉLABORATION CONCERTÉE DU SRI : CE QUE DIT LA LOI

Le schéma régional de l'intermodalité coordonne à l'échelle régionale, en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique et dans le respect de l'article L. 1221-1, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques mentionnées à ce même article, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique.

Ce schéma assure la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire. Il définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacements, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échanges. Il prévoit les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants.

Le projet est arrêté par le conseil régional après avis favorable des organes délibérants des autorités organisatrices de la mobilité représentant au moins la moitié de la population des ressorts territoriaux de ces dernières dans la région.

Le SRI est évalué tous les cinq ans et si nécessaire, révisé.

Une ordonnance est attendue d'ici le 7 août 2016 pour intégrer le SRI dans le SRADDET et organiser son articulation avec d'autres volets thématiques de la planification régionale (déchets, climat-air).

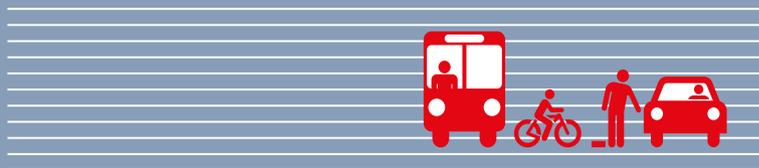
Les chapitres du SRI

En synthèse, le SRI comprend plusieurs items :

- **L'offre de services** : mettre en place des mesures pour la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux. Définir les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement (notamment les pôles d'échanges multimodaux),
- **L'information des usagers** : définir des mesures pour assurer une information sur l'ensemble de l'offre de transports,
- **La tarification** : prendre des mesures pour la mise en place des tarifs donnant accès à plusieurs modes,
- **La billettique** : mettre en place des mesures pour la distribution des billets correspondant au mode.

PARTIE II

ÉLARGIR NOTRE VISION DE L'INTERMODALITÉ



ÉLARGIR NOTRE VISION DE L'INTERMODALITÉ



II.1 DE QUELLE INTERMODALITÉ PARLE-T-ON ?

Un des premiers constats de l'étude est de pointer le « flou » actuel en matière de définition, de qualification et de mesure de l'intermodalité et ce malgré l'ancienneté du terme et l'usage abondant qu'on en fait.

De la multimodalité à l'intermodalité

En premier lieu, l'intermodalité reste régulièrement confondue avec la « multimodalité » qui recouvre le foisonnement dans l'offre des services de mobilité et « modes » de transport. Le plus souvent d'ailleurs à partir d'une approche traditionnelle dans laquelle les modes restent en compétition, en concurrence (les fameuses « part modales ») les uns par rapport aux autres plutôt qu'en complémentarité.

De l'interconnexion des réseaux publics à l'intermodalité

Pour une majorité d'interlocuteurs, l'intermodalité recouvre d'abord l'interconnexion des systèmes publics de transport. Cette approche privilégie en tout premier lieu la continuité du déplacement à travers les réseaux publics (urbain, départemental, régional) et l'ensemble des services qui y sont associés : système d'information, tarification, distribution et billettique. Cette approche qui a structuré la plupart des politiques de mobilité et permis de nombreuses avancées en matière d'intermodalité a l'inconvénient de traiter le système public comme un système fermé, éventuellement concurrent aux autres mobilités. Critique à nuancer puisque la plupart des AOM ont également cherché, via le développement de parkings-relais (P+R) à canaliser le flux de voitures particulières pour le déverser dans les réseaux de transports collectifs (TC). Mais ces politiques (lorsqu'elles étaient dé-corrélées des logiques globales de stationnement) ont eu des résultats parfois décevants, très variables d'une agglomération à l'autre.

Des maillons de déplacements à l'intermodalité

Pour d'autres interlocuteurs, l'intermodalité renvoie en tout premier lieu aux ruptures, discontinuités du parcours-client (quels que soient les modes mis en relation). Dans cette approche très globale, l'accès piéton à la station de bus, la correspondance entre 2 lignes d'un même réseau de bus relèvent de l'intermodalité envisagée sous l'angle du parcours-client, de la « pénibilité » vécue par le voyageur dans toutes les composantes de sa mobilité. Cette approche étant naturellement la plus ouverte et centrée sur la mobilité vécue par le voyageur.

II.2 COMMENT MIEUX SAISIR ET QUANTIFIER LES ENJEUX ?

Pour notre étude, l'enjeu est moins la stabilisation académique d'une définition (qui reste toutefois à faire et pourrait être travaillée lors de la 2^e phase d'étude) que la recherche de typologies pertinentes pour qualifier d'une façon opérationnelle les mobilités intermodales et permettre à la fois à l'action publique et aux acteurs de mobilité d'« attraper » ces intermodalités en termes d'usages et de comportements, d'attentes et de potentialités. Ce champ d'investigation est relativement vierge et renvoie à la difficulté d'observer et de quantifier les flux intermodaux.

Une intermodalité qui ouvre les portes de la mobilité

Aujourd'hui, l'**intermodalité au sens connexion rail/route TCU ne représente en moyenne que 4 % des déplacements** en France. Mais en considérant la marche (en amont ou en aval d'un déplacement mécanisé) comme un mode à partir de 5 minutes, ce chiffre est nettement réévalué. Ainsi, à Lille, d'après les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD, 2006) menée sur le territoire de Lille Métropole, la prise en compte du seuil de 5 minutes fait passer la part des déplacements intermodaux de 4,7 % (sur une base TER-Transports interurbains-TC) à 16,2 %³ (TER-Transports interurbains-TC-marche à pied). Le nombre de déplacements intermodaux est ainsi multiplié par 3,5. Tenir compte de la marche, témoignerait de l'importance de la prise en compte des aménagements autour et dans les lieux de connexion (généralement réfléchis par rapport à la correspondance entre modes motorisés) et des « lieux ordinaires » de l'espace public.

En outre, les visions des acteurs interviewés sur l'intermodalité sont différentes en fonction de l'échelle territoriale où ils se trouvent. Cela s'explique par les modes connectés et les flux impliqués. S'appuyant sur l'enquête régionale Rhône-Alpes sur les déplacements (2013), **Fabienne Goudard**, directrice du Syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise (SMTAML), indique que « plus de 75 % des déplacements utilisant le transport régional sont intermodaux ». Ces différentes approches témoignent des actions prioritaires qui consistaient jusqu'à ce jour à privilégier notamment l'aménagement des gares et la mise en place de supports billettiques interopérables.

Ainsi, la quantification et la qualification des enjeux de ces « intermodalités mass-transit » impliquant les réseaux publics interconnectés sont mieux maîtrisées à travers l'aménagement des lieux de connexions et les données billettiques. À titre d'exemple, l'analyse des données billettiques à Rennes dans le cadre du projet « Mobilletique »⁴, a permis de territorialiser les usages et de mieux comprendre les enjeux liés aux flux intermodaux sur certains réseaux publics, ainsi que le fonctionnement de certains pôles d'échanges. L'analyse de ces données a permis d'identifier les variations de comportements du voyageur sur un même trajet et dans le temps, mais aussi d'avoir une meilleure connaissance de la répartition des flux d'échanges en fonction des lieux de connexion.

Si l'approche « billettique » est une première avancée notable dans la mesure de l'intermodalité, il convient de nuancer ces résultats au regard de l'importance des modes non concernés par les données qu'elles peuvent fournir. En effet, les données de validation, sont généralement importantes mais restent limitées aux réseaux de transports publics. Quid alors des autres modes à l'échelle du bassin de vie et de déplacements (vélo, marche, covoiturage, cars interurbains, etc.) ?

L'étude menée a permis de faire un point sur l'ensemble des méthodologies de mesure de l'intermodalité et d'envisager quelques perspectives sur ce plan.

3. Cyprien Richer, Mathieu Rabaud, Arnaud Lannoy, (2015)

4. AAP Prédit GO2 « Continuité des chaînes de déplacement » : étude menée par un consortium pluridisciplinaire impliquant Ifsttar/Cosys/Grettia (Coordinateur), Cerema, LVMT et Keolis Rennes (Fournisseur de données).

MESURE DE L'INTERMODALITÉ : FAMILLES MÉTHODOLOGIQUES

MÉTHODOLOGIES DISPONIBLES		
Les méthodologies	Avantages	Progrès à réaliser par rapport à l'intermodalité
EMD (normée CEREMA-Certu)	Échantillon ménages (résidents) Données sur l'ensemble des modes ; Relève tous les déplacements Ne prend pas en compte les marchandises	Difficile de territorialiser les usages ; Découpage sectoriel favorable à l'urbain : zones rurales sous-représentées dans les échantillons 1) Peut-être imaginer une nouvelle génération « EMD intermodalité » mais au regard de son coût élevé, cela paraît difficile d'imaginer une EMD exclusivement « intermodalités » 2) Consacrer davantage de temps à l'exploitation de la partie « intermodalité » des EMD actuelles
Enquête Cordon (Complément à EMD)	Échantillon usagers (non-résidents) des modes routiers (voyageurs + marchandises) Données recueillies : nombre de passagers, origine et destination du déplacement, motif, fréquence du déplacement, utilisation du périphérique, stationnement, usage des TCU, Covoiturage	Adaptation et/ou meilleure exploitation pour comprendre les enjeux de l'intermodalité liée aux covoiturages et aux stationnements (enjeux de régulation, de report modal, etc.)
ENTD	Visibilité sur les mobilités longues	Adaptation et/ou meilleure exploitation pour la mesure de l'intermodalité à une grande échelle
Enquête stationnement public	Visibilité sur le stationnement	Adaptation et/ou meilleure exploitation pour comprendre les enjeux du stationnement (enjeux de régulation, de report modal, etc.)
Exploitation des données billettiques	Mesure de l'intermodalité maillage : Observation fine des stratégies de l'utilisateur (au quotidien, temporelle : jours et heures), Meilleure connaissance de la répartition des flux d'échanges en fonction des nœuds (lieux de connexion)	À partir de l'exemple du projet « Mobilletique », on observe beaucoup de données sur peu de modes : • Données importantes sur métro-bus • Données très partielles sur le vélo • Données inexistantes/partielles sur CAR et TER • Quid du covoiturage et de l'autopartage ? Envisager une mutualisation des données de l'ensemble des opérateurs (interurbains : fer et route ; urbains : TCU, modes actifs : vélo et covoiturage et autopartage)
PERSPECTIVES MÉTHODOLOGIQUES		
Méthodologies	Objectifs	Opportunités
Enquêtes qualitatives	Évaluation de la pénibilité liée au changement de mode	Améliorer les aspects « serviciels » de l'intermodalité et le parcours-client
Big data	Mutualisation et analyse des données (téléphonie mobile + transport, etc.)	Mieux comprendre le voyageur et construire une offre adaptée à chaque zone

II.3 DE L'INTERMODALITÉ À LA FLEXMODALITÉ ?

Une approche historique a consisté pour l'action publique, dans une volonté de report modal (aux fins de décongestion, réduction GES...) et au bénéfice des transports collectifs, à mieux traiter (physiquement et dans une logique d'intégration servicielle) les points d'entrée et de connexion avec les autres « réseaux » (interurbains, TER...) ou, via l'essaiage de P+R, avec les principaux flux de voiture particulière.

Il s'agissait au final de rendre les transports collectifs notamment plus attractifs, en concurrence ou à l'exclusion d'autres mobilités et de parier, dans cette volonté d'augmenter la part de marché, sur des logiques de fidélisation et de reports modaux « durables » toujours fondées sur les inerties supposées du consommateur.

C'est précisément cette inertie et le paysage dans lequel s'élaborent les « stratégies individuelles de déplacement » que les révolutions numérique et digitale viennent profondément bousculer. L'horizon de temps des arbitrages (annuel, mensuel...) s'est raccourci au point de pouvoir coller au « temps réel ». **Il devient donc absolument nécessaire de mieux saisir et prendre en charge ce nouveau paysage (espace/temps) des arbitrages dans l'élaboration des stratégies de mobilité.**

Révolution digitale : vers un effacement relatif des modes ?

Le numérique donc permet d'intégrer très largement tous les ingrédients d'un arbitrage pour composer « sa mobilité » et faire de ce « choix » le cœur « intelligent » du déplacement. D'une certaine façon, le moteur du déplacement devient numérique.

Dans cet univers numérisé et cette « carte modale » à disposition du client, les transports collectifs (TC), le covoiturage, la voiture personnelle (VP), les modes actifs sont de simples « possibilités » complémentaires : les arbitrages de long terme fondés sur l'inertie, les freins psychologiques, la charge symbolique s'estompent au profit d'arbitrages de court terme qu'on pourrait qualifier d'« opportunistes », faisant droit à la complexité, à l'humeur et aux envies du moment ; arbitrages rendus techniquement possibles et symboliquement désirables par la solution « digitale » en prise avec le « temps réel » et perçue comme la « clé » ou le « volant » véritables du déplacement.

Dans cet univers numérisé, les « modes » jusque-là très distincts, objets de stratégies longues et plus ou moins inertes s'inscrivent davantage dans une sorte de continuum, de la carte de mobilités toujours à disposition pour composer sa mobilité. Dans cette carte ou ce continuum, chaque mode y est davantage banalisé.

De l'intermodalité à la flexmodalité

La croissance multimodale et l'installation progressive de ce continuum a permis l'émergence de nouveaux comportements beaucoup plus fluides et prompts à alterner, combiner différents modes et mobilités pour un même déplacement.

Ce sont cette fluidité, cette liberté, cette plasticité permises par les outils digitaux en prise avec le temps réel qu'on pourrait qualifier de flexmodalité.

De nouvelles opportunités pour l'action publique

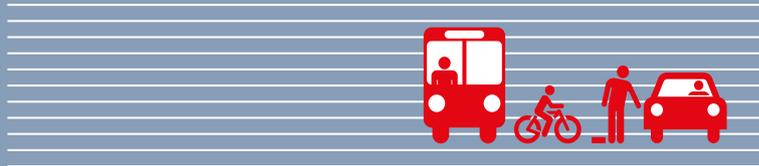
L'avènement du numérique et particulièrement de solutions digitales renforcées par la mise à disposition des données (open-data) constitue une opportunité unique pour « intégrer » non seulement les transports collectifs mais plus généralement l'ensemble des solutions (et modalités) de mobilité dans une approche nouvelle du voyageur et promouvoir des déplacements plus sobres, plus économes et plus bénéfiques.

Cette réflexion sur la flexmodalité doit être largement intégrée dans la problématique de l'intermodalité. Il ne s'agit plus seulement de mettre en connexion (correspondances, cohérence horaire, physique, servicielle...) des modes, des « modalités » (le covoiturage comme « modalité » d'utilisation de la VP), des services et des offres mais aussi de prendre en charge ce niveau d'intégration et de stratégie du consommateur bien plus élevé. Et pour la collectivité, soucieuse de mieux réguler et contenir les effets négatifs des déplacements sur son territoire (GES, congestions etc.), c'est une nécessité que de savoir jouer comme d'un nuancier ou d'une gamme de l'ensemble des tons et des notes. On ne joue plus un mode contre l'autre mais bien « l'ensemble des modes » contre les nuisances et les effets négatifs des déplacements et plus particulièrement de l'usage « autosoliste de bout en bout ».



PARTIE III

RATIONALISER. COMPLÉMENTARITÉ DES SERVICES ET DES OFFRES



RATIONALISER. COMPLÉMENTARITÉ DES SERVICES ET DES OFFRES



III. I QUELLE ZONE DE PERTINENCE POUR LES SERVICES PUBLICS DE TRANSPORT ?

Au cours des trente dernières années, particulièrement poussée par les phénomènes d'étalement urbain et de périurbanisation, la mobilité s'est développée à la fois à travers l'usage individuel de la voiture et, notamment en milieux denses, par le développement des réseaux de transports collectifs conventionnés et l'amélioration qualitative de leurs offres.

Dans les grandes agglomérations, les politiques locales de déplacements ont partiellement endigué l'usage autosoliste de la voiture particulière à travers le développement des réseaux de transports collectifs (urbain, interurbain) plus performants, mieux hiérarchisés et nettement mieux interconnectés. Par ailleurs, la revalorisation et l'essor des modes actifs (marche à pied, trottinette, vélo) notamment en milieu urbain ou encore l'émergence de nouveaux usages comme le covoiturage ou l'autopartage ont également contribué à la régression de la pratique autosoliste. Ces nouveaux usages, liés à l'essor du numérique et à la sphère collaborative ou encore à une prise de conscience environnementale plus vive ont parfois été adossés à des systèmes d'offre en libre-service (vélo, véhicules électriques) et, en butte à un modèle économique pérenne, le plus souvent conventionnés par des collectivités.

Souvent, le développement des réseaux publics de transport s'est fait non seulement en parallèle mais aussi en concurrence. Comme nous l'avons dit précédemment, cette approche relevait d'une vision traditionnelle du voyageur marquée par l'inertie comportementale dans l'élaboration des stratégies de mobilité. Par ailleurs, de nouvelles solutions étaient proposées par les opérateurs pour adapter (tout en la prolongeant) l'offre TC à la diversité des territoires : c'est l'exemple des offres de transport à la demande (TAD) en zone peu dense. Pour les collectivités, il s'agissait de marquer l'identité de nouvelles intercommunalités et de garantir la cohésion territoriale et sociale de ces nouveaux territoires complexes. La hiérarchisation menée sur la plupart des réseaux urbains a conforté la notion de « zone de pertinence » propre à chaque mode, à chaque niveau de service. Les rationalisations souvent associées à un « desserrage » du maillage ont impliqué et induit un rôle important laissé à la marche à pied et aux modes actifs. Les traitements de la rupture de charge ou de la « continuité de service », sont devenus centraux et une condition de réussite de ces nouveaux réseaux.

Ce travail entrepris au cœur même des réseaux urbains doit aujourd'hui s'étendre dans une approche globale à la fois des réseaux publics mais plus largement encore en englobant l'ensemble des services de mobilité, des modes et « modalités d'usage ». Notamment en ce qui concerne les modes actifs, certaines agglomérations ont résolument décidé de replacer le cœur actif des mobilités au centre des déplacements : non plus une variable d'ajustement aux autres modes mais au contraire un rôle plus structurant de l'espace et de la mobilité urbaine (cf. schéma des mobilités actives du Grand Dijon).

C'est une occasion unique pour nos politiques de transport de se repositionner à l'endroit. Il ne s'agit plus de déployer « à tout prix » une offre quand la marche à pied, le vélo, l'initiative privée, la sphère collaborative voire même l'économie dérégulée (les lignes nationales par autocars autorisées par la loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron ») peuvent fournir une mobilité qui répond aux contraintes environnementales et aux défis du territoire.

Il s'agit bien non seulement de repositionner les politiques de déplacement dans un nouveau schéma de régulation et d'aménagement de l'espace public mais encore de mieux utiliser les potentialités environnementales, sociales et économiques de ces nouveaux usages.

Le foisonnement actuel des usages et des services de mobilité représente donc une opportunité et invite les collectivités autorités organisatrices de la mobilité non seulement à questionner chaque mode sur sa zone propre de pertinence (et d'encourager la créativité en ce domaine) mais encore la zone de pertinence propre à un « service public ».

III. 2 QUELLES OPTIMISATIONS ATTENDRE ?

Jusqu'où peuvent aller les réseaux publics de transport ? Quels modes de transport efficaces pour les milieux peu denses (périurbains et ruraux) ? « *Il y a un fort enjeu de vulnérabilité des ménages qui concerne ces territoires* » rappelle **Fabienne Goudard**. Dans quelle mesure, l'offre « dérégulée » constitue-t-elle une alternative crédible de transport dans ces milieux ? Les pouvoirs publics doivent-ils profiter de ces offres relevant de l'économie collaborative et ouvrir des potentialités aux voyageurs pour repreciser les « zones de pertinence » des réseaux publics et des nouveaux modes ?

Pour **Pascal Delisle**, directeur stratégie territoriale de la communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard, « *l'enjeu aujourd'hui est d'organiser l'intégration de toutes les mobilités* ». Comment organiser cette complémentarité entre les modes sans désagréger les flux, agrégés dans le cadre du transport collectif et qui constitue une des avancées majeures de ces dernières années ? Dans ce contexte nouveau qui annonce le basculement de la multimodalité vers l'intermodalité, le rôle des autorités organisatrices et des opérateurs « conventionnés » est primordial.

La nouvelle donne en matière de compétences est une chance à saisir et ouvre la voie à une « fabrique » concertée d'une nouvelle « architecture intermodale » garantissant une meilleure accessibilité des territoires y compris ruraux et périurbains. Les enjeux de ce nouveau chantier s'articulent autour de l'intégration des offres. Cette dernière se décline en chantiers opérationnels de rationalisation et de hiérarchisation des offres autour des bassins de vie et de déplacement. À titre d'exemple, **Gildas Lagadec**, directeur du pôle régional Bretagne-Pays-de-la-Loire de Transdev souligne qu'au niveau régional, la centralisation des compétences interurbaines (ferroviaires et routières) permettra à l'autorité organisatrice des transports, « *de supprimer les doublons entre TER et lignes départementales routières, mais aussi de mieux coordonner les horaires et de hiérarchiser l'ensemble du réseau* ».

Par ailleurs, la mise en œuvre des nouveaux SDCI d'ici le 1^{er} janvier 2017, l'élargissement et la montée à la fois en compétences et en capacité d'un certain nombre d'intercommunalités risquent de bouleverser l'élaboration d'un schéma de desserte scolaire, du monde rural ou encore des liaisons interurbaines. Il est à parier que l'offre interurbaine, désormais prise en charge par la collectivité régionale devra tenir compte de ces nouvelles réalités en déclinant de véritables « produits » de mobilité plus ajustés aux mobilités vécues, aux attentes et aux potentialités réelles, dans un jeu de partenariats et d'éventuelles subdélégations plus divers.

Dans une logique de rationalisation et d'économie publique, l'installation préalable au niveau local d'autorités organisatrices de la mobilité élargies voire nouvellement créées pourrait alors retarder l'élaboration au niveau régional des services interurbains. Dans ce contexte, la question du phasage des calendriers est cruciale et risque de se révéler complexe.

Parmi les nouveaux modes à intégrer, **Yann Chauvin**, directeur des transports, infrastructures et déplacements de la communauté d'agglomération du Grand Besançon met l'accent sur les services d'autocars autorisés par la loi Macron : « *il faut accompagner la croissance de ce mode en développant des arrêts et les gares, mais aussi assurer un bon maillage territorial* ».

et une complémentarité avec les autres modes de transports locaux (train, métro, bus, covoiturage). Ces actions nécessitent la collaboration entre autorités organisatrices et les différents opérateurs conventionnés ».

Sur les longues distances, les services d'autocars issus de la loi Macron ne sont pas les seules offres à intégrer. En effet, la réduction de « l'autosolisme » prend forme grâce à l'usage partagé de la voiture (covoiturage) qui n'est autre que le corolaire de la mutation en matière de mobilité qui semble progressivement passer de l'utilisation individuelle de la voiture à une forme de « consommation collaborative ». Avec cette offre dérégulée, se pose la question de l'aménagement des lieux de connexion appropriés et de l'intermodalité avec les réseaux locaux.

Sur les courtes et moyennes distances et ce qu'on pourrait qualifier de mobilité pendulaire ou covoiturage métropolitain, les solutions traditionnelles de covoiturage sont moins efficaces et moins plébiscitées (encore trop rigides par rapport aux horizons et aux stratégies d'élaboration individuelles des mobilités). Les recherches de solutions de « covoiturage dynamique » sont toutefois en plein essor. En région Nord-Pas-de-Calais, le syndicat mixte intermodal régional des transports envisage le développement du « *Pass Pass covoiturage, sur courte distance avec l'objectif d'organiser sa complémentarité avec les autres modes pour une décongestion de la route. Pour les élus, c'est un impératif* » assure **Éric Quiquet**, directeur du SMIRT.

De leur côté, les opérateurs de mobilité recherchent aussi des solutions innovantes de covoiturage dynamique complémentaires à l'offre régulière de transport. La réussite de ce pari inédit en matière d'intégration d'offres « dérégulées » et d'offres « conventionnelles » ouvre la voie à une nouvelle forme de coopération impliquant des acteurs nouveaux : privés et associatifs. « *Dans ce nouveau partenariat public-privé-associatif, chaque acteur sera amené à jouer pleinement son rôle dans le seul but de garantir une meilleure accessibilité du territoire* » souligne **Laurent Gelhaye**, directeur du réseau de transport de Besançon. Pour **Fabienne Goudard**, il s'agira de « *faire parler l'ensemble des acteurs publics et privés* ».

Enfin, un dernier niveau d'intégration à ne pas négliger concerne les modes actifs : marche et vélo. Ici comme ailleurs, des questions subsistent. À titre d'exemple, **la marche en situation de concurrence modale est-elle un mode « intermodal » ?**

Par ailleurs quelle place pour le vélo dans ces nouvelles stratégies intermodales ? Une étude du Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) en 2015, montre que de nouvelles « zones de pertinences » doivent être définies également pour le vélo en rabattement sur des modes lourds ou en diffusion dans les territoires. Ainsi dans certaines zones, le vélo peut apparaître comme une alternative crédible et moins chère en matière de mobilité dans un contexte de crise économique.

Poussé par la réglementation qui met en avant le développement durable, de plus en plus apprécié par les voyageurs qui le considèrent comme le « symbole d'une vie heureuse », le vélo représente pour certains, une solution de mobilité. « *Contrairement à ce que l'on pouvait penser il y a encore quelques années, le vélo est de plus en plus intégré dans la chaîne de mobilité* » assure **Camille Thomé**, directrice des départements et régions cyclables (DRC). Dans les plans de déplacements urbains (PDU), des objectifs ambitieux sont affichés. C'est l'exemple du Grand Dijon qui souhaite faire évoluer la part du vélo dans les déplacements de 3 % à 10 % d'ici à 2020. Pour y arriver, un schéma directeur des mobilités actives, en cours d'élaboration, montre la volonté de l'intercommunalité, de promouvoir les modes actifs en les intégrant dans une stratégie globale de gestions des mobilités. Il recentre les transports collectifs urbains autour des grands axes structurants, et développe en rabattement dans des zones moins denses, le vélo et la marche à travers des aménagements incitatifs (zone 30, contre-sens cyclable).

Relever le défi d'intégration de toutes les mobilités nécessite de la part des AOM de revisiter leurs PDU. « *Nous devons mieux aborder l'intermodalité dans nos PDU pour entériner le basculement de la multimodalité caractérisée par un traitement en « silo » des modes vers*

l'intermodalité : intégration des modes » souligne **Pascal Delisle**. De leur côté, les opérateurs conventionnés doivent faire preuve d'une grande innovation pour interconnecter réseaux de transports publics et nouveaux modes.

III. 3 LE RÔLE MAJEUR DES POLITIQUES DE STATIONNEMENT

La politique de stationnement est naturellement un élément primordial dans l'occupation des sols et le partage de l'espace urbain. **Elle est corrélativement un régulateur déterminant dans la maîtrise des flux et leur gestion dynamique et à ce titre un facteur de cohérence pour une politique de déplacements.** La plus ou moins grande accessibilité des centres-villes aux voitures et la place réservée au stationnement doit absolument être considérée dans l'intégration réussie d'un système de transport voiture / stationnement / transports en commun. Les niveaux particulièrement élevés de fréquentation des TC (c'est le cas historique de Besançon) sont à corréler avec l'engagement volontariste des agglomérations en faveur de politiques de « piétonisation » du cœur de ville.

À la stratégie foncière de l'implantation des espaces de stationnement public proprement dite doit s'ajouter une gestion dynamique et incitative du système d'information à l'attention des automobilistes, sur un périmètre plus élargi pour favoriser l'anticipation et les reports modaux. De ce point de vue, d'une part la compétence intercommunale en matière de stationnement, d'autre part sa décentralisation prévue au 1^{er} janvier 2018 devraient contribuer grandement à une meilleure articulation des politiques d'aménagement et de déplacements et à faire de ce thème un élément pivot dans l'avènement d'une mobilité soutenable. Enfin, l'intégration du stationnement et la possibilité de mutualiser les moyens de gestion dans la chaîne globale de mobilité devraient aboutir à de nouvelles optimisations financières pour les collectivités, et de services pour satisfaire au mieux les usagers.

FOCUS SUR LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND LAC (SAVOIE)

Source : « Intercommunalités », n° 197, février 2015.

UN RÉSEAU DE TRANSPORT COMPLET ET OPTIMISÉ

L'agglomération du Grand Lac a souhaité renégocier son contrat de transports en repensant intégralement son offre. Résultat : un réseau optimisé, et des économies considérables à la clef. Explications.

À l'annonce des réductions de dotations aux collectivités, les élus de l'agglomération du Lac du Bourget font le choix de préserver le plus possible leurs marges de manœuvre en matière d'investissement et de resserrer le budget de fonctionnement. L'arrivée à échéance, au même moment, de la délégation de service public (DSP) en matière de transports urbains constitue l'occasion pour la communauté de revoir l'exercice de ce service, alors jugé peu optimal, et de tirer ses coûts vers le bas sans affecter la desserte du territoire.

Le cahier des charges élaboré lors de la mise en concurrence des opérateurs se fait strict :

« La précédente DSP avait coûté 3,5 millions d'euros auprès du délégataire, auxquels s'ajoutaient 360 000 euros pour le transport scolaire. Le nouveau cahier des charges impose une offre à 2,5 millions, tout compris, avec la possibilité pour les candidats de proposer une variante », explique Corinne Casanova, vice-présidente en charge des transports. Une réduction de budget qui impose à la collectivité d'opérer des choix clairs.

UN RÉSEAU OPTIMISÉ

Première décision : celle de réunir le réseau de transport public et celui de transport scolaire afin d'optimiser les lignes. L'analyse du réseau existant révèle en effet des taux de fréquentation très bas des lignes de bus périphériques (deux ou trois personnes par rotation). L'agglomération choisit de les remplacer par 19 lignes de proximité ouvertes à tout public, matin, midi et soir, en période scolaire. En dehors de ces heures de pointe, les usagers bénéficient de transport à la demande, réservable deux heures à l'avance, sans fréquentation minimale.

Ce TAD, disponible toute l'année, est relié aux deux lignes structurantes du réseau, maintenues (voire renforcées) dans le nouveau cahier des charges.

« Le nouveau tracé nous permet de rationaliser des lignes qui ne fonctionnaient que très peu sans les supprimer, explique Corinne Casanova. Quasiment tous les arrêts du système pré-cédent sont desservis, et chaque écolier de l'agglomération a accès au réseau. »

ACHAT DE BUS PAR L'AGGLO

La gestion des bus a également fait l'objet d'une étude, et la collectivité a finalement opté pour l'achat en direct du matériel roulant : des véhicules Low-entry Euro VI, consommant peu et émettant moins de particules fines.

« L'option des bus électriques n'était pas envisageable du fait de la topographie de la communauté, justifie la vice-présidente. Cette solution nous aurait coûté très cher : nous préférons proposer plus de kilomètres. »

Un mode de gestion qui représente une économie de 500 000 euros sur six ans. Enfin, la communauté entend renégocier le montant de la contribution qu'elle verse à l'agglomération voisine de Chambéry dans le cadre de l'organisation par cette dernière d'une desserte de la zone d'activité Technolac, située à cheval sur les deux territoires. L'économie générée devrait représenter un montant non négligeable.

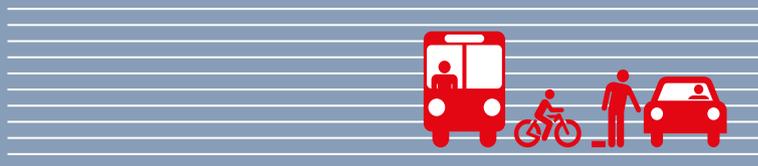
« L'ACCUEIL EST POSITIF »

Au final, le nouveau réseau, qui sera lancé à l'été 2015, se chiffrera à 3 millions d'euros, achat des bus inclus : une économie importante pour la communauté. Reste la question de la réception de ce nouveau réseau. De janvier à juillet, les services de l'agglomération se rendent dans chaque commune afin d'échanger et d'organiser de manière concertée les horaires du transport à la demande.

« L'accueil est positif, estime Corinne Casanova, parce que le réseau, même s'il est organisé différemment, permet une bonne desserte du territoire. » Celui-ci se verra complété par d'autres modes : voitures en autopartage, consignes à vélos... Avec, en projet, une application de transports tous modes en temps réel sur le territoire de l'agglomération.

PARTIE IV

CONNECTER. DE NOUVELLES FORMES DE RENCONTRE DES OFFRES



CONNECTER. DE NOUVELLES FORMES DE RENCONTRE DES OFFRES

IV

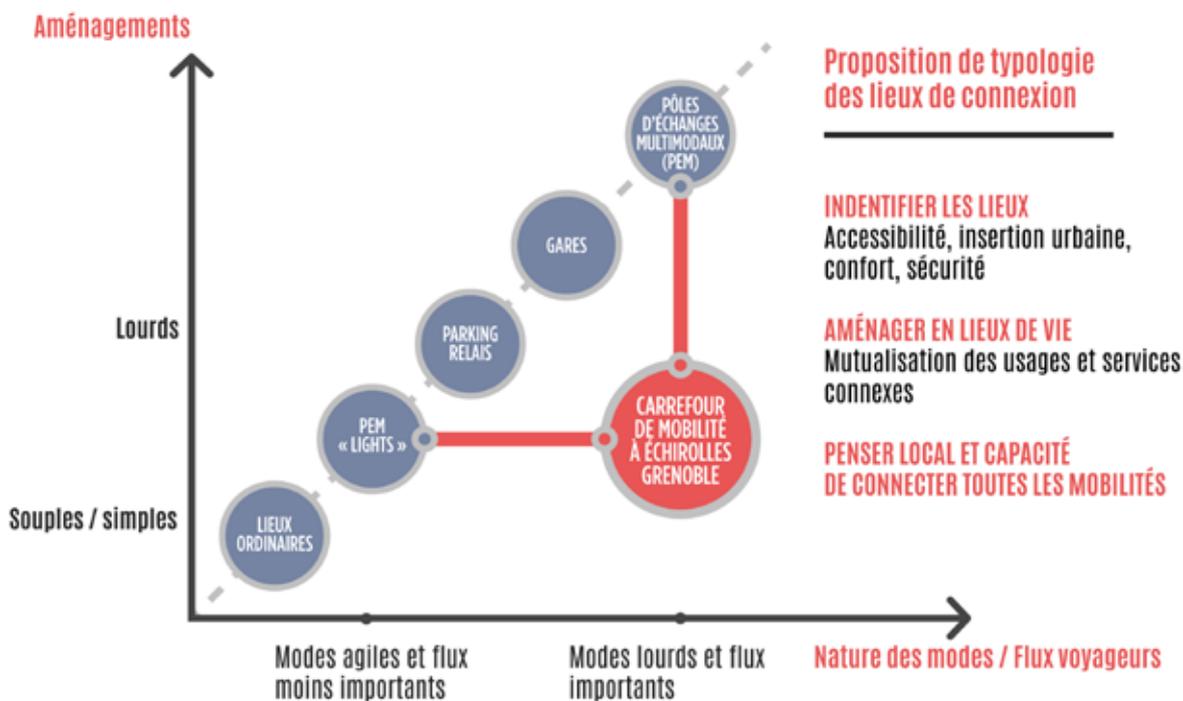
IV.1 QUELLE TYPOLOGIE DES LIEUX DE CONNEXION ?

Les lieux de connexion sont un élément crucial pour distribuer avec efficacité les mobilités et leur assurer un maximum de continuité et de fluidité. À partir de leur positionnement sur le territoire, des destinations (zone de chalandise) et des modes (train, métro, tramway, bus, vélo....) qui s'y trouvent « distribués », de leur plus ou moins forte insertion dans un environnement immédiat (avec comme marqueur possible les flux piétons « traversants »...) ou encore du développement de services annexes, **les lieux de connexion offrent des visages et assurent des « fonctions » très variées**. La littérature technique ou académique propose des typologies pour tenter de qualifier et typer ces lieux. **L'assignation d'une « fonction principale » étant naturellement un préalable pour tenter de « traquer » les facteurs de leur performance et de leur efficacité.**

Efficacité fonctionnelle, insertion urbaine, réversibilité et frugalité

Le schéma ci-après a été établi à partir des entretiens menés dans le cadre de l'étude. Il propose de caractériser de façon simple les lieux de connexion à partir de leur fonction principale (modes en connexion rapportés aux flux) et du niveau d'aménagement et souligne un certain nombre d'attentes plus nouvelles : sobriété voire réversibilité dans les aménagements, lieux mutualisés en termes d'usages ou encore mise en valeur de lieux ordinaires notamment pour faire face à une intermodalité plus diffuse.

PROPOSITION DE TYPOLOGIE DES LIEUX DE CONNEXION



Source : Nos travaux de terrain (2015)

Il est aujourd'hui nécessaire de poser quelques marqueurs de base pouvant être le fil conducteur permettant aux lieux de connexion de fonctionner à différentes échelles (du quartier à l'agglomération) et d'assurer des fonctions divers (nœud de correspondances, centralité de commerces ou de services, point de repère). Plusieurs projets européens ont cherché à mieux caractériser les lieux de connexion.

Le **projet européen « city-HUB »**⁵ a défini cinq éléments clés considérés comme importants dans un pôle d'échanges. Ces critères identifiés à partir d'enquête menée dans 5 pôles d'échanges pilotes (Gares Lille Flandres et Lille Europe, Paseo de Gracia à Barcelone, Dejvicka terminus à Prague, Vaterland à Oslo et Utrecht au Pays-Bas) sont :

- la sécurité et la sûreté,
- l'information pour le transfert d'un mode à l'autre,
- la gestion des situations d'urgence,
- le design du pôle, les services et commodités,
- la qualité environnementale et le confort des temps d'attente..

Dans le cadre du **projet NODES**⁵ (New Tools for Design and Operation of Urban Transport Interchanges), six éléments ont été identifiés comme essentiels aux yeux des usagers enquêtés dans les pays concernés (France, Grande Bretagne, Italie, Pays-Bas, Allemagne, Hongrie et Grèce). Ce sont :

- ambiance (accueil chaleureux, animation, design, etc.)
- confort (confort du temps d'attente, abri agréable, etc.)
- sécurité et propreté
- accessibilité (lieu bien signalé, accessible à tous, etc.)
- collaborateurs (visibles et professionnels, etc.)
- orientation (signalétique, information, etc.).

L'aménagement des lieux de connexion est un maillon important de l'intégration physique des modes de transport. Les approches actuelles sont largement dominées par la construction d'infrastructures comme les pôles d'échanges, les gares et les parcs relais (P+R) correspondant ainsi au traitement de l'intermodalité de forte affluence. Ces lieux sont à la fois des portes d'entrées sur les réseaux de transports publics collectifs urbains mais aussi des points de correspondances au cours d'un trajet à l'intérieur des réseaux.

Mutualisation des infrastructures et des usages

Plusieurs initiatives sont prises et se fondent sur la mutualisation à travers des conventions de partenariat ou des délégations. Il s'agit d'actions simples et concrètes de mutualisation des arrêts bus et tram comme à Besançon.

MUTUALISATION DES ARRÊTS BUS ET TRAM À BESANÇON



À Dijon, une coopération entre le réseau urbain (Divia) et le réseau départemental (Transco) a été mise en place. Elle permet de mutualiser les arrêts bus du réseau Transco (scolaire et interurbain) avec ceux du réseau Divia. Cette opération passe par une délégation de la gestion des arrêts départementaux (propreté, sécurité, signalétique, etc.) à l'opérateur de transport urbain Keolis.

5. www.cityhub.imet.gr



www.nodes-interchanges.eu



À Reims, une convention public/privé permet la desserte des centres commerciaux situés à la périphérie. Ces derniers contribuent aux financements des stations « quais bus ».

À Thionville, la société de cinéma KINEPOLIS et l'opérateur TRANS FENSCH (exploitant du réseau urbain de transport) ont signé une convention qui permet de faire du parking de l'enseigne un lieu d'intermodalité voitures et bus vers le Luxembourg.

INTERMODALITÉ VP/BUS VERS LE LUXEMBOURG VIA LE PARKING « KINEPOLIS »



À Montpellier, **Robert Giliotti**, directeur des stationnements et du management de la qualité de transports de Montpellier Méditerranée Métropole – TaM, explique que « *la mutualisation des usages permet d'optimiser les places* » et d'assurer un meilleur financement (fonctionnement) des ouvrages du type parc-relais.

MUTUALISATION DES USAGES DE P+R À MONTPELLIER



P+TRAM CIRCÉ : MUTUALISATION DE 5 TYPES D'USAGES				
Usagers du Cinéma	Usagers des centres commerciaux	Usagers des bureaux environnants	Personnel du Conseil régional	Usagers du P+Tram

IV. 2 VERS « UNE DÉCONSTRUCTION » DES LIEUX DE CONNEXION ?

Au-delà d'une simple opération de mutualisation d'éventuels « coûts » de fonctionnement de ces lieux de connexion, dans le cadre de l'intermodalité, des expérimentations de « services + non transport » sont en cours pour permettre d'atténuer les effets de la rupture de charge. Evolution majeure confirmée par l'analyse de **Cyprien Richer**, chargé de recherche au centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement : « *Il ne s'agira plus forcément de raccourcir ou de supprimer le temps intermodal mais de le valoriser et de le remplir. Faire de la contrainte physique ou temporelle une intermodalité d'opportunité* ».

Ce principe se traduit par la mise en place dans les P+R de services additionnels comme : les places de courtoisie, déposes-minutes, bornes de recharge électrique, services de location entre particulier, places de livraison de colis des supermarchés, pressing, conciergerie, etc. La mise en œuvre de ces services passe par des études préalables sur les profils d'utilisateurs. À Besançon, au pôle d'échange multimodal (PEM) Micropolis qui connecte voitures, tram et bus, avec un flux journalier de 1200 pendulaires (scolaires et actifs), après une enquête de terrain, trois types de services additionnels sont envisagés : boutiques (vente de pain, journaux, etc.), blanchisserie et récupération de colis.

Alors que ces chantiers sont encore en cours de « maturation » dans les territoires, les nouveaux modes viennent complexifier les logiques d'aménagements en chamboulant au passage la nature des « connecteurs » de la mobilité.

En effet, le changement de comportement de l'utilisateur et l'émergence de nouveaux modes (covoiturage, modes actifs), exigent de nouvelles réflexions sur l'aménagement des lieux de connexion. Dans le cadre de « l'intermodalité diffuse » par exemple, le « connecteur » de la mobilité n'est pas que « physique » mais surtout « digital ». Ce dernier est l'élément de base de la « mise en relation » qui caractérise le covoiturage. Pour le voyageur, le lieu physique devient le dernier élément dans sa stratégie de mobilité. Grâce au numérique, il choisit non seulement son mode, paye en ligne, mais aussi le lieu de connexion, dépassant ainsi le cadre « conventionnel » établi par les pouvoirs publics. Le lieu de connexion devient aussi « flexible et souple ». Il peut être la gare, le pôle d'échanges ou de plus en plus d'autres lieux de l'espace public. Désormais l'utilisateur a les moyens de choisir et d'arbitrer les « composants » de sa propre mobilité.

Pour être efficace, **Stéphane Coppey**, collaborateur du vice-président transport de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur recommande une action publique qui « *se greffe sur les pratiques des usagers et qui propose des aménagements simples qui leurs conviennent* ». C'est donc un changement de paradigme qu'il convient d'opérer pour s'adapter au contexte actuel (crise économique et émergence des nouveaux modes) en cessant de privilégier les aménagements lourds et coûteux pour favoriser davantage la simplicité et la souplesse dans la conception des lieux. Au regard du foisonnement de la multimodalité, l'intégration des mobilités suppose une adaptation des lieux aux offres et un redimensionnement pour répondre aux enjeux liés aux différents flux de l'intermodalité.

À titre d'exemple, répondre aux enjeux de « l'intermodalité diffuse », revient donc à traiter les connexions liées aux nouveaux modes mais aussi à répondre aux exigences de plus en plus grandes des intercommunalités et qui sont celles de la qualité des correspondances à l'intérieur des réseaux publics. Ces nouvelles dimensions se traduisent par l'aménagement qualitatif des PEM (pôles d'échanges multimodaux) « plus frugaux » correspondant à certains flux et modes.

C'est l'exemple du projet « Carrefour de mobilité » à Echirolles/Grenoble. **Julien Reau**, responsable du pôle projets et animation de Transdev, rappelle que « *l'enjeu consistait à concevoir un parcours piéton connectant tous les ingrédients habituels d'un gros pôle d'échanges – halte ferroviaire, P+R, tramway – avec une exigence forte d'insertion urbaine, de frugalité et de réversibilité dans les aménagements, de participation des usagers et habitants* ».

du quartier ». Inauguré en septembre 2014, le « carrefour de mobilité » permet aujourd’hui aux habitants et usagers du site de mieux s’orienter et de diversifier leur trajet vers le centre-ville pour le rendre plus court voire plus ludique. Composé d’éléments réversibles, le parcours a été réaménagé à plusieurs reprises et le parvis multimodal est devenu un véritable « salon urbain », un lieu de vie et de rencontre. Innovant dans son approche, ce projet a permis, selon **Julien Reau**, « de casser les habitudes des réalisations dans l’espace public en agissant avec plus de souplesse et en utilisant beaucoup moins de ressources pour aboutir à un résultat modulable et acquis auprès des utilisateurs ».

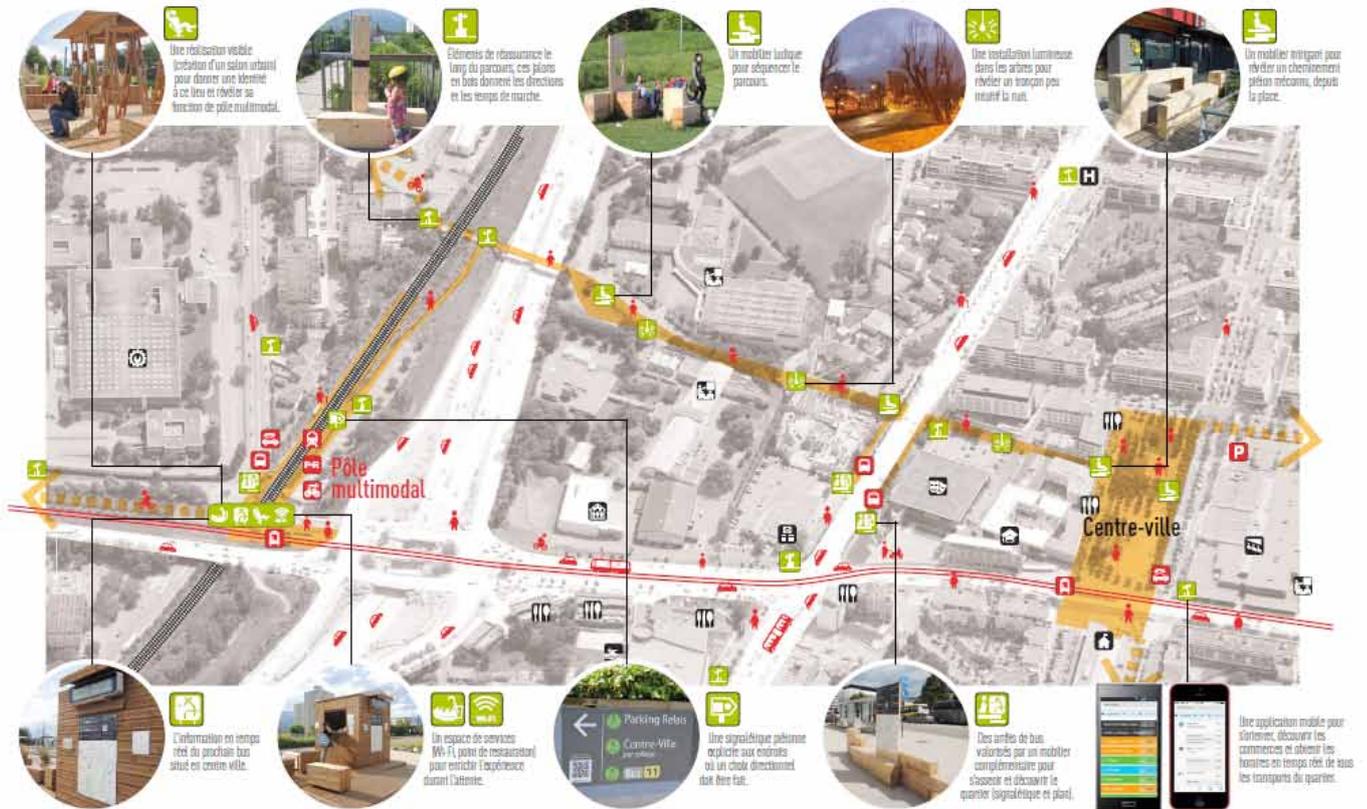
PROJET « CARREFOUR DE MOBILITÉ »



APPLICATION SUR SITE



La technique d'acupuncture : agir simultanément sur des points-clés pour un effet global sur le quartier.



Source : Transdev (2014)

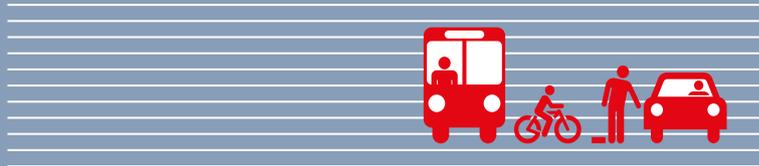
Si ces pôles d'échanges multimodaux légers sont une première réponse à la connexion des modes impliquant des flux moins denses des réseaux publics et les offres dérégulées, ils ouvrent la voie à des aménagements d'autres lieux au regard de l'éclatement des mobilités.

De plus, dans certaines collectivités, la cohabitation entre l'offre « dérégulée » et l'offre « conventionnée » n'est pas toujours harmonieuse. Dès lors, l'intégration des offres « dérégulées » interpelle donc sur la nécessité d'identifier, de géolocaliser et d'aménager des lieux comme les entrées et sorties d'autoroutes, les abords et parkings des centres commerciaux, mais aussi des « lieux ordinaires » (espaces publics, terminus de lignes structurantes). Les points de connexions ordinaires sont des « lieux aménagés ou pas qui connaissent des pratiques courantes de passage d'un mode de déplacement à un autre ». Leurs aménagements constituent un élément essentiel dans l'amélioration de l'articulation entre les réseaux et les territoires. Il s'agit de rendre « lisible et confortable l'utilisation des points de connexions ordinaires entre réseaux piétons, réseaux cyclables et réseaux de transports collectifs »⁶.

6. Point FNAU 2 (2014) : Pour des espaces publics ordinaires de qualité. Editions Gallimard, 125 pages.

PARTIE V

INTÉGRER. LA MOBILITÉ, SERVICE CONTINU



INTÉGRER. LA MOBILITÉ, SERVICE CONTINU

V

V.1 UNE MOBILITÉ « EN QUESTIONS »

Comme nous l'avons suggéré dans le chapitre précédent et dans le chapitre consacré à l'avènement de la flexmodalité, **c'est la notion même de mobilité qui se trouve en phase de déconstruction et reconstruction.**

Une mobilité vécue non plus comme un temps « perdu » d'acheminement et d'accès en un lieu donné mais plutôt **gagné à travers l'opportunité de services rendus, d'une connectivité continue qui amenuisent considérablement les « nuisances vécues » lors d'un déplacement. En simplifiant, on pourrait dire que ce changement de paradigme consiste à passer d'une mobilité « la plus rapide » à une mobilité où l'on « perdra le moins de temps ».**

Toute cette compréhension nouvelle, cette revisitation du parcours-usager nécessite la déconstruction de quelques certitudes qui ont jusqu'à aujourd'hui présidé à l'élaboration des infrastructures, des offres et des services. **Ainsi en est-il des lieux de connexion devenus lieux de rencontre et profondément réinsérés dans la trame vécue des personnes.** Ces évolutions viennent percuter certaines définitions traditionnelles. Ainsi en est-il du « déplacement » de nos enquêtes ménages-déplacements qui, dès-lors qu'il intercale une autre forme d'activité se trouve segmenté en deux déplacements.

Cette prise de recul sera absolument nécessaire pour aborder et approcher l'ensemble des questions liées aux services du voyageur. Sans se laisser happer et engloutir par la technicité.

V.2 UNE MOBILITÉ « VUE DU CLIENT »

Aborder la mobilité sous l'angle du service passe par cette « révolution ? » qui consiste à aborder les choses du point de vue du voyageur, client ou usager. Remettre l'ensemble des moyens, des solutions techniques **dans la perspective première de leur « valeur ajoutée » servicielle.**

Autrement dit : le voyageur se moque bien de la solution technique. Il attend qu'on lui fournisse de façon qualitative :

- la bonne information au bon moment (avant, pendant, après) de sa mobilité,
- une facilité dans l'acte d'achat, l'accès à bord,
- fluidité, régularité ou ponctualité,
- sûreté, sentiment de sécurité et confort, attention et considération,
- ne pas perdre de temps, rester connecté, bénéficier de services.

Toutes ces attentes et ces « bénéfiques » se traduisent selon des modalités différentes, des moments différents du parcours-usager.

Naturellement, la compréhension, l'expression de ces attentes sont au cœur des démarches commerciales et de promotion, y compris au sein des réseaux et des services publics.

V.3 RÉÉVALUER NOS RÉPONSES ET NOS SOLUTIONS TECHNIQUES

Toutes les politiques intermodales se sont efforcées **de rendre le « parcours-usager » du voyageur plus intégré, plus simple et fluide.** On l'a vu, cette intégration passe par la qualité de l'interconnexion physique, la cohérence des correspondances etc. Il s'agit également d'harmoniser, de mieux intégrer voire unifier l'ensemble des services associés aux voyages, **à chaque étape (avant/pendant/après) du déplacement : information et achat de titre notamment.**

D'énormes progrès ont conduit la plupart des autorités organisatrices, le plus souvent grâce à une impulsion régionale à faire « dialoguer » voire à intégrer les systèmes et outils supports de ces services. Dans tous les cas, il s'agissait de mieux faire dialoguer les systèmes publics propres à chaque AO et de délivrer pour l'usager un service plus riche, plus complet, plus intermodal.

Dans une logique de rationalisation et d'efficacité de l'action publique, le développement important mais coûteux de l'interopérabilité billettique ou encore le foisonnement de systèmes d'information multimodaux (SIM) pourraient faire l'objet de bilans commerciaux, techniques et économiques : **quels usages réels ou potentiels ? quels territoires de référence ? quelles solutions techniques et quelle place pour l'open-data ?**

Quels systèmes d'information-voyageur ?

Ces dernières années ont vu un développement important de systèmes d'informations multimodaux. Ces systèmes, déployés sur des échelles diverses et parfois « concurrentes » proposent une « recherche d'itinéraires multimodale » généralement basée et calculée sur l'ensemble des offres publiques (TER, réseaux interurbains régionaux et départementaux, réseaux urbains, vélos en libre-service....) et complétée par la marche à pied. Ces SIM ont le plus souvent été intégrés dans de véritables « portails de la mobilité ».

TERRITOIRES DES SYSTÈMES D'INFORMATIONS MULTIMODAUX À L'ÉCHELLE DES ANCIENNES RÉGIONS

Ces systèmes supposent naturellement l'agglomération de données numériques posant d'emblée la problématique de la disponibilité et de la prise en charge (publique) de la production et de la maintenance d'une telle « data ».

Si la carte page 39 montre une bonne couverture des régions par les SIM, elle cache des disparités dans la « qualité » de la donnée et de l'information avec parfois un clivage fort entre les offres des territoires urbains et celles des territoires périurbains et ruraux. Comment alors couvrir ces « zones blanches » ? Faut-il prendre le risque d'investissements lourds dans des systèmes d'information alors même que la « donnée » n'est pas disponible ou de qualité inégale ? Par ailleurs la superposition des outils interpelle sur leurs rationalisations et redéploiements autour des « bassins de vie et de déplacements » dans un contexte de forte contrainte budgétaire et d'émergence de nouveaux usages. Ici comme ailleurs, la question de la « zone de pertinence » se pose avec acuité. **Quelle rationalisation des systèmes publics et comment profiter des évolutions actuelles liées à l'ouverture des données ?**

Open-data : quelles promesses, quelle pertinence ?

Aux termes de notre enquête de terrain, deux visions se dégagent sur la question de l'ouverture des données (open-data). Certains, au nom de la sécurité, proposent une ouverture contrôlée des données alors que d'autres, mettent l'accent sur une ouverture totale nécessaire à l'innovation et aux initiatives privées. En effet, depuis quelques années, grâce au numérique et à l'économie collaborative, de nouveaux produits (applications voyageurs, plateformes numériques, etc.) portés par des acteurs privés et associatifs ont vu le jour et s'imposent comme des outils efficaces de mobilités (ex : Waze racheté par Google). Pour les pouvoirs publics, **un équilibre est à trouver entre l'action publique (l'investissement public) et ce foisonnement d'initiatives**. Cet équilibre est d'autant plus nécessaire que la loi Macron prévoit l'ouverture des données. **Stéphane Coppey** espère alors que « si le public met en place l'open data, le privé en profitera pour proposer des services inhérents ».

Les logiques actuelles montrent que certaines initiatives notamment privées (Google) ont la capacité de proposer un service parfois gratuit pour tous les modes y compris la voiture. De leurs côtés, les outils des collectivités développent généralement des offres en fonction de la politique de mobilité en vigueur. **Laurent Briant**, directeur de Cityway, indique que

FOCUS

L'article 4 de la loi pour la Croissance, l'Activité et l'Égalité des chances économiques, dite « loi Macron », parue le 7 août 2015 modifie le Code des Transports et prévoit « l'accès aux données nécessaires à l'information du voyageur ». Les données de transports concernées sont : arrêts, horaires planifiés et en temps réel, tarifs publics, incidents, accessibilité et calculateurs d'itinéraires des collectivités. Elles concernent l'ensemble des services réguliers de transport public de personnes (transports urbains, ferroviaires, aériens, maritimes, etc.) et les services de mobilité (vélo en libre-service, autopartage en libre-service, stationnement, etc.). La loi définit un principe de diffusion et de réutilisation libre, immédiate et gratuite des données en format ouvert. Enfin, deux types de mise en œuvre de ces nouvelles dispositions sont prévus. En effet, les collectivités sont libres de :

- mettre en œuvre les dispositions du décret d'application ou
- adhérer à un « protocole », décrivant les conditions de diffusion et d'actualisation des données. Ce protocole propose certains assouplissements des principes précités et fait l'objet d'une homologation par l'administration.

« pour les collectivités, l'ouverture des données revient à définir l'articulation entre la vision essentiellement « servicielle » de certaines initiatives privées (ex : Google) et celle qui va au-delà du service, bâtie sur des choix politiques qui peuvent par exemple amener à promouvoir un mode par rapport à un autre, réduire la place de la voiture en centre ville, encourager le partage... En outre, dans le cadre de l'intermodalité, elle revient aussi à prendre en compte l'avantage que peut présenter un outil capable de proposer des combinaisons de modes, des parcours pour PMR, l'actualisation des données en temps réel, la prédiction des conditions de circulation, etc. ». L'enjeu aujourd'hui pour les acteurs publics et privés est de profiter de cette opportunité de l'open data pour construire une nouvelle génération de SIM.

Vers une nouvelle génération de SIM ?

L'amélioration des outils actuels constitue donc un défi majeur avec l'ouverture des données. En effet, avec le foisonnement de la multimodalité, ces derniers ont vocation à assurer désormais non seulement une continuité de l'information le long des réseaux publics, mais aussi, une intégration des nouveaux modes. Aujourd'hui plus que jamais, les SIM ont pour objectif d'informer les voyageurs sur toutes les solutions de mobilité durables et économes disponibles sur un territoire. L'ouverture des données est donc une opportunité à saisir pour transformer les outils en de véritables solutions mobiles de navigation. Développer un SIM reviendra à prendre en compte tous les modes de transport. Alors qu'historiquement l'accent était exclusivement mis sur les transports collectifs des réseaux publics, on constate une forte volonté d'intégration des nouvelles mobilités, tels que le covoiturage et les modes actifs.

Faisant le pari de comportements de plus en plus « flexmodaux », certaines collectivités font le choix du **développement de services d'informations en temps réel et même vers du prédictif (trafic 1h avant) afin d'orienter le voyageur en amont ou/et en direct vers des solutions les mieux adaptées à son besoin.** C'est l'exemple d'Optimod à Lyon.



Optimod'Lyon est un outil qui intègre tous les modes de transport de la marche au train, en passant par le vélo, le bus, le métro et la voiture. Le calculateur, nourri de près de 20 millions de données par jour propose 3 grands services aux usagers :

- **Prédiction de trafic à 1h.**
- **«GPS urbain multimode» avec des informations en temps réel.**
- **Navigateur de fret urbain et optimiseur des tournées de fret.**

Dans d'autres territoires, l'offre privée en « open accès » (Google et autres) est présentée comme une véritable alternative. Le syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône a ouvert ses données pour favoriser l'émergence d'applications. Les fichiers concernent la description complète des lignes des différents réseaux partenaires : lignes, horaires théoriques, points d'arrêt avec les coordonnées géographiques (format WGS84 et Lambert II).

Parallèlement à cette initiative d'open-data et à partir du SIM « Lepilote » (le 1^{er} développé en France par Cityway filiale de Transdev, créée en 2001 et spécialisée dans les technologies de l'information appliquées au domaine de la mobilité) le syndicat mixte des transports des Bouches-du-Rhône travaille **sur une information voyageur « multi-usages » qui va au-delà des modes de transport et concerne des services additionnels.** Le projet en cours de réalisation équipera 10 000 arrêts de bus interurbain de « puce NFC ». L'utilisateur qui présentera son téléphone devant les poteaux des arrêts recevra des informations non seulement sur les modes de transport mais aussi sur les autres services (commerces, restaurant, etc.) existants dans son environnement.

Quel territoire d'information ?

La question de l'échelle pertinente des SIM a le mérite d'être posée dans la perspective du SRI. La loi MAPTAM souligne clairement que le schéma doit prévoir des mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports. Pour certaines collectivités, l'élaboration de ce schéma est une occasion à saisir pour rationaliser les SIM à l'échelle des bassins de vie et de déplacements. Mais quelle forme peut prendre cette opération ?

La nouvelle carte des régions fait coexister plusieurs SIM notamment au niveau régional. La rationalisation peut alors prendre plusieurs formes. À titre d'exemple, la fusion des régions Alsace - Champagne-Ardenne-Lorraine ouvre la porte à plusieurs hypothèses :

- la fusion des trois systèmes (Vitici + SimplicIM + Vialsace),
- faire communiquer les trois systèmes,
- étendre le meilleur système aux autres régions,
- annuler l'ensemble et faire un nouveau système.

TERRITOIRES DES SIM À L'ÉCHELLE DES NOUVELLES RÉGIONS



Au-delà de ce premier niveau de rationalisation, certains plaident pour une intégration des outils régionaux avec ceux des agglomérations. D'autres acteurs s'interrogent sur l'efficacité de la fusion des SIM à l'échelle régionale. **Yann Chauvin**, directeur des transports, infrastructures et déplacements de la communauté d'agglomération du Grand Besançon souligne « le bassin de vie et de déplacements peut sembler plus pertinent avec une précision et une cohérence de l'information sur l'ensemble des modes. Le risque avec un outil régional, c'est la tentation de vouloir couvrir l'ensemble des territoires avec un handicap majeur : celui lié parfois la rareté des données (dans certaines zones) pourtant nécessaires pour garantir l'efficacité d'un système d'information ».

En effet, si certains acteurs publics et privés prônent le déploiement des SIM à l'échelle régionale, des problèmes techniques risquent de ralentir ce projet. À titre d'exemple, compte tenu de l'indisponibilité des données en milieu peu dense, le temps réel, (fonctionnalité incontournable en milieu urbain) sera difficile à mettre en œuvre à l'échelle des régions à court terme. Aussi se posera la question de la mise à jour des données. La principale contrainte technique d'un SIM à l'échelle régionale est donc liée à la faiblesse des équipements, à la collecte et à la mise à jour des données des milieux peu denses.

Le local (urbain dense) demeure le lieu par excellence de la « fabrique des données », de leurs mises à jour et des expérimentations. Laurent Briant, directeur de Cityway, imagine une logique de « tapis roulant qui ouvrirait la voie à des expérimentations au niveau local et à étendre progressivement vers la région, puis au niveau national ». De son côté, Thierry Andrieu, coordonnateur du syndicat mixte des Bouches-du-Rhône plaide pour une « échelle bassin de vie et de déplacements des SIM ». Ce nouveau redéploiement territorial privilégierait une logique d'intégration sur les bassins de vie et qui peut s'étendre et se consolider progressivement à l'échelle régionale.

Quelle échelle administrative incarne le bassin de vie et de déplacements ? Sur le territoire de l'aire métropolitaine lyonnaise, le sujet a permis de poser clairement la question de l'articulation des différentes échelles : régionale, bassin de vie et locale. Selon Fabienne Goudard, directrice du Syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise il est surtout question d'une mutualisation entre les différents systèmes au travers de la conception d'un « entrepôt » de données (référentiel) à l'échelle du bassin (pôle métropolitain considéré comme le bassin de vie et de déplacements) en capacité d'alimenter les différents systèmes d'information régional ou locaux. Enfin à Rouen, Stéphane Bonnaud, directeur délégué transports en commun de l'agglomération rouennaise (TCAR) souligne que le SRI « doit être une occasion de faire un diagnostic de ces outils. Mesurer les flux concernés et proposer une nouvelle carte des SIM ». Avant tout redéploiement, il est donc question de mettre en perspective les flux concernés par ces outils avec les investissements consentis.

Produits intermodaux : politiques commerciales et canaux de vente

Le **développement de l'interopérabilité billettique** a conduit de nombreuses agglomérations et régions à adopter une billettique commune ou « compatible ». Mise en œuvre sur un périmètre le plus souvent régional, la carte unique est généralement capable d'héberger tout un ensemble de titres et de produits tarifaires. Elle ouvre la voie vers un développement possible de politiques tarifaires intermodales.

Plus qu'une question d'intermodalité, la carte billettique interopérable est un élément d'identité pour les collectivités. À l'image des SIM, elles sont nombreuses et déployées à des échelles territoriales différentes.

TERRITOIRES DES CARTES BILLETTIQUES À L'ÉCHELLE DES ANCIENNES RÉGIONS



Certains acteurs publics et privés s'interrogent alors sur la pertinence de cette billettique régionale. **Les flux connectés nécessitent-ils le déploiement de ces systèmes coûteux ? Quelle rationalisation ?**

À l'image des SIM, l'élaboration du SRI offre l'opportunité de faire un diagnostic des systèmes pour enfin envisager une meilleure rationalisation. En effet, l'interopérabilité billettique permettant de connecter les réseaux publics (TER et réseaux urbains) représente parfois un surcoût qu'il convient de mettre en perspective avec les flux de voyageurs concernés. Cette mise en perspective des investissements et des flux des supports billettiques poussent certains à réfléchir à un redéploiement territorial de ces outils. Si l'échelle bassin de vie et de déplacements est souvent évoquée comme l'échelle pertinente des supports, il nécessite une coopération entre les autorités organisatrices. **Jean-François Beard**, chargé de mission intermodalité et innovation à la région Picardie, donne l'exemple de l'Ile-de-France et de la Picardie. « Plus de 16 000 Picards vont travailler quotidiennement à Roissy-Charles de Gaulle. On peut donc imaginer un rapprochement entre les deux AOT correspondant à cette réalité des pratiques de mobilité. Plusieurs hypothèses peuvent être imaginées dans ce type de collaboration : une extension du Pass Navigo, un hébergement d'une carte de la Picardie ou encore une interopérabilité avec le Navigo. Pour y arriver, il faudra travailler sur un rapprochement technique et politique ».

Par ailleurs, **Hubert Vaxelaire**, responsable mobilité à la communauté de communes des Trois Frontières souligne qu'« il sera nécessaire d'avoir une inflexion d'un point de vue technique, pour permettre à tous les territoires d'être notamment interopérables avec les lignes ferrées régionales. Le défi sera de trouver des normes techniques moins coûteuses et de se montrer flexible en adaptant notamment la politique tarifaire aux réalités locales ». Dans la perspective de la planification régionale de l'intermodalité, certaines autorités organisatrices pourraient être incitées à revisiter leurs cahiers des charges dans le but de mettre en place des systèmes moins chers, évolutifs et rapides à déployer. Avec la préoccupation de mieux répondre aux besoins des usagers. Ces réflexions sont d'autant plus légitimes que de nouvelles solutions ont émergé.

LES PROMESSES DU DIGITAL : LES SOLUTIONS NFC



Les systèmes de paiements NFC acceptés au sein des réseaux de transports commencent à se généraliser. Ils permettent aux usagers d'accéder aux transports en utilisant leurs cartes bancaires NFC, de la même manière que leur carte de transport habituelle. Cette solution permet un gain de temps puisque les voyageurs n'ont plus besoin de s'arrêter aux distributeurs pour acheter un ticket. Le paiement par CB NFC est en cours d'expérimentation à Grenoble.

LE RETOUR DU « PAPIER ENRICHI » : LE QR CODES



L'évolution des supports de titre ces dernières décennies avaient souvent pour objectif de supprimer le support papier classique pour mettre en place des supports plus « intelligents » comme les titres magnétiques. Aujourd'hui, le support papier enrichi (QR Codes) fait son retour grâce aux nouvelles technologies et à la nécessité de diminuer les coûts de maintenance. Cette solution technique permet également d'être compatible avec les smartphones et de proposer de nouveaux moyens pour les voyageurs. En outre, le QR Codes offre l'avantage d'être déployé facilement.

L'intégration servicielle n'est pas qu'une question de qualité d'information, ni d'interopérabilité billettique et doit se traduire en amont par des arbitrages en matière de tarification.

Vers la mise en place des produits intermodaux et multiservices

La tarification est un levier essentiel de l'intermodalité. Pour que cette dernière soit une réalité, les acteurs doivent se mettre notamment d'accord sur les tarifs et sur une clé de répartition. C'est d'autant plus nécessaire qu'une tarification intégrée avec un support unique sur l'ensemble de la chaîne intermodale (« de bout en bout ») est le gage d'une intermodalité efficace. Mais cela nécessite une entente politique des collectivités sur la question financière. D'une façon générale, les pratiques actuelles en matière de tarification sont largement dominées par des titres monomodaux ou multimodaux (superpositions de tarifs) et essentiellement liées aux réseaux de transport public.



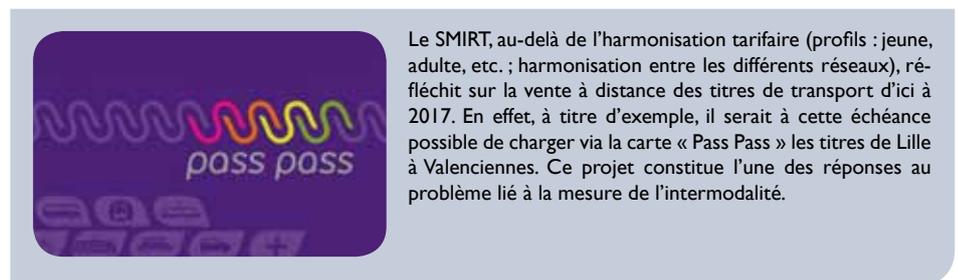
« Atoumod » est une carte billettique unique et multimodale à l'échelle régionale (Haute Normandie) qui permet aux voyageurs de se déplacer sur l'ensemble des TC (le train, le bus, le car ou le tramway). Avec la région comme « chef d'orchestre », les départements et les agglomérations ont chacun jouer leurs rôles dans la mise en place de ce système qui reste une « addition de mobilité ». En effet, sur ce support unique le voyageur peut y charger plusieurs titres. L'enjeu aujourd'hui pour la région sera de passer de la multimodalité à l'intermodalité avec une meilleure intégration tarifaire.

La mise en œuvre du SRI est l'occasion de rechercher les innovations qui permettront de proposer les titres réellement intermodaux voire multiservices.

Les enjeux de l'harmonisation tarifaire

Une première étape consistera à harmoniser et arbitrer les questions liées aux gammes tarifaires. Ces arbitrages qui répondent à des objectifs d'équité territoriale, représentent une forme de simplification des tarifs favorisant le parcours intermodal. Pour les collectivités interrogées, le SRI est une occasion à saisir pour mettre en place des cohérences en matière de politique de transport (gamme tarifaire, profils, etc.) sur des territoires de vie et de déplacements à l'échelle régionale.

Au-delà de ces arbitrages en termes d'harmonisation, une autre problématique porte sur la vente à distance des titres. Plusieurs autorités organisatrices réfléchissent sur les solutions permettant aux voyageurs de charger des titres à distance. C'est l'exemple du SMIRT au Nord-Pas-de-Calais.



Les enjeux de l'intégration tarifaire

L'intégration tarifaire représente un enjeu majeur dans la perspective du SRI. Plus qu'une juxtaposition ou une combinaison de titres (addition de prix), il s'agit de mettre en place des « produits intermodaux » (intégration tarifaire : tarif unique pour des déplacements intermodaux).

En Bretagne, KorriGo, carte de billetterie multimodale, constitue une expérience pionnière d'intégration tarifaire par le biais de conventionnements entre autorités organisatrices. Pour l'usager, c'est un titre unique de transport rechargeable, pour tous ses déplacements en transports en commun. KorriGo peut servir de titre de transport à l'unité ou contenir un abonnement à durée limitée. Son nom provient de la première version mise en place par Rennes Métropole en 2006. La carte a ensuite été étendue à plusieurs agglomérations de la région Bretagne pour devenir la « carte bretonne des déplacements ». Le système a demandé une longue mise au point, plusieurs réseaux et exploitants étant concernés. Dès 2002, l'ouverture du métro rennais a conduit à réviser la billetterie jusqu'alors exclusivement sur support papier. C'est avec la charte signée en 2003 entre Rennes Métropole, le département d'Ille-et-Vilaine et le Conseil régional de Bretagne que la mise en œuvre a été véritablement décidée. Lancée le 1^{er} mars 2006 par Rennes Métropole et Keolis Rennes, la carte à puce RFID KorriGo permet de voyager en bus et métro à Rennes, puis dans les transports express régionaux (TER) en Bretagne (fin 2006) et dans les cars Illenoo du département (depuis 2007). Le conseil régional de Bretagne, le département d'Ille-et-Vilaine et Rennes Métropole ont participé aux investissements nécessaires, en particulier pour l'adaptation des systèmes de la SNCF.

La carte permet à l'utilisateur de disposer de plusieurs titres sur un même support, et aux AOT de mieux connaître leur réseau et donc de gagner en attractivité. Autres avantages de ce système : la fidélisation des voyageurs et la diminution de la fraude (divisée par deux suite à l'implantation du nouveau système). Ce résultat à lui seul permet de financer la billetterie. Dès 2007, 140 000 cartes personnelles avaient été émises par les réseaux STAR ou TER.

La gestion du projet n'a pas donné lieu à la création d'une structure commune. En effet, les différentes entités ont choisi de travailler par le biais de **conventions** : une **charte d'interopérabilité**, des conférences de presse communes, la commune propriété des marques commerciales, des conventions de gestion globales du système et d'organisation

intérieure, un référentiel fonctionnel commun (REFOCO) qui regroupe l'ensemble des référentiels techniques des AOT, des exploitants et industriels. Ainsi, « KorriGo » comporte une face commune et une face spécifique où est indiqué le réseau émetteur. Le 20 décembre 2011, une nouvelle convention est signée, amenant à l'adoption de la carte KorriGo par Brest Métropole Océane, Quimper Communauté, Lorient Agglomération et le département des Côtes-d'Armor.

À l'image de KorriGo, dans plusieurs autres collectivités, la tarification et le support billettique sont intimement liés. Dans la perspective du SRI, un nouvel enjeu porte sur les innovations nécessaires à la mise en place d'outils multiservices donnant accès à tous les modes et à d'autres services y compris non transport (bibliothèque, piscine, etc.).

Depuis 2014, Rennes Métropole et le conseil régional de Bretagne ont lancé en expérimentation le projet NFC KorriGo Services. Il s'agit d'une véritable « carte de vie quotidienne ».



Le projet KorriGo Services a pour but d'obtenir un niveau d'interopérabilité des transports et des services à l'échelle du territoire régional. Il a pour ambition d'associer transports, services universitaires et urbains sur les supports « sans contact », cartes, téléphones, etc. : multi-services et multi-supports. À titre d'exemple, la carte KorriGo permet aux étudiants de payer le restaurant universitaire et d'emprunter des livres à la bibliothèque.

À Montpellier, la solution « EMMA » représente une forme de promotion de l'intermodalité à l'échelle locale.

LES PRODUITS TARIFAIRES À MONTPELLIER



Montpellier : Contrat Emma à l'intérieur de la métropole.

- Un abonnement annuel transport donnant accès illimité au réseau bus, au tram et aux P+Tram.
- Un accès au service de vélo-partage avec post paiement des consommations.
- Un accès au service d'auto-partage avec post paiement des consommations.

Principe : Facturation unique TaM ; Pas de chambre de compensation ; Les compensations financières entre exploitants et leurs AOM sont traitées par des conventions.

En revanche à Nantes Métropole, la question des « produits intermodaux » est déconnectée du support billettique unique. Une convention entre les différents opérateurs a permis de mettre en place des titres intermodaux.

TITRES, TARIFS, ACHAT EN LIGNE		
Loisirs, shopping, travail, étudiants... Voyageur régulier ou occasionnel, la Tan vous propose une large gamme de titres de transport pour chacun de vos déplacements sur Nantes ou dans le département.		
REGROUPEZ VOS ABONNEMENTS BICLOO ET MARGUERITE SUR VOTRE CARTE LIBERTAN		
LES ABONNEMENTS	À LA CARTE	LES TICKETS
FORMULE ILLIMITÉE	FORMULE SUR MESURE	TICKETS 1 H ET 24 H
		BILLETS MENSUELS

ET POUR VOS AUTRES VOYAGES	
GROUPE SCOLAIRES	TAN + TRAINS, CARS
TARIFS SOCIAUX	TITRES PRO

Nantes : mise en place de « produits intermodaux ».

Billet Métrocéane : Tan (Nantes Tramway, Busway, Bus, Navibus) + Lila (cars départementaux) + Stran (Saint-Nazaire :TYBUS) + Ter/Cars régionaux.

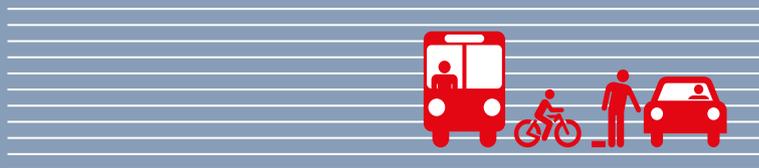
PratiK+ : Abonnement personnalisé destiné aux salariés et apprentis pour voyager sur le réseau régional en Pays de la Loire et sur le ou les réseaux urbains de leur choix.

Spécificité des produits : Pas de chambre de compensation ; Chacun garde ses ventes et effectue une redistribution (ex : facturation multiple TAN, Bicloo, Marguerite malgré un support unique Libertan).




PARTIE VI

GOUVERNER. QUELLES APPROCHES DU SRI ET DE SA GOUVERNANCE ?



GOUVERNER. QUELLES APPROCHES DU SRI ET DE SA GOUVERNANCE ?

VI

VI.1 LE SRI, LEVIER DE PROMOTION DES MOBILITÉS DURABLES

L'intermodalité représente pour les collectivités un levier prometteur dans la régulation des déplacements et la promotion, au plan local et régional de mobilités durables et économes. Elle transcende les territoires administratifs. L'étalement urbain et la péri-urbanisation, l'extension des bassins d'emploi et de vie métropolitains, les transformations des usages et des modes de consommations, fortement imprégnés par le numérique obligent à **penser la mobilité comme interterritoriale et multi-acteurs.**

Les promesses d'une intermodalité locale et métropolitaine

L'intégration du schéma régional de l'intermodalité (SRI) dans le schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'équilibre du territoire (SRADDET) permet de clarifier le sens donné à la notion de « chef de file régional ». Elle peut éviter d'enfermer cette thématique dans une discussion entre autorités organisatrices centrées sur leur mission de gestionnaires de services et de réseaux publics de transport. Il invite d'abord à se projeter, au-delà des territoires, des réseaux existants, des systèmes éventuellement concurrents et en tenant compte d'une capacité de financement limitée, pour chercher ensemble les moyens d'une mobilité soutenable au bénéfice de l'ensemble du territoire régional.

Cet objectif nécessite donc d'abord d'identifier les potentialités, les foyers d'intermodalité les plus prometteurs et les plus contributifs aux objectifs de développement durable et économique qui s'imposeront au territoire régional.

L'animation qui est exigée de la collectivité régionale doit viser cet objectif, sans interférence avec sa mission d'autorité organisatrice **des mobilités interurbaines (routières ou ferroviaires).** Dans cette approche, l'enjeu du SRI sera d'intégrer au maximum de leur potentiel les espaces intermédiaires, métropolitains, ruraux où se jouent quotidiennement la plus grande majorité des mobilités particulièrement intermodales.

D'une certaine façon, on peut imaginer que le **SRI soit un puissant levier de structuration et de promotion de ces espaces intermédiaires,** de ces nouvelles échelles de coopération et **constitue une étape et un travail corollaire à la rationalisation attendue des futurs services interurbains régionaux.** En clair, cette étape est largement liée aux effets des nouveaux schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI) dont la mise en œuvre, une fois les périmètres validés au 31 mars 2016, se fera à partir du 1^{er} janvier 2017.

Cette véritable « tectonique des plaques » doit amener à un repositionnement et une nouvelle construction des modalités de coopération entre collectivités dans le cadre du SRI, au bénéfice de l'attractivité et de l'accessibilité du territoire régional dans son ensemble.

FOCUS

DU PÉRIMÈTRE DE TRANSPORT URBAIN (PTU) À LA NOTION DE RESSORT TERRITORIAL : CE QUE DIT LA LOI

Aux termes de l'article 18 de la loi NOTRe, la notion de « périmètre de transports urbains » est remplacée par celle « ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ». « Les services réguliers de transport public urbain » sont remplacés par « les services réguliers de transport public ». Ces modifications ne sont pas seulement terminologiques puisqu'elles prennent en compte la compétence de l'AOM pour organiser sur son périmètre des services de transports urbains et non urbains.

Ainsi l'article L. 1231-2 prévoit que « les services de transport public de personnes mentionnés à l'article L. 1231-1 peuvent être urbains ou non urbains. « Lorsqu'ils sont urbains, ces services concernent les transports routiers, fluviaux et maritimes et, sur les réseaux relevant de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité, les transports ferroviaires ou guidés ».

Le décret d'application de l'article L. 1231 - 2 du code des transports, paru le 8 décembre 2015, précise la distinction entre services de transport public de personnes « urbains » et « non urbains » introduite par la loi NOTRe. Il définit en effet les critères d'espacement moyen des arrêts et de variation de fréquence de passage permettant de qualifier d'urbains les services routiers de transport public régulier de personnes :

« En matière de transport public régulier de personnes routier ou guidé est considéré comme un service de transport urbain tout service de transport de personnes exécuté de manière non saisonnière dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité définie à l'article L. 1231-1 : Au moyen de véhicules de transport guidé au sens de l'article L. 2000-1 ; Ou au moyen de tout véhicule terrestre à moteur, à l'exception des autocars, et dont l'espacement moyen des arrêts et la variation de la fréquence de passage satisfont des critères définis par décret ».

La nouvelle distinction entre services urbains et non urbains n'a pas de conséquences sur la perception du versement transport

Ces dispositions ne remettent pas en cause le principe même de périmètre d'intervention de l'autorité organisatrice.

Si cette distinction permet à l'AOM d'assurer, au sein de son ressort territorial, à la fois des services urbains et non urbains, elle n'a pas de conséquences sur la perception du versement transport. En effet, le périmètre spatial d'assujettissement à cet impôt reste le ressort territorial de l'AOM. Un employeur d'au moins 11 salariés au sein d'une commune ou d'un groupement de communes ayant institué ce versement est donc assujetti, indépendamment de la nature (urbaine et / ou non urbaine) des services de transport desservant ses établissements.

De même, le ressort territorial de l'AOM devient le périmètre d'élaboration des plans de déplacements urbains, en lieu et place du PTU.

SRI, UNE FABRIQUE CONCERTÉE DE L'INTERMODALITÉ

Les modalités d'élaboration, de concertation et de validation montrent que le SRI, piloté par la région devra être le fruit d'une coproduction avec les échelons territoriaux inférieurs. La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 liste les acteurs concernés par chaque étape du processus SRI :

- élaboration : région (AOT), département et AOM,
- concertation : État et, le cas échéant, avec les syndicats mixtes de transport SRU mentionnés à l'article L. 1231-10 du code des transports,
- concertation sur demande : gestionnaire de voirie,
- concertation large : public,
- approbation : préfet.

La région constitue globalement pour nos enquêtés, un véritable « chef d'orchestre » crédible pour fédérer les énergies afin d'élaborer et de mettre en œuvre ce document pour une meilleure pratique de l'intermodalité. Reste alors à imaginer un cadre de concertation, lieu d'un dialogue efficace pour faire face aux attentes nombreuses en matière d'intermodalité.

LES 3 PHASES DU SRI : ÉLABORATION, CONCERTATION ET VALIDATION

Article L1213-3-2 modifié par la loi MAPTAM du 27 janvier 2014

ÉLABORATION

- Le SRI est élaboré par la région, en collaboration les AOM situées sur le territoire régional.
- Le projet de schéma fait ensuite l'objet d'une concertation avec l'Etat et, le cas échéant, avec les syndicats mixtes de transport.
- Les établissements publics et les gestionnaires de voirie sont consultés à leur demande sur le projet de schéma.

CONCERTATION

- Le projet de SRI, assorti des avis des départements inclus dans la région, des AOM ainsi que des observations formulées par les personnes associées à son élaboration, est mis à la disposition du public

VALIDATION

- Le projet est arrêté par le conseil régional après avis favorable des départements inclus dans la région représentant au moins la moitié de la population régionale et des organes délibérants des AOM représentant au moins la moitié de la population des ressorts territoriaux des AOM de la région.
- Le schéma régional de l'intermodalité est approuvé par le représentant de l'Etat dans la région.

L'enjeu de l'association des acteurs

Si la loi MAPTAM identifie clairement les acteurs publics à convoquer dans le cadre du SRI, pour la région « chef de file » à l'initiative, **des stratégies de pilotage devraient être élaborées pour assurer une meilleure adhésion de l'ensemble des acteurs.** Au regard de la répartition des nouvelles compétences qui renforce le rôle des régions (AOT) et des intercommunalités (communautés, métropoles, syndicats AOM), une véritable « **diplomatie des transports** » est à mettre en place pour une intermodalité efficace.

Au-delà de la convocation des acteurs publics, les opérateurs acteurs du transport conventionnel ont sans nul doute un rôle important à jouer aux côtés de leurs clients collectivités. Cela implique **un dialogue entre les AO et entre opérateurs.** Ces derniers sont amenés à jouer pleinement un rôle de conseil dans le cadre d'un sujet qui reste technique.

Consulté dans la perspective du SRI par la région Pays-de-la-Loire sur la question, au-delà de ce rôle de conseil, le CESER-Pays-de-la-Loire, voit les opérateurs représentés dans un « comité de pilotage » qui viendrait en appui à la conférence des AOT, structure politique d'élaboration du SRI. L'objectif est de faire du SRI, un document qui promeut les initiatives locales de proximité à travers les contributions des opérateurs. Ces derniers peuvent élaborer des cahiers d'expertises (boîte à outils) axés autour de l'innovation et de la rationalisation des offres.

Mais l'émergence des nouveaux usages interpellent sur l'idée **de convier d'autres acteurs du transport « dérégulé » à la réflexion sur le SRI.** En effet, au regard des usages (covoiturage), l'association des acteurs nouveaux « non conventionnels » de type privé ou associatif devient pour certains un impératif.

Il ne fait aucun doute qu'une consultation large devrait être organisée autour du SRI à travers une méthodologie collaborative : « Top down » et « Bottom up ». Le premier permettra à la région d'avoir une lecture d'ensemble alors que le second est une façon d'être à l'écoute des « territoires » et de faire émerger des propositions du « bas vers le haut ». Ces propositions peuvent être nourries par des « ateliers thématiques ».

En dehors de la question des acteurs à convoquer, un autre enjeu porte sur la structure de gouvernance. Quel cadre de coopération pour une intermodalité efficace ?

VI.2 LES GRANDS SCÉNARIIS EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE DU SRI

Dans son ouvrage sur « la coopération en matière de mobilité », le GART, a fait un état des lieux des outils de coopération mis en œuvre dans les territoires. Ils sont multiples et dépendent des acteurs locaux.

Dans le cadre de notre étude, **deux instances de coopération possibles se dégagent : la conférence des AOT et le syndicat mixte issu de la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU)**. Certains enquêtés soulignent que cela dépendra de la maturité des bassins de vie et de déplacements. Pour les collectivités, ces deux formules présentent des avantages et des inconvénients.

Contrairement à d'autres types de syndicats mixtes, le syndicat mixte SRU est spécifiquement dédié aux transports et sa composition est réservée aux AOT. Il doit obligatoirement assumer les trois compétences ci-après :

- la coordination des services organisés par ses adhérents,
- la mise en place d'un système multimodal d'information à l'attention des usagers,
- la recherche d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

Il peut aussi, « *assurer des compétences optionnelles en lieu et place de ses membres, telles que l'organisation de services réguliers et de services à la demande ainsi que la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport* » (Cyprien Richer, Sophie Hasiak, Nicolas Jouve, 2011).

Les trois compétences obligatoires susmentionnées, sont celles que l'on retrouve dans la loi MAPTAM s'agissant du SRI. Il est notable que le législateur a repris ces compétences sans évoquer en aucun moment les syndicats mixtes SRU.

Pour l'AdCF, les outils administratifs et techniques de coopération ne doivent pas préempter le débat politique entre AOT concernant l'élaboration d'une stratégie intermodale de déplacements. C'est dans cet esprit que l'AdCF s'était opposée au principe d'une généralisation par la loi des syndicats mixtes SRU à l'échelle départementale ou régionale (dans le cadre de la concertation sur l'avant projet de loi de réforme de l'action publique en 2012-2013). C'est aux collectivités locales (et non au législateur) qu'il appartient de déterminer quels sont les outils les plus adaptés pour la mise en œuvre de la stratégie intermodale de déplacements exprimée dans le SRI : la stratégie d'abord, les outils ensuite...

L'AdCF, le GART, l'ACUF⁷ et l'ARF⁸ ont donc proposé au gouvernement en 2013 la solution du schéma régional de l'intermodalité (SRI), élaboré en collaboration avec les différents niveaux d'autorités organisatrices de transport. Notons qu'à cette époque, les conseils départementaux en tant qu'AOT de plein exercice étaient associés au processus d'élaboration et d'approbation du SRI. La loi NOTRe du 7 janvier 2015 les dépossède de la compétence transport. Dès lors, la gouvernance du SRI reposera en premier lieu sur le tandem Région-AOM.

De fait, le « modèle coopératif » du SRI a été pensé comme celui d'une « conférence des AOT », à l'instar des formations thématiques dédiées de la conférence territoriale de l'action publique (CTAP), rendues possibles par l'amendement du député du Maine-et-Loire, Michel Piron dans le cadre du débat parlementaire de la loi MAPTAM.

7. Association des communautés urbaines de France

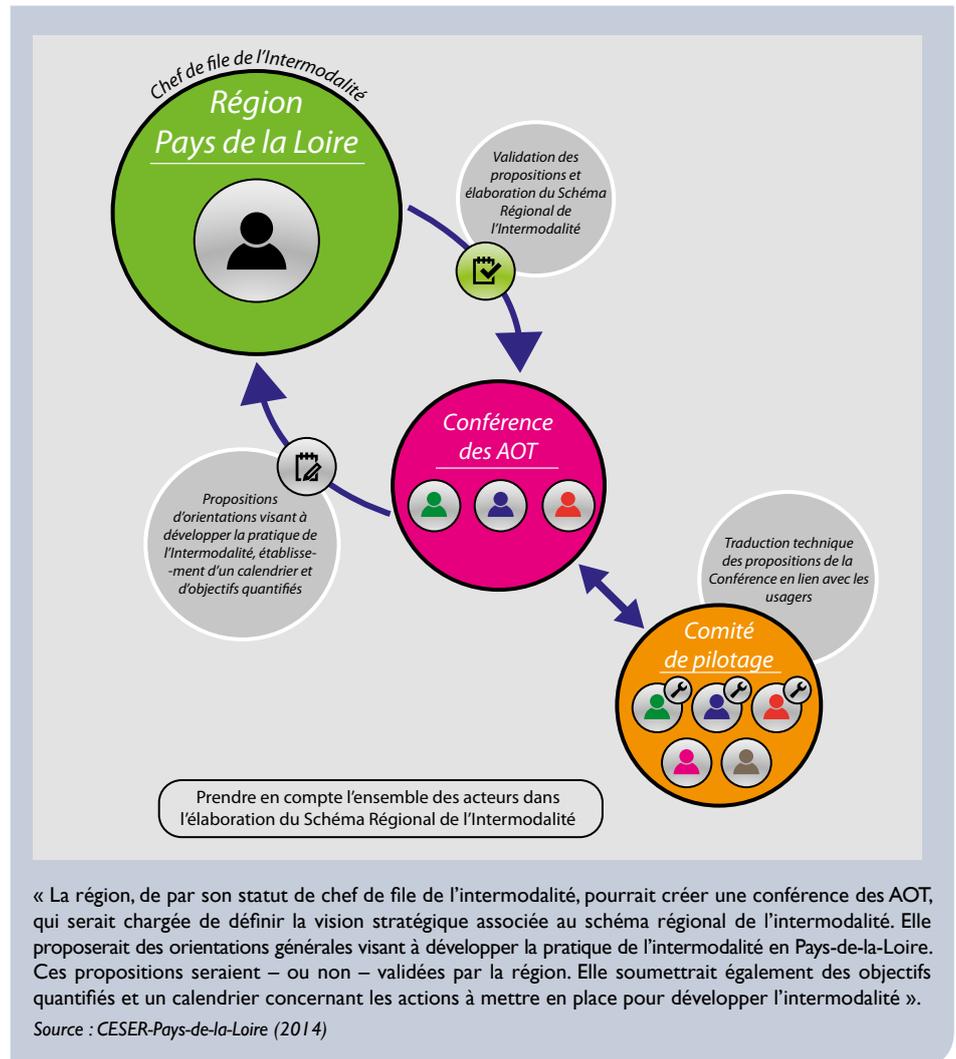
8. Association des Régions de France

Une instance souple de coopération : la conférence des AOT

Il ressort de notre enquête de terrain, que les acteurs, dans le choix des structures de gouvernance, tiennent prioritairement compte des flux de déplacements et ensuite de la taille de futures régions. La mise en place d'une structure de gouvernance regroupant plusieurs AO nécessite une confiance entre les acteurs. La gouvernance en matière de transport est une construction progressive.

En 2013, le Syndicat Mixte de Transport pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise a été créé après plusieurs années marquées par une collaboration de type associatif (Région Urbaine de Lyon) avec des conventions de partenariat. Cette étape a permis de préparer la mise en place d'un syndicat mixte SRU. Le SMTAML réunit la Région Rhône-Alpes, le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL), Saint-Étienne Métropole et les communautés d'agglomération Porte de l'Isère et du Pays viennois.

La région Rhône Alpes ne s'est pas lancée jusqu'ici dans un syndicat mixte SRU régional car, avec 34 AOT, il était plus facile de construire une gouvernance autour des bassins qui ont des problématiques communes. Au regard de la taille de la nouvelle région : Auvergne-Rhône-Alpes et le passage de 8 à 12 départements, il peut paraître prudent selon certains enquêtés dans un premier temps, de mettre en place une conférence des AOT au niveau régional et surtout de renforcer une gouvernance autour des bassins de vie. Par sa souplesse, la conférence des AOT séduit dans la perspective du SRI. C'est le cas du conseil économique, social et environnemental régional de Pays-de-la-Loire, qui l'imagine comme la forme institutionnelle adéquate pour répondre aux objectifs en matière d'intermodalité (voir schéma ci-après) :



L'avenir dira si les changements politiques intervenus aux élections régionales auront pour effet de remettre en cause les modalités de la coopération institutionnelle. Au moment de l'enquête en 2015, le CESER-Pays-de-la-Loire recommandait la mise en place de la conférence des AOT.

Quoi qu'il en soit, le processus de validation du SRI clairement défini par la loi a été rappelé précédemment. La validation du SRI requiert le quitus des AOM et de la région qui pilote le processus.

Rappelons aussi que la jurisprudence du Conseil constitutionnel (principe de non tutelle d'une collectivité sur une autre oblige) définit la notion de « chef de file » comme la capacité d'une collectivité territoriale à « coordonner l'action commune ». Ce rôle s'apparente à celui d'un « chef d'orchestre », un « meneur de tempo ». Dans le cadre du SRI, clarifier les notions, comprendre le rôle de chaque acteur, devient un enjeu important.

Plus qu'un cadre de proposition, **la conférence des AOT apparaît comme un lieu de « fabrique » concerté du SRI**. C'est d'ailleurs l'esprit de la loi MAPTAM. Dans ce sens, une articulation est à imaginer entre les différentes instances des acteurs concernés pour assurer un portage politique efficace du SRI. **On peut alors imaginer la mise en place rapide de conférences d'exécutifs, composées des vice-présidents chargés des transports et des déplacements.**

Afin de préparer les décisions de ces conférences d'exécutifs, **la maîtrise d'ouvrage de l'intermodalité pourrait être organisée autour :**

- de chefs de projet dédiés au pilotage du SRI, au sein de la collectivité régionale chef de file et des AOM partie-prenantes ;
- de l'expertise et de l'ingénierie des agences d'urbanisme et des pôles métropolitains (quand ils existent). Certaines agences pourraient être chargées, par exemple, de conduire des enquêtes ménages déplacements à des échelles élargies (aires urbaines) ;
- des services techniques des opérateurs, acteurs de mobilité conventionnés ou non pour les questions d'interopérabilité.

Enfin, dans le cadre de la conférence des AOT, les projets seraient portés et financés à travers des conventions de partenariat.

Mais pour certains, cette instance souple apparaît comme la première étape de coopération vers un outil plus engageant : le syndicat mixte SRU.

Une structure de coopération plus contraignante : le syndicat mixte SRU

« La création d'un syndicat mixte de transport de type SRU est généralement le résultat d'un long processus de coordination entre les acteurs d'un territoire qui ont l'ambition de porter et de mettre en œuvre un projet au service des usagers » prévient **Fabienne Goudard**. En mettant en place en 2000 ces syndicats mixtes de transport dit « SRU »⁹, le législateur avait pour objectif, de proposer une forme institutionnelle nouvelle pour favoriser la coopération entre Autorités Organisatrices de Transport (AOT) de différentes échelles territoriales. D'un « point de vue des transports publics, les syndicats mixtes de la loi SRU correspondent, en quelque sorte, au « 3^e âge » de la forme juridique » des syndicats mixtes (**Cyprien Richer, Sophie Hasiak, Nicolas Jouve, 2011**). En effet, avant les syndicats mixtes SRU, il existait déjà les syndicats mixtes ouverts « classiques »¹⁰ et les syndicats mixtes fermés de « droit commun »¹¹ (voir tableau ci-après).

Notons que quinze ans après l'adoption de la loi sur les syndicats mixtes SRU, sur les 14 syndicats mixtes SRU que compte la France, les régions ne sont présentes que dans trois.

Un seul syndicat mixte SRU a été créé à l'échelle régionale : le SMIRT. Les promoteurs de cet outil mettent en avant la possibilité de donner des moyens financiers supplémentaires aux projets en matière d'intermodalité. En effet, les syndicats mixtes SRU peuvent être

9. Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite « loi SRU ».

10. Développé depuis les années 1960, il regroupe généralement les communautés Urbaines et les départements.

Il a pour objectif d'organisation et/ou de gérer un réseau de transport collectif dans les grandes agglomérations.

11. Développés depuis 1999, ce type de SM regroupe généralement les communautés d'agglomérations et les communes.

Il a pour objectif de maintenir le PTU antérieur pour pérenniser l'échelle d'organisation du réseau de TCU.

dotés d'une ressource spécifique permettant en particulier le financement des missions d'intérêt commun : le Versement-Transport Additionnel (VTA) ». Au SMTCO¹² (8 à 12 millions d'euros de budget annuel) comme au SMIRT (1,5 à 2 millions de budget annuel), l'on met en avant les vertus du syndicat mixte qui permet à travers le VTA de disposer des moyens financiers supplémentaires pour le financement de l'intermodalité. Le GART recense cinq syndicats mixtes SRU prélevant le versement transport additionnel (VTA): le syndicat mixte des transports en commun de l'Hérault, le syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise, le syndicat mixte des transports suburbains de Reims, le syndicat mixte des transports Fil Vert des Hautes-Pyrénées et le syndicat mixte des transports du Rhône, depuis juillet 2013.

DÉNOMINATION	SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT	SYNDICAT MIXTE DE TRANSPORT SRU
Nature juridique	AOM	Regroupement d'AOT ou/et d'AOM
Régime juridique	Articles L.5711-I et L.5721-I et suivants du CGCT	Articles L.5721-2 et suivants du CGCT (auxquels renvoie l'article 111 de la loi SRU)
Particularités	Peut être ouvert (associant tout type de collectivité, groupements de collectivité et autres personnes publiques) ou fermé (associant exclusivement des communes et des EPCI)	A pour objet de favoriser la coopération entre Autorités organisatrices (à la fois des AOM et des AO non urbaines)
Périmètre	Ressort territorial de l'AOM (anciennement dénommé Périmètre de Transport Urbain)	Peut regrouper plusieurs périmètres de transport urbain et peut recouvrir le périmètre départemental ou régional
Compétences	Organiser le transport public urbain en lieu et place de ses membres	Compétences obligatoires : coordonner les services organisés par les AO membres, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers, rechercher la création d'une tarification coordonnée Compétences facultatives : organiser des services publics réguliers et des services à la demande, assurer la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures
Ressources financières	Peut percevoir le versement transport (VT) sur son périmètre dans les conditions des articles L.2333-64 et suivants du CGCT	Peut percevoir un VT additionnel de 0,5 % sur un espace à dominante urbaine d'au moins 50.000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants à la condition qu'il associe la principale AOM

Dans le cadre de la fusion des régions Nord-Pas-de-Calais/Picardie, des interrogations portent sur le SMTCO et le SMIRT. Ici comme ailleurs, dans les collectivités, les élus semblent mettre en avant l'échelle de mobilité (bassin de vie et de déplacement) comme critère d'arbitrage. Dans le cadre de cette fusion, on peut avoir deux syndicats (SMTCO et SMIRT) qui correspondent à des bassins de vie et de déplacement précis. Mais seul un diagnostic territorial sur les outils de coopérations permettra de savoir s'il est utile soit de supprimer les deux syndicats mixtes, de les fusionner, etc. D'une façon générale, dans l'hypothèse d'une fusion ou d'une suppression, on peut s'interroger sur le sort qui sera réservé aux contrats PPP dont certains ont permis la mise en œuvre de SIM.

Malgré son caractère contraignant (nécessitant l'adoption d'un budget, la mise en place d'une équipe, etc.), le syndicat mixte SRU peut représenter, pour certains, un outil efficace de mise en œuvre du SRI. En effet, saisi par sa région, le **CESER Alsace** préconise la création d'une « *entité en charge de l'intermodalité sous forme d'un syndicat mixte intermodal régional des transports. Si l'importance de l'actuel comité de coordination des autorités organisatrices de transports alsaciennes est à souligner, il ne suffit pas pour mettre en place et gérer une*

12. Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise (2006)

stratégie unique et cohérente. Les différentes autorités organisatrices de transports doivent dépasser leurs concurrences pour tendre vers une réelle complémentarité »¹³.

Si la question de la structure de gouvernance du SRI est un sujet majeur pour nos enquêtés, ils sont nombreux à s'interroger aussi sur les articulations de ce schéma avec les différents échelons territoriaux. Entre échelle bassin de vie et échelle régionale, des interrogations portent sur l'aterrissage technique du SRI dans les documents de planification à l'échelle locale.

L'articulation du SRI avec les outils de programmation

À l'échelle des AOM, les PDU devront être compatibles avec le SRI. Beaucoup plaident surtout en faveur d'une articulation autour des bassins de vie et de déplacements. **À quoi correspond cette échelle ?** Pour certains, les périmètres des syndicats mixtes de pôles métropolitains correspondent parfois cette à échelle. Au syndicat mixte de transport pour l'aire métropolitaine lyonnaise (SMTAML), un « schéma prospectif de mobilité 2030 » est proposé.

En dehors de la question de l'articulation, un débat porte sur la nature même du document SRI. Certains imaginent deux approches : un pilotage global de la région avec l'identification et la mise en œuvre de projets concrets ou le développement d'outils régionaux au service d'initiatives locales. Si certains souhaitent une approche « projet » du SRI, d'autres proposent plutôt que le SRI définisse le cadre régional de l'intermodalité, à charge pour les bassins de vie de le mettre en œuvre via une gouvernance partenariale de type SMTAML.

Au regard de l'empilement des différentes démarches de planification, **Nicolas Jouve** souligne que s'il est « *intéressant de fonctionner en mode projet, il est aussi pertinent d'avoir un document qui définisse les grands objectifs à l'échelle de la région en matière d'intermodalité* ». *Mais le plus important est de faire en sorte que le projet politique débouche sur des intentions ou réalisations techniques. Trouver alors un « équilibre entre pragmatisme et programmation »* peut être un bon guide dans l'élaboration du SRI.

FOCUS

DÉLÉGATION DE LA COMPÉTENCE TRANSPORT DES RÉGIONS AUX A02 : CE QUE DIT LA LOI

L'article 15 de la loi NOTRe entérine le transfert de la compétence des services de transports routiers interurbains, réguliers et à la demande, des départements aux régions.

« Art. L. 3111-1.-Sans préjudice des articles L. 3111-17 et L. 3421-2, les services non urbains, réguliers ou à la demande, sont organisés par la région, à l'exclusion des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. Ils sont assurés, dans les conditions prévues aux articles L. 1221-1 à L. 1221-11, par la région ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec elle une convention à durée déterminée ». « Toutefois, lorsque, à la date de publication de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, il existe déjà, sur un territoire infra-régional, un syndicat mixte de transports ayant la qualité d'autorité organisatrice en matière de transports urbains et de transports non urbains, ce syndicat conserve cette qualité ».

De plus, les régions pourront déléguer cette compétence par convention à une autre collectivité territoriale : « Art. L. 3111-9.-Si elles n'ont pas décidé de la prendre en charge elles-mêmes, la région ou l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peuvent confier par convention, dans les conditions prévues à l'article L. 1111-8 du code général des collectivités territoriales, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires au département ou à des communes, des établissements publics de coopération intercommunale, des syndicats mixtes, des établissements d'enseignement ou des associations de parents d'élèves et des associations familiales. L'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains peut également confier, dans les mêmes conditions, tout ou partie de l'organisation des transports scolaires à la région ».

13. Avis du CESER Alsace (2015).

VERS UNE NOUVELLE DIPLOMATIE DES TRANSPORTS

Au moment où sont écrites ces lignes, la mise en œuvre des futurs schémas régionaux de l'intermodalité suscite des interrogations auprès des collectivités et des acteurs publics de la mobilité. Même si la loi définit leurs modalités d'élaboration, de concertation et d'approbation et les intègre aux SRADDET, des questions se posent sur les conditions de l'organisation de la maîtrise d'ouvrage des autorités organisatrices des transports régionales pour assurer « l'atterrissage technique » de ces documents. La clause particulière de co-élaboration entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité, prévue par la loi MAPTAM, pourrait être remise en cause par l'ordonnance relative au SRADDET.

Quoi qu'il en soit, avec le renforcement des compétences « transport » et « mobilités » des régions et des intercommunalités, une véritable « diplomatie des transports » sera nécessaire pour assurer la bonne gouvernance du SRI.

Le statut de « chef de file » peut être une occasion pour la région (c'est quasi-inédit) de jouer un rôle d'animation territoriale pour consolider une vision d'ensemble sur les offres.

L'évolution des périmètres intercommunaux aura également sans doute des incidences sur les modalités d'organisation des services et sur la formalisation des produits intermodaux à l'échelle des bassins de vie. Afin de répondre au mieux aux besoins des territoires, notamment périurbains et ruraux, une forte implication des AOM et, dans une moindre mesure, des autorités organisatrices de second rang (regroupements d'intercommunalités, départements) sera nécessaire pour affirmer des « communautés de transports » par-delà les périmètres administratifs des AOM où se joue la majorité des mobilités intermodales. **Pour assurer l'efficacité des politiques intermodales de déplacements, les coopérations horizontales entre collectivités sont donc tout aussi importantes que les coopérations verticales.** C'est tout l'enjeu de la cohérence urbanisme-transport dans le cadre des projets de SCoT et de pôles métropolitains.

Enfin, quelles que soient les solutions retenues par les collectivités locales pour organiser la gouvernance du SRI (conventionnements, syndicats mixtes SRU régionaux, départementaux ou suburbains), l'intégration des offres dérégulées restera sans doute le défi le plus complexe à relever.

De nouvelles modalités d'implication des opérateurs privés et associatifs sont sans doute à inventer pour anticiper la mise en œuvre opérationnelle de la planification locale et régionale de l'intermodalité.

ACUF : Association des communautés urbaines de France, devenue en 2015, France urbaine, suite à la fusion de l'ACUF et de l'AMGVF

ARF : Association des Régions de France

AdCF : Assemblée des Communautés de France

AOM : autorités organisatrices de la mobilité

AO : autorités organisatrices

AOT : autorité organisatrice des transports

CEREMA : centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CESER : conseil économique, social et environnemental régional

DRC : départements et régions cyclables

EMD : enquête ménages déplacements

ENTD : enquête nationale transports et déplacements

FNAU : Fédération Nationale des Agences d'urbanisme

GART : Groupement des autorités responsables de transport

GES : Gaz à effet de serre

IFSTTAR : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

MAPTAM : Modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles

NFC : Near Field Communication

NOTRe : Nouvelle organisation territoriale de la République

PDU : plans de déplacements urbains

NODES : New Tools for Design and Operation of Urban Transport Interchanges

P+R : Parkings-relais

SCOT : schéma de cohérence territoriale

SDCI : schémas départementaux de coopération intercommunale

SIM : système d'information multimodal

SIV : système d'information voyageur

SMIRT : syndicat mixte intermodal régional de transports

SMTCO : syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise

SMTAML : syndicat mixte de transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise

SRADDET : schémas régionaux de l'aménagement durable et d'égalité du territoire

SRI : schéma régional de l'intermodalité

SRU : solidarité renouvellement urbain

SRU : solidarité et au renouvellement urbains

TAD : transport à la demande

TC : transports collectifs

TCAR : transports en commun de l'agglomération rouennaise

TCU : transports collectifs urbains

TER : transports express régionaux

VP : voiture personnelle



REMERCIEMENTS

Thierry Andrieu,

coordonnateur du Syndicat Mixte
des Bouches-du-Rhône

Céline Beausse,

directrice Marketing et Développement
de Transports de Montpellier Méditerranée
Métropole - TaM

Jean-François Beard,

chargé de mission Intermodalité et Innovation
à la région PICARDIE

Marie-Catherine Beaudoux,

chargée d'affaires Transdev

Stéphane Bis,

directeur Technique et Maîtrise d'Ouvrage
de la Société d'économie mixte des transports
en commun de l'agglomération nantaise -
SEMITAN

Stéphane Bois,

directeur du Pôle Métropolitain Nantes
Saint-Nazaire

Stéphane Bonnaud,

directeur Délégué du réseau de transport
de Rouen TCAR

Camille Boulier,

chargée d'affaires Transdev

Sophie Boucaud,

responsable Pôle Projets et Assistance
Technique Transdev

Laurent Briant,

directeur CityWay

François Bruyant,

directeur Transdev Stationnement

Jean-Christophe Chadanson,

directeur d'études à l'A-urba, agence
d'urbanisme de Bordeaux Métropole
Aquitaine

Francis Chaput,

directeur Grands Urbains Transdev

Louise Chasset,

chargée d'études à l'A'urba, agence d'urbanisme
de Bordeaux Métropole Aquitaine

Yann Chauvin,

directeur des transports, infrastructures
et déplacements de la communauté
d'agglomération du Grand Besançon

Romain Cipolla,

responsable du Pôle Mobilité Durable
au GART

Stéphane Coppey,

collaborateur du vice-président Transport
de la région PACA

Bertrand Depigny,

chargé de projet gouvernance de la mobilité
au CEREMA

Pascal Delisle,

directeur Stratégie territoriale de la communauté
d'agglomération du Pays de Montbéliard

Valérie Doucet,

responsable Coordination Assistance
Technique et Projets Nord Transdev

François Ferrieux,

président fondateur du Syndicat Mixte
des Transports Collectifs de l'Oise - SMTCO

Florence Gall-Sorrentino,

chargée de mission à la Fédération nationale
des agences d'urbanisme (FNAU)

Bruno Gazeau,

président de la FNAUT

Laurent Gelhaye,

directeur du réseau de transport de Besançon

Noémie Ghersallah,

directrice du pôle déplacements
de la communauté urbaine du Grand Dijon

Robert Giliotti,

directeur des Stationnements et du Management
de la Qualité de de Transports de Montpellier
Méditerranée Métropole - TaM

Antonio Gonzalez,

directeur d'Équipe Dynamiques Territoriales
à l'A'urba, agence d'urbanisme de Bordeaux
Métropole Aquitaine

Xavier Gonzalez,

directeur Général GIE TRANS FENSCH |
RÉSEAU CITELINE

Fabienne Goudard,

directrice du Syndicat Mixte de Transports
pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise -
SMT AML

Bernard Gouy,

directeur Vélo Way

Pascale Guilbaud,

directrice commerciale - SEMITAN

Antoine Guriec,

chargé d'études Transamo

Jean-Luc Jacob,

directeur du pôle régional
Bourgogne-Franche-Comté Transdev

Nicolas Jouve,

chargé d'études au CEREMA

Gildas Lagadec,

directeur du pôle régional Bretagne-
Pays-de-la-Loire Transdev

Bernard Lavoix,

directeur Interurbain Transdev

Frédéric Linossier,

responsable du Pôle Systèmes Numériques
Transdev

Laurent Mazille,

directeur des relations institutionnelles
Transdev

Franck Michel,

directeur Pôle Marketing et Territoires
Transdev

Aline Morancho,

directrice du pôle régional
Rhône-Alpes-Auvergne Transdev

Dominique Musslin,

directeur de l'Agence d'urbanisme et
de développement du Pays de l'agglomération
de Montbéliard

Grégoire Picard,

responsable pôle management de projet,
Transamo

Florence Pinto,

directrice commerciale du réseau de transport
de Reims

Romain Prax,

directeur de la Fédération Nationale des SCoT

Thierry Prodhomme,

directeur du pôle régional PACA Transdev

Éric Quiquet,

directeur du Syndicat mixte intermodal
régional de transports - SMIRT

Julien Réau,

responsable Intégration Urbaine Transdev

Cyprien Richer,

chargé de recherche au CEREMA

Betty Saint-Gilles,

chef de projet Pôle Marketing et Territoires
Transdev

Claude Steinmetz,

directeur ferroviaire Transdev

Camille Thomé,

directrice de Départements et Régions
Cyclables (DRC)

Hubert Vaxelaire,

responsable mobilité de la communauté
de communes des Trois Frontières



PILOTAGE DE L'ÉTUDE

Olivier Crépin,

responsable développement économique,
transports, mobilités, AdCF

Marie-Emmanuelle Huillo,

directrice de la Coordination Commerciale
France, Transdev

Hervé Hostein,

chargé de missions à la Direction Commerciale et
du Développement France, Transdev

TRAVAIL D'ENQUÊTE

Denis Dowui,

chargé d'études - Mastère spécialisé génie urbain et
TIC, École des Ponts ParisTech - Transdev

SUIVI ÉDITORIAL

Anne-Sophie Blanchard,

chef de projets événementiels et éditoriaux, AdCF

MISE EN PAGE

PCA Communication

CRÉDITS PHOTOS

P. 5 : AgglO/Olivier Marcu ; P. 6 : YannickBrossard
« Carrefour de mobilité » (1, 2, 3) : P. PAILLARD
– SEMITAG, J.CATALDO - Villes & Paysages, J.REAU
– Transdev (2014)

Territoires des SIM à l'échelle des anciennes
régions : Denis Dowui (2015)

Schéma « Les produits tarifaires à Montpellier » :
Tam/3M

Carte Atoumod : Région Normandie

Illustration de la gouvernance proposée par le
CESER-Pays-de-la-Loire : Jean-Baptiste de Bures –
Keolis Angers/CESER-Pays-de-la-Loire (2014)

EMMA : TaM (2015)

Photothèque Transdev - Franck Dunouau

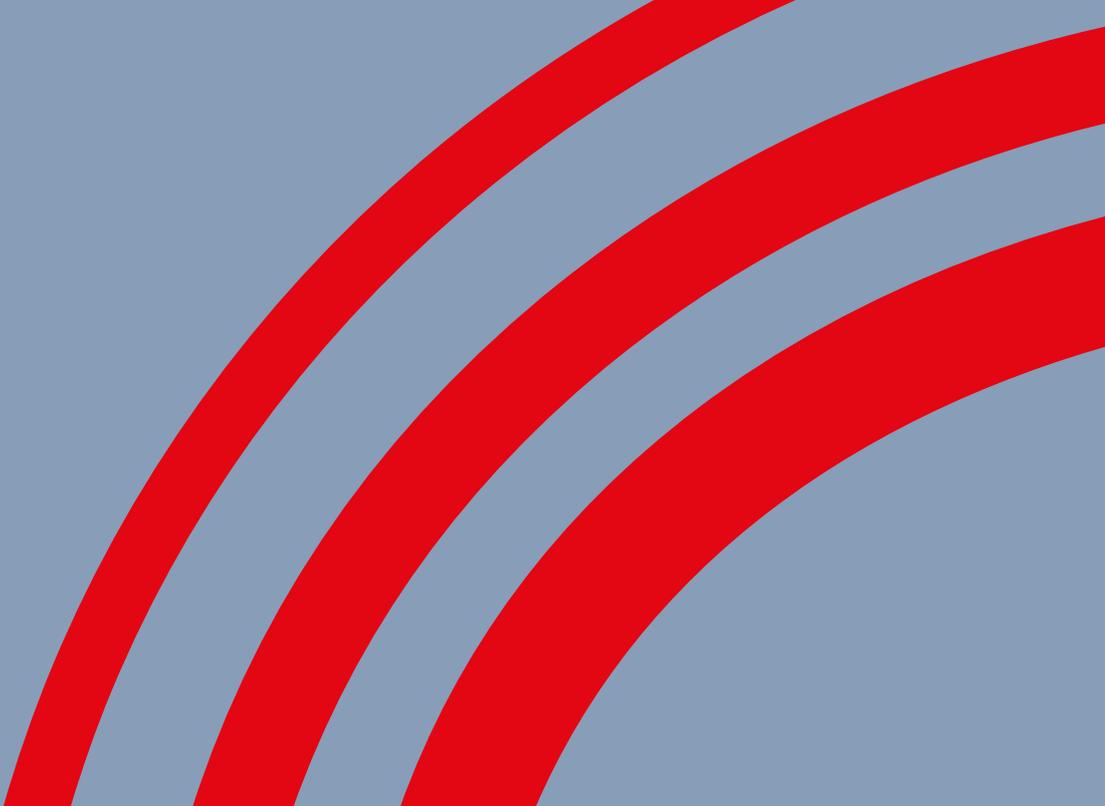
www.optimodlyon.com – www.atoumod.fr –

www.smirt-npdc.fr – www.tan.fr –

www.ter.sncf.com/bretagne/offres/carte-korrigo

Juillet 2016

*La reproduction partielle ou totale de ce document est interdite sans accord préalable et express
de ses auteurs. Tous droits réservés.*



AdCF
22, rue Joubert
75009 Paris
T. : 01 55 04 89 00
F. : 01 55 04 89 01

adcf@adcf.asso.fr
www.adcf.org

Transdev Group
32, boulevard Galliéni
CS 50002
92130 Issy-les-Moulineaux
T. : 01 74 34 20 00

www.transdev.com

