

L'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine

Rapport présenté par
la Commission n°2 « Mobilité »

PRÉSIDENT : GILLES LEFRERE
RAPPORTEUR : NICOLAS RENAUDIN

Adopté à l'unanimité
lors de la séance plénière du 4 juillet 2017

Sommaire

SYNTHÈSE	5
RAPPORT	15
INTRODUCTION	17
I ▶ UNE VISION RENOUVELÉE DE L'INTERMODALITÉ	19
1.1 La notion d'intermodalité : définition et leviers	19
▶ Une première définition	19
▶ Quatre leviers opérationnels	20
1.2 Les enjeux de l'intermodalité	23
▶ Faciliter les déplacements	23
▶ Promouvoir une mobilité durable	25
1.3 Une intermodalité redessinée	28
▶ Une « nouvelle donne » institutionnelle	28
▶ De nouvelles formes de mobilité	32
II ▶ INSCRIRE LE VOYAGEUR AU CŒUR DE L'INTERMODALITÉ	37
2.1 Un préalable indispensable : organiser une offre de transports de qualité sur les territoires	38
2.2 Organiser l'interconnexion physique entre les modes de transport	42
▶ La diversité des Pôles d'Échanges Multimodaux	42
▶ Les Pôles d'Échanges Multimodaux en Nouvelle-Aquitaine	44
▶ Développer les Pôles d'Échanges Multimodaux en Nouvelle-Aquitaine	45
2.3 Développer la complémentarité des offres et services de transport	48
▶ Structurer, hiérarchiser et rationaliser les réseaux publics de transport	48
▶ Organiser les correspondances entre réseaux de transport	52
▶ Intégrer les nouvelles formes de mobilité	52
2.4 Renforcer l'intégration des modes de transport	54
▶ Développer l'interopérabilité billettique	54
▶ Vers une tarification intermodale intégrée	57
▶ Développer l'information multimodale	61
III ▶ VERS UNE GOUVERNANCE RÉGIONALE DE L'INTERMODALITÉ	67
3.1 Définir une stratégie partagée de l'intermodalité	67
▶ Les stratégies locales d'intermodalité	67
▶ La stratégie régionale d'intermodalité	69
3.2 Instituer une coopération entre les autorités organisatrices de transport	73
▶ Des formes de coopération diversifiées	73
▶ Vers la création d'un Syndicat mixte des transports en Nouvelle-Aquitaine	75
ANNEXES	85
DÉCLARATIONS EN SÉANCE PLÉNIÈRE	111

SYNTHÈSE

Définie comme l'utilisation successive de plusieurs modes de transport, l'intermodalité s'est progressivement imposée comme un élément central des politiques de mobilité. Destinées à limiter les contraintes liées aux ruptures de charge, les politiques intermodales tendent ainsi à coordonner, mais plus encore à intégrer, les différentes formes de mobilité, en activant différents leviers : interconnexion physique des réseaux, coordination des offres, billettique interopérable, tarification intermodale ou encore information multimodale.

Une vision renouvelée de l'intermodalité

► L'intermodalité, au service de la mobilité durable

Indissociable des politiques de mobilité, l'intermodalité s'inscrit dans les enjeux transversaux d'aménagement, de développement et d'attractivité des territoires. Elle répond également à un enjeu plus spécifique de mobilité durable. La mobilité, à l'échelle nationale et encore un peu plus nettement en Nouvelle-Aquitaine, reste en effet très largement dominée par la voiture individuelle. S'il est nécessaire de satisfaire les besoins de déplacement des populations, il est tout autant indispensable de réduire l'impact, notamment sur la santé et l'environnement, des moyens de transport utilisés. L'intermodalité participe, à son niveau, à créer les conditions d'une mobilité plus durable. Elle tend en effet à proposer, en s'appuyant sur la combinaison organisée de différents modes de transport, une alternative attractive à l'automobile, et notamment aux déplacements autosolistes de bout en bout.

Organisée de manière cohérente, l'intermodalité tend à répondre à plusieurs des contraintes qui pèsent sur le développement des alternatives à l'automobile. Elle participe en effet à :

- limiter les contraintes liées aux ruptures de charge, ressenties négativement par les voyageurs, en proposant des changements de modes simples et rapides ;
- faciliter les déplacements de porte à porte, du premier au dernier kilomètre, en s'appuyant sur la complémentarité organisée entre les modes de transport ;
- optimiser les réseaux de transport, en invitant à restructurer et à hiérarchiser les offres de transport autour de leurs zones de pertinence respectives, tout en proposant des conditions de déplacement plus attractives.

► Les nouveaux défis de l'intermodalité

Une « nouvelle donne » institutionnelle

Les récentes évolutions législatives liées à la réforme territoriale redessinent très sensiblement le cadre institutionnel des politiques de mobilité. La création de nouvelles régions, ainsi que la rationalisation de la carte intercommunale, invitent ainsi à redéfinir les politiques de mobilité, et notamment l'intermodalité, à l'échelle de périmètres élargis.

Plus encore, la redistribution des compétences dans le domaine des transports constitue une opportunité unique de repenser l'organisation et l'articulation des réseaux et modes de transports à l'échelon régional. Jusqu'alors principalement en charge des transports

ferroviaires régionaux (TER), les Régions deviennent, en 2017, autorités organisatrices des transports routiers interurbains et des transports scolaires. Elles ont ainsi désormais toute latitude pour coordonner l'ensemble des transports interurbains, ferroviaires et routiers, à l'échelle régionale.

Les Régions sont enfin érigées chef de file de l'intermodalité. À ce titre, il leur appartient désormais de coordonner, à travers notamment le SRADDET¹, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités territoriales et leurs groupements.

De nouvelles formes de mobilité

L'intermodalité a longtemps renvoyé à l'interconnexion des systèmes de transport public. Cette vision est en train d'évoluer, pour s'élargir à l'ensemble des mobilités. Entre le véhicule particulier et les réseaux de transport public, s'est en effet développée toute une palette de nouveaux usages, plus adaptés aux besoins de déplacement. Le développement des mobilités partagées (covoiturage, autopartage, vélos en libre-service) ou l'émergence d'une offre routière dérégulée constituent de nouvelles formes de mobilité qui devront être inscrites dans les stratégies intermodales. L'enjeu est également d'intégrer les nouveaux comportements de mobilité, plus flexibles et prompts à alterner ou combiner différents modes pour un même déplacement.

Inscrire le voyageur au cœur de l'intermodalité

Inscrite au cœur des politiques de mobilité, objet de nombreux projets dans les territoires, l'intermodalité reste une pratique encore limitée, mais en progression. Elle ne pourra toutefois continuer à se développer qu'en privilégiant une approche orientée « voyageurs ». Améliorer le parcours du voyageur, c'est autour de cet impératif que le CESER propose de revisiter les leviers de la démarche intermodale.

► Un préalable indispensable : organiser une offre de transport de qualité sur les territoires

Pour pouvoir intégrer pleinement la chaîne de mobilité et constituer une alternative à l'automobile, les transports collectifs doivent démontrer leur attractivité, en répondant aux besoins et attentes des voyageurs. Le développement de l'intermodalité suppose une amélioration de l'offre de transports, en particulier pour les déplacements du quotidien, en termes :

- de desserte, par un maillage adapté et une offre suffisante, de l'ensemble du territoire et des bassins de vie ;
- de réponse aux besoins de mobilité des habitants, dans un contexte d'évolution des rythmes de vie et de travail, ainsi que des pratiques de déplacement ;

¹ Schéma Régional d'Aménagement, de Développement et d'Égalité des Territoires.

- d'attractivité des temps de parcours, à travers notamment la modernisation des infrastructures ferroviaires, la mise en place de bus à haut niveau de service ou encore une réflexion sur l'organisation des dessertes ;
- de qualité de service avant, pendant et après le déplacement, à commencer par l'exigence première de ponctualité ou, pour les réseaux urbains, de respect des fréquences ;
- d'attractivité de la tarification, en portant une attention particulière aux personnes à faibles ressources, pour lesquelles le développement de tarifications sociales doit être encouragé ;
- d'accessibilité physique aux réseaux et services de transport, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

► Organiser l'interconnexion physique entre les modes de transport

Répondant à des fonctions multiples, les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) sont indispensables pour structurer et distribuer les mobilités dans les territoires. L'objectif est de constituer, à terme, un maillage territorial de pôles d'échanges. Inscrits dans une stratégie globale de mobilité, les projets d'aménagement de PEM devront :

- être dimensionnés pour répondre de manière adaptée aux enjeux des différents flux connectés. Des aménagements plus légers peuvent ainsi se révéler pertinents lorsqu'il s'agit d'interconnecter des modes « agiles », impliquant des flux moins denses ;
- intégrer les nouvelles formes de mobilité, en aménageant notamment, à côté des PEM classiques, les lieux de connexion ordinaires, espaces de l'intermodalité vécue.

Il s'agit aussi de s'assurer de la facilité et du confort avec lesquels les utilisateurs passent d'un mode ou d'un réseau à l'autre. Les pôles d'échanges doivent ainsi être aménagés de manière à ce que les usagers accèdent et circulent facilement dans leurs différents espaces, y bénéficient de conditions d'attente et de sécurité satisfaisantes, ou puissent y disposer des informations nécessaires à leur déplacement.

► Développer la complémentarité des offres et services de transport

L'intermodalité invite à rechercher la meilleure articulation possible entre les différentes offres de transport. Il s'agit, pour les autorités organisatrices, de promouvoir la complémentarité, plutôt que la concurrence, entre les modes, à travers trois niveaux d'action :

- structurer, rationaliser et hiérarchiser les réseaux publics de transport, notamment dans les dessertes interurbaines ou périurbaines. À ce titre, il appartient à la Région de proposer, en lien avec les autres collectivités, un schéma global, cohérent et coordonné des transports à l'échelle de son territoire, puis de chaque bassin de mobilité, en fonction de la zone de pertinence propre à chaque mode. Le CESER recommande de s'appuyer sur le réseau ferroviaire régional, épine dorsale des déplacements, pour ensuite décliner et articuler les autres offres de transport ;

- optimiser les correspondances entre les réseaux de transport par une coordination des horaires. La ponctualité des services de transport est dans cette perspective d'autant plus indispensable ;
- intégrer les nouvelles formes de mobilité : l'enjeu est, pour les autorités organisatrices, d'améliorer l'interconnexion de leurs réseaux avec les nouveaux services de mobilité que sont notamment le covoiturage et les services routiers librement organisés.

► Renforcer l'intégration des modes de transport

Organiser la continuité de la chaîne de déplacement n'implique pas seulement d'interconnecter entre eux différents modes de transport. L'intermodalité invite également à les intégrer à travers une offre de services unifiée.

Développer l'interopérabilité billettique²

Les systèmes billettiques interopérables facilitent les déplacements intermodaux en autorisant l'accès, avec un même support, à différents réseaux ou services de transport. La Région a décidé de faire de Modalis, carte interopérable déjà proposée dans l'ex-Aquitaine, le support de l'intermodalité à l'échelle du nouveau périmètre régional. Le CESER invite le Conseil Régional à impulser et à accompagner le déploiement progressif de Modalis :

- entre les réseaux régionaux TER et interurbains qui relèvent désormais de sa compétence, d'une part ;
- et avec l'ensemble des réseaux urbains de la région qu'il convient d'inciter à rejoindre la démarche, au fur et à mesure de la création ou du renouvellement de leurs systèmes billettiques, d'autre part.

L'objectif est de faire de Modalis la carte des déplacements multimodaux en Nouvelle-Aquitaine. À ce titre, de nouveaux services facilitant l'intermodalité pourraient y être progressivement intégrés, autorisant l'accès à différentes offres de mobilité, au-delà des seuls réseaux publics de transport (autopartage, vélos en libre-service, stationnement...), ou à de nouveaux modes de paiement (post-paiement par exemple).

Vers une tarification intermodale intégrée

Les tarifications intermodales participent à l'attractivité et à la cohérence des transports publics régionaux. C'est pourquoi le CESER préconise leur généralisation à court et moyen terme, en s'appuyant si nécessaire sur des tarifications combinées, moins contraignantes pour les autorités organisatrices, et qui apportent déjà une plus-value pour le voyageur. Parallèlement, les réflexions pourraient porter sur les canaux de distribution des titres intermodaux, qui devraient pouvoir être diffusés par l'ensemble des réseaux partenaires.

À plus long terme, le CESER invite les autorités organisatrices à généraliser les tarifications intégrées, gages d'une intermodalité plus aboutie, sur les périmètres dans lesquels il sera à la fois possible et pertinent de les proposer (région, bassins de mobilité...). Quel que soit le

² Capacité de systèmes billettiques de différents réseaux à communiquer entre eux.

périmètre retenu, il s'agit de proposer un titre autorisant la libre circulation sur l'ensemble des réseaux de transport public (urbains, interurbains et ferroviaires), en intégrant, le cas échéant, une tarification zonale. La politique tarifaire, de la responsabilité des autorités organisatrices concernées, devra garantir l'accès de tous au transport, et notamment des personnes aux ressources limitées, à travers la mise en place d'une tarification sociale.

Développer l'information multimodale

Si des progrès ont été accomplis ces dernières années (centrales de mobilité, applications mobile...), l'information multimodale doit encore être renforcée pour offrir au voyageur une information claire, accessible, pertinente et fiable :

- en amont du trajet, pour lui permettre de planifier son déplacement de porte à porte, en composant avec l'ensemble des solutions de mobilité à sa disposition ;
- tout au long de son déplacement, pour lui proposer une information personnalisée en temps réel.

Pour être accessible à tous, cette information multimodale doit se déployer sur plusieurs canaux complémentaires, physiques comme numériques, ce qui oblige, en liaison avec le SRADDET, à supprimer les zones blanches numériques et de téléphonie mobile pour ne pas pénaliser encore plus les usagers les plus éloignés, au risque de les marginaliser.

Dans cette perspective, le CESER propose la création d'une centrale de mobilité régionale, ouverte à l'ensemble des formes de mobilité, au-delà des seuls réseaux publics de transport, et accessible par différents moyens (téléphone, internet, application mobile...). Outre sa fonction de planification des déplacements, la centrale de mobilité régionale gagnerait à intégrer des fonctionnalités plus innovantes, apportant une véritable plus-value aux utilisateurs (disponibilité de services complémentaires de mobilité, possibilité d'acheter directement en ligne son titre de transport après avoir composé son itinéraire...).

Le CESER invite également à implanter sur le territoire, notamment dans les principaux pôles d'échanges, des points d'information et de vente multimodaux. Ces derniers auraient pour rôle de renseigner les voyageurs sur les offres de mobilité disponibles sur le territoire, ainsi que de proposer les titres de transport des réseaux partenaires.

Au-delà, l'enjeu est également de communiquer, par les canaux appropriés, auprès des néo-aquitains sur les facilités de déplacement offertes par le développement de l'intermodalité dans la région.

Vers une gouvernance régionale de l'intermodalité

De nombreuses initiatives ont été impulsées en Nouvelle-Aquitaine en faveur de l'intermodalité. Ces actions ont toutefois été le plus souvent conçues à l'échelle locale, dans une perspective de desserte des agglomérations, sans qu'une approche globale ne garantisse toujours leur cohérence d'ensemble.

► Définir une stratégie partagée de l'intermodalité

Il appartient à la Région d'organiser à travers le SRADDET les conditions de développement de l'intermodalité. Le CESER appelle le Conseil régional et ses partenaires à proposer une stratégie ambitieuse répondant, à partir de priorités clairement identifiées, aux besoins de mobilité des néo-aquitains. Pilotée par la Région, l'élaboration du SRADDET devra être ouverte à l'ensemble des acteurs de la mobilité en associant notamment, au-delà des seules autorités organisatrices, les opérateurs, les nouveaux services de mobilité ou encore les usagers.

Il s'agira, pour la Région, de déterminer le bon positionnement avec les autres territoires, en recherchant un équilibre entre :

- d'une part, la mise en cohérence, par des orientations suffisamment précises, des stratégies locales d'intermodalité portées, notamment, par les Plans de Déplacements Urbains (PDU) ;
- et d'autre part, l'autonomie des acteurs locaux, les plus à même de déterminer les leviers à actionner pour développer l'intermodalité à l'échelle de leurs territoires.

► Instituer une coopération entre autorités organisatrices de transport

La constitution d'une gouvernance facilitant la coordination entre autorités organisatrices est indispensable pour pouvoir proposer à l'utilisateur une offre de mobilité cohérente sur le territoire. Les évolutions législatives, qui font de la Région la collectivité chef de file de l'intermodalité, légitiment le choix d'une gouvernance à l'échelle régionale. Le CESER soutient le choix du Conseil Régional de s'engager dans la constitution d'un syndicat mixte de transport SRU³, particulièrement adapté pour porter une stratégie globale et cohérente de mobilité à l'échelle du territoire. L'objectif sera d'y associer l'ensemble des autorités organisatrices régionales. L'une des clés de réussite résidera :

- d'une part, dans l'aptitude de la Région, pilote de l'intermodalité, à fédérer autour d'un projet et d'objectifs communs ;
- et, d'autre part, dans la volonté affirmée des autorités organisatrices de s'engager dans cette démarche de coopération.

Plusieurs enjeux peuvent d'ores et déjà être identifiés, en termes :

- de répartition des sièges et des contributions financières entre autorités organisatrices membres : quelles que soient les modalités sur lesquelles celles-ci s'accorderont, la Région devra pouvoir y occuper une place correspondant à ses responsabilités ;
- d'organisation et de fonctionnement interne : l'organisation du syndicat autour de bassins de mobilité devrait favoriser l'émergence, à côté d'actions transversales à caractère régional (billettique, centrale de mobilité...), de projets locaux, conçus au plus près des territoires ;

³ Forme de syndicat mixte instituée par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000.

- de compétences : compte-tenu des enjeux et de l'intérêt qu'il porte à la démarche, le CESER souhaite être informé des missions qui seront le cas échéant dévolues au syndicat mixte, au-delà des compétences obligatoires définies par le législateur ;
- de définition des ressources : l'activation du Versement Transport Additionnel (VTA) relève d'un choix politique de la Région et de ses partenaires, une fois le projet du syndicat défini et chiffré. Au regard de son impact sur l'attractivité des territoires, le recours au VTA devrait être conçu comme un moyen de financer des projets, notamment à caractère structurant, qui ne pourraient l'être par les seules contributions des autorités organisatrices membres ;
- d'association aux réflexions de l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle régionale et locale (bassins de mobilité). Exploitants, nouveaux services de mobilité, voyageurs..., ces différents acteurs concourent, par leur expertise technique ou d'usage, à l'amélioration de l'offre de transport. Le CESER invite le Conseil Régional et ses partenaires à déterminer les conditions d'une concertation effective avec eux.



Coopération et coordination : c'est autour de ce double impératif que se jouera en définitive le succès de l'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine. C'est ensemble que les autorités organisatrices pourront construire et mettre en œuvre une stratégie partagée de développement de l'intermodalité dans la région, clé de l'émergence d'une mobilité plus durable.



RAPPORT



Introduction

« Un mot à la mode pour une pratique vieille comme les déplacements »⁴. Si le terme revient régulièrement dans les débats autour des politiques de mobilité, l'intermodalité n'est pas une notion nouvelle : elle existe depuis le développement des transports mécanisés. Dès l'entre-deux guerres, plusieurs initiatives facilitent ainsi, par l'intermodalité, les voyages vers l'Europe ou le nouveau monde. Né de la coopération de plusieurs compagnies de transport ferroviaire et maritime, le *Night Ferry* permettait, par exemple, de relier Paris et Londres par le train, les wagons étant transbordés sur un ferry le temps de la traversée de la Manche⁵.

Parallèlement à cette intermodalité de franchissement nécessitée par les contraintes du terrain, s'est développée une intermodalité de rabattement, liée au développement des réseaux de transport en commun⁶. Après une période dominée par la volonté d'accompagner la mobilité automobile, le législateur a mis en avant, dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, la nécessité d'un « *développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transport* ». Plusieurs textes ultérieurs continueront d'inscrire l'intermodalité dans les politiques de mobilité. Rendus obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la loi du 30 décembre 1996⁷, les Plans de Déplacements Urbains participent à une meilleure coordination des modes de transports. Dans le même sens, la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 offre aux autorités organisatrices de transport un nouvel outil de coopération, en instituant un syndicat mixte spécifique, dédié aux transports.

Au départ peu naturelle, l'intermodalité est progressivement devenue une composante à part entière des politiques publiques de mobilité. Nombre d'autorités organisatrices de transport en ont fait un axe important de leur stratégie, portées par les enjeux du développement durable, mais aussi des contraintes financières de plus en plus fortes. L'intermodalité est aujourd'hui confrontée à de nouveaux enjeux : la nouvelle donne institutionnelle dans le domaine des transports, ainsi que l'émergence de nouvelles formes et pratiques de mobilité, conduisent à réinterroger la notion d'intermodalité. Parallèlement, la création de nouvelles régions, au périmètre élargi, invite à repenser l'organisation des politiques de mobilité.

C'est dans ce contexte que le Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER) de Nouvelle-Aquitaine a engagé une autosaisine, confiée à sa Commission « Mobilité », sur l'intermodalité dans la région. Le CESER a choisi de porter son analyse sur le transport de

⁴ DREAL Bourgogne, « L'intermodalité : qu'est-ce que c'est ? », <http://www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr/l-intermodalite-qu-est-ce-que-c-est-a5321.html> (juillet 2012).

⁵ Natalia Starostina, « Le Train-Ferry Douvres-Dunkerque, le *Train Bleu* et autres initiatives intermodales dans la France de l'entre-deux-guerres », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 42-43, 2012, p. 49-65.

⁶ DREAL Bourgogne, « L'intermodalité : qu'est-ce que c'est ? », <http://www.bourgogne.developpement-durable.gouv.fr/l-intermodalite-qu-est-ce-que-c-est-a5321.html> (juillet 2012).

⁷ Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE).

voyageurs, au centre des récentes évolutions législatives, en se concentrant plus particulièrement sur la mobilité quotidienne des habitants de la région. Nécessitant une approche distincte, les enjeux de l'intermodalité dans les transports de marchandises, tout aussi prégnants, n'ont pas été envisagés. L'objectif des travaux était triple :

- préciser les objectifs et les enjeux de l'intermodalité ;
- dresser un premier état des lieux de l'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine, en identifiant ses principales dynamiques ;
- contribuer, dans un contexte en mutation, à l'élaboration d'une stratégie de développement de l'intermodalité dans la région.

Afin de proposer une approche prenant pleinement en compte la richesse et la diversité des territoires, le CESER a souhaité s'appuyer sur l'analyse des initiatives mises en œuvre dans la région. Il a ainsi consacré une large partie de ses auditions à la rencontre de différents acteurs de la mobilité (autorités organisatrices, exploitants, représentants des usagers) des trois anciennes régions⁸. Il a également souhaité recueillir, sous la forme d'un questionnaire, l'expérience de l'ensemble des autorités organisatrices de Nouvelle-Aquitaine. Leurs réponses, annexées au rapport, ont permis d'illustrer les stratégies, actions et projets des territoires en matière d'intermodalité.

Après une première partie destinée à préciser la notion d'intermodalité et ses enjeux, classiques comme plus nouveaux, l'analyse et les propositions du CESER s'articulent autour de deux grands principes :

- placer le voyageur au centre de l'intermodalité, afin de lui proposer une offre de mobilité lisible et attractive (deuxième partie) ;
- organiser une gouvernance régionale de l'intermodalité, portant une stratégie globale et cohérente de mobilité (troisième partie).

⁸ Ces rencontres ont été précédées d'auditions plus transversales, destinées à l'acquisition d'une vision globale de l'intermodalité et de ses enjeux.

I ► Une vision renouvelée de l'intermodalité

Indissociable de l'avènement des transports mécanisés, l'intermodalité constitue un enjeu fort des politiques de mobilité. Ce « succès de l'intermodalité dans les politiques publiques contraste avec la connaissance encore aléatoire et la vision assez partielle de ce concept »⁹. La notion d'intermodalité demeure mouvante, même s'il est possible d'identifier un certain nombre d'éléments caractéristiques structurants. L'intermodalité est confrontée aujourd'hui à des défis inédits : nouvelles formes de mobilité, profondes évolutions institutionnelles liées à la récente réforme territoriale... Autant d'enjeux qui redessinent aujourd'hui sensiblement la notion.

1.1 La notion d'intermodalité : définition et leviers

► Une première définition

L'intermodalité se définit classiquement comme l'utilisation successive de différents modes de transport au cours d'un même déplacement. Ainsi, un voyageur pourra utiliser sa voiture pour se rendre de son domicile à la gare, y prendre un train, puis terminer son déplacement en transport urbain ou à vélo. L'intermodalité doit être distinguée de la multimodalité, caractérisée par l'usage alternatif de plusieurs modes de transport pour un même déplacement. Dans ce cas, le voyageur, pour effectuer un déplacement donné, a le choix entre plusieurs modes de transport, qu'il sélectionnera en fonction de sa propre grille d'analyse. L'intermodalité s'intéresse quant à elle à la chaîne de déplacement, et plus précisément au passage d'un mode de transport à l'autre.

Les combinaisons intermodales sont multiples, en fonction du nombre (deux, trois...) et du type de modes empruntés :

- modes doux, non polluants ;
- véhicules individuels : automobile, deux-roues motorisés...
- transports collectifs urbains (bus, tramway, métro, navettes fluviales...) et interurbains (car, train, avion...).

Exemples de chaînes intermodales

- Voiture + train + bus urbain
- Voiture + transport urbain
- Vélo + train + tramway
- Car interurbain + bus
- Voiture + car interurbain + vélo
- Train + vélo
- ...

⁹ Cyprien Richer, Mathieu Rabaud et Arnaud Lannoy, *L'intermodalité au quotidien. Un panorama de la mobilité intermodale en France*, CEREMA-IFSTTAR, *Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter*, CEREMA, p. 131-142, 2015.



Source : www.reseau-citoyen.org

Ainsi conçue, l'intermodalité se caractérise par une double dimension :

- côté autorités organisatrices de transport / opérateurs : une dimension « offre intermodale », liée à la capacité des systèmes de transport à permettre l'utilisation successive de plusieurs modes ;
- côté voyageurs : une dimension « déplacement intermodal », centrée sur la pratique vécue par tout voyageur qui utilise plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement.

L'intermodalité apparaît alors au cœur d'un paradoxe : elle « permet d'optimiser la capacité relationnelle des réseaux (...) alors qu'elle pèse sur les pratiques de mobilité comme une épreuve inconfortable et pénalisante »¹⁰. Si elle favorise l'optimisation des réseaux de transport par leur mise en connexion, l'intermodalité est vécue comme une contrainte par les voyageurs. Là, réside donc toute l'ambiguïté de l'intermodalité qui repose sur le passage d'un mode de transport à l'autre, passage qui dégrade l'attractivité du déplacement intermodal.

► Quatre leviers opérationnels

Développer les pratiques intermodales implique de faciliter le passage d'un mode de transport à un autre. L'intermodalité suppose ainsi, non seulement de coordonner, mais plus encore d'intégrer, les différentes formes de mobilité pour limiter les contraintes liées aux ruptures de charge. D'un point de vue opérationnel, il est ainsi nécessaire d'agir sur quatre principaux leviers : l'interconnexion physique des modes, la coordination des offres de transport, la billettique/tarifification et l'information intermodale.

► **L'interconnexion physique des modes de transport** : l'intermodalité suppose d'abord de développer les lieux de connexion entre les modes de transport. Ces points de connexion sont des espaces qui réunissent plusieurs modes de transport, par exemple des trains, un tramway, des bus, des taxis, des vélos... Ils assurent la continuité de déplacement du voyageur lors de

¹⁰ Cyprien Richer, Mathieu Rabaud et Arnaud Lannoy, *L'intermodalité au quotidien. Un panorama de la mobilité intermodale en France*, CEREMA-IFSTTAR, *Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter*, CEREMA, p. 131-142, 2015.

son passage d'un mode à l'autre. À ce titre, ils sont indispensables pour « distribuer avec efficacité les mobilités et leur assurer un maximum de continuité et de fluidité »¹¹.

UN EXEMPLE D'INTERCONNEXION DES MODES DE TRANSPORT : LE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE DAX

Inauguré en 2014, le Pôle d'Échanges Multimodal de Dax se situe au carrefour de différents modes de déplacement. Il offre l'accès à :

- ▶ une gare SNCF (TGV et TER) ;
- ▶ une gare routière, accueillant les lignes régulières du Département des Landes, les cars TER Aquitaine, les cars touristiques ou encore les navettes des établissements thermaux ;
- ▶ un réseau de bus urbain : le pôle d'échanges est ainsi desservi par les cinq lignes régulières *Couralin* et la navette *Vitenville* ;
- ▶ des aménagements pour les modes doux : abris et parkings vélos, pistes cyclables, accessibilité aux personnes à mobilité réduite...
- ▶ une station de taxis ;
- ▶ deux arrêts-minutes et un parking de 300 places pour les voitures.

▶ **La coordination des offres de transport** : assurer la continuité de la chaîne de déplacement, c'est aussi garantir des correspondances rapides d'un mode de transport à l'autre. Cela passe notamment par une coordination des horaires des divers modes qui desservent un pôle d'échanges, afin que les voyageurs puissent poursuivre leurs déplacements sans attente excessive.

▶ **La billettique et la tarification** : la billettique désigne l'outil de gestion automatisée des titres de transport. Dans une perspective d'intermodalité, l'enjeu est de développer des systèmes de billettiques interopérables, permettant aux usagers de voyager sur différents réseaux de transport, soit avec un seul titre de transport (tarification intégrée), soit avec plusieurs titres chargés sur le même support (tarifications juxtaposées ou combinées).

¹¹ AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 28.

UN EXEMPLE DE TARIFICATION INTERMODALE : *PASSÉO*

La Région Limousin a lancé en 2011 *Passéo*, titre intermodal régional. Proposé à travers une formule journalière ou mensuelle, *Passéo* permet de circuler de manière illimitée :

- en train entre Brive et Tulle, ou au départ d'une gare intermédiaire ;
- sur les réseaux urbains *Libéo* (Brive) et/ou *TUT* (Tulle).

Au-delà d'un support unique, *Passéo* offre une tarification attractive : 7 € pour un «*Passéo* jour », contre 12,60 € (prix de chaque billet vendu séparément).

La formule a été étendue à la liaison Limoges-Guéret, à travers un titre offrant l'accès aux TER et aux bus du Grand Guéret.



Source : TER Limousin

► **L'information multimodale** regroupe « toute information sur les possibilités de déplacement, par tout mode de transport, avec un large panel de contenus et de supports utilisés »¹². Il s'agit d'apporter aux usagers des informations portant notamment sur les horaires, les itinéraires, les plans et localisations, les perturbations de différents modes de transport, *a minima* des réseaux de transport collectif. L'objectif est de proposer au voyageur une chaîne de déplacement adaptée à ses besoins.

UN EXEMPLE DE SYSTÈME D'INFORMATION MULTIMODAL : COMMENTJV

Associant 14 autorités organisatrices de l'ex-région Poitou-Charentes, *commentJv* est destiné à informer les utilisateurs des transports publics sur l'ensemble des réseaux de la région : train, lignes départementales, bateaux, réseaux urbains, transport à la demande. Ce système d'information multimodal propose ainsi :

- un calculateur d'itinéraires ;
- des plans et horaires de l'ensemble des réseaux partenaires ;
- des informations sur l'état du trafic ;
- des informations sur les services d'aide à la mobilité proposés par les autorités organisatrices.



Source : commentJv.poitou-charentes.fr

¹² Définition proposée par le CEREMA : <http://www.territoires-ville.cerema.fr/qu-est-ce-que-l-information-multimodale-a533.html>.

1.2 Les enjeux de l'intermodalité

Composante des politiques de mobilité, l'intermodalité s'inscrit dans les enjeux transversaux de développement et d'aménagement du territoire. Elle détermine en effet les conditions d'une mobilité plus simple et plus efficace. À ce titre, elle contribue à la formation d'un environnement favorable à la création et au développement des activités économiques et de l'emploi dans les territoires.

Elle participe également à la cohésion sociale et territoriale, en favorisant le désenclavement, l'attractivité et la mise en relation des territoires. À ce titre, les pôles d'échanges multimodaux facilitent la structuration des mobilités internes (à l'intérieur du territoire) comme externes (mise en relation des territoires). Cette fonction prend tout son sens à l'égard des populations qui sont plus particulièrement confrontées à des difficultés dans leurs déplacements quotidiens : personnes âgées, jeunes, personnes en insertion, habitants des zones rurales éloignées des réseaux de transport...

Au-delà de ces enjeux généraux, liés plus globalement à la problématique des déplacements, les politiques intermodales répondent à un enjeu plus spécifique, celui de la mobilité durable. 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 les nuisances induites par ces déplacements ? »¹³. Face à cet enjeu de plus en plus prégnant, l'intermodalité peut apporter une réponse pertinente : en renforçant l'articulation entre les différents modes et réseaux de transports, elle a notamment pour objectif de proposer des alternatives attractives à l'utilisation exclusive de l'automobile.

► Faciliter les déplacements

L'un des principaux objectifs de l'intermodalité est de rendre les déplacements plus simples et plus rapides. Organisée de manière cohérente, l'intermodalité pourrait en effet permettre de répondre à certaines contraintes qui pèsent sur la mobilité.

limiter les contraintes liées aux ruptures de charge

L'intermodalité implique par nature le passage d'un mode de transport à un autre. Plusieurs travaux de recherche ont confirmé la pénibilité des correspondances pour les usagers. Celles-ci sont en effet ressenties comme une contrainte, qui influence de manière négative la durée perçue du déplacement : « le temps passé à marcher ou à attendre un véhicule est classiquement perçu comme deux à cinq fois plus long ou plus « cher » que le temps passé à bord ; une correspondance est usuellement estimée à une pénalité de 5 à 15 minutes d'équivalent du temps passé à bord (en sus du temps objectivement passé à attendre ; un

¹³ AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 10.

usager préférerait donc un trajet direct de 40 minutes qu'un trajet de 30 minutes avec correspondances »¹⁴.

Tout l'enjeu est d'organiser l'intermodalité, pour permettre aux usagers des changements de mode de transport aussi simples et efficaces que possible. Articulation cohérente des offres de transport, pôles d'échanges bien pensés, intégration billettique et tarifaire, information multimodale... facilitent ainsi le parcours de l'utilisateur. Différents travaux confirment qu'à cette condition, « les ruptures de charge peuvent passer du stade d'obstacles à l'usage des transports au stade d'atouts »¹⁵.

Assurer les déplacements du premier au dernier kilomètre

Les alternatives à l'automobile buttent sur une difficulté récurrente : l'absence de moyens de transport de porte à porte. Pour rallier sa destination à l'arrivée dans une gare ou à un arrêt de bus, les solutions sont parfois limitées, voire inexistantes. Ce dernier kilomètre, mais également le premier, se révèle ainsi dissuasif pour nombre d'utilisateurs, qui préfèrent s'orienter vers leur véhicule personnel pour effectuer leur déplacement. S'appuyant sur la complémentarité plutôt que sur la concurrence des modes de transport, l'intermodalité est un atout pour assurer le déplacement de l'utilisateur du premier au dernier kilomètre. Les actions peuvent ainsi porter sur :

- l'organisation de rabattement des voitures vers les points d'accès aux transports collectifs : stationnement facilité à proximité des gares, parcs-relais situés près des arrêts de transports urbains...
- l'interconnexion des réseaux de transports avec les mobilités douces, à travers par exemple la création pour les vélos de zones de stationnement sécurisées ou d'emplacements dédiés dans les trains...
- l'intégration des nouvelles formes de mobilité, qui peuvent aussi être conçues en complémentarité de l'offre de transports en commun : autopartage, covoiturage...

Optimiser les réseaux de transports

Les politiques intermodales n'ont pas pour seul objectif de simplifier les conditions de déplacement des utilisateurs. Elles participent également à l'optimisation des réseaux de transport, alors que les contraintes financières pesant sur les collectivités territoriales, autorités organisatrices, sont de plus en plus prégnantes. L'intermodalité invite ainsi à restructurer et à hiérarchiser les offres de transport, en définissant leurs zones de pertinence respectives et en recherchant leur complémentarité plutôt que leur concurrence. La problématique est particulièrement marquée dans les zones peu denses : dans ces espaces, la densité d'utilisateurs potentiels est plus faible, réduisant d'autant la fréquentation des

¹⁴ T. Litman, *Valuing Transit Service Quality Improvements*, Journal of Public Transportation, 11,2 : 43-63, 2008, cité par Cyprien Richer, Mathieu Rabaud et Arnaud Lannoy, *L'intermodalité au quotidien. Un panorama de la mobilité intermodale en France*, CEREMA-IFSTTAR, *Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter*, CEREMA, p. 131-142, 2015.

¹⁵ F. Margail (Dir.), *Intermodalités et interfaces : comprendre les usages pour guider les décisions*, Contrat DRAST n°98MT28, février 2002, cité par Cyprien Richer, Mathieu Rabaud et Arnaud Lannoy, *L'intermodalité au quotidien. Un panorama de la mobilité intermodale en France*, CEREMA-IFSTTAR, *Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter*, CEREMA, p. 131-142, 2015.

transports collectifs. En favorisant le rabattement, par des modes plus adaptés (transports à la demande, covoiturage, vélo...), vers des points d'arrêt structurants, l'intermodalité permet à la fois d'optimiser les transports collectifs tout en offrant aux populations résidant dans ces territoires moins denses des alternatives à l'automobile. Les politiques intermodales tendent également à renforcer l'attractivité des transports collectifs, en organisant une chaîne de déplacement « sans couture » pour l'utilisateur, et contribue ainsi à en accroître la fréquentation.

► Promouvoir une mobilité durable

L'intermodalité s'inscrit plus largement dans une perspective de mobilité durable. Celle-ci consiste notamment à satisfaire les besoins de déplacement des populations, tout en cherchant à réduire l'impact, notamment sur la santé et l'environnement, des moyens de transport utilisés. La part importante de l'automobile dans les déplacements reste de ce point de vue une problématique forte.

Des mobilités encore dominées par la voiture

Depuis le milieu des années 1990, l'usage de la voiture individuelle diminue certes petit à petit, essentiellement en milieu urbain. Ainsi, dans une agglomération comme Bordeaux, la part des déplacements automobiles est passée de 67 % à 63 % entre 1998 et 2009¹⁶. Différents facteurs expliquent cette évolution : économiques, liés à l'intervention des pouvoirs publics pour limiter la place de la voiture en ville ou encore aux changements de comportement... Entreprises et administrations participent également à cette évolution, à travers l'élaboration de PD(I)E et de PD(I)A¹⁷, même si des marges de progrès existent dans l'organisation et l'optimisation des déplacements professionnels.

Si l'âge d'or de la voiture individuelle en milieu urbain est sans doute révolu, celle-ci assure encore près de 80 % (79,5 % en 2015) du transport intérieur total. La mobilité locale¹⁸, ou mobilité du quotidien, reste ainsi dominée par l'automobile. Selon la dernière Enquête Nationale Transports et Déplacements (2008), 65 % des déplacements et 83 % des distances parcourues quotidiennement sont ainsi réalisés en voiture. La marche à pied est le deuxième moyen de déplacement, loin devant les transports urbains et le vélo.

¹⁶ Enquête Ménages Déplacements 2009.

¹⁷ Plan de Déplacements d'Entreprise / Plan de Déplacements Inter Entreprises, Plans de Déplacements d'Administration / Plans de Déplacements Inter Administrations. Les actions des PD(I)E/PD(I)A visent à rationaliser les déplacements des salariés, fournisseurs, usagers/clients de l'établissement dans une triple perspective :

- réduire les besoins de déplacement (par exemple télétravail) ;
- optimiser les déplacements : horaires flexibles, incitation au covoiturage ;
- promouvoir les modes de déplacements alternatifs à l'automobile : promotion des modes doux, prise en charge supérieure à 50 % des abonnements de transport collectif...

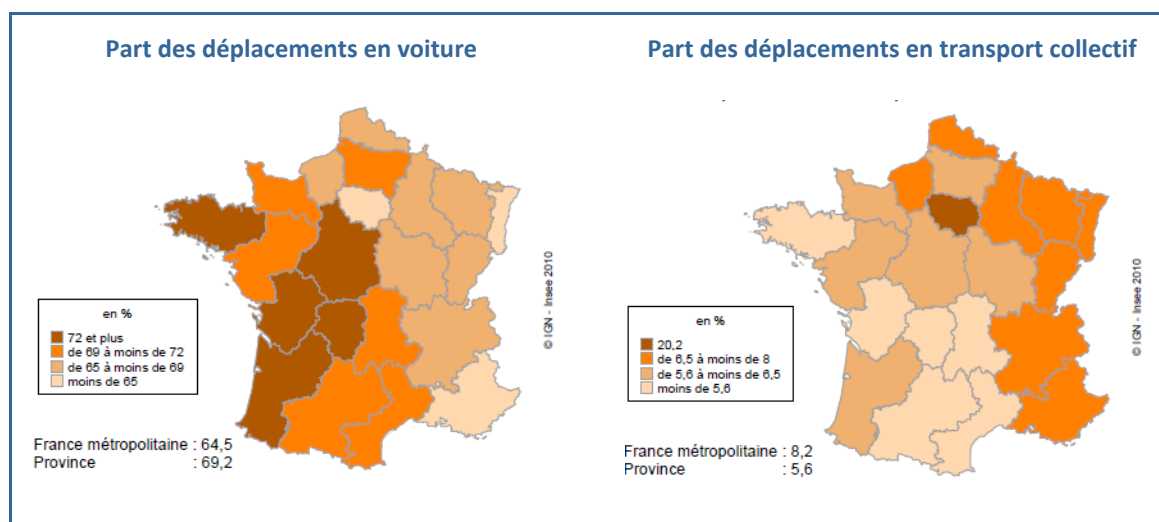
¹⁸ Définie par l'ensemble des déplacements réalisés dans un rayon de 80 kilomètres à vol d'oiseau autour du domicile (méthodologie de l'Enquête Nationale Transports et Déplacements.)

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS LOCAUX SELON LES MODES

Mode de transport	Déplacements (%)	Distance (%)
Voiture	65 %	83 %
Deux-roues motorisé	2 %	2 %
Autre mode mécanisé	1 %	1 %
Transport collectif urbain	6 %	7 %
Autre transport collectif	2 %	4 %
Vélo	3 %	1 %
Marche	22 %	2 %

Source : Commissariat général au Développement Durable, *La mobilité des Français*, 2010.

La Nouvelle-Aquitaine se caractérise par une dépendance à la voiture supérieure à la moyenne française (hors Ile-de-France), au détriment des transports collectifs. Le taux d'équipement automobile des ménages y est ainsi plus élevé : 86,5 %, contre 84,2 % pour la France de province¹⁹. Le caractère rural de la région l'explique au moins pour partie : « les régions à plus forte densité urbaine, où se trouvent les agglomérations les plus importantes – et par conséquent le réseau le plus dense de moyens de transports collectifs – sont sans surprise celles où la part modale de ces moyens de transport est la plus importante »²⁰. A l'inverse, dans une région moins dense comme la Nouvelle-Aquitaine, le maillage de transports collectifs est moins resserré, et la voiture davantage privilégiée.



Source : Commissariat Général au Développement Durable, *La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, 2010*, p. 201.

¹⁹ INSEE, *Équipement automobile des ménages en 2013 – Comparaisons régionales et départementales*, juin 2016.

²⁰ Commissariat Général au Développement Durable, *La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, 2010*, p. 201.

Cette plus forte dépendance à l'automobile se retrouve dans les trajets domicile-travail des néo-aquitains. Les déplacements des actifs sont ainsi réalisés à 81,4 % en voiture, contre 77,9 % pour la France de province. La part des transports en commun est en revanche plus faible.

RÉPARTITION DES ACTIFS RÉSIDENTS SELON LE MODE DE TRANSPORT UTILISÉ EN 2015 (%)

Mode de transport	Nouvelle-Aquitaine	France de province
Voiture, camion, fourgonnette	81,4	77,9
Transports en commun	5,1	7,6
Marche à pied	4,7	6,1
Vélo	2,0	2,0
Deux-roues motorisé	1,6	1,6
Pas de déplacement	5,1	4,8

Source : INSEE, *Au travail à vélo : des trajets urbains et courts*, INSEE Flash Nouvelle-Aquitaine, n° 20, 2017.

L'impact négatif des déplacements motorisés

Indispensables au développement économique, à l'aménagement des territoires et à nos modes de vie, les transports sont également source de contraintes et de nuisances de différentes natures. Les déplacements motorisés, et plus particulièrement le mode routier, sont ainsi au cœur d'enjeux :

- énergétiques : les transports constituent le premier poste de consommation réelle d'énergie finale de Nouvelle-Aquitaine, au même niveau que le secteur du bâtiment (résidentiel et tertiaire) ;
- climatiques, liés à l'émission de gaz à effet de serre : le secteur des transports représente, au niveau national, 28 % des émissions de gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique ;
- sanitaires, liés à la pollution de l'air par les particules émises par les moteurs thermiques (allergies, maladies respiratoires, cancers...). La part des transports dans les émissions de polluants diminue toutefois avec la modernisation du parc automobile ;
- liés à l'accidentalité routière : la Sécurité Routière a ainsi recensé, en 2016, 57 251 accidents corporels, causant 3 469 décès et 72 199 blessés (dont 27 214 hospitalisés) ;
- sonores, dégradant potentiellement la qualité de vie des habitants, et notamment des riverains d'infrastructures de transport ;
- liés à la congestion de certains axes de circulation (rocade bordelaise, RN 10 par exemple) ;

- financiers, tant pour la collectivité (modernisation et entretien des infrastructures) que pour les usagers (acquisition et entretien de véhicules, carburant, péages...).

L'intermodalité, moyen de limiter l'usage de la voiture individuelle

Dans une période où les attentes de protection de l'environnement et de la santé publique apparaissent de plus en plus prégnantes, l'intermodalité participe, à son niveau, au développement d'une politique de mobilité durable. Elle est en effet perçue, dans les politiques de déplacement, comme un moyen de limiter l'usage de la voiture, et notamment les trajets autosolistes de bout en bout. Il s'agit de proposer, par une meilleure articulation des modes de transports, une alternative attractive à l'automobile. L'intermodalité s'appuie ainsi sur la recherche de complémentarité, plutôt que sur la concurrence, entre les modes de transport. Dans cette approche, la voiture a toute sa place, à travers des usages combinés avec d'autres modes de déplacement. Elle permet notamment de s'affranchir de la contrainte du premier ou du dernier kilomètre, en permettant au voyageur d'accéder aux transports collectifs. C'est pourquoi elle doit être pleinement intégrée aux politiques intermodales à travers, par exemple, les parcs-relais, le stationnement à proximité des gares et des pôles d'échanges multimodaux.

L'intermodalité n'a toutefois de sens, dans cette perspective, que dans la mesure où il existe une offre de transports alternatifs suffisamment attractive pour conduire les usagers à renoncer à l'automobile. C'est pourquoi elle s'est davantage développée dans les pôles urbains que dans les territoires ruraux, où l'offre est moins dense. L'intermodalité invite certes à repenser l'organisation et l'articulation des modes de transport, en s'appuyant notamment sur leur zone de pertinence. Pour autant, son impact en tant qu'instrument de régulation de la place de la voiture doit être apprécié à sa juste mesure. Il reste, et restera ainsi des territoires, notamment ruraux, où faute d'une offre alternative attractive, voire même existante, la voiture individuelle demeurera un moyen indispensable de déplacement.

1.3 Une intermodalité redessinée

Désormais placée au cœur des politiques de mobilité, l'intermodalité est aujourd'hui confrontée à de nouveaux défis. Plusieurs évolutions invitent à en revisiter l'approche traditionnelle, afin de mieux intégrer :

- d'une part la nouvelle donne institutionnelle induite par les récentes réformes territoriales ;
- et d'autre part les nouvelles formes de mobilité qui émergent et se développent depuis plusieurs années.

► Une « nouvelle donne » institutionnelle

Les récentes évolutions législatives liées à la réforme territoriale redessinent très sensiblement le cadre institutionnel des politiques de mobilité. Cette « nouvelle donne » invite les collectivités territoriales, et notamment les Régions, à redéfinir leurs stratégies en la matière. Modifiant tant les périmètres géographiques que la répartition des compétences, ces

évolutions constituent une occasion unique de repenser l'organisation et l'articulation des réseaux et modes de transport à l'échelle régionale.

De nouveaux périmètres d'organisation de la mobilité

La loi du 16 janvier 2015²¹ a organisé la fusion, au 1^{er} janvier 2016, de plusieurs régions. Désormais, la France compte 12 régions métropolitaines (hors Corse), contre 21 auparavant. Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes ont ainsi été regroupées, pour donner naissance à la Nouvelle-Aquitaine. Ce changement d'échelle constitue une invitation à revisiter les politiques régionales de mobilité. Les Régions fusionnées seront ainsi amenées à élaborer une nouvelle stratégie dans ce domaine, adaptée aux caractéristiques de leur nouveau territoire. C'est ainsi que les trois anciennes Régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes ont travaillé, dès 2015, à un schéma commun de desserte ferroviaire pour 2017. Les réflexions devront être prolongées dans les années à venir, à travers notamment l'élaboration et la négociation de la prochaine convention TER, qui s'appliquera en 2019 sur l'ensemble du territoire de Nouvelle-Aquitaine. Si elle ouvre de nouvelles perspectives, cette nouvelle échelle territoriale laisse toutefois apparaître une contrainte liée à la difficulté de coordonner un nombre accru d'autorités organisatrices de la mobilité.

Parallèlement à la fusion des Régions, la loi relative à la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 prévoit l'élaboration et la mise en œuvre, au 1^{er} janvier 2017, de nouveaux Schémas Départementaux de la Coopération Intercommunale (SDCI). Ces SDCI ont pour objectif une rationalisation de la carte des EPCI²² à fiscalité propre, à travers notamment un seuil de minimum de population fixé à 15 000 habitants²³. C'est ainsi qu'en Nouvelle-Aquitaine, le nombre de communautés de communes a été pratiquement divisé par deux, passant de 228 à 121. Cette reconfiguration constitue pour les EPCI une occasion de redéfinir leur politique de mobilité à l'échelle de territoires plus étendus, avec parfois une contrainte supplémentaire : en s'élargissant, certains EPCI jusqu'alors principalement urbains vont en effet s'étendre vers des territoires moins denses, où les réseaux de transports collectifs perdent en performance. Tel sera par exemple le cas de la Communauté d'Agglomération du Pays Basque, fruit de la fusion de dix intercommunalités, dont la stratégie de mobilité devra intégrer des territoires très différents, des zones littorales très fortement urbanisées aux espaces de montagne moins densément peuplés.

Une redistribution des compétences, favorable au développement de l'intermodalité

► **La montée en compétences de l'échelon régional** : les Régions voient leur rôle dans le domaine des transports très sensiblement renforcé par la loi NOTRe. Elles bénéficient ainsi de deux principaux transferts de compétences départementales. Jusqu'alors principalement en charge des transports ferroviaires régionaux (TER), les Régions deviennent :

- à compter du 1^{er} janvier 2017, autorités organisatrices des transports routiers non urbains réguliers et à la demande ;

²¹ Loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral.

²² Établissement Public de Coopération Intercommunale.

²³ Assorti de dérogations, notamment pour les territoires à faible densité de population.

- à compter du 1^{er} septembre 2017, autorités organisatrices des transports scolaires. En revanche, les Départements restent en charge du transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires, au titre de leur compétence générale en matière de handicap et de protection sociale²⁴.

De plus, les Régions sont désormais compétentes pour organiser les transports maritimes réguliers vers les îles françaises²⁵. La Région Nouvelle-Aquitaine est concernée par ce cas de figure, avec le service maritime vers l'île d'Aix, en Charente-Maritime.

Le transfert aux Régions de nouvelles compétences dans le domaine des transports apparaît comme une opportunité de développer une stratégie intermodale à l'échelle régionale, et ce à double titre :

- il offre d'une part l'occasion de restructurer l'ensemble des réseaux de transports interurbains, réguliers ou à la demande, en privilégiant une organisation globale et cohérente à l'échelle du périmètre régional ; cette mise en cohérence des réseaux participe à la coordination des offres de transports exigée par l'intermodalité ;
- il fait d'autre part des Régions les autorités organisatrices de l'ensemble des transports publics interurbains, le bloc communal étant en charge de l'organisation de la mobilité urbaine. Cette clarification des compétences, réparties entre deux principaux échelons territoriaux, est de nature à faciliter la coordination entre autorités organisatrices, préalable à toute stratégie d'intermodalité.

► **À l'échelle locale : des AOTU aux AOM** : la loi MAPTAM²⁶ fait des Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU), à savoir les communes, intercommunalités et syndicats mixtes, des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), aux compétences élargies. Cette transformation traduit une volonté d'intégration, au plan local, de l'ensemble des mobilités (covoiturage, autopartage, modes doux...), au-delà de la seule organisation des transports collectifs. Parallèlement, la loi MAPTAM prévoit la dépenalisation et la décentralisation, au 1^{er} janvier 2018, du stationnement sur voirie, levier essentiel des politiques de mobilité locales. Ces différentes évolutions créent les conditions d'un développement facilité de l'intermodalité au niveau local.

La Région, chef de file de l'intermodalité

Développer l'intermodalité suppose d'articuler, voire d'intégrer, les modes et réseaux de transport les uns avec les autres, ce qui implique une coordination des autorités qui les organisent. Avec l'adoption de la loi MAPTAM, une étape a été franchie dans ce sens. Le législateur a fait de la Région la collectivité chef de file de « l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transport ». À ce titre, il lui appartient, sans pouvoir exercer de tutelle sur les autres collectivités, de « définir les modalités de leur action commune »²⁷. En

²⁴ Le décalage dans le temps du transfert de ces deux compétences, étroitement imbriquées, peut se révéler difficile à gérer. C'est pourquoi la Région Nouvelle-Aquitaine a proposé aux Départements une délégation provisoire de la compétence « transports interurbains » jusqu'au 31 août 2017, afin de permettre une prise de compétence concomitante, au 1^{er} septembre.

²⁵ Sauf dans le cas où une île appartient au territoire d'une commune métropolitaine.

²⁶ Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles du 27 janvier 2014.

²⁷ Article 72 de la Constitution.

d'autres termes, la Région est chargée de favoriser la coordination entre les collectivités compétentes, afin d'améliorer la complémentarité entre les modes de transport.

Dans cette perspective, la loi MAPTAM a prévu l'élaboration par la Région d'un Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI), en collaboration avec les Départements et les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)²⁸. Ce schéma a vocation à coordonner, à l'échelle régionale, les politiques de mobilité conduites par les collectivités.

LE SCHÉMA RÉGIONAL DE L'INTERMODALITÉ DANS LA LOI MAPTAM

Le schéma régional de l'intermodalité coordonne à l'échelle régionale, en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique (...) les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques (...) 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 déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange.

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.

La loi NOTRe confirme le rôle de la Région dans la planification, à l'échelle régionale, de l'intermodalité : « les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités territoriales et leurs groupements [...] sont coordonnées à l'échelle régionale en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique, en tenant compte notamment des besoins de déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail »²⁹. La planification régionale de l'intermodalité ne doit toutefois pas constituer, pour le législateur, une stratégie distincte des autres enjeux d'aménagement du territoire. Celle-ci est désormais intégrée dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Ainsi, l'intermodalité peut-elle être considérée comme « un axe à part entière de la stratégie régionale d'aménagement et de développement territorial »³⁰, à laquelle elle doit désormais s'intégrer³¹.

Les lois MAPTAM et NOTRe constituent une avancée importante en faveur d'une meilleure coordination des transports collectifs à l'échelle régionale ; il conviendra en revanche d'être attentif à la cohérence et à la coordination des actions à l'échelle interrégionale et nationale.

²⁸ Cf. ci-après.

²⁹ Art. L. 1231-3 du Code des transports.

³⁰ AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 11.

³¹ Sur la planification régionale de l'intermodalité, cf. plus largement les développements de la 3^{ème} partie.

► De nouvelles formes de mobilité

L'intermodalité a longtemps renvoyé à l'interconnexion des systèmes de transport public. Cette approche traditionnelle est en train d'évoluer, pour s'élargir à l'ensemble des mobilités. Entre le véhicule particulier et les réseaux de transports publics s'est développée toute une palette de nouveaux usages, plus adaptés aux besoins de déplacement, qui devront être largement intégrés dans les réflexions sur l'intermodalité.

Des mobilités partagées

Le rapport des Français à la voiture individuelle, et plus particulièrement des jeunes générations, est en train d'évoluer : « dans un espace public davantage contraint et avec un coût plus élevé, la voiture est de moins en moins possédée, et devient souvent une charge plus qu'un outil de liberté (...). D'un rapport affectif à l'automobile, perçue comme un marqueur social, on passe à un rapport de plus en plus fonctionnel »³². L'accès à la voiture se dissocie de progressivement de sa possession. Reposant sur le développement du numérique, vecteur d'immédiateté, de nombreux services de mobilité partagée ont ainsi vu le jour, rencontrant parfois un grand succès.

► **Le covoiturage** : en plein développement depuis les années 2000, le covoiturage fait désormais l'objet, depuis la loi MAPTAM, d'une définition légale. Il est ainsi caractérisé par « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte »³³. En particulier, pour rester dans les limites autorisées, et ne pas tomber sous le coup de la réglementation applicable au transport de voyageurs, la participation demandée aux passagers doit se limiter au partage des frais, sans recherche de bénéfices. Si la pratique est admise, dans les conditions fixées, elle implique pour les utilisateurs un minimum de précautions et de vérifications pour garantir la couverture par l'assurance en cas de dommage³⁴.

Qu'il soit organisé, lorsque covoitureur et covoituré sont mis en relation par l'intermédiaire d'une plateforme, ou spontané, géré de manière plus informelle, le covoiturage recoupe des réalités et des pratiques très diverses. Chacune a ses spécificités « que ce soit concernant le mode de mise en relation, la répartition des frais, la définition du lieu de regroupement, la fréquence du covoiturage, l'aspect ponctuel ou régulier du covoiturage »³⁵.

³² Agence d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse, *La mobilité partagée*, Perspectives Villes, Observatoire partenarial des transports – SGGD, novembre 2015.

³³ Art. L.3132-1 du Code des transports.

³⁴ Certaines situations pouvant notamment être exclues du contrat d'assurance (par exemple le prêt du volant). Voir plus largement les conseils délivrés sur le sujet par la Fédération Française de l'Assurance, *Covoiturage et assurance* (<http://www.ffa-assurance.fr>).

³⁵ ADEME, *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance – Guide méthodologique*, 2016, p. 11.

DIFFÉRENTES FORMES DE COVOITURAGE

Types de déplacement et de covoiturage	Fréquence	Destination	Public
Domicile-travail	Régulier-quotidien	Bassin de vie	Actifs salariés
Professionnel et de chantier	Occasionnel, journée	Toutes destinations	Tous, intra ou interentreprises
Proximité : loisirs, achats, solidarité ...	Régulier ou occasionnel	Bassin de vie	Jeunes, clubs, associations, cibles sociales...
Évènement	Occasionnel	Variable	Tous
Longue distance, vacances	Occasionnel	Destinations lointaines	Tous, mais surtout les jeunes pour le moment

Source : ADEME, *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance – Guide méthodologique*, 2016, p. 11.

En l’espace de quelques années, le covoiturage a trouvé sa place dans la mobilité des Français, principalement dans les trajets de moyenne³⁶ et longue distance³⁷. Il représente ainsi, en pourcentage de *voyageurs.kilomètres* parcourus, 2 à 3 % des déplacements personnels longue distance (hors avion). Le covoiturage de moyenne distance domicile-travail et domicile-étude « focalise généralement moins l’attention que le covoiturage de longue distance ; il génère pourtant, en valeur absolue comme en valeur relative (part modale), une pratique du covoiturage sensiblement supérieure à celle du covoiturage de longue distance »³⁸. Le covoiturage de courte distance n’a pas connu, pour l’heure, le même développement, si l’on excepte l’accompagnement familial.

► **L’autopartage** : alternative ou complément à la voiture particulière, l’autopartage permet de disposer d’un véhicule le temps d’un déplacement occasionnel, sans en être le propriétaire. Les services d’autopartage mettent à la disposition de leurs usagers une flotte de véhicules, répartis sur différentes stations, pour une durée limitée et un trajet de leur choix. L’utilisation est facturée en fonction de la durée réservée et de la distance parcourue. Ces services doivent être distingués de l’autopartage organisé dans la sphère privée, entre particuliers, de manière informelle ou par l’intermédiaire de plateformes de mise en relation. Plusieurs services d’autopartage sont proposés en Nouvelle-Aquitaine, par exemple à Bordeaux (Bluecub, Citiz), Poitiers (Otolis) ou La Rochelle (Yélobobile).

► **Les vélos en libre-service** : répondant à la même logique, de nombreuses agglomérations proposent des systèmes de Vélos en Libre-Service (VLS), dans le sillage de La Rochelle, pionnière en 1976. Reposant sur un système de location à partir de stations réparties en ville et accessibles 24 heures sur 24 avec une carte d’abonnement ou de paiement, les VLS complètent les offres de location/prêt traditionnelles. Les VLS permettent de lever plusieurs

³⁶ Entre 20 et 80 kilomètres.

³⁷ Supérieurs à 80 kilomètres.

³⁸ ADEME, *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance – Guide méthodologique*, 2016, p. 31.

freins à la pratique du vélo dans les agglomérations, tenant aux difficultés de stationnement (notamment au domicile), au risque de vol ou encore à la maintenance.

Une nouvelle offre de transport routier

Le transport routier de voyageurs était, jusqu'en 2015, principalement réservé aux lignes interurbaines départementales. Le transport intérieur par autocar sur longues distances était interdit, à l'exception, depuis 2009, du cabotage sur les liaisons internationales³⁹. La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques rompt avec cette interdiction. Les entreprises de transport routier de personnes sont désormais autorisées à assurer des services réguliers interurbains⁴⁰.

Plusieurs opérateurs nationaux et régionaux se sont positionnés sur le marché nouvellement libéralisé, en proposant un nombre croissant de dessertes, pour atteindre, au 30 juin 2016, 257 lignes⁴¹ régulières, soit six fois plus qu'avant la libéralisation. 1 105 liaisons⁴² distinctes sont dénombrées sur ces lignes⁴³, desservant 193 villes sur l'ensemble du territoire⁴⁴. L'offre est constituée à 90 % de liaisons transversales, assurant un maillage entre les grandes métropoles régionales, ainsi que la desserte des zones attractives (littoral, zones de montagne...).

L'offre routière proposée par les opérateurs a connu une demande soutenue jusqu'au 3^{ème} trimestre 2016 : en près de onze mois de libéralisation du marché (entre août 2015 et juin 2016), 3,4 millions de voyageurs ont emprunté ces lignes routières, représentant 1,2 milliard de passagers.kilomètres. Après plusieurs trimestres de forte hausse, la fréquentation se tasse nettement au quatrième trimestre 2016, en baisse de 22 % par rapport au trimestre précédent. S'il ne peut pour l'heure être précisément estimé par l'ARAFER⁴⁵, un effet saisonnier, observé sur d'autres modes de transports de moyenne et longue distances, doit être intégré. L'ARAFER avance également d'autres facteurs explicatifs, qui restent à apprécier : évolutions des tarifs pratiqués, pression concurrentielle, notamment tarifaire, exercée par d'autres modes de transport⁴⁶.

³⁹ À condition qu'il représente moins de 50 % de leur trafic et de leur chiffre d'affaires.

⁴⁰ Afin de préserver l'équilibre économique des trains régionaux, le législateur subordonne toutefois l'ouverture de liaisons comportant deux arrêts distants de 100 kilomètres ou moins à une régulation de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières (ARAFER), qui veille l'équilibre économique des services publics conventionnés (art. L. 3111-7 et suivants du Code des transports).

⁴¹ Une ligne est définie par deux terminus et une politique de desserte (points d'arrêt intermédiaires) unique.

⁴² Une liaison désigne un trajet sans correspondance entre une ville origine et une ville destination toutes deux situées en France.

⁴³ L'offre proposée par les opérateurs a évolué après la période estivale, en raison notamment de l'adaptation à la saisonnalité de la demande (suppression de la desserte des zones littorales, ouverture de liaisons vers les stations de montagne). Certaines destinations, dont Guéret (Creuse) ont également été supprimées, dans le cadre de réajustements opérés par les opérateurs. Il en résulte une diminution de l'offre de lignes et de liaisons de 3 % au quatrième trimestre 2016. On constate également un recul de la longueur moyenne des lignes, impliquant, malgré des fréquences stabilisées, une diminution de 8% des kilomètres parcourus entre le 3^{ème} et le quatrième trimestres 2016.

⁴⁴ ARAFER, *Rapport annuel – Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015, 30 juin 2016*.

⁴⁵ Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières.

⁴⁶ ARAFER, *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar, Bilan du quatrième trimestre 2016*, p. 9.

Si l'attractivité de Paris structure le marché à l'échelle du pays (57 % des passagers), il n'en va pas de même en Nouvelle-Aquitaine. Parmi les voyageurs ayant pour origine ou destination une ville de la région :

- 12 % ont emprunté une liaison infrarégionale ;
- 32 % une liaison radiale (vers/depuis Paris) ;
- 56 % une liaison interrégionale.

LES SERVICES ROUTIERS LIBREMENT ORGANISÉS EN NOUVELLE-AQUITAINE

Au 30 juin 2016	Ensemble des liaisons	Liaisons infrarégionales
Nombre de liaisons	215	47
Distance moyenne (en kms)	283	160
Fréquence moyenne par liaison (départs/jour)	2,2	3,3
Fréquentation depuis la libéralisation (-> 30 juin 2016)	522 000	63 000

Source : ARAFER, *Rapport annuel – Marché du transport par autocar et gares routières, 8 août 2015-30 juin 2016*, p. 80.

De nouvelles formes de mobilité urbaine

De nouveaux moyens de transports sont apparus depuis plusieurs années, principalement dans l'espace urbain. Gyropodes, monocycles, skates ou trottinettes électriques s'ajoutent ainsi aux traditionnels skates, rollers et trottinettes parmi les usages piétons. Peu réglementées, ces nouvelles pratiques ne sont toutefois pas sans risque au regard de la vitesse permise par certains de ces nouveaux « véhicules ». L'enjeu est celui du partage de la voirie, c'est-à-dire de la coexistence de différents modes de transport ayant leurs propres spécificités (vitesses, vulnérabilité différentes...). Cela passe par une réflexion sur l'adaptation de la voirie à ces nouveaux usages, ainsi que par une sensibilisation de l'ensemble des usagers au partage de l'espace public.

De l'intermodalité à la « flexmodalité » ?

L'intermodalité a longtemps été conçue dans une perspective de report modal durable, au bénéfice des transports en commun. Elle a ainsi été construite dans une logique d'interconnexion des réseaux de transports collectifs et de rabattement des véhicules individuels. Sans réelle intégration des autres mobilités, cette approche reposait sur l'inertie des voyageurs dans leur stratégie de déplacement.

Une récente étude réalisée en partenariat par l'Assemblée des Communautés de France et Transdev invite à revisiter cette approche, au regard des possibilités offertes par le développement du numérique. Ces nouveaux outils « permettent d'intégrer très largement

tous les ingrédients d'un arbitrage pour composer « sa mobilité »⁴⁷. Dans cette approche renouvelée, la voiture, les transports collectifs, les mobilités partagées, les modes doux apparaissent comme de simples possibilités entre lesquelles arbitrer ou à combiner au gré des envies, des besoins et des contraintes. « 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 ». L'étude observe ainsi l'émergence de comportements « beaucoup plus fluides et prompts à alterner, combiner différents modes et mobilités pour un même déplacement ».

L'émergence de ces nouveaux comportements de mobilité, plus flexibles, redessine l'approche traditionnelle de l'intermodalité. Il ne s'agira plus seulement d'interconnecter des modes de transports, mais aussi « de prendre en charge ce niveau d'intégration et de stratégie du consommateur bien plus élevé ».



⁴⁷ AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 19.

II ► Inscrire le voyageur au cœur de l'intermodalité

Inscrite au cœur des politiques de mobilité, objet de nombreux projets dans les territoires, l'intermodalité reste une pratique limitée. Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) réalisées depuis les années 2000 permettent de fixer les bornes de l'intermodalité dans les agglomérations françaises, où elle représente entre 0,62 % (Draguignan) et 9,88 % (Lyon) des déplacements mécanisés (hors marche à pied), avec une moyenne de 6 % pour les EMD les plus récentes⁴⁸. Dans l'agglomération bordelaise, la pratique de l'intermodalité se situe autour de 5 % des déplacements mécanisés. Sur la quarantaine d'agglomérations ayant réalisées une EMD depuis les années 2000, seules dix présentent une pratique intermodale supérieure à 5 %. Les enquêtes se sont attachées à identifier les déterminants de l'usage intermodal. Celui-ci est fortement corrélé avec la part modale des transports collectifs, ainsi qu'avec l'existence d'un réseau de transport en commun en site propre (tramway, métro...). La population de l'agglomération influe également sur les pratiques intermodales, mais de manière plus relative : si les grandes métropoles présentent souvent un usage intermodal plus soutenu, il ne s'agit toutefois pas d'une règle absolue. Il faut enfin préciser que la pratique de l'intermodalité est dominée, dans la plupart des agglomérations, par des échanges entre modes de transport collectif urbain (par exemple entre tramway et bus). Ainsi, dans l'agglomération bordelaise, les correspondances internes au réseau de transport urbain représentent 57 % de l'intermodalité totale. Or ces combinaisons, gérées au sein d'un même réseau de transport, ne se situent pas au centre de la problématique intermodale.

L'intermodalité s'inscrit toutefois dans une dynamique positive. La pratique intermodale s'est ainsi nettement développée dans les agglomérations, stimulée notamment par l'ouverture de lignes de transports en commun en site propre. À Bordeaux par exemple, la part des déplacements intermodaux a été multipliée par deux entre 1998 et 2009. Ce sont les pratiques intermodales liées à l'automobile qui progressent le plus vite, ainsi que celles associées au vélo.

Il existe un potentiel de développement des pratiques intermodales, aujourd'hui certes encore relativement marginales, mais en nette progression. Au regard des enjeux de mobilité, d'aménagement et de développement durable du territoire, précédemment évoqués, le CESER juge indispensable de soutenir le développement des pratiques intermodales en Nouvelle-Aquitaine. Cela passe par un renforcement et une amélioration de l'offre intermodale, dans une approche orientée « voyageurs » : en d'autres termes, « penser au voyageur avant de penser pour un mode, un opérateur ou une autorité organisatrice »⁴⁹. Hormis dans les plus grandes agglomérations confrontées aux problématiques de congestion ou de stationnement, les transports en commun ne seront compétitifs par rapport à l'autosolisme⁵⁰ qu'à condition

⁴⁸ Cyprien Richer, Mathieu Rabaud et Arnaud Lannoy, *L'intermodalité au quotidien. Un panorama de la mobilité intermodale en France*, CEREMA-IFSTTAR, *Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter*, CEREMA, p. 131-142, 2015.

⁴⁹ Cf. consultation nationale lancée en 2016 dans le cadre des États généraux de la mobilité durable.

⁵⁰ Fait d'utiliser seul son véhicule.

de répondre aux attentes, aux besoins des utilisateurs. Améliorer le parcours du voyageur : c'est autour de cette approche que le CESER propose de revisiter les différents leviers opérationnels de la démarche intermodale. C'est dans cette perspective que les autorités organisatrices doivent coopérer pour coordonner leurs interventions, afin de proposer aux usagers des déplacements les plus intégrés possibles⁵¹.

2.1 Un préalable indispensable : organiser une offre de transports de qualité sur les territoires

L'intermodalité ne saurait suffire, à elle seule, à développer les alternatives à l'automobile personnelle. Elle ne jouera cet effet levier qu'à une condition préalable : que l'offre et les services de transport répondent aux besoins et aux attentes des voyageurs. Pour devenir attractifs face à la voiture, perçue comme plus pratique, confortable, fiable et rapide⁵², les autres modes de transport doivent proposer une offre améliorée. Plusieurs leviers d'action ont été identifiés, notamment par les associations d'usagers des transports⁵³.

► Le premier tient dans l'existence d'une offre adaptée aux besoins de mobilité des habitants : cela présuppose un maillage suffisamment dense du territoire régional en réseaux de transports, irriguant l'ensemble des bassins de vie⁵⁴. Les services de transport doivent s'adapter aux nouvelles pratiques de mobilité : morcellement des rythmes de travail, développement des activités non professionnelles et de loisirs, vieillissement de la population..., toutes ces évolutions contribuent à la forte diversité des besoins de déplacement. S'ils restent structurants, les déplacements domicile-travail ne représentent qu'un cinquième des déplacements locaux (21 %). D'autres activités sont également sources de déplacement : les achats (19 %), l'accompagnement (13 %), les études (10 %)⁵⁵....

Les rythmes de vie changent ; en particulier, « les rythmes et modes d'organisation du travail ont beaucoup évolué au cours de ces dernières décennies : augmentation du travail le week-end, accroissement de l'irrégularité et de l'imprévisibilité des horaires et réduction des temps de travail »⁵⁶. Les périodes de pointe (matin, midi, fin de journée) continuent de rythmer nombre de déplacements, et structurent ainsi les réseaux de transport. Pour autant, des attentes existent sur les périodes « creuses ». C'est ainsi qu'en Gironde, plus de quatre déplacements sur dix (42 %) ont lieu hors période de pointe. De manière générale, selon Keolis, « moins de 25 % des abonnés sont des pendulaires⁵⁷ d'heures de pointe » sur les réseaux urbains⁵⁸.

⁵¹ Sur la coordination des autorités organisatrices, voir ci-après, 3^{ème} partie.

⁵² Étude TNS Sofres et Chronos, *Auto-Mobilités 2010*.

⁵³ Voir par exemple l'étude de la FNAUT, *Les attentes des voyageurs en matière de qualité de service : l'analyse de la FNAUT*, avril 2013.

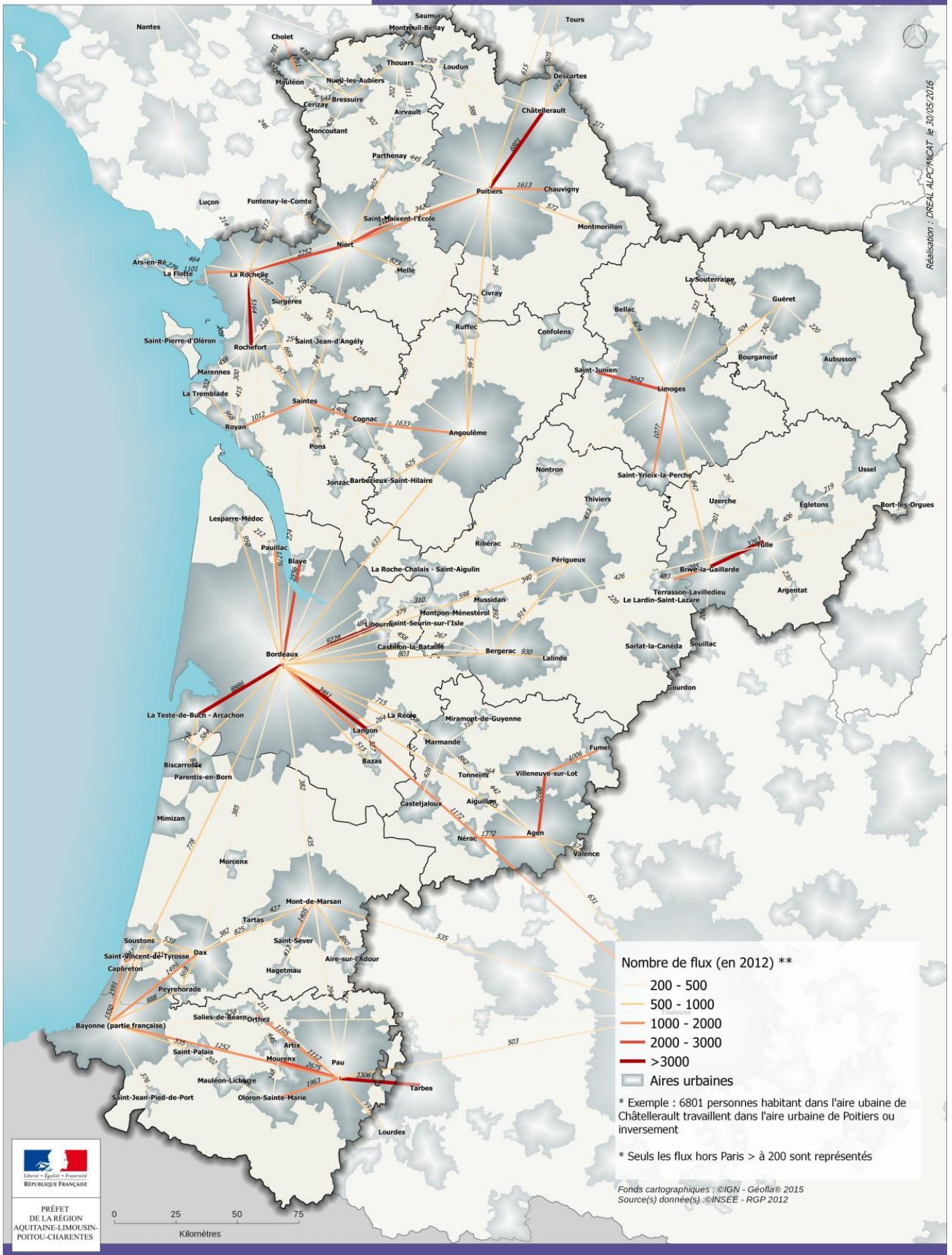
⁵⁴ Sur cette question, voir ci-après.

⁵⁵ Commissariat Général au Développement Durable, *La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, 2010*, p. 31 et s.

⁵⁶ DARES, *Les rythmes de travail en 2010*, Document d'études, n° 180, avril 2014.

⁵⁷ Personnes qui utilisent un moyen de transport entre leur domicile et leur lieu de travail.

⁵⁸ Keolis, *Keoscopie 2016, Un regard éclairé sur la mobilité*, p. 18.



D'autres champs de la mobilité locale sont ainsi à explorer, pour mieux répondre à l'évolution des rythmes de vie et des pratiques de déplacement des habitants. Dans cette perspective, le Département de la Gironde a fait le choix, depuis septembre 2012, de renforcer l'offre de son réseau *TransGironde* en période creuse, concomitamment à une baisse de ses tarifs. Le bilan s'est révélé positif, avec une progression de la fréquentation, preuve de l'existence d'un besoin jusqu'alors mal satisfait.

► Les attentes des usagers portent aussi sur les temps de parcours, qui doivent rester acceptables notamment au regard des trajets routiers. Les réflexions et actions doivent se porter à plusieurs niveaux :

- l'adaptation des infrastructures : la remise à niveau et la modernisation des infrastructures ferroviaires, fragilisées par un sous-investissement ces dernières décennies, est indispensable. Leur dégradation continue impose en effet la mise en place de limitations de vitesse préjudiciables aux temps de parcours, ainsi que des retards multiples. Les actions doivent aussi se porter sur les services routiers, à travers la mise en place, par exemple, de bus à haut niveau de service (sites propres sur tout ou partie de leur parcours, priorité aux feux...) ;
- la recherche d'un équilibre entre dessertes directes ou semi-directes (plus rapides) et dessertes omnibus (plus lentes), mais irriguant plus finement les territoires.

► Les voyageurs sont également attentifs à la qualité du service proposé avant, pendant et après le déplacement. L'exigence première tient à la ponctualité des transports collectifs ou, pour les réseaux urbains, au respect des fréquences. Force est de constater que celle-ci reste perfectible, ce qui fragilise la confiance que les usagers peuvent accorder aux transports en commun. En Nouvelle-Aquitaine, moins de neuf TER sur dix sont ainsi arrivés à leur terminus avec un retard de moins de six minutes en 2016. En d'autres termes, un voyageur empruntant le train quotidiennement pour se rendre à son travail et en revenir sera, en moyenne, en retard de plus de cinq minutes une fois par semaine. Plus rares, sans être exceptionnelles, les suppressions de trains sont encore plus pénalisantes pour les voyageurs. Elles représentaient ainsi, en 2016, près de 2 % des circulations programmées dans la région, soit 3 693 TER.

RÉGULARITÉ DES TER EN NOUVELLE-AQUITAINE

	Taux de régularité	Taux de trains annulés
Aquitaine	87 %	2,2 %
Limousin	89,9 %	1,7 %
Poitou-Charentes	87,9 %	1,9 %

Source : SNCF

Au-delà de cet impératif de régularité, les autorités organisatrices et les exploitants doivent s'attacher à garantir et à améliorer, au profit du voyageur :

- l'information qui lui est offerte lors de la préparation de son déplacement et tout au long de son voyage ; cette information, de nature physique et numérique, doit être fiable et accessible à tous ;
- l'adaptation des rames et véhicules à la charge, afin de limiter l'inconfort perçu par les voyageurs pendant les périodes de pointe ;
- la sécurité, le confort et les services proposés à bord ainsi que dans les lieux d'attente...

► La tarification apparaît aussi comme un élément important de l'attractivité des services de transports. Le succès des services routiers librement organisés, qui proposent des tarifs attractifs pour des temps de trajet souvent plus longs, en témoigne. Une attention toute particulière devra être portée à l'accès, pour les personnes à faibles ressources, à l'offre de transports collectifs. En ce sens, la mise en place d'une tarification sociale doit être encouragée. Certaines agglomérations ont été plus loin, en optant pour le libre accès à leurs réseaux de transports : c'est le cas de Libourne et, à partir de septembre 2017, de Niort. L'enjeu est de déterminer dans quelles mesures ces initiatives, positives en termes de droit à la mobilité, participent au report modal.

ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS DU CESER

Pour pouvoir intégrer pleinement la chaîne de mobilité et ainsi constituer une alternative à l'automobile, les transports collectifs doivent démontrer leur attractivité, en répondant aux besoins et attentes des voyageurs. Pour le CESER, le développement de l'intermodalité suppose une amélioration de l'offre de transports proposée par les autorités organisatrices et les exploitants, en particulier pour les déplacements du quotidien, en termes :

- *de desserte, par un maillage adapté et une offre suffisante, de l'ensemble du territoire et des bassins de vie ;*
- *de réponse aux besoins de mobilité des habitants, dans un contexte d'évolution des rythmes de vie et de travail, ainsi que des pratiques de déplacement ;*
- *d'attractivité des temps de parcours, à travers notamment la modernisation des infrastructures ferroviaires, la mise en place de bus à haut niveau de service ou encore une réflexion sur l'organisation des dessertes ;*
- *de qualité de service avant, pendant et après le déplacement, à commencer par l'exigence première de ponctualité ou, pour les réseaux urbains, de respect des fréquences ;*
- *d'attractivité de la tarification, en portant une attention particulière aux personnes à faibles ressources, pour lesquelles le développement de tarifications sociales doit être encouragé ;*
- *d'accessibilité physique aux réseaux et services de transport, notamment pour les personnes à mobilité réduite.*

2.2 Organiser l'interconnexion physique entre les modes de transport

Les lieux de connexion sont indispensables pour « distribuer avec efficacité les mobilités et leur assurer un maximum de continuité et de fluidité »⁵⁹. L'interconnexion physique entre les modes passe également par l'aménagement des véhicules pour le transport des vélos. Si les TER disposent d'emplacements pour les vélos, dont la configuration reste d'ailleurs parfois perfectible, il n'en va généralement pas de même dans les cars et bus. L'initiative de la Communauté de Communes Maremne-Adour-Côte-Sud (MACS), qui prévoit d'aménager quatre emplacements vélos à bord de ses bus, constitue de ce point de vue un exemple à suivre.

► La diversité des Pôles d'Échanges Multimodaux

Les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) sont incontournables pour développer l'intermodalité. Ils concourent à l'interconnexion des modes de transports entre eux et en facilitent l'accès.

Des formes différentes

Les PEM revêtent des formes très diversifiées, associant de manière variée les différents modes de transport, en fonction notamment de leur positionnement sur le territoire. Le principe général est d'interconnecter, le plus souvent autour d'une gare centrale transformée en PEM, les transports ferroviaires (grandes lignes, TER), interurbains, urbains, scolaires, ou l'automobile (stationnement), ainsi que les modes doux (cheminements piétons, pistes cyclables, stationnement sécurisé des vélos...) ; peuvent s'y ajouter, dans les agglomérations plus importantes, différents services de mobilité partagée (autopartage, vélo en libre-service...). D'autres PEM sont implantés en périphérie des centres-villes, où ils jouent le rôle de point d'entrée dans l'agglomération (cf. ci-après).

⁵⁹ AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 28.

QUELQUES EXEMPLES DE PEM EN NOUVELLE-AQUITAINE

	PEM centraux			PEM « porte d'entrée » d'agglomération		
	Poitiers	Royan	Labouheyre	Cenon	Bordeaux-Stalingrad	Limoges-Fougeras
Train	● TGV ● TER	● TER	● TER	● TER		
Cars interurbains	● GR*	● GR*	●		●	
Transports urbains	● Bus	● Bus		● Tramway ● Bus	● Tramway ● Bus	● Bus
Station de taxis	●	●			●	
Autopartage	●			●	●	
Vélos en libre service	●			●	●	
Parking automobile	●	●	●		● P+R	●
Stationnement vélos	● Parking	● Parking	● Arceaux		● P+R ● Arceaux	● Parking

*GR : gare routière.

Des fonctions multiples

En fonction de leur positionnement sur le territoire ou encore des modes qui y sont distribués, les PEM sont susceptibles de remplir plusieurs fonctions. Ils jouent ainsi, selon les cas, le rôle⁶⁰ :

- de point de rabattement des transports collectifs interurbains (services ferroviaires ou routiers) : le PEM est alors le point d'entrée de l'agglomération. À ce titre, il doit permettre un accès rapide vers les lignes structurantes des réseaux urbains ou vers les mobilités douces (vélo par exemple). Plusieurs PEM de l'agglomération bordelaise jouent ce rôle de porte d'entrée ;
- de point de rabattement des automobilistes : le PEM devient un lieu de report modal de la voiture vers les transports collectifs. Installés en périphérie des principales agglomérations de la région, les parcs relais (P+R) permettent aux automobilistes de stationner leur véhicule pour gagner le centre-ville en transports collectifs ;
- de pôle de quartier : le pôle d'échanges offre aux riverains (cyclistes, piétons...) un accès aux réseaux de transports collectifs ;
- de coordination des offres de transport : le PEM concentre les offres de transports collectifs en un même point, facilitant la coordination de leurs horaires. Le PEM « structure le territoire et ses pratiques de mobilité »⁶¹ ;
- d'information sur la mobilité et l'intermodalité ;

⁶⁰ Typologie proposée dans l'étude de l'A'URBA, *Les pôles d'échanges au sein d'un réseau de transports collectifs métropolitains : méthodes et bonnes pratiques*, août 2015.

⁶¹ A'URBA, *Les pôles d'échanges au sein d'un réseau de transports collectifs métropolitains : méthodes et bonnes pratiques*, août 2015.

- de point d'accès à d'autres formes de mobilité (autopartage, vélos en libre-service, covoiturage...).

► Les Pôles d'Échanges Multimodaux en Nouvelle-Aquitaine

Sans attendre la loi MAPTAM qui consacre les Régions chef de file de l'intermodalité, les ex Régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes se sont investies, au titre de leur compétence TER, en faveur de l'aménagement de PEM autour des gares ferroviaires. Au total, 28 pôles d'échanges autour d'arrêts ferroviaires ont été aménagés : 13 en Aquitaine, 7 en Limousin et 8 en Poitou-Charentes. Dans le prolongement des actions engagées, le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine vient de se doter d'un nouveau règlement d'intervention, harmonisant les conditions de participation de la Région à l'aménagement des arrêts ferroviaires et des pôles d'échanges multimodaux.

L'INTERVENTION RÉGIONALE EN FAVEUR DE L'AMÉNAGEMENT DES ARRÊTS FERROVIAIRES ET DES PEM ⁶²

► Périmètre ferroviaire : bâtiments voyageurs et équipements de quai (maîtrise d'ouvrage : SNCF Gares&Connexions)

La Région accompagne la modernisation et la mise en accessibilité des bâtiments voyageurs et équipements des gares et haltes TER, en donnant la priorité aux arrêts prioritaires des Schémas Directeurs d'Accessibilité – Agendas d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP) des transports régionaux.

Participation régionale : 75 % du coût HT des études et travaux éligibles.

► Périmètre ferroviaire : plateau ferroviaire (maîtrise d'ouvrage : SNCF Réseau)

- Mise en accessibilité d'arrêts (quais, traversée de voies), en se concentrant sur les arrêts prioritaires aux SDA-Ad'AP (Participation régionale de 25 à 50 % du coût HT des études et travaux éligibles) ;
- Création de nouveaux arrêts dont la pertinence aura été préalablement démontrée (Participation régionale jusqu'à 50 % du coût HT des études et travaux).

► Périmètre des abords (maîtrise d'ouvrage : SNCF Gares&Connexions, blocs communaux)

La Région accompagne les projets d'aménagement de pôles d'échanges multimodaux ferroviaires et des abords d'arrêts TER afin d'améliorer les conditions d'accès et d'intermodalité, et de renforcer l'attractivité du réseau ferroviaire comme de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture. Sont éligibles les travaux :

- d'aménagement des accès immédiats tous modes à l'arrêt ferroviaire ;
- d'aménagement des espaces d'intermodalité : stationnement vélo et automobile, arrêt de transport en commun, arrêts de taxis, dépose-minute...
- de démolitions et de reconstitutions ferroviaires indispensables à l'aménagement du pôle d'échanges.

Financement régional : jusqu'à 30 % du coût HT des études et travaux éligibles.

⁶² Source : règlement d'intervention relatif à la participation de la Région à l'aménagement des arrêts ferroviaires et pôles d'échanges multimodaux, adopté lors de la séance plénière du 10 avril 2017.

Le taux d'intervention sera modulé en fonction des engagements des communes et EPCI à valoriser les équipements réalisés, afin d'assurer le succès de l'opération, notamment en termes de développement de l'intermodalité (rabattement des transports en commun vers la gare, coordination des offres de mobilité et de l'information voyageur, signalétique...).

Le taux d'intervention tiendra également compte, le cas échéant, de la situation de vulnérabilité des territoires sur lesquels s'inscrivent les projets d'aménagement de Pôles d'Échanges Multimodaux ferroviaires et des abords d'arrêts TER.

Des projets d'aménagement de nouveaux pôles d'échanges multimodaux sont en cours d'élaboration dans la région. À titre d'exemple, on peut citer les projets autour des gares de Libourne, Guéret, ou encore de Marmande et Tonneins.

► Développer les Pôles d'Échanges Multimodaux en Nouvelle-Aquitaine

... par un maillage adapté

L'aménagement des PEM, indispensables pour développer la pratique de l'intermodalité, doit être poursuivi avec le soutien de la Région et de ses partenaires (collectivités, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions...). Les Pôles d'Échanges Multimodaux sont en effet nécessaires pour structurer et distribuer les mobilités dans les territoires. Ils ne doivent toutefois pas être seulement conçus à l'échelle locale (agglomération par exemple), mais s'inscrire plus largement dans la stratégie globale de mobilité définie à l'échelle régionale dans le SRADDET.

Les pôles d'échanges doivent être dimensionnés en fonction des besoins identifiés dans les territoires, et en particulier aux spécificités des flux concernés. Le modèle du PEM « traditionnel », articulante, souvent autour d'une gare ferroviaire, des flux importants et des modes lourds (train, tramway...) est adapté aux agglomérations. Les réflexions pourraient également se porter sur l'intérêt de développer des pôles d'échanges autour des principaux aéroports de la région, afin de faciliter la desserte tant de l'aéroport que des zones d'activités implantées aux alentours.

D'autres modèles, moins lourds et moins coûteux, peuvent se révéler plus pertinents lorsqu'il s'agit d'interconnecter des modes « agiles » impliquant des flux moins denses. Dans ce sens, Villeneuve-sur-Lot s'est doté d'un nouveau pôle d'échanges en centre-ville, avec la création d'un quai interurbain pour accueillir, à proximité de l'arrêt des bus urbains, les lignes interurbaines régionales (vers Agen) et départementales (vers Fumel et Marmande). De même, les arrêts mutualisés entre bus urbains et cars interurbains constituent des lieux d'échanges facilitant le passage d'un mode de transport à l'autre. C'est par exemple le cas à Bordeaux, où 148 points d'arrêt sont mutualisés entre les réseaux TransGironde et TBM⁶³. Dans le même sens, il pourrait être intéressant de développer des PEM plus légers en périphérie des agglomérations, autour de haltes ferroviaires auxquelles se connecteraient les transports urbains. Ces « mini PEM » permettraient de desservir des points stratégiques d'une agglomération (CHU, zones d'activités...), en évitant les flux inutiles vers le centre-ville.

⁶³ Transports Bordeaux Métropole.

Les réflexions pourraient aussi porter sur l'intégration des nouvelles formes de mobilité, qu'il est nécessaire d'interconnecter aux autres modes et réseaux de transport. Il s'agit par exemple de connecter des aires de covoiturage avec les réseaux de transport, comme c'est notamment prévu avec les lignes interurbaines en Gironde ou encore dans les Pyrénées-Atlantiques. Dédier un espace spécifique au départ ou à l'arrivée de covoiturages près des PEM participe de la même démarche. Il s'agit aussi de faciliter la desserte des pôles d'échanges par les services routiers librement organisés, tout en réglementant leur utilisation du domaine public. Si ces cars interurbains sont accueillis au terminal cars qui borde la gare de Limoges, il n'en va pas de même à Bordeaux, où les arrêts sont distants de plusieurs centaines de mètres de la gare Saint-Jean.

Au-delà de la seule problématique de l'interconnexion physique, le numérique, au cœur de la mise en relation entre covoitureur et covoituré, modifie la nature même des connecteurs de la mobilité : traditionnellement physiques, ceux-ci deviennent de plus en plus digitaux. Grâce au numérique, le voyageur « choisit non seulement son mode, paye en ligne, mais aussi le lieu de connexion, dépassant le cadre « conventionnel » établi par les pouvoirs publics. Le lieu de connexion devient ainsi « flexible et souple »⁶⁴. L'action publique a tout intérêt à s'adapter à cette évolution des pratiques, en identifiant et en aménageant les espaces qui connaissent des pratiques courantes de passage d'un mode à l'autre (entrées et sorties d'autoroutes, terminus de lignes structurantes, espaces publics...). Il s'agit ainsi de rendre lisible et confortable l'utilisation de ces points de connexion ordinaires.

... et des aménagements répondant aux attentes des utilisateurs

Il ne suffit pas de relier physiquement, autour d'un même point, différents modes de transport. Encore convient-il de s'assurer de la facilité et du confort avec lesquels les utilisateurs pourront passer d'un mode ou d'un réseau à un autre. Le voyageur doit ainsi être placé au cœur de la réflexion sur l'aménagement des pôles d'échanges. Au-delà de la question des temps d'attente, liée à l'organisation des correspondances⁶⁵, les PEM doivent être organisés de manière à ce que les utilisateurs :

- *accèdent facilement au PEM*, qu'il s'agisse de piétons, à la mobilité parfois réduite (cheminements aux abords du pôle), d'automobilistes (localisation près d'axes structurants, fléchage, déposes-minute, parkings...), ou encore de cyclistes (pistes cyclables, stationnement sécurisé...);
- *circulent facilement dans le pôle d'échanges* : l'objectif est de garantir l'accessibilité aux différents modes connectés au sein des PEM pour l'ensemble des utilisateurs, et plus particulièrement pour les personnes à mobilité réduite : personnes en situation de handicap, personnes âgées, familles, voyageurs chargés de bagages... Les aménagements peuvent par exemple porter sur l'organisation spatiale du pôle (réduction des cheminements et des dénivelés...), sur la signalétique ou encore sur les aménagements d'accessibilité (ascenseurs, escaliers mécaniques, absence d'obstacles sur les cheminements, goulottes dans les escaliers pour les vélos...);

⁶⁴ AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 31.

⁶⁵ Sur cette question, cf. ci-après.

- *bénéficient de bonnes conditions d'attente* : de nombreux utilisateurs des transports ont des temps d'attente au sein des pôles d'échanges, justifiant l'aménagement d'espaces confortables à l'abri des intempéries, suffisamment nombreux et sécurisés.

La présence de services non liés au transport est également susceptible d'atténuer les effets négatifs de la rupture de charge : il ne s'agit plus nécessairement « 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 »⁶⁶. L'implantation sur le pôle ou à proximité immédiate de commerces (boulangerie, journaux...) ou services (conciergerie, pressing, récupération de colis...) peut permettre aux utilisateurs de valoriser les temps d'attente ; elle ne doit toutefois pas se faire au détriment de la fonction « transports » des pôles d'échanges, qui constitue leur vocation première.

- *se sentent en sécurité* : la présence humaine, assurée notamment par des agents d'accueil facilement identifiables, une vie riveraine (commerces...), ou encore l'ouverture et l'éclairage des espaces d'attente et cheminements y participent ;
- *disposent des informations nécessaires à leur déplacement*, en conditions normales de fonctionnement, mais aussi dans les situations perturbées (retards, grèves, ...).

ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS DU CESER

Constituer un maillage territorial de pôles d'échanges ...

L'aménagement des Pôles d'Échanges Multimodaux, indispensables pour structurer et distribuer les mobilités dans les territoires, doit être poursuivi avec le soutien de la Région et de ses partenaires. Les projets d'aménagement de PEM doivent :

- *s'inscrire dans une stratégie globale de mobilité, à l'échelle locale, mais aussi régionale, nationale et internationale ;*
- *être dimensionnés pour répondre de manière adaptée aux enjeux des différents flux connectés. Des aménagements plus légers peuvent ainsi se révéler pertinents lorsqu'il s'agit d'interconnecter des modes « agiles », impliquant des flux moins denses ;*
- *intégrer les nouvelles formes de mobilité, en aménageant notamment, à côté des PEM classiques, les lieux de connexion ordinaires, espaces de l'intermodalité vécue.*

... répondant aux besoins et attentes des utilisateurs

Les maîtres d'ouvrages responsables de l'aménagement des PEM doivent s'assurer de la facilité et du confort avec lesquels les utilisateurs passent d'un mode ou d'un réseau à l'autre. L'objectif est d'aménager les pôles d'échanges de manière à ce que les usagers accèdent et circulent facilement dans leurs différents espaces, y bénéficient de conditions d'attente et de sécurité satisfaisantes, ou puissent y disposer des informations nécessaires à leur déplacement.

⁶⁶ C. Rocher, cité dans l'étude : AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 31.

2.3 Développer la complémentarité des offres et services de transport

Garantir la continuité de la chaîne de déplacement implique également de coordonner les offres de transport existantes. La démarche d'intermodalité invite ainsi à revisiter l'articulation des réseaux et services de transports proposés dans les territoires.

► Structurer, hiérarchiser et rationaliser les réseaux publics de transport

Confié à des autorités organisatrices différentes (Régions, Départements, communes et EPCI), le développement des réseaux publics de transport s'est souvent fait « non seulement en parallèle, mais aussi en concurrence [...] ». Cette approche relevait d'une vision traditionnelle du voyageur marquée par l'inertie comportementale dans l'élaboration des stratégies de mobilité »⁶⁷. Consciente de ces enjeux, certaines collectivités se sont efforcées de penser l'organisation de leurs services dans une logique de complémentarité avec l'offre proposée par les autres réseaux. Cela a notamment été le cas du Département de la Gironde, qui a développé l'intermodalité de son réseau TransGironde avec les réseaux TER Aquitaine et TBM⁶⁸.

L'INTERCONNEXION DU RÉSEAU TRANSGIRONDE AVEC LES RÉSEAUX TBM ET TER AQUITAINE

Le nouveau réseau TransGironde, mis en service en septembre 2012, s'appuie sur une meilleure interconnexion avec les réseaux TBM et TER Aquitaine.

► Intermodalité avec le réseau TBM

Dans la zone de desserte du périurbain bordelais, l'intermodalité avec le réseau TBM se développe autour des pôles d'échanges situés sur le territoire de Bordeaux-Métropole (Lormont-La Buttinière, Bordeaux-Stalingrad, Bordeaux-Place Ravezies, Talence-Peixotto...). Afin d'éviter de doubler avec le réseau TBM, l'arrivée de nombreuses lignes TransGironde a ainsi été déportée vers les grandes interconnexions Tram, en périphérie du centre-ville. Ainsi, un voyageur empruntant une ligne TransGironde depuis Blaye ou Libourne arrivera au pôle d'échanges de la Buttinière (Lormont), d'où il pourra poursuivre son trajet vers le centre-ville en empruntant la ligne A du tramway.

► Intermodalité avec le réseau TER

Quatre lignes TransGironde fonctionnent spécifiquement en rabattement vers certaines gares TER : Saint-André de Cubzac, Saint-Mariens, Beautiran et La Réole. Ces lignes courtes, calées sur les horaires TER sur la base de deux allers-retours par jour, permettent de rejoindre le matin l'agglomération bordelaise, et d'en revenir en fin de journée.

Afin d'assurer la continuité de l'offre intermodale, chaque service du mode le plus lourd doit être en correspondance avec les autres modes (services routiers, urbains...), du premier au dernier service. La question de la complémentarité des réseaux se pose tout particulièrement pour les transports périurbains et interurbains, où plusieurs réseaux coexistent. Le transfert à

⁶⁷ AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 22.

⁶⁸ Transports Bordeaux Métropole.

la Région des lignes départementales⁶⁹ constitue de ce point de vue une opportunité unique de redéfinition de l'offre interurbaine, articulée entre TER et liaisons routières. Il s'agit ici de proposer une offre interurbaine globale et coordonnée, s'appuyant sur la complémentarité des liaisons ferroviaires et routières.

L'enjeu est donc bien celui de l'élaboration d'une vision globale, cohérente et coordonnée des transports publics à l'échelle de la région. L'objectif est de déterminer un schéma de desserte de la Nouvelle-Aquitaine s'appuyant, selon la nature des relations, sur les services ferroviaires ou routiers. La réflexion devra ainsi porter sur la zone de pertinence propre à chaque mode, à chaque niveau de service. Différents types de liaisons peuvent être distingués avec, pour certaines d'entre elles, un arbitrage à opérer entre différents modes⁷⁰ :

- des liaisons interurbaines, reliant les principaux pôles urbains de la région : ces liaisons pourront s'appuyer sur l'offre TGV et Intercités, qui relève de la SNCF et de l'État, ainsi que sur les TER ;
- des dessertes de maillage régional, destinées à relier les villes moyennes aux grands pôles régionaux : le mode ferroviaire doit ici également être privilégié ;
- des dessertes périurbaines, reliant les bassins de vie et d'emploi des agglomérations : ces liaisons pourront s'appuyer sur les services TER s'ils existent et/ou les services routiers, notamment interurbains ;
- des dessertes de proximité, destinées à irriguer les territoires ruraux. Ces liaisons peuvent être assurées, selon les cas, par des TER, des lignes routières régulières, ou encore par du transport à la demande.

Au-delà de ce schéma général, la construction de la carte du transport public régional relève d'une approche très fine, par bassin de vie ou de mobilité, pour coller au mieux aux besoins des populations. Pour le CESER, l'offre doit être construite autour du réseau ferroviaire, épine dorsale des déplacements en région [*carte ci-après*]. C'est autour de ce premier maillage structurant que peut être déclinée et articulée l'offre routière. Selon les situations, il s'agira ainsi d' :

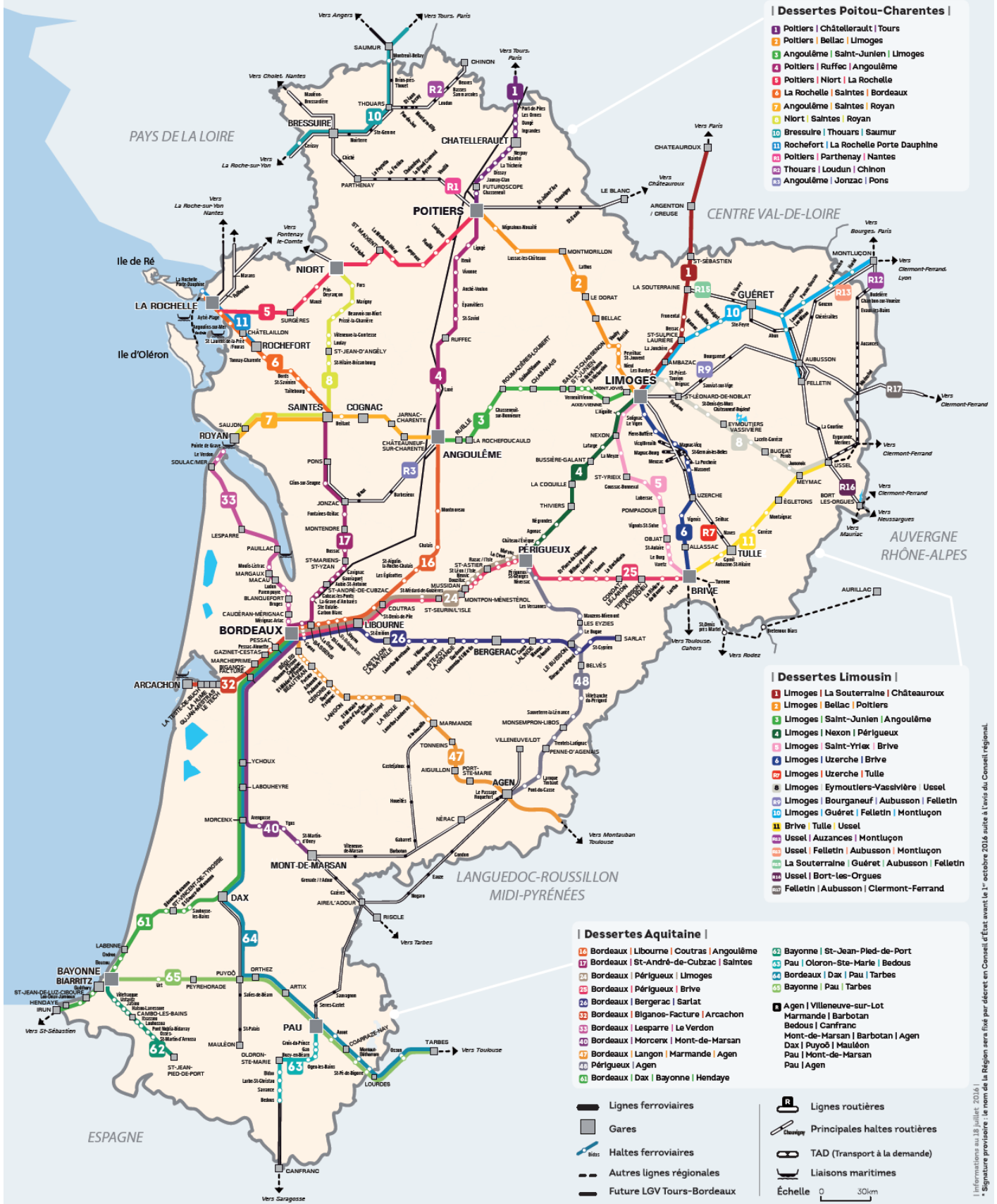
- organiser la desserte des territoires éloignés des arrêts ferroviaires ;
- assurer un rabattement, par ligne routière, vers les gares TER ;
- apprécier la pertinence de laisser coexister une ligne routière et une ligne ferroviaire desservant, au départ de la même ville, la même destination. Il convient, dans cette situation, d'être attentif :
 - à l'itinéraire emprunté, les communes intermédiaires desservies pouvant ne pas être les mêmes ;
 - à la finesse de la desserte des territoires : les services routiers proposent souvent, mais pas toujours (lignes express), davantage d'arrêts que les services ferroviaires ;

⁶⁹ Cf. également première partie.

⁷⁰ Sur le modèle de la typologie utilisée dans le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) de l'ex-Aquitaine (cf. notamment le Schéma de services du transport de voyageurs et de marchandises, p. 15).

LES TRANSPORTS en Nouvelle-Aquitaine

TER et cars régionaux



Source : Région Nouvelle-Aquitaine

Informations au 18 juillet 2016 | Signature préliminaire : le nom de la Région sera fixé par décret en Conseil d'Etat avant le 1^{er} octobre 2016 suite à l'avis du Conseil régional.

- à la politique d'arrêt proposée par les différents réseaux : desserte systématique de l'ensemble des arrêts, dessertes directes, semi-directes ;
- à la répartition des liaisons dans la journée : concentration sur les trajets pendulaires (domicile-travail, domicile-études), ou répartition plus équilibrée sur la journée...

Il s'agit ainsi d'identifier, pour une même liaison, le degré de complémentarité ou, à l'inverse, de concurrence entre les offres ferroviaires ou routières. Dans ce dernier cas, il conviendra de revoir les politiques de desserte, en fonction des besoins identifiés, pour les rendre complémentaires. Il pourrait par exemple être envisagé de renforcer les dessertes ferroviaires, plus capacitaires, aux heures de pointe, et d'organiser des liaisons routières, moins coûteuses, en période creuse ;

- organiser un réseau de Transport À la Demande (TAD) : le TAD est un service de transport public qui ne fonctionne que lorsqu'une réservation a été enregistrée. Il s'agit d'une solution pertinente dans les territoires peu denses (territoires ruraux, certains espaces périurbains...), où la demande est trop éparse pour justifier une desserte efficace par des lignes régulières. Le TAD permet notamment de répondre aux besoins de mobilité de populations pour qui les déplacements sont difficiles (personnes âgées, personnes en situation de handicap, personnes en insertion...).

À l'origine destiné à la desserte des marchés en milieu rural pour les personnes âgées, le TAD emprunte aujourd'hui des formes diversifiées. De la desserte en porte à porte, très proche du taxi, à la ligne virtuelle, activée à la demande, plusieurs modalités peuvent être combinées : horaires prédéfinis ou non, passagers pris en charge à leur domicile ou à des points d'arrêts déterminés, destination prédéterminée ou non... La desserte de zones ou de destinations préétablies, dans le cadre d'horaires déterminés, est souvent privilégiée.

DEUX EXEMPLES DE TRANSPORT A LA DEMANDE

► TaxiMouettes (Charente-Maritime)

Mis en place par le Département de la Charente-Maritime, en partenariat avec les artisans-taxis, *TaxiMouettes* est disponible dans tous les cantons du département, en dehors des agglomérations. Accessible à tous, le service propose une desserte des marchés et commerces locaux, d'établissements médicaux ou sociaux (EHPAD, Pôle Emploi, Restos du Cœur...). Activé sur réservation, le service est programmé dans le cadre d'horaires et de points d'arrêts prédéfinis pour chaque canton. *TaxiMouettes* assure une prise en charge au domicile, jusqu'au point d'arrêt prédéfini. Le déplacement est proposé au même tarif qu'un ticket de car (2,50 € l'aller simple, 4,80 € l'aller-retour) ; les titulaires de la Carte Solidarité Transport émise par le Département bénéficient d'une tarification préférentielle (1 € le trajet, 1,50 € l'aller-retour).

► Les navettes du Grand Guéret (Creuse)

Agglo'Bus propose différentes navettes permettant de desservir les zones rurales du Grand Guéret :

- *Navettes Guéret*, qui permettent de rejoindre directement Guéret (Hôtel de Ville et gare SNCF) depuis l'un des quatre secteurs du Grand Guéret ;
- *Navettes EHPAD/Santé*, destinées à relier Guéret aux EHPAD, établissements de santé et

pôles de services situés sur des communes rurales ;

- *Navettes Proximité*, qui proposent un accès, à l'intérieur de chaque secteur, aux pôles de services ou de santé.

Le service s'effectue sur réservation préalable, à partir de points d'arrêts et d'horaires prédéterminés, au même tarif que les bus.

► Organiser les correspondances entre réseaux de transport

Une fois l'organisation des réseaux rationalisée, l'intermodalité suppose d'organiser les correspondances entre les réseaux de transport. Les correspondances sont déjà perçues comme une contrainte par les usagers ; si elles doivent s'accompagner de temps d'attente trop longs, elles risquent de devenir rédhibitoires pour nombre d'entre eux. Le déplacement intermodal ne sera attractif face à l'automobile que s'il permet au voyageur de passer rapidement d'un mode à l'autre, sans allongement excessif de son temps de trajet. La question ne se pose pas véritablement lorsque la correspondance s'opère depuis ou vers un service aux fréquences rapprochées (par exemple un tramway, une ligne de bus structurante...). La problématique est autrement plus prégnante lorsque les dessertes deviennent moins fréquentes (dessertes de proximité, périodes creuses...). En effet, autant attendre cinq minutes un tramway est acceptable, autant devoir patienter vingt ou trente minutes pour poursuivre son déplacement peut être source de démotivation pour le voyageur, notamment dans le cadre de trajets réguliers.

Organiser les correspondances de manière la plus fluide possible, au regard des contraintes d'exploitation des différents réseaux est donc une condition essentielle de l'intermodalité. Cela suppose que les horaires des différents réseaux soient, dans la mesure du possible, définis pour les mêmes périodes, ou en tous les cas connus suffisamment à l'avance pour garantir les correspondances. Par ailleurs, il ne suffit pas d'organiser des correspondances ; encore faut-il s'assurer du respect des horaires, pour que celles-ci soient effectives. Dans cette perspective, la ponctualité des services de transport ou, pour les réseaux urbains, le respect des fréquences, est d'autant plus indispensable. À titre d'exemple, l'organisation d'un service routier de rabattement vers/ depuis les gares TER ne sera pleinement pertinente que si les trains avec lesquels ils assurent la correspondance arrivent en gare aux horaires prévus.

► Intégrer les nouvelles formes de mobilité

Les réseaux conventionnés de transport ne constituent plus, aujourd'hui, la seule alternative à l'automobile. De nouvelles formes de mobilité, de nouvelles pratiques de déplacement se développent en parallèle⁷¹. L'enjeu n'est donc plus seulement d'articuler les réseaux publics de transport mais, plus largement, d'organiser l'intégration de toutes les mobilités, en tentant de dépasser les concurrences qui existent entre elles. « 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 ? »⁷². Les

⁷¹ Cf. supra, première partie.

⁷² AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 23.

autorités organisatrices et leurs opérateurs devront se saisir de cet enjeu, afin de limiter autant que possible la concurrence entre modes. Il leur appartiendra de rechercher les moyens d'interconnecter leurs réseaux avec les nouvelles formes de mobilité, et notamment les services routiers librement organisés et le covoiturage.

► **Les services routiers librement organisés** : si des précautions s'imposent au regard du manque de recul et de données collectées, les premières analyses de l'ARAFER⁷³ tendent à montrer que ces services apparaissent bien davantage comme des concurrents du covoiturage et du transport ferroviaire de longue distance (TGV, *Intercités*) que des TER et des réseaux interurbains conventionnés⁷⁴. Si ces services dérégulés n'avaient pas existé, 25 % des utilisateurs auraient opté pour le covoiturage et 19 % pour leur voiture personnelle ; 37 % auraient privilégié le train, principalement le TGV (24 %) et, dans une moindre mesure les trains *Intercités* (8 %) et les TER (5 %) ; enfin, 17 % de la clientèle n'aurait pas voyagé⁷⁵.

L'objectif est d'organiser une complémentarité de ces services routiers avec les autres modes de transports locaux, permettant par exemple aux voyageurs de commencer ou d'achever leur voyage sans rupture de charge en prenant un TER, un car interurbain ou un bus. Cela peut passer par une coordination des horaires, une information multimodale ou encore une interconnexion physique avec les autres modes (arrêts à proximité de gares ferroviaires par exemple). Une étroite collaboration sera en tous les cas nécessaire entre les autorités organisatrices et les différents opérateurs concernés.

► **Le covoiturage** : à l'image des services routiers librement organisés, le covoiturage apparaît comme un concurrent du train sur les longues distances, davantage que sur les courtes ou moyennes distances⁷⁶. Les solutions traditionnelles de covoiturage, organisé à l'avance, apparaissent trop rigides pour ce type de déplacements. Un nouvel horizon pourrait toutefois s'ouvrir avec les solutions émergentes de covoiturage dynamique, où covoitureur et covoituré sont mis en relation en temps réel. Tout l'enjeu sera de les intégrer à l'offre régulière de transport. C'est par exemple l'objet de l'application *Boogi*, qui se déploie progressivement à Bordeaux. Cette application mobile propose un service de covoiturage planifié ou en temps réel, combiné avec l'offre de transport du réseau TBM⁷⁷, en permettant notamment de rabattre les utilisateurs vers les parcs-relais.

⁷³ Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières.

⁷⁴ Voir tout particulièrement : ARAFER, *Rapport annuel – Marché du transport par autocar et gares routières : 8 août 2015 – 30 juin 2016*.

⁷⁵ ARAFER, les pratiques de mobilité de longue distance des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées – Enquêtes de terrain réalisées entre octobre et décembre 2016.

⁷⁶ Voir en particulier ADEME, *Développement du covoiturage régulier de courte et moyenne distance*, septembre 2016, p. 32 et suivantes.

⁷⁷ Transports Bordeaux Métropole.

L'intermodalité implique, pour le CESER, de renforcer l'articulation entre les différentes offres de transport. Il s'agit, pour les autorités organisatrices, de promouvoir la complémentarité, plutôt que la concurrence, entre les modes, à travers trois niveaux d'action :

- *structurer, rationaliser et hiérarchiser les réseaux publics de transport, notamment dans les dessertes interurbaines ou périurbaines. À ce titre, il appartient à la Région de proposer, en lien avec les autres collectivités, un schéma global, cohérent et coordonné des transports à l'échelle de son territoire, puis de chaque bassin de mobilité, en fonction de la zone de pertinence propre à chaque mode. Le CESER recommande de s'appuyer sur le réseau ferroviaire régional, épine dorsale des déplacements, pour ensuite décliner et articuler les autres offres de transport ;*
- *optimiser les correspondances entre les réseaux de transport par une coordination des horaires, afin de ne pas allonger de manière excessive les temps de parcours. La ponctualité des services transport est dans cette perspective d'autant plus indispensable ;*
- *intégrer les nouvelles formes de mobilité : l'enjeu est, pour les autorités organisatrices, d'améliorer l'interconnexion de leurs réseaux avec les nouvelles formes de mobilité que sont notamment le covoiturage et les services routiers librement organisés. Ces réflexions passent par une collaboration avec les différents opérateurs concernés.*

2.4 Renforcer l'intégration des modes de transport

Garantir la continuité de la chaîne de déplacement n'implique pas seulement d'interconnecter entre eux différents modes de transport. L'intermodalité invite également à les intégrer à travers une offre de services unifiée. Deux domaines se prêtent plus particulièrement à cette intégration des modes : la tarification et l'information.

► Développer l'interopérabilité billettique

Les limites géographiques des réseaux de transports constituent un frein aux déplacements intermodaux. Ainsi, lorsqu'un voyageur souhaite se rendre de Limoges à Poitiers, il doit tout d'abord acheter un titre de transport urbain pour se rendre à la gare, puis un billet TER pour son trajet en train, et, le cas échéant, un nouveau titre de transport urbain pour se déplacer sur Poitiers.

L'enjeu est de proposer aux usagers un déplacement « sans couture », s'affranchissant des limites de réseaux. Dans cette perspective, le développement de l'interopérabilité billettique, qui désigne la capacité des systèmes billettiques de différents réseaux à communiquer entre eux, est indispensable. Elle permet ainsi au voyageur de charger sur son support (carte à puce,

ticket sans contact, smartphone...) n'importe quel titre de transport de tout réseau partenaire. Dans le cadre de systèmes interopérables, celui-ci pourrait emprunter avec le même support, si l'on reprend l'exemple précédent, un bus urbain à Limoges, le TER pour se rendre à Poitiers, puis à nouveau un bus dans l'agglomération poitevine.

Les systèmes billettiques interopérables favorisent le développement de nouveaux services, facilitant ainsi les déplacements intermodaux. Au-delà des réseaux de transport en commun, les cartes ou supports interopérables peuvent offrir l'accès, à titre gratuit ou onéreux, à différents services de mobilité : vélos en libre-service, abris vélos sécurisés, stationnement automobile, autopartage... Ils permettent également de proposer aux voyageurs de nouveaux modes de paiement, plus flexibles. Le post-paiement, déployé dans certains réseaux, est de ceux-là. Libéré de l'obligation d'acheter préalablement un titre de transport, l'utilisateur est facturé a posteriori, par exemple le mois suivant, en fonction de sa consommation. Ce mode de paiement est plus particulièrement adapté aux utilisateurs qui, empruntant occasionnellement un réseau de transport, ne justifient pas d'un abonnement. Le post-paiement pourrait ainsi faciliter les trajets d'utilisateurs appelés à se déplacer occasionnellement entre plusieurs villes.

S'il facilite le déplacement des voyageurs en les libérant de l'achat successif de différents titres, le déploiement d'une billettique intermodale se heurte à plusieurs contraintes, notamment :

- techniques, liées à la nécessité de s'accorder sur une technologie commune garantissant la compatibilité des systèmes billettiques entre eux (logiciels, équipements : bornes de rechargement ou de validation, équipements de contrôle...) ;
- financiers, avec un coût de mise en œuvre élevé : la mise en place d'une billettique intermodale doit donc être anticipée, pour pouvoir être intégrée lors d'un renouvellement ultérieur du système billettique ;
- politiques, la carte interopérable étant un élément d'identité fort pour les collectivités territoriales.

La nécessité de promouvoir l'attractivité des transports collectifs et l'intermodalité a conduit de nombreuses collectivités à se doter de billettiques interopérables. C'est ainsi que le *Pass'Partout 17*, proposé en Charente-Maritime par le Syndicat Mixte de la Mobilité Durable (SYMOD), donnait accès au réseau départemental *Les Mouettes*, ainsi qu'aux quatre réseaux urbains partenaires, à La Rochelle, Rochefort, Saintes et Royan⁷⁸. Des formules touristiques avaient également été lancées, associant déplacements intermodaux et visites de sites touristiques du département.

L'interopérabilité billettique s'est toutefois le plus souvent construite, en France, à l'échelle régionale : les deux tiers des anciennes Régions ont ainsi proposé leur propre carte régionale de transport. La Bretagne a été l'une des premières à se lancer dans cette voie (carte KorriGo), avec Rhône-Alpes (carte OÙRA).

⁷⁸ Le Pass'Partout 17 était également décliné dans une formule « TER+bus » autour de la liaison La Rochelle-Rochefort, mais sans interopérabilité avec la SNCF. Dans la perspective de la fusion des Régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes et de la création d'un syndicat mixte des transports à l'échelle régionale, le SYMOD a été dissous fin 2016.

KorriGo, la carte bretonne des déplacements



Source : SNCF Ter Bretagne

Au départ réservée aux déplacements sur l'agglomération rennaise, la carte KorriGo a progressivement étoffé son offre. Elle permet aujourd'hui de charger les titres et abonnements :

- ▶ du TER Bretagne ;
- ▶ des réseaux interurbains d'Ille-et-Vilaine et des Côtes d'Armor ;
- ▶ des réseaux bus, métro, tram ou vélo en libre-service de Rennes, Brest, Quimper, Lorient et Saint-Brieuc.

KorriGo offre également l'accès à des parkings et abris-vélos dédiés.

Des ex régions constituant aujourd'hui la Nouvelle-Aquitaine, seule l'Aquitaine s'était engagée dans une démarche d'interopérabilité billettique, en partenariat avec le Département de la Gironde et la Communauté Urbaine de Bordeaux (*encadré ci-après*). Ce n'était en revanche pas le cas en Limousin et en Poitou-Charentes, où il existait toutefois, autour de certaines liaisons ferroviaires, des titres permettant de voyager sur plusieurs réseaux, sans être toutefois véritablement interopérables (Passéo sur Brive-Tulle et Limoges-Guéret, Pass'Partout 17 autour de la desserte TER Rochefort-La Rochelle).

Modalis, support de l'interopérabilité billettique dans l'ex région Aquitaine

▶ 2003 : la naissance de Modalis

La démarche engagée en 2002 s'est concrétisée l'année d'après avec la signature d'une Charte d'interopérabilité des systèmes billettiques. Depuis 2004 et 2005, la carte sans contact Modalis permet aux usagers des réseaux régional TER Aquitaine et interurbain TransGironde de circuler sur le réseau urbain TBM de Bordeaux Métropole.

▶ 2010 : lancement d'une démarche d'interopérabilité billettique à l'échelle de l'Aquitaine

La démarche a été élargie à l'ensemble de l'Aquitaine, réunissant 20 autorités organisatrices urbaines et interurbaines. Elle a permis de définir les conditions d'interopérabilité, dont les principes ont été actés en 2012 dans une nouvelle Charte d'interopérabilité. Confirmée comme support de l'interopérabilité en Aquitaine, la carte Modalis est modernisée pour l'adapter aux évolutions technologiques et lui ouvrir la possibilité d'accéder à de nouveaux services. Une nouvelle identité visuelle a été actée à l'été 2015.



Source : Région Nouvelle-Aquitaine

Lors de sa séance plénière du 27 juin 2016, le Conseil Régional a décidé de généraliser cette expérience, en actant Modalis comme support de l'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine. La

Région invitera ainsi les autorités organisatrices des territoires limousins et picto-charentais à adhérer à la charte d'interopérabilité. Cette démarche doit être encouragée, afin de faciliter la création de titres intermodaux sur le territoire régional. Le déploiement sera nécessairement progressif, au gré de la création et du renouvellement des systèmes billettiques. L'objectif est qu'à terme, Modalis puisse être interopérable avec l'ensemble des réseaux de transports publics de la région, ainsi qu'avec d'autres services de mobilité (vélos en libre-service, autopartage...). La démarche est d'ores et déjà engagée : à titre d'exemple, les Communautés d'Agglomération du Grand Poitiers et du Libournais ont ainsi indiqué intégrer le format Modalis dans leur prochain système billettique.

ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS DU CESER

Le CESER invite le Conseil Régional à impulser et à accompagner, en partenariat avec les autorités organisatrices locales, le déploiement progressif de Modalis comme support billettique interopérable :

- *entre les réseaux régionaux TER et interurbains qui relèvent désormais de sa compétence, d'une part ;*
- *et avec l'ensemble des réseaux urbains de la région qu'il convient d'inciter à rejoindre la démarche, au fur et à mesure de la création ou du renouvellement de leurs systèmes billettiques, d'autre part.*

L'objectif est de faire de Modalis la carte des déplacements multimodaux en Nouvelle-Aquitaine. À ce titre, de nouveaux services facilitant l'intermodalité pourraient y être progressivement intégrés, autorisant l'accès à différents services de mobilité, au-delà des seuls réseaux publics de transport (autopartage, vélos en libre-service, stationnement...) ou à de nouveaux modes de paiement (post-paiement par exemple).

► Vers une tarification intermodale intégrée

Sans en être une condition indispensable⁷⁹, le déploiement d'une billettique interopérable facilite la création de titres de transports intermodaux, plus attractifs pour les voyageurs. Trois niveaux de tarification intermodale peuvent être distingués⁸⁰ :

- les tarifications juxtaposées : elles consistent en la vente de deux titres de transport valables sur deux réseaux différents ou d'un titre commun, mais sans avantage pour l'utilisateur. Le seul intérêt, pour ce dernier, est de disposer d'un support unique sur lequel charger les deux titres ;
- les tarifications combinées, qui correspondent à la vente simultanée de deux titres ou d'un titre unique à un tarif privilégié ; pour l'utilisateur intermodal, s'ajoute à l'avantage

⁷⁹ C'est ainsi que la tarification combinée réseau Transports64 et au réseau urbain Idelis (Pau) sont formalisés par la détention de deux supports, un pour chaque réseau.

⁸⁰ Typologie et définitions proposées par le CERTU dans son ouvrage *La coopération entre autorités organisatrices de transports – Les syndicats mixtes SRU*, 2013, p. 28.

de la praticité (un seul support) un intérêt financier (réduction sur l'un ou les deux titres) ;

- les tarifications intégrées, qui correspondent à la vente de titres permettant de circuler librement sur plusieurs réseaux, à l'intérieur d'un périmètre déterminé, et d'y prendre des correspondances. C'est par exemple le fait de pouvoir utiliser avec un titre urbain le train à l'intérieur d'une agglomération.

En Nouvelle-Aquitaine, de nombreuses autorités organisatrices de transport se sont engagées dans la démarche. S'il s'agit à chaque fois de proposer un titre autorisant l'accès aux réseaux interurbains (TER ou cars départementaux) et urbains, les politiques tarifaires sont très diverses. Il est ainsi possible de les distinguer selon :

- *leur niveau d'intégration* : le plus souvent, les autorités organisatrices ont opté pour des tarifications combinées TER+Bus ou Cars+Bus, qui proposent un tarif plus avantageux que l'achat séparé de titres. C'est par exemple le cas en Gironde (tarification Modalis), dans la Vienne, dans les Pyrénées-Atlantiques ou encore dans l'ex Limousin (Passéo).

D'autres collectivités sont allées plus loin, en proposant des tarifications intégrées :

- soit limitées au périmètre d'une agglomération, par exemple à Limoges : un usager du réseau interurbain de Haute-Vienne peut ainsi effectuer, sans surcoût, une correspondance avec le réseau de Limoges Métropole ; inversement, les titres du réseau urbain permettent d'emprunter les lignes interurbaines dans le périmètre de la Communauté d'Agglomération ;
 - soit à des échelles plus étendues, comme en Charente-Maritime avec le Pass'Partout 17. Jusqu'à la dissolution, fin 2016, du Syndicat Mixte de la Mobilité Durable (SYMODO), cette carte offrait, avec un seul titre de transport, l'accès au réseau départemental et aux quatre réseaux urbains partenaires, sur la base d'une tarification zonale⁸¹.
- *l'accès plus ou moins ouvert aux réseaux TER ou interurbains* : certains titres ne permettent pas de circuler librement sur les réseaux partenaires, mais pré-définissent un parcours. C'est par exemple le cas des titres TER+Bus, ou de certains titres Car+Bus (par exemple Modalis en Gironde). Dans d'autres cas, les titres intermodaux autorisent la libre circulation sur un ensemble de lignes interurbaines (celles qui desservent soit Pau, soit la Côte Basque, dans les Pyrénées-Atlantiques) ou encore sur la totalité du réseau (Pass 79 dans les Deux-Sèvres, Pass'Partout 17 en Charente-Maritime).

Si elles facilitent les démarches pour l'utilisateur, tout en proposant des tarifs plus avantageux, les tarifications combinées n'en restent pas moins une juxtaposition de différents titres de transport. Impliquant une harmonisation des politiques tarifaires (profils, gammes tarifaires commerciales, sociales...), la tarification intégrée est le gage d'une intermodalité plus aboutie à laquelle invite le CESER. Sa mise en œuvre suppose toutefois que les autorités organisatrices s'accordent sur les tarifs et sur une clé de répartition. C'est pourquoi le CESER invite les autorités organisatrices à se projeter sur deux échelles temporelles.

⁸¹ Certains titres étant commercialisés jusqu'à juillet 2017.

À court et moyen terme

Il s'agit de développer les tarifications intermodales, notamment dans les territoires où elles n'existent pas. Les tarifications combinées, qui préservent la liberté tarifaire des autorités organisatrices peuvent, dans cette perspective, faciliter la démarche. Les actions doivent porter à la fois sur les combinaisons Train+Bus et Car+Bus, qui concentrent la plupart des déplacements intermodaux. Plusieurs nouveaux produits intermodaux à créer sont d'ores et déjà identifiés : titres combinés TER+ Idélis à Pau, TER+Chronoplus sur la Côte Basque, ou encore la création d'un pass multimodal métropolitain à Bordeaux.

Parallèlement, les actions devront porter sur les canaux de distribution des titres de transport, permettant à chacun des réseaux partenaires de proposer ces tarifications intermodales.

À plus long terme

L'objectif est de généraliser les tarifications intégrées. Les réflexions devront notamment porter sur l'échelle territoriale la plus adaptée. Deux options sont possibles, la première ambitieuse, la seconde, plus pragmatique.

Dans la première hypothèse, il s'agit de proposer un titre de transport permettant de circuler sur l'ensemble des réseaux urbains, interurbains et ferroviaires de la région, en intégrant une tarification zonale. Ce modèle se heurte toutefois à une forte contrainte, liée au nombre important d'autorités organisatrices dans la région : outre la Région, qui devient autorité organisatrice des transports interurbains⁸², on recense ainsi 29 autorités organisatrices de transports urbains en Nouvelle-Aquitaine. À supposer qu'elles disposent toutes d'un système billettique interopérable, celles-ci devront s'entendre sur une politique tarifaire et sur une clé de répartition du prix payé par l'utilisateur. La mise en place d'un syndicat mixte des transports à l'échelle régionale pourrait toutefois faciliter la démarche⁸³. En outre, un tel titre n'apporterait de réelle plus-value qu'à un nombre relativement réduit d'utilisateurs, dont la mobilité quotidienne s'exerce pour l'essentiel sur des territoires moins étendus.

La seconde hypothèse invite à développer l'intermodalité tarifaire à l'échelle de territoires infrarégionaux, regroupant un nombre réduit d'autorités organisatrices, afin de faciliter les coopérations. Il s'agit de s'affranchir de périmètres institutionnels (EPCI, Départements...), pour développer une tarification intermodale à l'échelle de territoires qui structurent la mobilité dans la région. Ces bassins de mobilité, qui correspondent aux territoires de la mobilité vécue par les néo-aquitains, pourraient être déterminés à partir de deux critères⁸⁴ :

- l'existence d'un ou plusieurs pôles d'attraction, vers lesquels les habitants du bassin de mobilité se déplacent pour leurs activités quotidiennes (travail, études, achats...) ;
- les déplacements internes au bassin sont plus importants que les déplacements vers l'extérieur.

⁸² Jusqu'alors de la compétence des Départements.

⁸³ Sur cette question, voir ci-après, 3^{ème} partie.

⁸⁴ Agence d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse, SMTC Tisséo, *Grande Agglomération toulousaine, Enquête Ménages Déplacements 2013 : des déplacements organisés en bassins de mobilité.*

Une attention particulière devra, dans cette hypothèse, être portée aux territoires périphériques, situés à proximité d'un autre bassin de mobilité (de Nouvelle-Aquitaine ou d'une région limitrophe). Il pourrait en ce sens être envisagé de prévoir le chevauchement des bassins de mobilité : ainsi un usager d'un territoire situé à la frange de deux bassins de mobilité pourrait choisir de se tourner, en fonction de ses déplacements, vers la tarification intermodale proposée dans l'un ou l'autre de ces bassins. Dans le même sens, des coopérations tarifaires plus ponctuelles entre les autorités organisatrices de deux bassins de mobilité pourraient également être recherchées.

L'objectif, à long terme, est de proposer à l'échelle régionale, du bassin de mobilité ou de tout autre périmètre pertinent, un titre intermodal permettant de circuler sur l'ensemble des réseaux publics⁸⁵. Il appartiendra aux autorités organisatrices de définir le modèle tarifaire adapté, en intégrant le cas échéant une tarification zonale afin de prendre en compte les distances parcourues. Ce titre intermodal devrait être décliné dans des formules adaptées aux différents usagers, occasionnels (à la journée ou pour quelques jours) ou réguliers (à la semaine, au mois...). Au-delà de la politique commerciale qui sera définie, le CESER appelle les autorités organisatrices à garantir l'accès aux transports pour tous. La mise en œuvre d'une tarification sociale, au bénéfice des personnes aux ressources limitées, pour qui la mobilité est une condition fondamentale d'insertion, est de ce point de vue indispensable.

ORIENTATIONS ET PROPOSITIONS DU CESER

Les tarifications intermodales participent à l'attractivité et à la cohérence des transports publics régionaux. C'est pourquoi le CESER préconise leur généralisation à court et moyen terme, en s'appuyant si nécessaire sur des tarifications combinées, moins contraignantes pour les autorités organisatrices, et qui apportent déjà une plus-value pour le voyageur. Parallèlement, les réflexions pourraient porter sur les canaux de distribution des titres intermodaux, qui devraient pouvoir être diffusés par l'ensemble des réseaux partenaires.

À plus long terme, le CESER invite les autorités organisatrices à généraliser les tarifications intégrées, gages d'une intermodalité plus aboutie, sur les périmètres dans lesquels il sera à la fois possible et pertinent de les proposer (région, bassins de mobilité...). Quel que soit le périmètre retenu, il s'agit de proposer un titre autorisant la libre circulation sur l'ensemble des réseaux de transport public (urbains, interurbains et ferroviaires), en intégrant, le cas échéant, une tarification zonale. La politique tarifaire, de la responsabilité des autorités organisatrices concernées, devra garantir l'accès de tous au transport, et notamment des personnes aux ressources limitées, à travers la mise en place d'une tarification sociale.

⁸⁵ Plus spécifiquement, une réflexion devra être engagée pour ouvrir l'accès aux trains à réservation obligatoire (TGV, Intercités) aux abonnés TER, sur les parcours correspondant à leur abonnement. Plusieurs Régions ont ainsi déjà négocié avec la SNCF pour permettre aux abonnés TER d'accéder, avec ou sans surcoût, à certaines liaisons TGV ou Intercités.

► Développer l'information multimodale

Condition du développement de l'intermodalité, l'information multimodale est destinée à renseigner les voyageurs qui utilisent plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elle suppose ainsi à la fois :

- une information pertinente pour chaque mode de transport existant ;
- une information pertinente sur l'articulation entre ces modes de transport : possibilités de correspondance avec les autres réseaux, tarifications combinées ou intégrées...

LES ATTENTES DES VOYAGEURS⁸⁶

Pour orienter au mieux le voyageur, l'information multimodale doit être :

- claire et lisible ;
- simple d'accès, délivrée au bon endroit et au bon moment ;
- cohérente et pertinente ;
- complète (multimodalité) ;
- fiable et crédible ;
- prédictive (venir au voyageur spontanément afin de lui éviter des parcours perturbés) et corrective (afin de lui proposer des itinéraires qui ne sont pas perturbés).

L'enjeu est de faciliter les déplacements intermodaux en apportant au voyageur une information à un double niveau :

- *en amont*, en lui permettant de planifier son trajet de porte à porte, du premier au dernier kilomètre. Favorisées par le développement du smartphone, les innovations technologiques permettent de proposer de nouveaux services de mobilité : calculateurs d'itinéraires, réservation et paiement de titres de transport en ligne, organisation de covoiturage, qui facilitent la préparation des déplacements. Si les voyageurs se tournent de plus en plus vers ces nouvelles technologies, d'autres ont besoin, lors de l'organisation de leurs déplacements, d'avoir accès à des points d'information, à des guichets, ou encore à des centrales d'appels téléphoniques. Garantir une information accessible à tous implique de ne pas délaisser ces services traditionnels d'information et de vente, mais de rechercher leur complémentarité avec les nouveaux services proposés par les outils numériques ; cela oblige également, en liaison avec le SRADDET, à supprimer les zones blanches numériques et de téléphonie mobile pour ne pas pénaliser encore plus les usagers les plus éloignés, au risque de les marginaliser.
- *tout au long de son déplacement* en l'informant en temps réel sur les temps d'attente, les perturbations, l'état du trafic... Cette information en temps réel doit s'appuyer, toujours dans l'objectif d'accessibilité de tous, sur des canaux à la fois :
 - physiques : accueil en gare ou dans les PEM, présence humaine dans les véhicules de transport, annonces sonores, afficheurs sur les quais ou points d'arrêts et embarqués dans les véhicules...

⁸⁶ Source : FNAUT, *Information multimodale et billettique : les attentes de la FNAUT*, 2011, p. 11.

- et numériques, qui proposent, à travers les applications mobiles, un suivi en temps réel du déplacement : information, avant le départ, sur l'horaire et le quai de départ du train, ou encore alertes en cas de perturbation sur le trajet...

L'OUVERTURE DES DONNÉES DE TRANSPORT

Parallèlement aux différents systèmes d'aides au déplacement proposés par les collectivités et leurs opérateurs, on observe une évolution récente liée à l'ouverture des données « transport » (*open data*). Selon la loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, « les données des services réguliers de transport public de personnes et des services de mobilité sont diffusées librement, immédiatement et gratuitement en vue d'informer les usagers et de fournir le meilleur service, notamment en permettant l'organisation optimale des services de mobilité et des modes de transport »⁸⁷. Les données concernées sont :

- relatives aux arrêts, aux horaires planifiés et en temps réel, aux tarifs publics, aux incidents constatés sur le réseau, à l'accessibilité aux personnes handicapées ;
- issues des services de calculateurs d'itinéraires multimodaux des collectivités.

L'objectif est de faciliter la réutilisation de ces données pour créer de nouvelles applications, proposer de nouveaux services d'aides à la mobilité, portés par des acteurs privés ou associatifs (calculateurs d'itinéraires, développement de démarches collaboratives...). L'*open data* peut ainsi favoriser l'émergence de services performants ou innovants que les acteurs publics n'auraient pu proposer seuls, tout en étant source de modernisation des services publics (données de meilleure qualité...).

La démarche doit toutefois être encadrée, au regard des enjeux juridiques, techniques et économiques qu'elle sous-tend. L'une des principales interrogations porte sur les risques liés à la position dominante acquise par un service d'information multimodal⁸⁸.

Au-delà de l'information liée à l'organisation ou au déroulement du voyage, l'enjeu est aussi de communiquer plus globalement sur le développement de l'offre intermodale dans la région. Il est ainsi nécessaire d'informer les néo-aquitains sur les nouvelles possibilités qui leurs sont offertes pour faciliter leurs déplacements, en termes d'implantation de pôles d'échanges, de billettique unique, de tarifications intermodales ou encore d'information multimodale.

Créer, à l'échelle régionale, un système d'information multimodale

Dans cette perspective, le déploiement d'un Système d'Information Multimodale (SIM) est indispensable. Véritables centrales de mobilité, les SIM sont en effet destinés à informer sur les solutions de mobilité disponibles sur un territoire. Ils ont ainsi pour rôle de fournir au voyageur l'information nécessaire à la réalisation de son voyage, notamment lorsque celui-ci nécessite d'emprunter plusieurs modes de transport.

⁸⁷ Art. L-1115-1 du Code des transports.

⁸⁸ Se référer notamment au rapport du Comité présidé par F. Jutand au Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, *Ouverture des données de transport*, mars 2015, ou encore au rapport du CEREMA, *L'Open Data en collectivité à la lumière des données de mobilité*, mars 2015.

Les SIM se sont fortement développés ces dernières années, sous l'impulsion notamment du législateur qui les a rendus obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants⁸⁹. Ces systèmes, « déployés sur des échelles diverses et parfois concurrentes, proposent une « recherche d'information multimodale » généralement basée et calculée sur l'ensemble des offres publiques (...) et complétée par la marche à pied »⁹⁰. Conscientes de la nécessité de développer l'information multimodale à une échelle supérieure, à destination des territoires périurbains ou ruraux, de nombreuses Régions, ainsi que certains Départements, ont proposé leur propre centrale de mobilité. En Nouvelle-Aquitaine, les ex Régions Limousin (Mobilimousin) et Poitou-Charentes (commentJV) s'étaient ainsi engagées dans cette voie, à la différence de l'ex Région Aquitaine. Il existait toutefois dans cette dernière un SIM à l'échelle du département de la Gironde.

La région constitue un échelon pertinent pour construire une centrale d'information multimodale, qui devra être la plus intégrée et la plus complète possible. Porte d'entrée de la mobilité en Nouvelle-Aquitaine, cette centrale régionale a vocation à rassembler l'ensemble des informations sur les réseaux de transport : itinéraires, plans des réseaux, plans des principaux PEM, horaires, tarification, état du trafic... Au cœur du SIM régional, le calculateur d'itinéraires et de tarifs devra s'appuyer non seulement sur les réseaux publics de transport, mais également intégrer pleinement les nouvelles formes de mobilité. Il s'agit d'un enjeu essentiel afin :

- d'une part de tenir compte des nouvelles pratiques de mobilité ;
- et d'autre part de pouvoir proposer des trajets de porte à porte, du premier au dernier kilomètre.

Le calculateur d'itinéraires devra ainsi intégrer, parmi la palette de solutions proposées aux voyageurs :

- les transports publics : trains, réseaux interurbains et urbains ;
- le transport à la demande ;
- les modes doux, en donnant à l'utilisateur le choix d'une distance maximale (par exemple 500 mètres de marche à pied) ;
- les mobilités partagées (autopartage, vélos en libre-service...) ;
- le covoiturage, soit en intégrant directement les plates-formes intéressées, comme vient de le faire la région Grand-Est dans le SIM de Lorraine, soit en renvoyant vers les sites de covoiturage ;
- les informations relatives aux solutions de rabattement (parkings-relais, stationnement vélos sécurisés).

Il s'agit également de faciliter la personnalisation des déplacements, en répondant au mieux aux attentes de plus en plus diverses des voyageurs. Dans ce sens, le calculateur d'itinéraires devrait proposer des critères et options de recherche personnalisés sur le mode de

⁸⁹ Art. L. 1231-8 du Code des transports.

⁹⁰ AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 37.

déplacement souhaité (modes de transport à privilégier, type de trajet : le plus court, le moins cher...), à l'image par exemple de la centrale de mobilité de Provence-Alpes-Côte d'Azur.

UN CALCULATEUR D'ITINÉRAIRES COMPLET ET PERSONNALISABLE : PACA MOBILITÉ

Source : <https://www.pacamobilite.fr/>

Outre sa fonction de planification des déplacements, la centrale de mobilité régionale gagnerait à intégrer des fonctionnalités plus innovantes, apportant une véritable plus-value aux utilisateurs :

- le suivi en temps réel des déplacements, à travers par exemple un système d'alerte personnalisé en cas de perturbation (par e-mail, SMS ou encore notification via une application mobile) et la proposition d'itinéraires alternatifs ;
- des informations en temps réel sur les disponibilités de certains services de mobilité : vélos en libre-service, autopartage, stationnement en parc-relais...
- la possibilité d'acheter directement son titre de transport sur le site internet ou l'application mobile, après avoir composé son itinéraire.

Pour pouvoir accompagner et orienter au mieux l'ensemble des voyageurs dans leur mobilité, la centrale régionale devra être accessible, de manière simple et intuitive :

- par Internet ;
- à partir de bornes interactives situées dans les gares ou les PEM ;

- sous forme d'application mobile ;
- par téléphone, des opérateurs renseignant les voyageurs sur les différentes solutions de mobilité disponibles dans la région.

Développer les points d'information et de vente multimodaux

La pratique de l'intermodalité pourrait également être facilitée par le développement de points d'information et de vente multimodaux. Plusieurs initiatives ont déjà été menées en ce sens, par exemple à :

- Villeneuve-sur-Lot, qui a ouvert en centre-ville une Maison de la Mobilité (encadré ci-après) ;
- La Rochelle, dont la Maison de la Mobilité propose un guichet unique pour s'informer et acheter les titres de l'ensemble des services Yélo (réseau urbain) et Les Mouettes (réseau départemental), ainsi que les titres combinés avec les TER ;
- ou encore à la gare de Bordeaux Saint-Jean, avec l'espace Modalis.

La Maison de la Mobilité de Villeneuve-sur-Lot

La Maison de la Mobilité regroupe au sein d'un même lieu différents services de transport. Les voyageurs peuvent ainsi s'informer et acheter les titres de transport :

- de la SNCF ;
- de la ligne routière régionale Agen-Villeneuve sur Lot ;
- du réseau interurbain TIDEO ;
- du réseau urbain ELIOS ;
- et également louer les vélos V'ELIOS.



Source : Communauté d'Agglomération du Grand Villeneuvois

Implantés idéalement sur les pôles d'échanges multimodaux, ces guichets uniques auraient pour rôle de renseigner sur les offres de mobilité disponibles sur le territoire (horaires, itinéraires, tarifs...), ainsi que de proposer les titres de transport, notamment intermodaux, des réseaux partenaires. Ces points d'information et de vente multimodaux devraient associer l'ensemble des réseaux publics de transport, mais également s'ouvrir à d'autres services de mobilité (vélos en libre-service, parkings-relais, autopartage...).

Si des progrès ont été accomplis ces dernières années (centrales de mobilité, applications mobile...), l'information multimodale doit encore être renforcée pour offrir au voyageur une information claire, accessible, pertinente et fiable :

- *en amont du trajet, pour lui permettre de planifier son déplacement de porte à porte, en composant avec l'ensemble des solutions de mobilité à sa disposition ;*
- *tout au long de son déplacement, pour lui proposer une information personnalisée en temps réel.*

Pour être accessible à tous, cette information multimodale doit se déployer sur plusieurs canaux complémentaires, physiques comme numériques.

Dans cette perspective, le CESER propose la création d'une centrale de mobilité régionale, ouverte à l'ensemble des formes de mobilité, au-delà des seuls réseaux publics de transport, et accessible par différents moyens (téléphone, internet, application mobile...). Outre sa fonction de planification des déplacements, la centrale de mobilité régionale gagnerait à intégrer des fonctionnalités plus innovantes, apportant une véritable plus-value aux utilisateurs (disponibilité de services complémentaires de mobilité, possibilité d'acheter directement en ligne son titre de transport après avoir composé son itinéraire...).

Le CESER invite également à implanter sur le territoire, notamment dans les principaux pôles d'échanges, des points d'information et de vente multimodaux. Ces derniers auraient pour rôle de renseigner les voyageurs sur les offres de mobilité disponibles sur le territoire (horaires, itinéraires, tarifs), ainsi que de proposer les titres de transport des réseaux partenaires.

Au-delà, l'enjeu est également de communiquer, par les canaux appropriés, auprès des néo-aquitains sur les facilités de déplacement offertes par le développement de l'intermodalité dans la région : pôles d'échanges, information multimodale, titre unique de transport ou encore tarifications intermodales.



III ► Vers une gouvernance régionale de l'intermodalité

Articulation des offres de transport, interconnexion entre les modes, information multimodale, tarifications intermodales... Autant de leviers techniques qui ne peuvent être mis en œuvre sans une coopération étroite des autorités organisatrices de transport. De nombreuses initiatives ont certes déjà été impulsées en Nouvelle-Aquitaine en faveur de l'intermodalité. Elles témoignent de la volonté des autorités organisatrices de travailler ensemble pour coordonner leurs interventions, et ainsi proposer aux voyageurs des déplacements les plus intégrés possibles. Ces initiatives ont été conçues, le plus souvent, à l'échelle locale, dans une perspective de desserte des agglomérations. Il en résulte une fragmentation de l'intermodalité dans la région entre de nombreuses actions locales, impulsées selon leur logique propre, sans qu'une approche globale ne garantisse toujours leur cohérence d'ensemble. Certaines initiatives traduisent toutefois la volonté de construire un cadre plus global, à l'image de la démarche d'interopérabilité billettique dans l'ex Aquitaine, ou encore du Syndicat Mixte de la Mobilité Durable de Charente-Maritime (SYMOM), regroupant les autorités organisatrices du département.

Au-delà des actions ponctuelles, l'émergence d'une politique cohérente et coordonnée en faveur de l'intermodalité implique ainsi :

- la définition d'une stratégie partagée ;
- une étroite coordination des autorités organisatrices et des acteurs du transport.

3.1 Définir une stratégie partagée de l'intermodalité

Le développement de l'intermodalité doit s'inscrire, pour le CESER, dans une approche globale garantissant la cohérence des actions mises en œuvre à l'échelon local. En érigeant les Régions chef de file de l'intermodalité, les lois MAPTAM et NOTRe répondent à cette préoccupation. Le législateur offre ainsi un nouveau cadre territorial à la planification de l'intermodalité, qui s'organise désormais à une double échelle, intercommunale et régionale.

► Les stratégies locales d'intermodalité

Les stratégies locales d'intermodalité s'intègrent dans la politique globale de mobilité déclinée dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU). Obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le PDU « détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité »⁹¹. Outil de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération, il coordonne des politiques sectorielles portant sur les modes alternatifs à la voiture, la voirie et le stationnement, en intégrant plusieurs enjeux transversaux : la protection

⁹¹ Art. L. 1214-1 du Code des transports. Le PDU peut également être intégré aux PLU intercommunaux, comme c'est le cas, par exemple, à Bordeaux.

de l'environnement, l'intégration entre politiques urbaines et de mobilité, l'accessibilité des transports pour tous ou encore la sécurité des déplacements⁹². La nécessité d'organiser et d'intégrer les mobilités a conduit de nombreuses agglomérations de moins de 100 000 habitants à s'engager dans la démarche, en se dotant :

- soit d'un PDU volontaire : c'est notamment le cas, en Nouvelle-Aquitaine, de Niort, Rochefort, Royan, Arcachon, Dax, Périgueux ou encore Brive ;
- soit d'un Plan Global de Déplacement (PGD) qui, sans être défini réglementairement, reprend les orientations générales du PDU : les agglomérations de Guéret, Mont-de-Marsan, Parthenay, Villeneuve-sur-Lot, ainsi que les îles de Ré et d'Oléron, se sont par exemple dotées d'un PGD.

Si l'intermodalité ne figure pas expressément parmi les objectifs législatifs des PDU, elle en sous-tend plusieurs d'entre eux. Elle participe en effet au « développement des transports collectifs », dont elle renforce l'attractivité ; elle suppose également « l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ». De fait, l'intermodalité constitue une composante centrale de la politique de mobilité des agglomérations. Se trouvent ainsi déclinés, à l'échelle des agglomérations, les leviers de toute stratégie intermodale : pôles d'échanges, coordination des offres, billettique et tarification intermodales ou encore information multimodale.

L'EXEMPLE DU PDU DE L'AGGLOMÉRATION CÔTE BASQUE-ADOUR

► L'intermodalité dans la stratégie de mobilité de l'agglomération

Répondre aux besoins de mobilité, par « la performance, le confort et l'attractivité des modes alternatifs à la voiture individuelle (...), coordonnés et mis en complémentarité » et « la mise en place d'une gouvernance à l'échelle de l'agglomération et de l'aire urbaine ».

Garantir le droit à la mobilité pour tous, par « des réseaux de transport collectif performants, permettant des déplacements rapides, tout en étant proches des habitants et de leurs besoins, et pouvant être combinés par le biais de tarifications abordables ».

Assurer l'attractivité du territoire, par « des conditions d'accès efficaces à l'ensemble du territoire mais différenciées selon les situations par le développement des modes alternatifs, l'amélioration des conditions d'intermodalité ou l'organisation du rabattement ».

► L'intermodalité, au cœur du plan d'actions du PDU

Améliorer l'intermodalité via des pôles et stations d'échanges

- Réaménager la gare de Bayonne afin d'en faire le principal PEM de l'agglomération
- Organiser et aménager des stations d'échanges
- Engager la réflexion quant au réaménagement de la gare de Biarritz

Améliorer l'intermodalité par le biais de la billettique et de la tarification

- Mettre en place un support billettique interopérable

⁹² CERTU, *Le Plan de Déplacements Urbains : pour une intégration des politiques de mobilité*, Collection Références, septembre 2012.

- Étudier les possibilités de prise en compte d'autres services de mobilité
- Développer une politique tarifaire intermodale et multimodale

Améliorer la multimodalité

- Mettre en place une centrale de mobilité

Répondre à l'évolution territoriale de la mobilité

- Étudier une gouvernance des transports à l'échelle de l'aire urbaine

► La stratégie régionale d'intermodalité

Au-delà de ses propres compétences d'autorité organisatrice des TER et des transports routiers interurbains, la Région est désormais chargée de coordonner les politiques de mobilité conduites par les collectivités territoriales et leurs groupements en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique⁹³. À ce titre, elle élabore une stratégie partagée d'intermodalité, favorisant la mise en cohérence des initiatives mises en œuvre dans les territoires.

Une structuration de l'intermodalité à l'échelle régionale

Il appartient à la Région d'organiser les conditions du développement de l'intermodalité sur son territoire. Dans cette perspective, la loi MAPTAM invitait les Régions à élaborer un Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) intégré, depuis la loi NOTRe, au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)⁹⁴. Dans le cadre de ce schéma, la Région est ainsi appelée à déterminer les orientations relatives à l'intermodalité et au développement des transports⁹⁵. Le décret du 3 août 2016 précise le contenu du SRADDET dans ce domaine, en définissant :

- les objectifs que doit promouvoir le SRADDET ;
- la nature des règles générales qu'il doit définir.

⁹³ Cf. plus largement 1^{ère} partie.

⁹⁴ Schéma intégrateur et transversal, le SRADDET définit les orientations de l'aménagement et du développement durable du territoire régional. Il « fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets » (art. L. 4251-1 du Code général des collectivités territoriales). À ce titre, il intègre dans un document unique des schémas jusqu'alors distincts :

- Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) ;
- Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) ;
- Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) ;
- Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) ;
- Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) ;
- Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD).

⁹⁵ Décret n°2016-1071 du 3 août 2016 relatif au SRADDET.

Objectifs

Les objectifs sont déterminés au regard des évolutions prévisibles de la demande de transport et des besoins liés à la mise en œuvre du droit au transport.

Ils visent l'optimisation de l'utilisation des réseaux et équipements existants et la complémentarité entre les modes et la coopération des opérateurs.

Les objectifs en matière d'intermodalité et de développement des transports sont déterminés en particulier au regard des besoins identifiés de déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail. Ils visent :

- l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échanges ;
- la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire ;
- la coordination des politiques de transport et de mobilité des autorités organisatrices, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique.

Contenu des règles générales

- ▶ Les infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région.
- ▶ Les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes.
- ▶ 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.
- ▶ Les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements, relatives aux pôles d'échanges stratégiques (...), ainsi que l'identification des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements, en particulier les modes non polluants.
- ▶ Les voies et les axes routiers (...) qui constituent des itinéraires d'intérêt régional.

La démarche invite « 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 »⁹⁶. L'objectif est de structurer une stratégie de développement de l'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine, en s'appuyant sur des priorités clairement définies par la Région et ses partenaires. Il s'agit notamment d'identifier les terrains les plus favorables, où les potentiels de développement de l'intermodalité sont les plus forts.

La Région Nouvelle-Aquitaine s'est engagée dans la démarche, qui devra être achevée au plus tard en juillet 2019. Le Conseil Régional a d'ores et déjà débattu, lors de sa séance plénière

⁹⁶ AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 48.

d'avril 2017, sur les objectifs du SRADDET, qu'il a regroupés autour de six enjeux. L'un d'entre eux porte plus particulièrement sur l'accès « à des infrastructures et des services de transport diversifiés et de qualité, respectueux de l'environnement ». Le développement de l'intermodalité sous-tend au moins trois des objectifs proposés :

- « faciliter des déplacements fluides et continus en améliorant la coordination des offres de transport et de mobilité (...), dans les zones à forte densité de population pour lutter contre la congestion et réduire les nuisances, dans les zones peu denses pour faciliter l'accès aux services, l'insertion professionnelle... » ;
- « favoriser l'usage de tous modes de transport et de mobilité en offrant aux usagers des services intégrés "clés en mains" » ;
- « assurer la diffusion des effets LGV dans les territoires, notamment par une intermodalité performante ».

Ces objectifs généraux devront être déclinés en orientations et en actions plus opérationnelles au fur et à mesure de l'élaboration du schéma. Le CESER propose, dans le présent rapport, des préconisations susceptibles d'alimenter les réflexions autour des quatre enjeux thématiques suivants :

- l'interconnexion physique des modes de transport, autour d'un réseau structuré de pôles d'échanges répondant aux attentes des voyageurs ;
- la complémentarité des offres de transport, à travers une mise en cohérence et une hiérarchisation des réseaux publics et l'ouverture aux nouvelles formes de mobilité⁹⁷ ;
- l'intégration des offres de transport régionales, par le déploiement d'une billettique interopérable, la généralisation des tarifications intermodales et le développement de l'information multimodale, physique comme numérique ;
- l'émergence d'une gouvernance de l'intermodalité, facilitant l'élaboration et la mise en œuvre d'une stratégie régionale partagée.

Une mise en cohérence des stratégies locales

La planification régionale de l'intermodalité participe d'une mise en cohérence des politiques locales d'intermodalité. Le SRADDET a vocation à définir un cadre commun dans lequel les initiatives portées par les territoires pourront être déclinées. À la différence de ses prédécesseurs, le SRADDET acquiert en effet un caractère prescriptif, c'est-à-dire juridiquement opposable aux documents locaux de planification. Plus précisément, les PDU doivent ainsi prendre en compte les objectifs et être compatibles avec les règles générales qu'il définit. L'opposabilité du SRADDET reste toutefois relative, aucun rapport de compatibilité n'étant exigé. Une fois le SRADDET approuvé, les documents auxquels il est opposable devront être mis en compatibilité lors de leur prochaine révision.

⁹⁷ De ce point de vue, les conditions nouvelles créées par la mise en service, en juillet 2017, de la LGV Tours-Bordeaux sont susceptibles de perturber la complémentarité des offres existantes. L'enjeu ne devra pas être seulement d'organiser les correspondances entre les TGV et les TER, mais aussi de maintenir la complémentarité des TER entre eux.

LES DEGRÉS D'OPPOSABILITÉ NORMATIVE

- ▶ La conformité représente le rapport normatif le plus exigeant. Lorsqu'un document doit être conforme à une norme supérieure, l'autorité qui l'établit ne dispose d'aucune marge d'appréciation. Elle doit retranscrire à l'identique dans sa décision la norme supérieure, sans possibilité d'adaptation.
- ▶ La compatibilité implique une obligation de non-contrariété aux orientations fondamentales de la norme supérieure : elle offre une certaine liberté d'adaptation en considération des exigences ou des contraintes locales sans remise en cause les orientations fondamentales.
- ▶ La prise en compte est encore plus souple : elle implique de ne pas ignorer les objectifs généraux d'un document.

La Région devra être attentive au positionnement du SRADDET vis-à-vis des autres territoires. S'il constitue un cadre commun facilitant la mise en cohérence des stratégies locales, le SRADDET n'a pas vocation à se substituer à ces dernières. Forts de leur connaissance précise des mobilités, les acteurs locaux sont en effet les plus à même de définir, dans le cadre des principes proposés dans le SRADDET, les leviers à actionner pour développer l'intermodalité dans leurs territoires. Ainsi, l'implantation d'un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) doit-elle être par exemple adaptée à une demande spécifiquement locale, en termes de population, de services à interconnecter...

Une stratégie régionale partagée

La Région ne jouera son rôle de fédérateur qu'à la condition de proposer une stratégie partagée par l'ensemble des acteurs de la mobilité (autorités organisatrices de la mobilité, opérateurs, représentants des usagers...). Pilotée par la Région, l'élaboration du volet « intermodalité » du SRADDET doit être très largement ouverte, au-delà des obligations réglementaires. À côté des acteurs institutionnels locaux, et notamment des autorités organisatrices de la mobilité, l'enjeu est d'associer les opérateurs, les acteurs du transport dérégulé (services routiers librement organisés) ou collaboratif (covoiturage, autopartage...), ainsi que les usagers et leurs représentants.

Cette concertation pourrait se réaliser sous les formes suivantes, impulsées par la Région :

- des réunions territoriales de concertation sur les enjeux du SRADDET ;
- des ateliers thématiques, plus techniques, dédiés à l'intermodalité ;
- l'association de la Conférence Régionale Permanente de la Mobilité et des Transports instituée en octobre 2016 ;
- une plate-forme en ligne pour les contributions écrites des partenaires et du grand public ;
- une enquête publique, prévue par le législateur.

Il appartient à la Région, collectivité chef de file, d'organiser à travers le SRADDET les conditions de développement de l'intermodalité. Le CESER appelle le Conseil Régional et ses partenaires à proposer une stratégie ambitieuse répondant, à partir de priorités clairement identifiées, aux besoins de mobilité des néo-aquitains.

Pilotée par la Région, l'élaboration du SRADDET devra être ouverte à l'ensemble des acteurs de la mobilité en associant notamment, au-delà des seules autorités organisatrices, les opérateurs, les nouveaux services de mobilité ou encore les usagers.

Tout l'enjeu sera, pour la Région, de déterminer le bon positionnement avec les autres territoires. Il s'agit, pour le CESER, de rechercher un équilibre entre :

- *d'une part, la mise en cohérence, par des orientations suffisamment précises, des stratégies locales d'intermodalité portées, notamment, par les Plans de Déplacements Urbains (PDU) ;*
- *et d'autre part, l'autonomie des acteurs locaux, les plus à même de déterminer les leviers à actionner pour développer l'intermodalité à l'échelle de leurs territoires.*

3.2 Instituer une coopération entre les autorités organisatrices de transport

► Des formes de coopération diversifiées

Destinée à valoriser la complémentarité entre modes de transport, l'intermodalité implique par définition une coordination entre les autorités organisatrices. Au cours des dernières années, la coopération entre AOT/AOM s'est organisée de manière différente d'un territoire à l'autre. Si les finalités et les champs d'action (tarification, information multimodale...) sont les mêmes, ces coopérations empruntent des formes variées, de la plus informelle à la plus intégrée. Outre les collaborations nées du portage d'un projet commun (comités techniques ou de pilotage), on peut ainsi distinguer :

- les instances informelles, à l'image du Comité de Coordination des AOT institué dans l'ex-Région Alsace ;
- les coopérations contractuelles : des conventions ou des chartes formalisent la coopération des collectivités en matière de transport et/ou d'intermodalité. Le Département de la Dordogne a ainsi conclu des conventions avec les agglomérations de Périgueux et de Bergerac pour la coordination des services et des moyens ;

- la création d'une structure dédiée, empruntant des modalités variées : association (*Movable* en Gironde), syndicat mixte de droit commun, syndicat mixte de transport SRU (comme en Charente-Maritime ou dans les Deux-Sèvres)⁹⁸, pôle métropolitain...

De manière générale, la coopération entre les autorités organisatrices de Nouvelle-Aquitaine apparaît le plus souvent liée au portage d'un projet commun (création de PEM notamment). Peu de collectivités ont en revanche fait le choix d'institutionnaliser leurs échanges informels dans une instance permanente de coopération.

DEUX EXEMPLES DE COOPÉRATION ENTRE AOT EN NOUVELLE-AQUITAINE

► L'association MOUVABLE - MObilité Urbaine Verte de l'Agglomération BordeLaisE

Constituée en décembre 2009, *Movable* est l'association support de la Conférence permanente des autorités organisatrices de transports de l'agglomération bordelaise. L'association réunit depuis 2009 la Région, le Département de la Gironde et Bordeaux Métropole pour impulser des projets d'intermodalité. *Movable* s'est ainsi donné comme objectif de « favoriser l'émergence d'une stratégie globale des transports à long terme dans laquelle chaque acteur peut engager ses actions de manière coordonnée, complémentaire et optimisée ».

Movable propose, dans le cadre de ses conseils de mobilité, des rencontres sur le thème des transports et de l'intermodalité, ainsi que des études et publications. L'association met également à disposition sur Internet le *plan Modalis*, carte interactive permettant de visualiser tous les trajets possibles en transport en commun à partir d'une adresse, d'une commune ou encore d'un lieu public.

► Le SYndicat de la MObilité Durable (SYMODO) de Charente-Maritime

Institué en 2001 sous la forme d'un syndicat mixte de transport SRU, le SYMOD réunissait, autour du Département, l'ensemble des autorités organisatrices de Charente-Maritime (Communautés d'Agglomération de La Rochelle, Rochefort, Royan et Saintes). L'ex-Région Poitou-Charentes, autorité organisatrice des TER, était associée en tant que partenaire technique et financier du syndicat, sans en être membre de droit. Né d'une forte volonté politique départementale autour des problématiques de transport, le SYMOD s'est notamment investi dans :

- la mise en place d'une tarification intermodale intégrée, avec les titres Car+Bus et TER+Bus Pass'Partout 17, ainsi que des Pass combinant transport et tourisme (Pass Rochelais, Pass Rochefort Océan) ;
- l'harmonisation tarifaire, à travers la définition de règles communes pour les cinq réseaux de transport partenaires ;
- l'information voyageur, afin d'alimenter les calculateurs d'itinéraires, les panneaux dans les Pôles d'Échanges Multimodaux ;
- la coordination des offres de transport, avec la mise en synergie des offres départementales et urbaines.

⁹⁸ Forme de syndicat mixte dédié au transport, institué par la loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains.

Le SYMOD jouait également le rôle, vis-à-vis de ses membres :

- de centrale d'achat, permettant de mutualiser, et ainsi de réduire les coûts de l'équipement billettique, des consommables et des contrats de maintenance ;
- de banquier (répartition des recettes tarifaires).

Devant la perspective de la création d'un Syndicat mixte des transports à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine, le SYMOD a cessé ses activités à la fin de l'année 2016.

► Vers la création d'un Syndicat mixte des transports en Nouvelle-Aquitaine

Forte des expériences déjà mises en œuvre dans ses territoires, la Région Nouvelle-Aquitaine vient d'engager une démarche en vue de la création d'un Syndicat Mixte de Transports Régional SRU⁹⁹. Cette forme particulière de syndicat mixte permet à des autorités organisatrices d'échelons différents de s'associer pour mieux articuler leur offre de transport¹⁰⁰. Le syndicat mixte SRU a été créé pour répondre spécifiquement à la problématique de l'intermodalité : « sa mission première est de faciliter la coordination entre autorités organisatrices pour proposer *in fine* à l'utilisateur une offre de mobilité cohérente sur un territoire donné pouvant couvrir plusieurs réseaux »¹⁰¹. Les missions du syndicat mixte de transports SRU sont prévues par le législateur, qui lui assigne trois compétences obligatoires¹⁰² :

- la coordination des services organisés par les autorités organisatrices membres ;
- la mise en place d'un système d'information des usagers ;
- la recherche d'une tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés.

Le syndicat mixte de transports peut, de manière facultative, organiser des services publics réguliers et/ou à la demande. Il peut alors assurer, à ce titre, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport¹⁰³.

Le choix d'une forme de coopération intégrée

Les évolutions législatives, qui érigent les Régions en collectivité chef de file de l'intermodalité et en autorités organisatrices des transports interurbains, légitiment le choix d'une gouvernance à l'échelle régionale. Si l'intérêt d'une coopération entre les autorités organisatrices de la région ne peut être contesté, plusieurs options étaient néanmoins ouvertes. La Région aurait ainsi pu privilégier une instance souple de coopération, telle la conférence des AOT¹⁰⁴, les projets étant ensuite portés et financés via des conventions de

⁹⁹ Séance plénière du 10 avril 2017.

¹⁰⁰ À la différence des syndicats mixtes ouverts de droit commun, qui n'ont pas pour vocation première d'exercer des missions en dehors des périmètres urbains.

¹⁰¹ CERTU, *La coopération entre autorités organisatrices de transports : les syndicats mixtes SRU*, collection Dossiers, n° 279, 2013, p. 6.

¹⁰² Art. L. 1231-10 du Code des transports.

¹⁰³ Art. L. 1231-11 du Code des transports.

¹⁰⁴ Autorités Organisatrices de Transports.

partenariat. Certains acteurs, interrogés lors de l'étude réalisée par l'AdCF et Transdev, estiment que « la mise en place d'une structure de gouvernance regroupant plusieurs AO nécessite une confiance entre les acteurs », justifiant « une construction progressive »¹⁰⁵. En pratique, plusieurs structures se sont d'abord orientées vers une collaboration souple, avant d'envisager des formules plus intégrées comme le syndicat mixte de transport. Les premiers syndicats mixtes SRU, dont le SYMOD de Charente-Maritime, résultent par exemple de la transformation de structures partenariales préexistantes. La question pouvait d'autant plus se poser en Nouvelle-Aquitaine, où le nombre d'autorités organisatrices de la mobilité à intégrer, environ une trentaine, est important.

Si elles favorisent l'émergence de projets, tout en construisant progressivement une relation de confiance entre les partenaires, les coopérations informelles apparaissent moins pertinentes lorsqu'il s'agit de porter une stratégie unique et cohérente de mobilité à l'échelle régionale. Dans cette perspective, le CESER préconise de s'orienter, comme le propose le Conseil Régional, vers une coopération plus intégrée. Le choix du syndicat mixte de transport SRU, spécifiquement dédié à l'intermodalité, procède d'un engagement politique fort et d'une ambition des collectivités autorités organisatrices : travailler ensemble pour porter et mettre en œuvre un projet global de mobilité au service des néo-aquitains. Le syndicat mixte SRU, avec son personnel et son budget dédié, pourra plus facilement que d'autres instances impulser des actions, organiser des réunions, fixer des échéances, afin de faire avancer plus rapidement les projets. Il offre également des opportunités en termes de mutualisation, en jouant le rôle de « centrale d'achat », permettant ainsi de réduire le coût des équipements d'information multimodale ou de billettique. Le syndicat mixte SRU peut en outre bénéficier d'une ressource fiscale spécifique perçue, dans les espaces à dominante urbaine, auprès des établissements employeurs de onze salariés ou plus : le versement transport additionnel.

Outil privilégié de la « diplomatie » des transports que le CESER appelle de ses vœux en Nouvelle-Aquitaine, le syndicat mixte SRU a vocation à réunir l'ensemble des autorités organisatrices de la région. Si le souhait d'une meilleure coordination des transports peut être partagé par le plus grand nombre, certaines autorités organisatrices pourraient exprimer la crainte d'une perte d'autonomie : « la création d'une instance de coopération quelle qu'elle soit, et plus encore lorsqu'elle implique un engagement fort de la part de ses membres, repose en grande partie sur la volonté des partenaires de faire aboutir le projet. Or certaines AOT craignent parfois, avec le syndicat mixte SRU, de se voir déposséder de leur rôle d'autorité organisatrice »¹⁰⁶. Certaines pourraient par exemple percevoir la mise en place d'une tarification intermodale comme une perte d'autonomie dans la définition de leur politique tarifaire.

L'élaboration d'un projet fédérateur à l'échelle régionale, dépassant les limites institutionnelles de chaque autorité organisatrice, est de nature à faciliter la démarche. La préparation du SRADDET constitue l'opportunité pour la Région de construire, avec ses partenaires, une stratégie fédératrice de développement de l'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine.

¹⁰⁵ AdCF, Transdev, *Mobilité et intermodalité, la nouvelle donne*, juillet 2016, p. 52.

¹⁰⁶ CERTU, *La coopération entre autorités organisatrices de transports : les syndicats mixtes SRU*, collection Dossiers, n° 279, 2013, p. 39.

Un fonctionnement territorialisé

Le nombre important d'autorités organisatrices, aux intérêts propres, dotées de ressources financières inégales, rend difficiles et peu pertinentes les démarches visant exclusivement à impulser, à partir du syndicat mixte, des actions unifiées pour l'ensemble du territoire. Si la définition d'une stratégie régionale est indispensable, elle doit pouvoir être déclinée, au-delà d'un cadre commun, de manière différenciée, en fonction des initiatives qui émergent et sont portées dans les territoires. Les acteurs locaux sont en effet les mieux à même de déterminer les leviers du développement de l'intermodalité à l'échelle de leurs territoires. La proposition de la Région, qui reste à préciser¹⁰⁷, de construire le syndicat mixte autour de bassins de mobilité est de ce point de vue intéressante. Deux types d'actions, portées par le syndicat mixte régional, pourraient ainsi être identifiés :

- les projets de nature transversale, au-delà des limites des bassins de mobilité, et pour lesquels l'objectif de mise en cohérence régionale doit prévaloir : des sujets comme l'interopérabilité billettique ou encore la création d'une centrale de mobilité régionale nécessitent ainsi l'élaboration d'une solution unifiée et partagée entre les autorités organisatrices ;
- les projets de nature territoriale, à l'échelle des bassins de mobilité, sous réserve des orientations générales définies au niveau régional. L'implantation de pôles d'échanges, la coordination des offres de transport, l'élaboration de tarifications intermodales constituent autant de domaines où les projets peuvent être impulsés à l'échelle locale. Ils pourraient ainsi être préparés par les autorités organisatrices concernées au sein de commissions territorialisées, avant d'être approuvés par le comité syndical, organe délibérant du syndicat mixte.

Un mode de financement à préciser

Les statuts du syndicat mixte de transports régional devront déterminer les ressources dont celui-ci pourra bénéficier. À côté des ressources traditionnelles (subventions, revenus des biens du syndicat, redevances perçues en échange d'un service rendu, emprunt...), le syndicat mixte SRU pourra s'appuyer sur :

- les contributions des autorités organisatrices membres, dont la nature, la répartition et le montant seront librement définis dans les statuts du syndicat ;
- une ressource fiscale spécifique éventuelle : le versement transport additionnel.

¹⁰⁷ Au regard du caractère inédit d'une telle structuration en bassins de mobilité, la Région a lancé une étude pour déterminer les conditions techniques et financières, ainsi que les modalités de constitution et de gouvernance du syndicat mixte.

L'article L. 5722-7 du Code général des collectivités territoriales encadre doublement la mise en œuvre du Versement Transport Additionnel (VTA), en en limitant le champ géographique et le taux.

► **Un espace à dominante urbaine**

Le VTA ne peut être institué que dans :

- un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants,
- incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants,
- dès lors que ce syndicat associe au moins la principale autorité compétente pour l'organisation de la mobilité.

► **Un taux modulé pour tenir compte de l'existence du Versement Transport (VT) de droit commun**

- Sur un espace à dominante urbaine, et hors ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (ex Périmètre de Transport Urbain), le taux du VTA ne peut excéder 0,5 %.
- Dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité, le taux maximum de VTA est réduit, de sorte que le total du VTA et du taux maximum de VT susceptible d'être institué n'excède pas le taux maximum de VT qui serait autorisé dans le ressort qui coïnciderait avec l'espace à dominante urbaine concerné par le prélèvement du syndicat.

Le rôle du Versement Transport Additionnel (VTA) dans le choix de créer un syndicat mixte SRU peut se révéler ambigu. Il peut en effet constituer, en fonction de la configuration du territoire, un volume financier important, incitant à constituer un syndicat mixte SRU plutôt qu'une autre forme de coopération. La décision de recourir au VTA, à la place et/ou en complément des contributions des autorités organisatrices membres, relève d'un choix politique de la Région et de ses partenaires. Il appartiendra à ces derniers de rechercher, d'un commun accord, le mode de financement le plus adapté, une fois la stratégie de développement de l'intermodalité définie et chiffrée. Le VTA doit s'entendre comme un moyen de financer le projet porté par le syndicat mixte, plutôt que comme l'opportunité de bénéficier de ressources financières nouvelles. Au regard de son impact sur l'attractivité des territoires, le VTA devrait ainsi être conçu comme un moyen de financer des projets, notamment à caractère structurant, qui ne pourraient l'être par les seules contributions des membres.

Ouvrir la gouvernance à l'ensemble des acteurs de la mobilité

Seules les autorités organisatrices de transport (Région) ou de la mobilité (intercommunalités, communes) peuvent adhérer à un syndicat mixte SRU. Il leur appartiendra de définir ensemble, puis de formaliser dans les statuts, les modalités de gouvernance du syndicat mixte. Il conviendra ainsi de rechercher « un fonctionnement adéquat pour le faire vivre, lui donner une légitimité et lui permettre de mettre en œuvre ses prérogatives »¹⁰⁸. La répartition des sièges, et donc des pouvoirs respectifs entre les adhérents, ainsi que des contributions financières entre autorités organisatrices, constitue de ce point de vue un enjeu central. Plusieurs modalités sont en effet envisageables, prenant en compte la population, le potentiel fiscal ou toute autre clé de répartition fixée d'un commun accord.

¹⁰⁸ CERTU, *La coopération entre autorités organisatrices de transports : les syndicats mixtes SRU*, collection Dossiers, n° 279, 2013, p. 44.

Instance de validation des décisions et de vote du budget, le comité syndical réunit les élus représentant les autorités organisatrices adhérentes. Il gagnerait à être secondé par d'autres instances, non décisionnaires, afin de l'éclairer sur les décisions qui lui incombent. Au-delà des seules autorités organisatrices, l'ensemble des acteurs de la mobilité devrait ainsi être associé aux réflexions, en particulier :

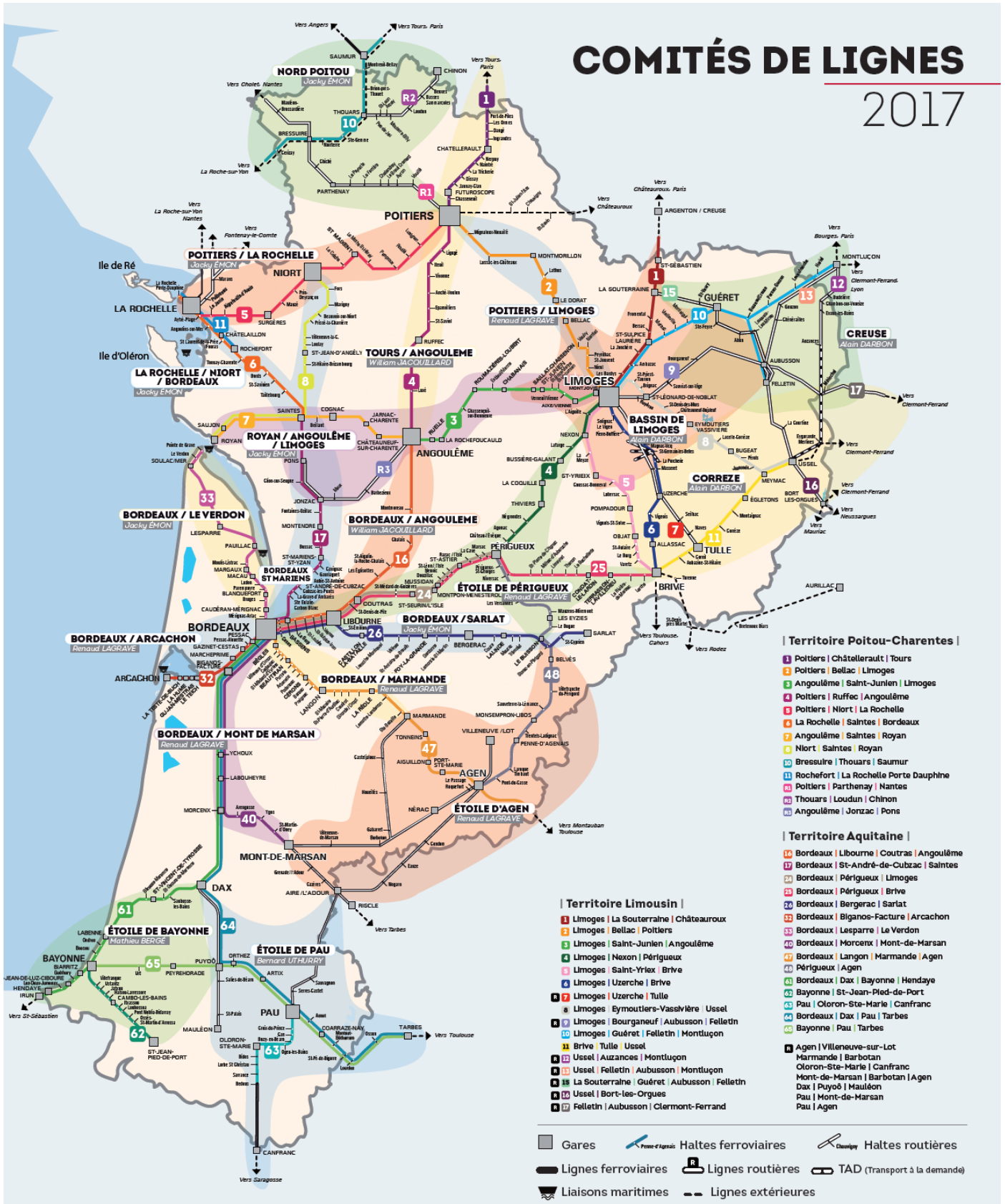
- les opérateurs qui exploitent les réseaux de transport public, pour leur expertise et leur rôle de conseil sur des sujets aussi techniques que ceux de l'intermodalité ;
- les nouveaux services de mobilité (covoiturage, services routiers librement organisés, autopartage...), afin d'intégrer dans une réflexion globale l'ensemble des usages de la mobilité en région, en s'appuyant sur leur complémentarité ;
- les voyageurs, à travers notamment leurs représentants (associations d'utilisateurs), au titre de leur expertise d'usage. L'intermodalité ne fonctionnera que si elle s'inscrit dans une démarche orientée « voyageurs », répondant aux besoins et aux attentes des utilisateurs. L'expérience des formes de concertation existantes¹⁰⁹ démontre que l'enjeu n'est pas tant de créer des instances que de garantir leur bon fonctionnement et la prise en compte effective de leurs attentes, le plus en amont possible, dans le processus de décision ;
- au-delà des usagers, la réflexion pourrait également porter sur la pertinence d'associer des représentants d'association, d'entreprises ou de services publics. Ceux-ci pourraient être consultés pour la prise en compte des besoins en matière d'offre de transport et de coordination.

Il appartiendra au syndicat mixte régional d'organiser les modalités de participation des différents acteurs de la mobilité. La Conférence Régionale Permanente de la Mobilité et des Transports constituera, lorsqu'elle fonctionnera, un premier niveau de concertation, à l'échelle régionale. Elle pourrait dédier plus spécifiquement une commission à l'intermodalité, afin de préparer et/ou d'approfondir les échanges sur la thématique.

¹⁰⁹ Comités de lignes TER, Instances Régionales de Concertation (IRC) autour des gares d'intérêt national.

COMITÉS DE LIGNES

2017



Source : Région Nouvelle-Aquitaine.

Afin de répondre aux nouvelles responsabilités confiées par la réforme territoriale, la Région Nouvelle-Aquitaine a souhaité créer, en octobre 2016, une Conférence Permanente de la Mobilité et des Transports, conçue comme une instance de concertation avec les acteurs concernés.

Présidée par le Président du Conseil Régional, la Conférence associe, autour de représentants du Conseil Régional et du CESER, trois collèges dédiés aux institutionnels, aux professionnels et aux usagers.

INSTITUTIONNELS	PROFESSIONNELS	USAGERS
Services de l'État Départements Autorités organisatrices Syndicats mixtes SRU Syndicats mixtes porteurs de SCoT Parlementaires	Présidents des aéroports et des ports Exploitants des infrastructures et réseaux de transports Chambres consulaires concernées Agences d'urbanisme CEREMA Unions régionales professionnelles, Fédérations Partenaires sociaux	Collèges et lycées Associations représentatives des usagers, des consommateurs, de l'environnement, des familles, des étudiants et apprentis, et des personnes handicapées (1)

(1) Une représentation spécifique des seniors, utilisateurs importants des transports collectifs et aux besoins particuliers, gagnerait toutefois à être prévue.

Les travaux de la Conférence permanente, instituée à l'échelle régionale, devraient avant tout porter sur les enjeux globaux et transversaux de l'intermodalité (par exemple la stratégie d'intermodalité portée par le SRADDET, la centrale de mobilité régionale...); elle ne paraît en revanche pas constituer le lieu le plus approprié pour débattre des projets ou des questions qui intéressent plus spécifiquement un territoire, comme par exemple la mise en place d'une tarification intermodale autour d'une agglomération.

La création d'un deuxième niveau de concertation, à l'échelle locale, pourrait dès lors se révéler pertinente. L'enjeu est en effet de répondre de manière adaptée, au plus près des territoires, aux attentes et besoins spécifiques des acteurs (usagers, opérateurs...) concernés. Les bassins de mobilité, autour desquels devrait s'organiser le syndicat mixte régional, pourraient ainsi constituer une échelle adaptée à cette concertation de proximité. Réunies régulièrement, mais aussi au fur et à mesure de l'avancée des projets, ces instances locales de concertation pourraient accompagner les commissions territoriales sur l'ensemble des sujets qu'elles seront amenées à traiter : implantation et fonctionnement de pôles d'échanges, coordination des offres de transport, tarification...

La constitution d'une gouvernance facilitant la coordination entre autorités organisatrices est indispensable pour pouvoir proposer à l'usager une offre de mobilité cohérente sur le territoire. Les évolutions législatives, qui érigent la Région en chef de file de l'intermodalité, légitiment le choix d'une gouvernance à l'échelle régionale. Le CESER soutient le choix du Conseil Régional de s'engager dans la constitution d'un syndicat mixte de transport SRU, particulièrement adapté pour porter une stratégie globale et cohérente de mobilité à l'échelle du territoire.

L'objectif sera d'y associer l'ensemble des autorités organisatrices régionales. L'une des clés de réussite résidera :

- d'une part, dans l'aptitude de la Région, pilote de l'intermodalité, à fédérer autour d'un projet et d'objectifs communs ;*
- et d'autre part, dans la volonté affirmée des autorités organisatrices de s'engager dans cette démarche de coopération.*

Plusieurs enjeux peuvent d'ores et déjà être identifiés, en termes :

- de répartition des sièges et des contributions financières entre autorités organisatrices membres : quelles que soient les modalités sur lesquelles celles-ci s'accorderont, la Région devra pouvoir y occuper une place correspondant à ses responsabilités ;*
- d'organisation et de fonctionnement interne : l'organisation du syndicat autour de bassins de mobilité devrait favoriser l'émergence, à côté d'actions transversales à caractère régional (billettique, centrale de mobilité...), de projets locaux, conçus au plus près des territoires ;*
- de compétences : compte-tenu des enjeux, et de l'intérêt qu'il porte à la démarche, le CESER souhaite être informé des missions qui seront le cas échéant dévolues au syndicat mixte, au-delà des compétences obligatoires définies par le législateur ;*
- de définition des ressources : l'activation du Versement Transport Additionnel relève d'un choix politique de la Région et de ses partenaires, une fois le projet du syndicat défini et chiffré. Au regard de son impact sur l'attractivité des territoires, le recours au VTA devrait être conçu comme un moyen de financer des projets, notamment à caractère structurant, qui ne pourraient l'être par les seules contributions des autorités organisatrices membres ;*
- d'association de l'ensemble des acteurs de la mobilité à l'échelle régionale et locale (bassins de mobilité) aux réflexions. Exploitants, nouveaux services de mobilité, voyageurs..., ces différents acteurs concourent, par leur expertise technique ou d'usage, à l'amélioration de l'offre de transport. Le CESER invite le Conseil Régional et ses partenaires à déterminer les conditions d'une concertation effective avec eux.*

Coopération et coordination : c'est autour de ce double impératif que se jouera en définitive le succès de l'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine. C'est ensemble que les autorités organisatrices pourront construire et mettre en œuvre une stratégie partagée de développement de l'intermodalité dans la région, clé de l'émergence d'une mobilité plus durable.



ANNEXES

Sommaire des annexes

Annexe 1 ● Composition de la commission « Mobilité »	89
Annexe 2 ● Liste des auditions	90
Annexe 3 ● L'intermodalité dans les territoires de Nouvelle-Aquitaine.....	91
Annexe 4 ● Éléments de bibliographie.....	106
Annexe 5 ● Glossaire	108

Président : M. Gilles LEFRERE

Vice-Présidente : Mme Dominique GOURSOLLE-NOUHAUD

Rapporteur : M. Nicolas RENAUDIN

Rapporteur adjoint : M. Michel POUYAUD

Mme	Christelle	ABATUT	CCIR
M.	Joël	ANDRÉÛ	CFDT
M.	Gérard	BAQUERA	Organismes d'insertion
M.	Jacky	BARA	CGT-FO
M.	Rémi	BENOITON	Jeunes Agriculteurs
M.	Maurice	BORDE	Personnalité qualifiée
Mme	Nicole	BREGERAS LACROUTS	Organisations caritatives
M.	Lionel	CHAUTRU	UNSA
M.	Tony	CORNELISSEN	FRSEA
M.	Jean-Luc	DENOPCES	CGT-FO
Mme	Valérie	FRÉMONT	CGT
M.	Rémy	GARUZ	Fédération Bancaire Française
M.	Jean-Pierre	GAYOT	CFDT
Mme	Marie-Henriette	GILLET	Chambre d'agriculture
M.	Roger	GORCE	CGT
M.	Didier	GOURAUD	UPA/CAPEB
Mme	Dominique	GOURSOLLE-NOUHAUD	MEDEF
M.	Marc	HAVARD	CGT
Mme	Françoise	LECLERC	AUTRA - Association des Usagers des Transports de la Région Aquitaine
M.	Gilles	LEFRERE	CGT-FO
M.	Patrick	LERESTEUX	UFOLIM - Union des Fédérations des Œuvres Laïques du Limousin
Mme	Louise	MOLINARI	Fédération Logement
M.	Michel	NEMPON	CFDT
M.	Jean-Louis	PERIÉ	MEDEF
M.	Michel	POUYAUD	UNSA
M.	Christophe	RABUSSIER	CFDT
M.	Nicolas	RENAUDIN	MEDEF
M.	Jacques	ROBERT	UFC Que Choisir
M.	Jean-Claude	ROMAIN	CGT
M.	Olivier	SORCE	CGT
Mme	Béatrice	SOUCARET	MEDEF
M.	Christian	SURGET	MEDEF/Travaux publics
M.	Michel	TERREFOND	CROS
M.	Gérard	VILAIN	Aînés ruraux

Chargé de mission : Laurent DAUPHIN

Assistant : Olivier LOUIS

Réunion du 27 octobre 2016

- M. Jacques MIGOZZI, Vice-Président de la Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole en charge des « transports de demain » ;
- Mme Christine FAUQUEMBERGUE, Directrice des « Transports et Déplacements » de la Communauté d'Agglomération de Limoges Métropole ;
- Mme Céline THOMAS, Responsable du Service « Transports » à la Communauté d'Agglomération du Grand Guéret.

Réunion du 24 novembre 2016

- M. Gilles PAQUIER, Chef du service « Déplacements, infrastructures et transports » à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Nouvelle-Aquitaine ;
- Mme Fabienne CALA, Chef de la Mission « Intermodalité » et Mme Aurélie LAVIGNE, Région Nouvelle-Aquitaine.

Réunion du 19 décembre 2016

- M. Frédéric LESCOMMERES, CEREMA Sud-Ouest - Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement ;
- M. Christian BROUCARET, Membre du Bureau national et Président de la FNAUT Nouvelle-Aquitaine - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports ;
- M. Guy LE BRAS, Directeur Général du GART - Groupement des Autorités Responsables de Transport.

Réunion du 12 janvier 2017

- M. Frédéric PERRIERE, Directeur Général Adjoint en charge des territoires au Département de la Gironde ;
- M. Hervé LEFEVRE, Directeur Général de Keolis Bordeaux Métropole ;
- M. Philippe BRU, Directeur régional SNCF Mobilités, et Alain BEDU, Directeur des « affaires territoriales » de la SNCF.

Réunion du 26 janvier 2017

- Mme Laure MARTIN, Responsable du service « Transports et Déplacements » de la Communauté d'Agglomération de Rochefort Océan, auditionnée au titre de ses précédentes missions de Directrice du Syndicat de la Mobilité Durable (SYMOD) de la Charente-Maritime.

Le Président, le Rapporteur et les membres de la commission « Mobilité » remercient vivement l'ensemble des personnes auditionnées pour leur disponibilité et la qualité de leurs interventions. Leurs présentations, ainsi que les échanges qui s'en sont ensuivis, ont permis d'enrichir les réflexions, analyses et propositions présentées dans ce rapport.

La commission « Mobilité » remercie vivement les collectivités suivantes d'avoir pris le temps de répondre à son enquête sur les stratégies et pratiques d'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine. Les réponses proposées ont permis d'illustrer les dynamiques et la diversité de l'intermodalité dans la région.

DÉPARTEMENT

- Dordogne (la) - Conseil départemental de la Dordogne

COMMUNAUTÉS D'AGGLOMÉRATION

- CALI (la) - Communauté d'agglomération du Libournais
- Grand Cognac (le) - Communauté d'agglomération de Grand Cognac
- Grand Dax (le) - Communauté d'agglomération du Grand Dax
- Grand-Poitiers (le) – Communauté d'agglomération du Grand-Poitiers
- Grand Villeneuvois (le) - Communauté d'agglomération du Grand Villeneuvois
- Mont-de-Marsan Agglo - Communauté d'Agglomération du Marsan
- Rochefort-Océan - Communauté d'agglomération de Rochefort Océan
- Royan Atlantique - Communauté d'agglomération de Royan Atlantique
- Val de Garonne Agglomération – Communauté d'agglomération du Val-de-Garonne

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

- MACS (la)- Maremne-Adour-Côte-Sud



Quelle est la stratégie de développement de l'intermodalité de votre collectivité/communauté dans le cadre de la nouvelle région ? À partir de quel diagnostic l'avez-vous élaborée ?

Dordogne

Signature d'une charte avec la Région Aquitaine pour la mise en place de l'interopérabilité billettique sachant que la compétence « transport » (interurbain et scolaire) sera exercée réellement par la Région au 1^{er} septembre 2017.

CALI

La Cali est sur le point de lancer son Schéma Directeur des Transports Collectifs (SDTC) devant définir à l'échelle de son ressort territorial la politique globale d'organisation et de fonctionnement des transports collectifs et inscrire ainsi le réseau urbain Calibus dans une logique d'intermodalité et de multimodalité avec les transports ferroviaires et routiers de compétence régionale dans les infrastructures structurantes que constituent les gares ferroviaires et les pôles d'échanges routiers.

La première partie du SDTC – État des lieux de la mobilité – aura vocation non seulement à permettre une caractérisation des déplacements théoriques et réels réalisés sur le territoire du libournais ainsi qu'à une échelle supra-territoriale mais également d'un audit détaillé de l'ensemble des services de transport desservant le ressort territorial de La Cali.

Ce diagnostic prendra notamment la forme :

- d'une analyse de la dynamique sociodémographique du territoire ;
- d'une localisation des pôles générateurs de déplacements intra et extraterritoriaux ;
- d'un recensement des pratiques de déplacements de la population au moyen d'enquêtes téléphoniques auprès d'un échantillon représentatif de ménages du territoire ainsi que d'enquêtes origine / destination à bord des lignes du réseau Calibus et sur les principaux lieux d'échanges (gares SNCF et routière principalement) ;
- d'un panorama de l'intégralité des services de transport existant sur La Cali grâce à la réalisation d'un inventaire exhaustif des offres disponibles (niveau d'offre, fréquentation, politique tarifaire, interfaces et points de correspondances intra et extra-réseau, développements et évolutions envisagées, etc...).

À partir de ce diagnostic de la mobilité (besoins, offres et demandes), La Cali s'attachera à rechercher lors de l'élaboration de son SDTC toutes les complémentarités possibles avec les autres réseaux desservant son ressort territorial dans des logiques d'intermodalités physiques, horaires et tarifaires.

Grand Cognac	La création de Grand Cognac Communauté d'Agglomération étant intervenue le 1 ^{er} janvier 2017, les élus n'ont pour l'instant pas déterminé de stratégie en matière d'intermodalité.
Grand Dax	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Combiner les modes de déplacement pour un transport vertueux ; ➤ Un Plan de déplacement urbain pour concevoir ensemble une mobilité qui change la vie.
Grand-Poitiers	<p>La création de la Région Nouvelle-Aquitaine vient renforcer la stratégie d'intermodalité que Grand-Poitiers a développé et mis en œuvre avec comme pièce maîtresse son pôle d'échanges multimodal (2007) situé sur la gare de Poitiers.</p> <p>En effet le pôle d'échanges favorise la connexion entre :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Le train (TER ; Grandes Lignes), qui jouera un rôle essentiel pour les déplacements intra Nouvelle-Aquitaine ; ➤ Et les autres modes de déplacements (marche à pied vers le cœur d'agglomération, vélos, Bus urbains, Autocars départementaux-régionaux-nationaux ou internationaux, automobile auto-partagée, automobile individuelle).
Grand Villeneuvois	S'appuyer sur le pôle multimodal pour développer l'intermodalité.
Mont-de-Marsan Agglo	<p>Le Plan Global de Déplacement adopté en juin 2009 définit les bases de la stratégie de l'agglomération en termes de déplacement et d'intermodalité.</p> <p>Il est constitué d'un diagnostic partagé et d'un plan d'actions visant à développer les modes de déplacement alternatifs.</p> <p>L'objectif est d'augmenter la part modale du vélo et des transports en commun dans la chaîne du déplacement avec par exemple la mise en service d'un service de location de vélos, l'installation d'appuis vélos, la création de parcs relais etc.</p>
Rochefort-Océan	<p>La CARO a lancé une enquête déplacement ville moyenne en 2016 qui a permis de mettre en valeur les modes de transports utilisés pour différents motifs de déplacements.</p> <p>Le renouvellement du contrat de transport du réseau R'bus a mis également en évidence les besoins d'amélioration en terme de correspondances ferroviaire/urbain.</p> <p>La volonté de la CARO est de continuer à améliorer la coordination des offres de transport notamment aux différents pôles d'échanges présents sur Rochefort.</p>

Royan Atlantique

L'approche globale de la mobilité est issue du Plan de Déplacements Urbains approuvé par la Communauté d'Agglomération Royan Atlantique en 2013

Document téléchargeable :

<http://www.agglo-royan.fr/pdu-2013/2022;jsessionid=307EFD81287FC065FC134A43AF99BB6B>.

Le PDU prévoit plusieurs axes de développement de l'intermodalité au sein du territoire et de la nouvelle région tels que l'amélioration de l'accessibilité au réseau de transport en commun ou encore l'aménagement de pôles d'échanges aux abords des gares SNCF.

Un diagnostic spécifique au PDU a été réalisé lors de sa rédaction. Depuis, la CARA a réalisé une "enquête déplacements villes moyennes" (EDVM – 2015) sur laquelle elle s'appuie pour l'ensemble de ses projets mobilité (pôles d'échanges...) et lors de réflexions sur ses documents cadres (révision du SCOT, schéma cyclable, ...).

Résultats consultables sur le lien suivant : <http://edvm.aggloroyan.fr/>

Val-de-Garonne Agglomération

Une stratégie de report modal des voitures particulières vers les modes de déplacement plus durables.

Lutte contre les émissions de GES et amélioration de la qualité de l'air.

Un diagnostic a été élaboré pour pouvoir répondre à l'appel à projet Transports collectifs et Modalité Durable de l'État.

Réponse positive de l'État le 18 décembre 2014 avec l'attribution de 1,7 million d'euros.

MACS

Création récente et en cours de l'offre de service de mobilité, alternative à la voiture individuelle : réseau de liaisons douces (depuis 2010), réseau de transport en commun urbain (2014), aires de covoiturage (depuis 2016), auto-stop organisé (2016).

→ Développement d'un maillage de proximité en complément de l'offre TER et départementale existante.

Cette création s'est accompagnée d'actions en faveur de l'intermodalité : 4 emplacements vélos/bus, correspondances bus en gare TER de Saint-Vincent-de-Tyrosse et Labenne + avec réseau XL'R, PEM à Saint-Vincent-de-Tyrosse, création du site internet mobimacs qui regroupe l'ensemble des offres de mobilité + communication autour de cette politique « mobimacs ».

Quelles ont été les principales actions mises en œuvre dans ce domaine par votre collectivité/communauté (billettique, pôle d'échanges, coordination des offres de transport, accessibilité aux personnes à mobilité réduite...)?

Dordogne (la)

- Participation aux réflexions régionales ;
- Mise en œuvre d'un réseau de transport routier interurbain complémentaire du réseau ferré ;
- Adoption du S.D.A.P.

CALI (la)

La Cali prévoit de doter son futur réseau Calibus (à l'horizon 2019) d'un système billettique dont la forme n'est pas encore définie à ce jour mais dont un des prérequis sera une interopérabilité technique et tarifaire compatible avec Modalis.

La question de l'intégration tarifaire sera également posée lors de l'élaboration du SDTC, et ce afin de s'appuyer sur les réseaux routiers et ferroviaires existants et dont le niveau d'offre ne peut qu'être complémentaire avec celui déployé par La Cali.

La Cali porte actuellement un projet de PEM sur le site de la Gare SNCF de Libourne dans le cadre d'une démarche partenariale regroupant la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Gironde, la Ville de Libourne et Gares & Connexions. L'étude préalable (faisabilité) doit démarrer d'ici à la fin mars 2017 et doit conduire les partenaires au projet de PEM à :

- obtenir la spatialisation et la temporalisation des aménagements attendus ;
- une estimation financière des coûts par ouvrage ainsi qu'une répartition des maîtrises d'ouvrage technique et financière ;
- l'identification d'un schéma d'organisation de la suite des études en phases « projet » et « travaux ».

La Cali est dans l'attente d'informations sur le projet de syndicat mixte régional SRU afin d'éventuellement s'appuyer sur cette structure et ses compétences dans le cadre de la coordination des offres de transport et de l'information voyageur.

Enfin, La Cali a adopté son Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA Ad'Ap) dans le courant de l'été 2016 et entre aujourd'hui dans la première année de réalisation des travaux de mise en accessibilité des arrêts de son réseau identifiés comme prioritaires.

Grand Cognac

- Création d'un pôle d'échanges place Gambetta à Cognac. Point de correspondance entre les 4 lignes du réseau urbain et le TAD organisés par Grand Cognac, et la ligne de car Cognac – Angoulême. Présence d'arceaux vélos. En cours de déploiement : un kiosque d'information /

vente pour le réseau urbain, abri vélos et bornes de rechargement pour véhicules électriques.

- Desserte de la gare de Cognac par 3 des 4 lignes du réseau urbain et par le Transport à la Demande, et prise en compte, dans la mesure du possible et en fonction des contraintes locales, des horaires des TER pour l'élaboration des horaires du réseau urbain.

Grand Dax

- Une refonte et une réorganisation du réseau de transport urbain pour une couverture raisonnée du territoire.
- L'adhésion du Grand Dax à la démarche d'interopérabilité billettique initiée par la Région Nouvelle-Aquitaine.
- Mise en place d'un système billettique commun à plusieurs AOM (Grand Dax, Conseil départemental des Landes, Communauté de Communes Maremne-Adour-Côte-Sud (MACS), Commune de Biscarosse).
- Une participation financière du Grand Dax aux travaux de rehaussement des quais de la Gare de Dax avec la création de deux nouveaux passages souterrains, équipés de deux ascenseurs (gare rendu entièrement accessible).
- Construction d'un pôle d'échanges multimodal sur le périmètre de la gare de Dax 2.
- Adoption et mise en œuvre d'un schéma directeur d'accessibilité de la chaîne du déplacement prévoyant la mise en accessibilité de plus 72 % des arrêts à la fin de l'année 2017.
- Un transport à la demande offre aux usagers des communes non desservies par les lignes urbaines un service adapté ;
- Cinq circuits de navettes urbaines gratuites (Vitenville) desservent les centres villes de Dax et de Saint-Paul-Lès-Dax au départ de parkings relais.
- Une centaine de vélos en libre-service sur une quinzaine de points complète l'offre de transport public.
- Un transport de substitution aide au déplacement des personnes âgées et de toutes celles en situation de handicap sur le territoire.

Grand-Poitiers

- Pôle d'échanges multimodal (parking ; arrêt minute ; gare routière ; point de location de vélos et VAE ; station d'auto-partage ; station de taxis).
- Tarification intermodale sur le réseau de transport urbain (abonnement TER + Bus ; abonnement Car interurbains + Bus)
[à noter que Grand-Poitiers accorde sur les tarifs de ces deux abonnements une ristourne de 24 % par rapport au tarif normal ; la SNCF et le Département de la Vienne n'accordent pour leur part pas de réduction sur ce titre intermodal].
- Référencement commun avec le Département de la Vienne des arrêts du réseau de transport urbain sur lesquels la correspondance entre les réseaux urbains et interurbains est possible.

- Coordination de l'offre de Transport : autant que faire se peut les horaires du réseau de transport urbain sont calés pour assurer les correspondances avec les trains d'une part et les autocars interurbains (voir ci-dessus). Toutefois les horaires du service hiver du réseau de bus (rentrée de septembre) sont calés en mai juin et les horaires des trains (mis en place le second dimanche de décembre) sont connus trop tardivement pour garantir les correspondances d'horaires.
- Participation à la plateforme régionale d'information intermodale (Poitou-Charentes) : Comment JV.
- Mise en place de 14 Parcs relais (P+R) dans le cadre de l'optimisation du réseau de transport urbain (septembre 2015) pour favoriser l'échange automobile + bus ou vélo + bus.
- Mise en place de points de stationnement sécurisés pour les vélos (consignes individuelles) sur les gares, les P+R et aux principaux arrêts du réseau de bus urbains afin de favoriser le rabattement en vélo vers les modes de transport collectif.

Grand Villeneuvois

Dans le cadre du Plan global de déplacement réalisé en 2013, la CAGV, le Département, la Région et SNCF ont mis en place différentes actions en faveur de l'intermodalité, et notamment la réalisation d'une Maison de la Mobilité et un quai interurbain en centre-ville.

Mont-de-Marsan Agglo

- Un nouveau réseau de transport urbain restructuré disposant d'une fréquence de passage fortement améliorée a été mis en œuvre en juillet 2012.
- Un pôle d'échange multimodal a été réalisé à la gare SNCF de Mont-de-Marsan. Outre la gare pour les trains TER, le pôle comprend une gare routière pour les lignes de transports scolaires, les lignes interurbaines du département et de la région, ainsi qu'une ligne de transport urbain et une navette gratuite desservant le centre-ville.
- Un pôle de correspondance regroupant toutes les lignes de transport urbain a par ailleurs été créé à proximité immédiate de la gare pour permettre les échanges.
- Ces pôles sont entièrement accessibles et le réseau de transport urbain répond aux exigences de l'agenda d'accessibilité programmé.
- Quatre parcs relais ont aussi été mis en service en approche du centre-ville.

Rochefort-Océan

La CARO s'est engagée depuis 2007 aux côtés de la Région et de la Communauté d'agglomération de La Rochelle avec une offre combinée Ter+bus entre La Rochelle et Rochefort. Ce dispositif se poursuit à partir du 01/01/2017 avec la mise en place d'une tarification multimodale préférentielle Ter+R'bus.

De même avec le Département, la tarification multimodale Car+Bus est maintenue en 2017, permettant aux usagers d'avoir une correspondance

sur le réseau urbain R'bus à un tarif attractif.

Au niveau des outils, la CARO s'est doté l'été dernier d'un nouveau système billettique répondant aux normes d'interopérabilité et s'inscrit également dans une politique d'information multimodale aux voyageurs (calculateur d'itinéraires régional Comment JV, information transport public sur googlemaps).

Enfin l'intermodalité physique est organisée avec les autres réseaux de transport au niveau des pôles d'échanges de la gare SNCF de Rochefort, du pôle Merleau/Grimaux et Roy Bry.

Royan Atlantique

➤ Accessibilité

Mise en œuvre de son SDAT (puis SD'AP – adopté le 21 septembre 2015) avec la mise en accessibilité de 187 arrêts du réseau principal (364 arrêts au total soit 51 %) et 33 du réseau secondaire (320 arrêts au total soit 10 %) entre 2013 et 2016.

Mise en accessibilité du site internet Cara'bus.

Équipement d'un nouveau système de billettique répondant aux normes PMR.

➤ Pôle d'échanges

Aménagement d'un pôle d'échanges en gare de Royan (2015) comprenant une gare routière (16 quais), une voie taxis (10 emplacements), un parking courte durée (80 places), un consigne vélo sécurisée (12 places), une aire de stationnement vélo couverte (24 places), une aire de stationnement deux roues motorisée couverte (4 places), une voie de dépose minute et une esplanade piétonne.

➤ Coordination des offres de transport

Mise en correspondance des lignes de transports en commun (cara'bus) desservant les gares de Saujon et de Royan avec le réseau TER.

➤ Billettique

Adhésion au Syndicat Mixte de la Mobilité Durable qui porte la création d'un titre intermodal – Pass'Partout 17 – proposant des tarifications avantageuses et un titre unique pour plusieurs réseaux de transports.

➤ Autres actions

Aménagement d'aires de stationnement à proximité de certains arrêts bus

Val-de-Garonne Agglomération

2 pôles d'échanges multimodaux sont prévus à Marmande et à Tonneins ainsi que la création d'une ligne BHNS - Bus à Haut Niveau de Service – sur les boulevards de la ville de Marmande.

Ces nouveaux projets seraient connectés aux actuels réseaux interurbains des 2 villes.

Forte volonté des élus de développer les liaisons douces.

Projets de transformation de l'actuelle voie ferrée entre les villes de Marmande et de Casteljaloux en voie verte (25 km).

MACS

- Billettique : interopérabilité de la carte passerelle avec les autres réseaux de Translandes (XL'R, Couralin, + TER à venir) ;
- Pôle d'échange multimodal de Saint-Vincent-de-Tyrosse : en cours d'étude ;
- Transfermuga : intégration au futur calculateur d'itinéraire à l'échelle de l'Eurorégion ;
- réalisation d'un schéma d'accessibilité sur le réseau de transport urbain et mise en accessibilité sur 6 années (2016-2022) des arrêts ;
- Coordination des offres de transport (TER, XL'R, Yégo) ;
- Aménagements des bus Yégo pour permettre 4 emplacements vélos à bord des bus ;
- création du site internet mobimacs qui regroupe l'ensemble des offres de mobilité + communication autour de cette politique « mobimacs ».

3 ▶ Concertation

Quelles formes de concertation ont-elles été instaurées entre votre collectivité/communauté et les autres acteurs et partenaires de la mobilité dans votre territoire ?

Dordogne (la)

Conventions avec les deux agglomérations de Périgueux et de Bergerac pour la coordination des moyens et des services.

CALI (la)

La concertation n'est aujourd'hui que balbutiante dans le domaine de l'organisation de la mobilité sur le territoire de La Cali. Toutefois, les projets actuellement lancés de PEM et de SDTC impliquent, au vu de la multitude des acteurs, de développer cette concertation.

Ainsi, il est prévu la tenue de Carrefours de la mobilité durant les deux premières étapes de l'élaboration du SDTC à l'occasion de la restitution de l'état des lieux de la mobilité (phase 1) et du scénario technique de préfiguration de la future offre de transport (phase 2).

La gouvernance de ces Carrefours n'étant pas encore actée, il est difficile de préciser plus avant leur contenu, mais la présence et l'association étroite de la Région Nouvelle-Aquitaine en tant que chef de file de l'intermodalité apparaît comme essentielle.

Grand Cognac	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Participation de Grand Cognac au Comité de ligne TER Angoulême – Royan. ➤ Rencontres avec le Département, en fonction des besoins, pour l'organisation des transports scolaires. ➤ Discussions informelles avec les AOM voisines.
Grand Dax	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Un comité technique entre l'exploitant du réseau et les services des différentes AOM. ➤ Une commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées. ➤ Un comité de pilotage entre les élus des différentes AOM concernées.
Grand-Poitiers	<p>La mise en place du pôle d'échanges multimodal a fait l'objet d'une importante concertation et d'un travail en commun avec la SNCF, la Région et le Département. Depuis, les contacts réguliers sont maintenus.</p>
Mont-de-Marsan Agglo	<p>Des comités techniques et ateliers ont été organisés avec tous les partenaires pendant la réalisation du Plan Global de Déplacement. Des réunions publiques se sont tenues lors de l'élaboration du nouveau plan de transport afin de présenter le projet et recueillir les doléances des habitants.</p> <p>Tous les partenaires (Conseil départemental, Conseil régional) ont été associés au sein des comités techniques lors des études préalables du Pôle d'Échange Multimodal et lors de la phase travaux.</p> <p>Une enquête de mobilité a aussi été envoyée à tous les foyers de l'agglomération afin de mieux connaître les habitudes de déplacement des habitants et les contraintes qu'ils peuvent rencontrer au quotidien. Les résultats ont permis d'alimenter le diagnostic avant la redéfinition du réseau et l'élaboration du plan d'actions.</p>
Rochefort-Océan	<p>La CARO a été membre du Syndicat Mixte de la Mobilité Durable (SYMOD) de 2000 à 2016, ce qui lui a permis de créer de réels échanges avec les différents acteurs du territoire (Région Poitou-Charentes, Département de la Charente-Maritime, Communauté d'agglomération de La Rochelle, Saintes et Royan).</p>
Royan Atlantique	<p>Pour les projets d'infrastructures ou les projets ponctuels (pôles d'échanges...), la concertation avec les autres partenaires de la mobilité se fait par l'intermédiaire des comités techniques et de pilotage mis en place pour chaque projet.</p> <p>Le tissu associatif est également associé aux actions de la collectivité</p>

	<p>sous différentes formes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Réunion de concertation préprogramme avec les habitants et les associations (FNAUT, train de mouettes,...) pour le projet de pôle d'échanges en gare de Saujon ; ➤ Collaboration avec des associations représentant les PMR (AFTC, APF, AVH,...) pour la rédaction du SD'AP (mise en place d'un comité de pilotage accessibilité) ; ➤ Partenariat avec des associations de promotion du vélo (Saintes à vélo) lors d'évènements comme la journée de la mobilité durable. <p>Le SYMOD a aussi été un lieu de concertation entre le département et les autres AOT du territoire.</p>
--	---

Val-de-Garonne Agglomération	Comité Technique et de Pilotage avec tous les partenaires de l'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine (Région, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, Département 47, Kéolis, DREAL, DDT 47, etc.).
-------------------------------------	--

MACS	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Transport en commun : communes, CD40 (service transport et service voirie), SNCF, réunions avec les entreprises dans les plus grosses zones d'activité économiques ; ➤ Liaisons douces : communes, CD40, GIP littoral Aquitain, Région, associations d'usagers, habitants ; ➤ Covoiturage : enquêtes auprès de covoitureurs ; ➤ Participation à la conférence des territoires avec le SCoT de l'agglomération de Bayonne et du sud des Landes.
-------------	---

4 ▶ Futures initiatives

Quelles nouvelles initiatives votre collectivité/communauté envisage-t-elle de porter ou de soutenir dans les prochaines années ?

Dordogne (la)	Aucune : la compétence « Transport » transférées par la Région au 1 ^{er} septembre 2017.
----------------------	---

CALI (la)	Suite à la définition de son offre de transport collectif à l'occasion du SDTC, La Cali se tournera vers les autres formes de mobilité, et ce afin de proposer un bouquet de services intégré, allant des modes actifs (principalement les deux-roues) aux modes partagés (covoiturage et autopartage).
------------------	---

Grand Cognac	La création de Grand Cognac Communauté d'Agglomération étant intervenue le 1 ^{er} janvier 2017, les élus n'ont pour l'instant pas déterminé de projet.
Grand Dax	La poursuite et la recherche d'une amélioration continue des services.
Grand-Poitiers	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Dans les opérations en cours, la mise en place d'une billettique sur le réseau de transport urbain prévue pour le 1er janvier 2018, intègre le format Modalis proposé par la Région et permettra donc l'interopérabilité avec les autres réseaux de transport et notamment le TER. ➤ La Communauté d'Agglomération s'interroge sur le devenir des deux sites internet créés de manière partenariale entre les AOM de Poitou-Charentes, Comment JV et covoiturage-Poitou-Charentes.
Grand Villeneuvois	<p>La CAGV va réaliser début 2017 une aire de covoiturage aux abords de la nouvelle rocade.</p> <p>Cette aire sera desservie par le réseau urbain et interurbain.</p>
Mont-de-Marsan Agglo	<p>Poursuivre le développement des transports en commun dont la fréquentation est en progression constante année après année.</p> <p>Inciter à la pratique du vélo en développant et généralisant les aménagements favorables aux cyclistes : la réalisation d'une voie verte dans le cadre de l'Eurovéloroute n°3 est prévue, ainsi que la valorisation de zones apaisées en centre-ville et la création de pistes cyclables lors de tout nouveaux travaux d'aménagement de voirie.</p>
Rochefort-Océan	<ul style="list-style-type: none"> ➤ La démarche d'interopérabilité à l'échelle de la Région ; ➤ Le développement de l'information voyageurs ; ➤ La politique de tarification intégrée avec des offres du type car+bus, Ter+R'bus ; ➤ La coordination des offres de transport.
Royan Atlantique	<p>Les projets portés par la CARA pour les prochaines années en matière d'intermodalité sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Poursuite de la mise en œuvre de son SD'AP (aménagement et mise en accessibilité de nouveaux points d'arrêt) et équipement des arrêts en abris ;

	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aménagement d'un pôle d'échange en gare de Saujon, ➤ Développement des infrastructures cyclables par l'intermédiaire de la mise en œuvre d'un nouveau schéma cyclable ; ➤ Volonté d'améliorer l'intermodalité entre le réseau TC et les modes actifs à l'occasion du renouvellement de sa DSP bus ; ➤ Développement des infrastructures de rechargement pour véhicules électriques dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt lancé par l'État ; ➤ Réflexions sur le développement de liaisons fluviales vers Bordeaux ; ➤ Étude sur la construction d'un dépôt bus visant à réduire le nombre de kilomètres non commerciaux et améliorer les conditions d'exploitation du réseau TC.
--	--

Val-de-Garonne Agglomération	<p>Évoquée précédemment : la voie verte entre les villes de Marmande et Casteljaloux.</p> <p>Les projets d'échanges multimodaux se feront si le reste à charge pour l'agglomération est acceptable.</p> <p>Le BHNS risque d'être abandonné, le cofinancement public n'étant pas suffisant (à peine 10 % du coût total).</p> <p>L'enveloppe de 1,7 million d'euros sera alors rendue.</p>
-------------------------------------	--

MACS	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Subvention pour l'achat de VAE ; ➤ Installation de 23 bornes de recharge pour véhicules électriques ; ➤ Poursuite de l'étude sur le pôle d'échange multimodal.
-------------	--

5 ▶ Impact(s) de la réforme territoriale

Comment les missions d'AOT/AOM de votre collectivité/communauté ont-elles été affectées par la réforme territoriale (lois MAPTAM et NOTRe) ? Comment votre collectivité/communauté envisage-t-elle désormais son rôle en la matière ?

Dordogne (la)	<p>Oui – Loi NOTRe</p> <p>Compétences transports scolaire et interurbain transférés à la Région.</p> <p>Rôle futur à définir au regard de la nouvelle gouvernance mise en place par la Région.</p>
----------------------	--

CALI (la)	<p>La gouvernance et les relations avec les autres AOT / AOM restent encore à bâtir, et ce notamment avec la Région Nouvelle-Aquitaine et Bordeaux Métropole.</p>
------------------	---

	<p>La Cali, comme précisé ci-avant, attend la constitution du futur syndicat mixte régional comme un lieu non seulement de coordination de l'intermodalité (billettique, information voyageur, politique tarifaire combinée, etc...) mais également de concertation sur les problématiques de mobilité à l'échelle d'un bassin de vie péri-métropolitain.</p>
Grand Cognac	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Extension du ressort territorial (passé de 14 à 58 communes). ➤ Reprise en cours des circuits de transports scolaires auparavant de la compétence du Département. ➤ Nouvelles modalités de desserte du territoire pas encore déterminées par les élus.
Grand Dax	<p>Le Grand Dax a par anticipation organisé le transport sur toutes ses communes membres.</p> <p>Aussi le passage du périmètre urbain au ressort territorial ne modifie en rien.</p> <p>L'organisation des services de transport offerts aux usagers.</p>
Grand-Poitiers	<p>Grand-Poitiers s'est depuis longtemps positionné comme une Autorité Organisatrice de la Mobilité, anticipant ainsi les évolutions législatives. En effet, la Communauté d'agglomération met en œuvre un large bouquet de services de mobilité qui au-delà du transport public associe location de vélos et de Vélos à Assistance Électrique, service d'auto-partage, plateforme de covoiturage ; site internet d'information multimodale « commentJV » (en lien avec les autres AO du Poitou-Charentes pour ces deux dernières actions).</p> <p>La principale conséquence de la réforme territoriale est la création au 1er janvier 2017, d'une nouvelle Communauté d'Agglomération (bientôt Communauté urbaine) sur un territoire étendu (passage de 13 à 40 communes).</p> <p>L'enjeu est donc aujourd'hui de réfléchir à l'adaptation de cette offre élargie à un territoire plus vaste et aux caractéristiques essentiellement rurales.</p>
Grand Villeneuvois	<p>La CAGV a pris la compétence « transport » en 2013.</p> <p>Dès le départ la collectivité a traité la question des déplacements de manière globale.</p> <p>Les transports, le covoiturage et la mobilité douce sont traités par la même commission et le même service.</p>
Mont-de-Marsan Agglo	<p>Pas d'impact.</p>

Royan Atlantique	<p>La réforme territoriale et le statut d'AOM pour la CARA favorisent la mise en œuvre de certaines actions (en faveur des modes actifs/doux par exemple) en légitimant l'EPCI dans son rôle.</p> <p>Ce nouveau rôle doit également être l'occasion d'inclure l'ensemble des solutions de mobilité lors des réflexions ou des projets que la collectivité mènera.</p>
Val-de-Garonne Agglomération	<p>Énormes contraintes financières pour les collectivités.</p> <p>La Loi NOTRe a eu pour conséquence première le désengagement du Département sur le projet multimodal.</p> <p>Heureusement, la Région est là mais elle ne peut compenser l'absence d'une intervention départementale en la matière.</p>
MACS	NC (périmètre d'action identique).

Articles, ouvrages et rapports

ADERNO A. et RAMEL A., *Loi NOTRe et transports publics*, La Semaine Juridique – Edition Administrations et collectivités territoriales, n°38-39, 21 septembre 2015

A'URBA, *Les pôles d'échanges au sein d'un réseau de transports collectifs métropolitain : méthodes et bonnes pratiques*, août 2015

AdCF, TRANSDEV, *Mobilités et intermodalité, la nouvelle donne : les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale*, juillet 2016

ADEME, *Développement du covoiturage de courte et moyenne distance – Guide méthodologique*, 2016

ARAFER, *Rapport annuel – Marché du transport par autocar et gares routières : 8 août 2015 – 30 juin 2016*

ARAFER, *Analyse du marché libéralisé des services interurbains par autocar : bilan du quatrième trimestre 2016*

CESER Midi-Pyrénées, *Contribution aux états généraux du rail et de l'intermodalité juin 2016*

CESER Pays de la Loire, *Intermodalité : une nouvelle compétence régionale à préparer*, novembre 2014

CETE Nord-Picardie, *Les pôles d'échanges au service des nouvelles mobilités*, 3^{ème} journée d'étude nationale « Nouveaux Services à la Mobilité », 4 octobre 2012

CERTU, *Le plan de Déplacements Urbains : pour une intégration des politiques de mobilité*, collection Références, 2012

CERTU, *La coopération entre autorités organisatrices de transports – Les syndicats mixtes SRU*, collection Dossiers, n° 279, 2013

COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE, *La mobilité des Français, Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008, 2010.*

DREAL LIMOUSIN, *Étude des formes de coopération des Autorités Organisatrices de Transport en Limousin*, Les Études, n°8, décembre 2014

ETATS GENERAUX DE LA MOBILITE DURABLE, *70 propositions pour la mobilité de tous les Français*, mars 2017

FNAUT, *Information multimodale et billettique : les attentes de la FNAUT*, 2011

FNAUT, *Les attentes de voyageurs en matière de qualité de service*, avril 2013

FNAUT, *Bonnes pratiques de l'intermodalité dans les gares : l'analyse de la FNAUT*, décembre 2016

GART, *Les nouveaux outils de l'intermodalité*, Colloque du 9 novembre 2010

INSEE, *Équipement automobile des ménages en 2013 – Comparaisons régionales et départementales*, juin 2016

KEOLIS, *L'intermodalité en marche*, Kéo, avril 2013

KEOLIS, *Kéoscopie 2016 : un regard éclairé sur la mobilité*

RÉSEAU ACTION CLIMAT FRANCE, FONDATION NICOLAS HULOT POUR LA NATURE ET L'HOMME, *Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain*, mars 2014

RICHER C., RABAUD M. ET LANNOY A., *L'intermodalité au quotidien : un panorama de la mobilité intermodale en France*, CEREMA-IFSTTAR, *Mobilité en transitions. Connaître, comprendre et représenter*, CEREMA, p. 131-142, 2015.

Ressources en ligne

ARAFER

Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires Et Routières

<http://www.arafer.fr>

CEREMA

Centre d'Études et d'expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

<http://www.cerema.fr>

DREAL de Nouvelle-Aquitaine

<http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr>

GART

Groupement des Autorités Responsables de Transport

<https://www.gart.org>

FNAUT

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

<http://www.fnaut.fr>

FNTV

Fédération Nationale des Transports de Voyageurs

<http://www.fntv.fr>

Ministère de la transition écologique et solidaire

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

Région Nouvelle-Aquitaine

<https://www.nouvelle-aquitaine.fr>

UTP

Union des Transports Publics et ferroviaires

<http://utp.fr>

AdCF	Assemblée des Communautés de France
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
ARAFER	Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières
Autopartage	Mise à disposition, à titre gratuit ou onéreux, d'un véhicule le temps d'un déplacement occasionnel
Autosolisme	Fait d'utiliser seul son véhicule
Autorité Organisatrice de Transports (AOT)	Collectivité publique (État, collectivités territoriales ou leurs groupements) qui organise les transports réguliers ou à la demande de personnes
Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) (ex Autorité Organisatrice des Transports Urbains)	Intercommunalité ou, le cas échéant, commune chargée de l'organisation de la mobilité, sous toutes ses formes, à l'intérieur de son ressort territorial
CEREMA	Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
Chef de file	En cas de compétence partagée entre plusieurs échelons territoriaux, collectivité chargée d'organiser les modalités de leur action commune
Covoiturage	Utilisation en commun d'un véhicule effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte
EPCI	Établissement Public de Coopération Intercommunale
GART	Groupement des Autorités Responsables de Transport
Information multimodale	Information destinée à renseigner les voyageurs qui utilisent plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement
Intermodalité	Utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement
Interopérabilité billettique	Capacité des systèmes billettiques de différents réseaux de transport à communiquer entre eux. Un support billettique interopérable permet au voyageur de charger n'importe quel titre de transport de tout réseau partenaire
MAPTAM (loi)	Loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

Modes actifs / modes doux	Modes de déplacement non motorisés : marche à pied, vélo, trottinette...
Multimodalité	Usage alternatif de plusieurs modes de transports pour un même déplacement
NOTRe (loi)	Loi du 7 août 2015 relative à la Nouvelle Organisation Territoriale de la République
PEM - Pôle d'Échanges Multimodal	Lieu d'interconnexion de différents réseaux et modes de transport
PDU -Plan de Déplacements Urbains	Outil global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération. Le PDU définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus
PGD - Plan Global de Déplacement	Démarche volontaire d'organisation de la mobilité à l'échelle d'une agglomération, qui reprend les mêmes orientations que le Plan de Déplacements Urbains (PDU)
PLU - Plan Local d'Urbanisme	Document de planification de l'urbanisme à l'échelle communale ou intercommunale (PLUi)
Services routiers librement organisés	Services routiers interurbains proposés par des entreprises privées de transport de personnes
SIM - Système d'Information Multimodale	Plateforme (internet, téléphonique) destinée à informer les voyageurs sur les solutions de mobilité disponibles sur un territoire
SRADET - Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires	Définit les orientations à moyen et long terme de l'aménagement et du développement durable du territoire régional
SRI - Schéma Régional de l'Intermodalité	Schéma destiné à coordonner, à l'échelle régionale, les politiques de mobilité conduites par les collectivités territoriales. Il est désormais intégré au Schéma régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADET)
Syndicat mixte SRU	Syndicat mixte, associant plusieurs autorités organisatrices de transport, spécifiquement dédié à l'intermodalité (institué par la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains)
Tarifification combinée	Vente simultanée de deux titres de transport ou d'un titre unique à un tarif privilégié
Tarifification intégrée	Vente de titres de transport permettant de circuler librement sur plusieurs réseaux, à l'intérieur d'un périmètre déterminé, et d'y prendre des correspondances

Transport A la Demande (TAD)	Service de transport public qui ne fonctionne que lorsqu'une réservation a été enregistrée
VT - Versement Transport	Contribution versée par les employeurs de 11 salariés et plus, implantés dans le ressort d'une autorité organisatrice de la mobilité, destinée au financement des transports en commun
VTA – Versement Transport Additionnel	Contribution versée par les employeurs de 11 salariés et plus, implantés dans des espaces à dominante urbaine, au profit des syndicats mixtes de transport SRU

DÉCLARATIONS EN SÉANCE PLÉNIÈRE

Suite à l'examen en commission du rapport « Intermodalité en Nouvelle Aquitaine », la commission 3 souhaite faire quelques observations et remarques :

- Tout d'abord sur la forme : le travail réalisé est présenté clairement et permet de comprendre aisément le sujet traité. Par ailleurs, l'existence d'une synthèse en avant-propos du rapport est appréciable et il est souhaitable qu'une telle pratique se généralise pour tous les documents du CESER.

- Sur le sujet lui-même, une satisfaction globale et trois regrets :

➤ Satisfaction de constater que **le rapport aborde de façon claire de nombreux aspects de l'intermodalité** en se plaçant notamment du point de vue du "client-usager". Cette notion de "client-usager" est pertinente et plus adaptée que celle exclusive "d'usager", la première reflétant la réalité vécue par nos concitoyens.

➤ Un premier regret : **l'intermodalité est abordée comme si la mobilité allait de soi**

Le rapport laisse trop à penser qu'une intermodalité optimisée résoudrait les problèmes de mobilité sur le territoire régional. L'exemple de la métropole bordelaise montre qu'en l'absence d'infrastructures adaptées et anticipées, l'intermodalité ne suffit pas à régler le problème banal de mobilité.

Il est regrettable aussi que le problème de l'urbanisation, relativement anarchique sur le territoire régional, ne soit pas plus clairement invoqué. Il constitue pourtant un élément déterminant d'une intermodalité efficiente qui par ailleurs, et cela n'est pas dit, ne saurait répondre à n'importe quel besoin. Les quelques références au SRADDET ne suffisent pas à évacuer la nécessité d'inscrire l'intermodalité dans une cohérence générale.

Enfin en matière d'organisation territoriale, et les transports en font partie, la "gentrification" des villes et l'éloignement de leurs lieux de travail des classes moyennes et des classes populaires, doivent absolument être pris en compte afin de les atténuer.

➤ Un deuxième regret : **le doute sous-jacent sur la possibilité d'action de la Région**

Concernant la gouvernance et une fois acquis le fait que la Région se doit absolument de co-construire ses politiques avec les territoires, le rapport multiplie de façon excessive les recommandations voire les mises en garde, au point de faire douter de la possibilité, pour la Région, d'agir en responsabilité.

➤ Enfin, **le problème du transport en bus** n'est pas suffisamment évoqué. Il est constaté d'ailleurs, une espèce d'ostracisme à l'égard de ce moyen collectif de transport, quand bien même certains territoires ne seraient desservis par aucun autre moyen de transport collectif. L'absence de gare routière, des lieux de rencontre éloignés des gares ferroviaires et l'absence de soutien financier public à certaines lignes indispensables, ne favorisent ni l'égalité entre les territoires ni la mobilité et encore moins l'intermodalité.

Merci pour votre attention.

Les mots reflètent nos décisions, nos différences. Ces mots s'inscrivent dans les conventions qui structurent en partie nos rapports avec les autres...

Si je me réfère au Larousse, « usager » est synonyme de « consommateur », « voyageur » de « globe-trotteur » et « client » de « consommateur ».

Quand j'achète mon billet je regarde le prix et les prestations proposées ; je me sens donc client.

Quand je suis contrôlé je me sens également client car il est normal d'être contrôlé.

Et quand je réponds à une enquête Qualité, je me sens tout autant client car il est normal que le prestataire cherche à améliorer son offre.

Dans aucun des trois cas je ne me sens « sali » par le qualificatif de « client » !

Il faut que nous mettions les mots à leur juste place.

Merci de votre attention.

Monsieur le Président, cher(es) collègues,

Comme le rappelle le **Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine**, le maillage du territoire doit répondre aux besoins des populations. Qu'il soit un atout économique pour les entreprises qui souhaitent s'implanter et se développer en Région est indéniable, mais il doit en même temps et prioritairement permettre aux salariés de s'y rendre.

L'intermodalité doit permettre d'aller d'un point A à un point B en empruntant parfois successivement plusieurs modes de transport. Encore faut-il qu'un mode soit proposé, qu'il soit approprié et que certains territoires enclavés, isolés et fragiles soient desservis !

Le document intitulé « **Stratégie de l'État en région période 2016-2017** » se compose de fiches actions dont l'une d'entre elles s'intitule : « *faciliter la mobilité au sein de la région* » avec des objectifs clairement assignés :

- Garantir le droit à la mobilité pour tous, la liberté de circulation et améliorer la sécurité des déplacements. Il s'agit là de déclarations d'intentions qui n'engagent que celles et ceux qui y croient !
- Renforcer les liaisons entre les 3 anciennes régions.
- Améliorer l'accessibilité et la desserte multimodales des territoires, notamment ceux de l'ex-région Limousin et renforcer les synergies entre les territoires urbains et ruraux.
- Augmenter la performance et les capacités des réseaux et renforcer leur sécurité.
- Poursuivre le développement d'un système de transport multimodal et des modes de déplacements à faible empreinte carbone.
- Et enfin, optimiser les organisations logistiques et le transport de marchandises, développer le report modal. Il s'agit là de déclarations d'intentions qui n'engagent que celles et ceux qui y croient.

Si ce document n'émanait pas des services de l'État, il prêterait à sourire car même si notre autosaisine ne traite pas du transport de marchandises, il faut bien avouer que les décisions prises par les gouvernements successifs depuis plusieurs années, sous la pression de Bruxelles et des lobbies, vont à l'opposé de l'intérêt général et de la survie de la planète.

En effet, toutes les conférences environnementales et en particulier la dernière COP 21, ont consacré et favorisé le mode routier au détriment des modes plus vertueux comme le ferroviaire et le fluvial, laissant à la collectivité le soin d'en payer la facture par le réchauffement climatique, une accidentologie accrue, l'abandon du fret ferroviaire et de l'entretien des infrastructures des réseaux capillaires...

Nous pourrions citer pêle-mêle, la généralisation des 44 tonnes en 2013, l'abandon de l'écotaxe poids lourds, la loi Macron libéralisant les autocars, la réforme du système ferroviaire sans prise en compte de la dette reconnue par l'État depuis 1995... l'abandon par sectionnement des TET avec l'approbation des régions et tout cela accentué par un dumping social féroce au service des transports « low-costs » entraînant la suppression de milliers d'emplois et la diminution du pavillon français, particulièrement dans les domaines routiers, maritimes, aériens et ferroviaires.

Au-delà des nouvelles prérogatives fixées par la loi NOTRe et l'entente nécessaire entre AOT et AOM pour un meilleur fonctionnement des différents modes de transport, nous espérons voir lors de la constitution du futur syndicat mixte des transports, un vrai débat intégrant tous les acteurs notamment les organisations syndicales, et les associations d'usagers. Le financement pour une mobilité mutuellement et collectivement avantageuse doit, bien évidemment prendre en compte les versements transports, mais devrait aussi être l'occasion **d'appréhender enfin les coûts externes** et les avantages et inconvénients de chaque mode pour la collectivité.

Enfin, il faudrait que tous les schémas régionaux (SRADDET, SRI, SRDTL, SRDII...) prennent en compte les besoins des populations, de toute la Région, **avec une attention particulière pour les territoires ruraux et semi ruraux, ces derniers étant les oubliés d'une réforme territoriale qui les sacrifie aux bénéfices des grandes agglomérations.**

La loi du 6 août 2015, libéralise les services de transport par autocars pour les trajets de plus de 100 km. **Qu'en sera-t-il demain?**

Cette ouverture faite aux sociétés de cars privées va porter atteinte à l'équilibre économique de certaines lignes TER dans un contexte où l'opérateur public SNCF connaît une très grande fragilité structurelle et organisationnelle. En effet, si une ligne d'autocar concurrence un TER ? Un bilan économique sera dressé avant ouverture d'une ligne. La concurrence sauvage entre les divers modes de transport va détruire encore davantage l'environnement et l'espace dans lequel chacun d'entre nous a pourtant le droit de vivre, tout cela en contradiction avec la loi MAPTAM qui donne priorité aux transports collectifs propres pour une mobilité durable.

L'ARAF devenue l'ARAFER est ***l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières***. Elle prévoit que le SRI comporte un schéma régional des gares routières définissant leurs localisations et leurs cahiers des charges. Permettra-t-elle de prendre appui sur les transports publics comme base plutôt que de favoriser les déplacements en véhicule individuel ?

La SNCF devrait être l'outil public par excellence autour duquel devrait s'agréger et se construire une véritable mobilité durable aux services de toutes et tous. L'aménagement du territoire, la péréquation tarifaire et l'égalité de traitement devrait être la règle, le réseau des gares constituant un pôle naturel d'échanges multimodaux.

La LGV récemment mise en service entre Paris et Bordeaux ne doit pas être un outil de plus au service de la fracture territoriale. Ce mode de transport aussi performant et moderne soit-il n'a d'intérêt que s'il est connecté à l'ensemble du réseau ferroviaire dans le cadre d'une politique globale des transports répondant à l'intérêt général.

Bref, le travail réalisé par notre commission aurait un réel intérêt si nous sortions de la seule logique du « *marché dit libre et de la concurrence dite non faussée* ».

Nous voterons le rapport car les orientations et propositions relèvent du bon sens et sont de nature à favoriser une autre conception de la mobilité spatiale, avec une implication grandissante des citoyens.

Néanmoins, nous restons lucides sur le chemin restant à parcourir dans la mesure où les engagements pris sur le volet mobilité du Contrat de Plan État/Région ne sont pas encore à la hauteur des enjeux. Nous pensons que la priorité **doit être donnée aux investissements nécessaires aux déplacements des populations locales.**

Enfin, nous tenons aussi à remercier celles et ceux qui se sont particulièrement impliqués et notamment Monsieur Dauphin. Nous tenons aussi à souligner la qualité des auditions réalisées et le bon travail au sein de la commission dans un climat serein et constructif.

Je voulais simplement faire une remarque, à propos du témoignage de quelqu'un de mon entourage qui fait chaque jour le trajet aller/retour Angoulême – Poitiers.

Cette personne m'a indiqué, mais je n'ai pas vérifié personnellement l'information, que depuis la mise en place de la LGV, le prix de son abonnement a subi une hausse quasi exponentielle.

C'est une simple remarque, car l'intermodalité, oui, mais il faut que les prix soient adaptés aux besoins et aux moyens des clients.

Je précise :

- être membre de la commission N°2 à l'origine du rapport sur « L'Intermodalité en Nouvelle-Aquitaine » ;
- avoir été présente lors de la réunion consacrée à l'étude des amendements.

Je réitère les propos que j'ai tenu à l'occasion de la réunion d'étude des amendements qui a conduit à un avis favorable de la commission N°2 pour le remplacement des mots « client usager » par le seul mot de voyageur dans l'ensemble du rapport.

Je regrette fortement la suppression du mot client du rapport. Par cette suppression, c'est la notion de satisfaction client (et donc du service qui doit être rendu au client) qui se retrouve être absente du rapport.

Il me paraît important de préciser que l'étude de cet amendement a suscité un vif débat en réunion et qu'il a recueilli un avis favorable certes mais à une très courte majorité sur 12 conseillers présents seulement (la commission comporte 39 membres).

Un usager, de services publics ou privés, attend et est en droit d'avoir un véritable service client. Un usager non satisfait se détourne du service proposé et cesse de l'utiliser. Dans le cadre de projets portés par les pouvoirs publics, l'absence de prise en compte de cette notion de service client, entraîne un gaspillage d'argent public ce qui est inacceptable.

Bonjour à toutes et tous, enfin à ceux que je n'ai pas eu l'occasion de saluer lors de notre arrivée.

L'exercice est un petit peu compliqué, dès lors où je vais m'attacher non pas à vous faire un discours prévu à l'avance, mais tenter de répondre à plusieurs interrogations et faire un ou deux commentaire(s) sur ce rapport.

Dans un premier temps, à la lecture de celui-ci, et après avoir entendu le rapporteur dans sa synthèse, je peux dire, et c'est l'avis de la Région, que globalement ce rapport nous conforte absolument dans nos objectifs et nos choix. Il est extrêmement bien détaillé et explicite dans ses recommandations. J'ai néanmoins un petit regret : il pourrait aller plus loin dans sa prospective sur la mobilité de demain. Mais cela pourrait être l'objet d'une saisine de la Région d'ici quelques temps, une fois mis en place un certain nombre d'outils dont vous parlez dans ce rapport et qui sont en construction.

Je veux parler de ce syndicat mixte qui est souhaité par le CESER et qui est d'ores et déjà à l'étude par le Conseil Régional. Celui-ci va permettre effectivement de rassembler dans une même gouvernance l'autorité organisatrice de transports qu'est la Région, mais aussi les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) que sont les intercommunalités et les agglomérations. Ces AOM qui le souhaiteront adhéreront à ce syndicat mixte et pourront ainsi être effectivement dans cette gouvernance et dans la coordination des différents modes de transport.

L'intermodalité, cela a été dit d'ailleurs dans quelques interventions, évidemment ne résout pas l'ensemble des problématiques de la mobilité. Ce n'est qu'un élément dans les politiques publiques mises en place par les Régions et les collectivités, mais effectivement cette intermodalité doit servir avant toute chose au client, usager, globe-trotteur, voyageur... Pour nous, il y a des « usagers » des politiques publiques mises en place par la Région, même si parfois nous faisons référence aux voyageurs.kilomètres ou kilomètres.voyageurs. Les termes pourraient effectivement être précisés. En tous les cas, nous avons des « habitants » en Nouvelle-Aquitaine qui utilisent le transport collectif régional et notre « job », c'est de les inciter à l'utiliser de plus en plus.

Cette intermodalité ne résout pas l'ensemble des problèmes mais, quand même, elle sert à mettre un peu « d'huile dans les rouages » et donc à faire en sorte que le voyageur, celui qui utilise les différents modes de transport, soit aidé dans sa chaîne de déplacement, parce qu'il s'agit bien de cela. Et encore une fois, il est important pour la Région, cela a été rappelé dans nombre d'interventions, de veiller à ce que l'accès à cette mobilité, quel que soit le mode emprunté, soit facilité pour tous et *a fortiori* pour ceux qui en sont le plus éloignés.

Alors, il faut peut-être que vous soyez un temps indulgents avec la Région parce que nous sommes en construction de cette politique. Nous sommes, depuis un an, dans l'harmonisation de ce qui existait dans les ex-régions, pour ensuite élaborer une nouvelle politique de mobilité

en région. Vous le savez autant que moi, ce ne sont pas des choses qui se construisent en « claquant des doigts », c'est forcément très long et très coûteux aussi. Une dizaine de chantiers de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) sont aujourd'hui en cours, d'autres sont terminés. On a estimé qu'une quarantaine de chantiers de PEM à l'horizon 2025 vont être entamés. La Région a adopté un règlement d'intervention avec une perspective de financement à hauteur de 21 millions d'euros pour ces PEM. Il s'agit de faire du sur mesure : on ne fait pas un Pôle d'Échanges Multimodal identique à la gare d'Angoulême, de Poitiers ou encore à Guéret comme on va le faire autour d'une halte ferroviaire ou même dans un territoire qui est dépourvu de gare. Tout cela se construit avec du temps, avec des moyens que la Région engage année après année.

Je reviens à cette question de syndicat mixte et de gouvernance unique. Pourquoi ce syndicat mixte ? C'est d'abord pour réunir autour d'une même table les autres AOM pour organiser la mobilité dans le territoire, et surtout avec l'ensemble des territoires, afin de prendre en compte toutes les particularités des territoires.

C'est pour cela que ce syndicat mixte, au-delà d'un outil technique, est extrêmement utile et fondamental si on a l'ambition de rendre accessible à tous la mobilité quel que soit le mode. Les nouvelles compétences régionales (autocars interurbains et transports scolaires) vont nous permettre de rechercher des complémentarités de modes et surtout d'avoir une animation qui va permettre d'optimiser ces accès à différents modes.

Au-delà de ce syndicat mixte, vous le dites dans votre rapport et cela est déjà en projet à la Région, nous aurons d'autres outils que nous essayons de construire dans le même temps, à l'horizon du premier trimestre 2018. Il y aura ainsi une convergence entre à la fois la mise en place du syndicat mixte et d'un système d'information multimodal qui permettra d'informer le voyageur de façon directe sur les différents modes de transport, en termes d'informations, d'horaires, de retards ou autres. Nous travaillons dans le même temps à la création d'un support billettique unique qui pourra être dématérialisé, pour que demain nous puissions emprunter le tramway, l'autocar, le TER (Transport Express Régional) avec un seul support de titre de transport.

Les services de la Région, en lien avec un certain nombre d'opérateurs, travaillent à la conception d'une politique régionale de transport avec des outils adaptés, afin que chaque habitant puisse accéder de la meilleure façon possible à cette chaîne de déplacement, dans ses trajets du quotidien ou occasionnels.

Parallèlement, nous avons avec le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) un volet « Mobilité » qui est en cours de construction et qui va évidemment inclure ces dispositifs et ces outils. Parce que, vous le dites dans le rapport et c'est bien de cela dont il s'agit, au-delà de la coordination régionale avec un syndicat mixte, il nous faut une vision à moyen terme et à plus long terme de la politique publique régionale de mobilité. C'est ce que ce schéma va nous permettre d'avoir. Sa construction va faire appel à un certain nombre de dispositifs permettant d'associer le plus largement possible l'ensemble des acteurs qui ont intérêt à la question de la mobilité. C'est pour cela que la Région et le Vice-président Renaud Lagrave, chargé des infrastructures, des transports et des mobilités, ont souhaité mettre en place, pour la fin septembre ou le début octobre 2017 une conférence permanente de la mobilité regroupant les associations d'usagers, les syndicats de salariés et professionnels, un certain nombre de représentations de

territoires et évidemment le CESER. Il s'agira avec cette conférence permanente de mettre en place un espace de dialogue et de concertation qui devra se doter, au-delà de sa mise en place officielle à l'automne, de groupes de travail ou de commission *ad hoc*, de façon à construire ce schéma de mobilité au sein du SRADDET.

Il s'agit d'un élément essentiel dans la politique que compte mettre en place la Région : d'un côté des outils nécessaires à cette politique régionale mais aussi des instruments de gouvernance et de concertation de façon à ce que, ensemble, nous soyons en capacité de répondre, puisque c'est l'essentiel, aux besoins d'aujourd'hui mais surtout aux besoins de demain. C'est là où les choses sont un peu plus complexes puisque la diversité des modes de déplacement engendre aussi une très grande diversité de types d'usagers. Il nous faut répondre, à l'échelle de cette très grande région, à cette très forte diversité. L'équation est un petit peu complexe à résoudre. Mais peut-être que, contrairement à d'autres, nous nous y croyons, nous pensons répondre à ces besoins, mais nous sommes très conscients des obstacles qui sont devant nous. Il n'est pas dit que l'ensemble des A.O.M. que sont les intercommunalités et les agglomérations adhèrent toutes au syndicat mixte porté par la Région. Nous pourrions être confrontés à des divergences de point de vue quant à la coordination globale des politiques régionales, puisque cela ne sera pas une obligation de rentrer dans le syndicat mixte. Nous pourrions avoir des cas particuliers avec des territoires qui ne s'inscriront pas dans cette démarche. La Région en est consciente.

L'autre problématique à laquelle nous faisons face aujourd'hui avec beaucoup de difficulté, et demain cela ne sera peut-être pas forcément amélioré, est l'état des prestataires que sont nos opérateurs et en premier lieu la SNCF. Vous n'êtes pas ignorant de l'état notamment de l'infrastructure qui fait qu'aujourd'hui malgré une insistance toute particulière de la Région pour améliorer l'offre aux usagers, nous nous trouvons face à un réseau qui ne peut pas absorber cette dynamique par endroits. Il y a des lignes qui sont tellement dégradées du point de vue des infrastructures que même avec la meilleure des volontés, l'offre ne peut pas être améliorée. Tout ceci constitue des obstacles importants que l'utilisateur, le voyageur observe, subit au quotidien.

Nous travaillons aussi sur des perspectives d'améliorations, y compris en dehors de notre compétence, en recherchant des financements particuliers nécessaires sur quelques infrastructures majeures dans notre dispositif de mobilité. Si nous ne le faisons pas, il y a effectivement des territoires qui seront coupés de l'accès, et certains d'entre vous l'ont dit, à la Ligne à Grande Vitesse (LGV) qui aujourd'hui ne profite pas à tous. C'est une réalité.

Voilà des obstacles sur lesquels il s'agit de nous engager.

Deux mots sur la question du transport de marchandises. Je crois qu'il y a eu une déclaration qui pose clairement cette problématique. Vous savez que le transport de marchandises n'est évidemment pas la compétence de la Région. Celle-ci a néanmoins décidé de financer la remise en état d'infrastructures qui sont dédiées au fret, par exemple entre Niort et Thouars : 70 millions d'Euros. Ce sont des engagements financiers hors CPER - Contrats de Plan État-Région – afin de sauver quelques infrastructures parce que sinon, c'est tout un pan du transport fret et particulièrement sur les Deux-Sèvres pour les carriers, qui serait mis par terre. Surtout qui serait mis sur des camions sur les routes.

La Région en est aussi évidemment très consciente. Elle le fait aussi pour ce qui concerne l'accès à un certain nombre de lieux de report modal de marchandises. Nous sommes sur plusieurs projets pour faire de certaines gares des zones de report modal de marchandises beaucoup plus conséquentes qu'aujourd'hui. Encore une fois c'est hors compétence de la Région.

Je pense n'avoir rien oublié, enfin si certainement puisque je ne peux pas intervenir sur tout.

Nous sommes aussi dans la mise en place de tarifications nouvelles permettant véritablement à des catégories d'usagers de pouvoir voyager, d'un point de vue tarifaire, aussi facilement voire de manière moins coûteuse que le covoiturage ou toute autre solution. Le tarif mis en place pour les jeunes jusqu'à 27 ans, juste avec leur carte d'identité, s'échelonne de 4 euros à 19 euros selon la distance. On peut prendre un exemple concret : Bordeaux-Angoulême pour 10 euros. Cette tarification mise en place depuis le mois de mai est véritablement incitatrice à prendre le TER.

Concernant les scolaires, voici une mesure extrêmement conséquente : à partir du 1^{er} septembre, les voyages scolaires coûteront un euro par élève et un euro par accompagnant par tranche de 100 km. Ainsi la Région met à disposition le réseau TER pour des types d'usagers qui ont vraiment besoin d'accéder à la mobilité. Au-delà de l'harmonisation qui était nécessaire entre les trois ex-régions, nous allons proposer une nouvelle tarification sociale pour les populations les plus précaires ou en difficulté sur l'accès à la mobilité, avec une réduction de 80 % probablement mise en place à partir du 1^{er} janvier 2018.

Toutes ces actions devraient permettre, au-delà de l'intermodalité, au-delà des outils de gouvernance et de gestion d'un certain nombre de dispositifs, de rendre beaucoup plus attractif le transport collectif. Nous avons encore quelques idées pour faciliter encore plus cet accès à la mobilité.

Je partage les interrogations de la Commission « Développement des territoires » du CESER sur les questions d'urbanisation et de nouvelles mobilités : elles seront traitées à travers la mise en place du SRADDET. Nous avons besoin d'anticiper le plus possible ce que sera le besoin de mobilité de demain et je n'oublie pas surtout l'utilisateur du quotidien, le trajet domicile-travail, qui est une vraie problématique aujourd'hui en Nouvelle-Aquitaine.

Merci.



14 rue François de Sourdis
33077 Bordeaux CEDEX
05 57 57 80 80

contact@ceser-nouvelle-aquitaine.fr
ceser-nouvelle-aquitaine.fr

Edition : Service Reprographie – Conseil Régional Nouvelle-Aquitaine
Illustration : Services du CESER Nouvelle-Aquitaine

Dépôt légal : août 2017
ISBN n°978-2-11-152101-8



SITE DE BORDEAUX

14 rue F. de Sourdis
CS 81383
33077 Bordeaux Cedex
Tel. 05 57 57 80 80

SITE DE LIMOGES

27 Bud de la Corderie
CS 3116
87031 Limoges Cedex 1
Tel. 05 55 45 19 80

SITE DE POITIERS

15 rue de l'Ancienne
Comédie - CS 70575
86021 Poitiers Cedex
Tel. 05 49 55 77 77



Ceser Nouvelle-Aquitaine



ceser-nouvelle-aquitaine.fr
