



Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective du SRI

Etude Transdev / AdCF réalisée auprès d'un corpus d'autorités organisatrices et d'acteurs de la mobilité

Séminaire « Gares et intermodalité »

GERI TerriTAP - Ifsttar – AdCF, GIE du 22 rue Joubert, 27 octobre 2015

Le point de départ

Le point de départ

- **Un contexte inédit pour les autorités organisatrices de transport :**
 - L'essor du numérique, de l'économie dite « collaborative » et la transformation des usages
 - Restriction budgétaire qui incite à faire autrement avec moins de ressources (optimisation des réseaux de transports collectifs)
 - Sortie d'un long tunnel législatif avec des réformes importantes. Lois MAPTAM, NOTRe, Macron, Transition énergétique pour la croissance verte.
 - La loi NOTRe distingue « Transport urbain » et « non urbain » dans le « ressort territorial de l'AOM » (voir les conventions interurbaines dans les métropoles)

- **L'intermodalité**, un défi au cœur de nouvelle répartition des compétences institutionnelles : régionalisation du transport interurbain, nouvelles prérogatives des AOM, etc.

- Une volonté commune de Transdev/AdCF de mieux comprendre et **d'anticiper l'élaboration du schéma régional d'intermodalité (SRI)**, volet du SRADDET (Loi NOTRe) à travers une étude :
 - 1^{ère} phase : Identification des enjeux de l'intermodalité
 - 2^{ème} phase : Guide méthodologique et de recommandation du point de vue³ de l'intercommunalité à l'usage des décideurs

La loi MAPTAM : la mise en œuvre de l'intermodalité à travers le Schéma Régional d'Intermodalité

Ce que dit la loi :

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

Ce schéma assure la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire.

Il définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de 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. »

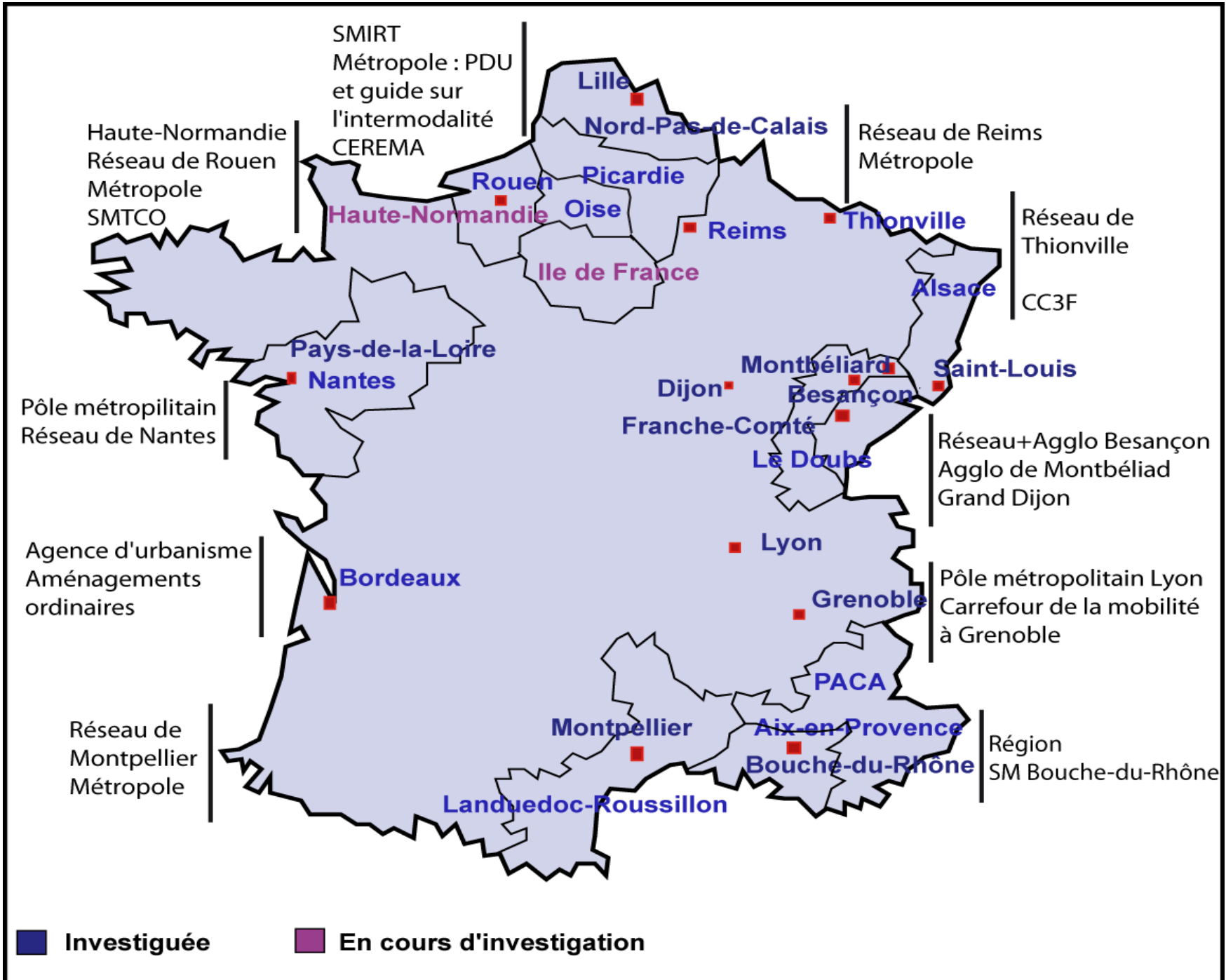
La loi MAPTAM : la mise en œuvre de l'intermodalité à travers le Schéma Régional d'Intermodalité

La région « chef de file » pour élaborer le SRI :

- **Les 4 volets du SRI**
 - **Offre de services**
 - **Information des usagers**
 - **Tarifification**
 - **Billettique**

- **Une « fabrique » concertée en 3 phases :**
 - ✓ **Elaboration** (Région en collaboration avec les départements et les AOM)
 - ✓ **Concertation** (Etat, Syndicats mixtes de transport, établissements publics et les gestionnaires de voirie, public)
 - ✓ **Validation :**
 - Avis favorable des départements/AOM inclus dans la région représentant au moins la moitié de la population régionale
 - Approbation du représentant de l'Etat dans la région

Un échantillon diversifié
d'interlocuteurs



Des attentes fortes et
variées autour du SRI

Une définition plus rigoureuse et partagée

- **Clarifier la définition :**
 - Connexion des réseaux publics (opérateurs différents, ex à Montpellier)
 - Combinaison de modes au cours d'un même déplacement (Quid de la marche et des correspondances ? Ex à Montbéliard)

- **Partager une typologie pour mieux qualifier l'intermodalité :**
 - Exemple des réflexions en cours au CEREMA : échelle / rabatement maillage / usage / active / situation perturbée

- **Partager une méthodologie pour mesurer :**
 - EMD : difficile de territorialiser les usages
 - Billettique : données disponibles pour peu de mode (ex à Rennes: Données importantes sur métro-bus, données très partielles sur le vélo, données inexistantes/partielles sur CAR, TER et sur la marche)
 - Quid du Big data (ex de données de téléphonie mobile) ?
 - Quid des enquêtes qualitatives (aspects « servicielles », effort et pénibilité) ?

Les principaux points d'intervention: l'intermodalité physique

- **Pistes de rationalisation et d'optimisation de l'offre**
 - **Entre la Région AOT (TER+ lignes Interurbaines et scolaires) et les AOM (communauté et métropoles). De 3 donneurs d'ordre à 2:**
 - ✓ **Suppression des doublons:** ex du TER et de la ligne départementale Morlaix-Roscoff dans le nord Finistère
 - ✓ **Hiérarchisation du réseau :** Jusqu'où peut-on « tirer les réseaux TC » ? Travailler sur les zones de pertinence de chaque mode (promotion de nouvelles formes de mobilité plus économes, ex à Reims et à Dijon)
 - ✓ **Intégration de l'ensemble des mobilités:** basculer de la multimodalité vers l'intermodalité (ex d'actualisation du PDU à Montbéliard)
 - **Comment intégrer dans la coordination de l'offre les acteurs privés/ associatifs initiateurs d'offres dérégulées / agiles ?**
 - **Intégrer les lignes Macron** (ex de la demande de Flixbus auprès de l'agglomération de Besançon)

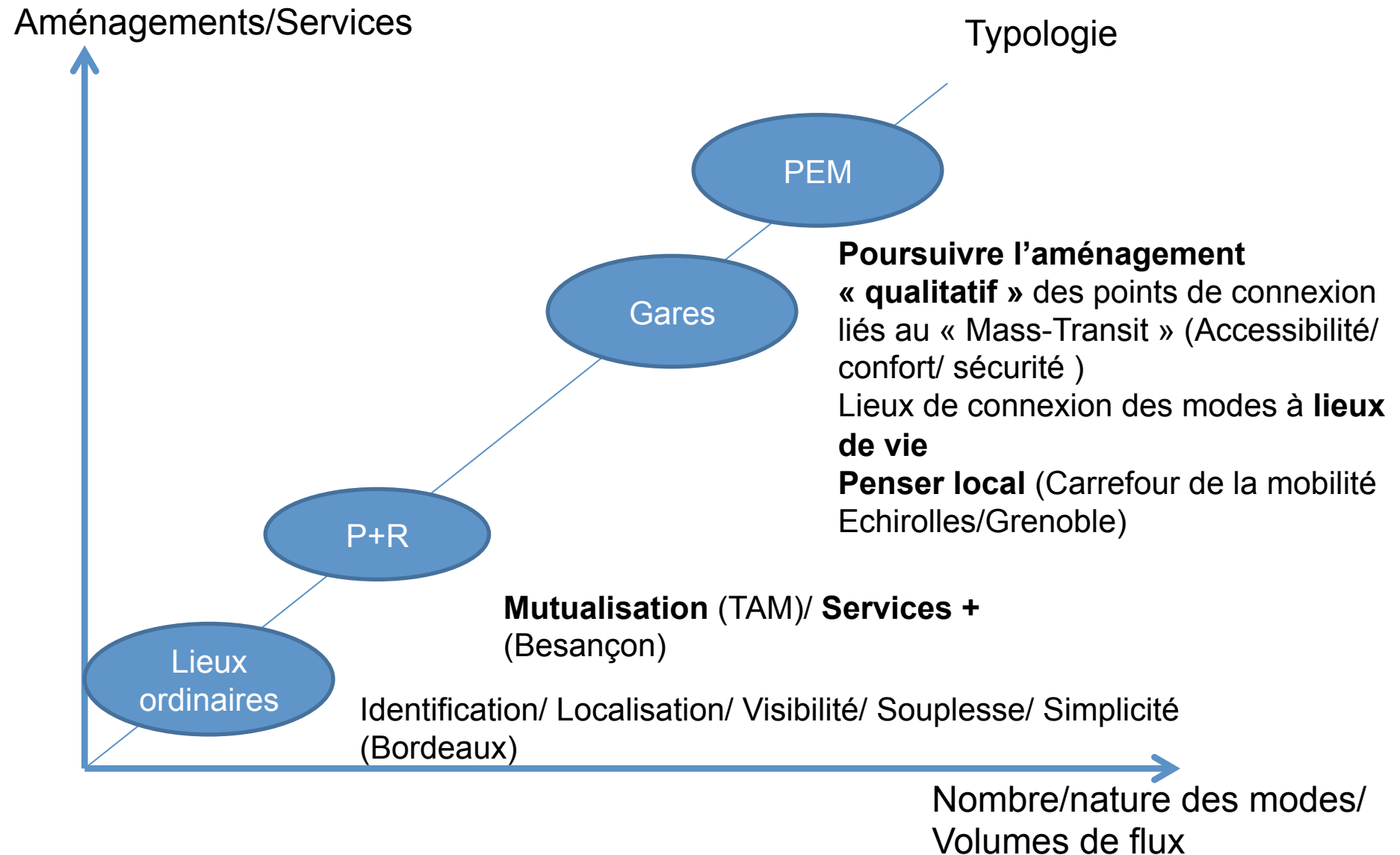
Les principaux points d'intervention : l'intermodalité physique



- **Intégration des modes (offres conventionnelles et offres dérégulées)**

Quelle action publique/régulation pour l'intermodalité covoiturage (Blablacar) et TC ?
Ex : Pratiques informelles du covoiturage (stationnement sauvage) à la gare de Reims.

L'aménagement des points de connexion : « du lourd à la simplicité/souplesse »



- **Focus sur la mutualisation des usages à Montpellier**



P+Tram Circé : 1700 places pour 5 types d'usages

- Cinéma Gaumont
- Usagers des centres commerciaux (horaires ordinaires)
- Usagers des bureaux environnant (convention longue durée)
- Agents du Conseil régional
- Usagers du P+Tram

- **Cohérence Transport/stationnement :**

- Contradiction entre développement des TCSP et construction des parkings parfois gratuits au centre-ville
- Stationnement levier pour réduire l'autosolisme et favoriser le report modal vers les TCU : Possibilité d'agir sur le nombre de places, la réglementation, etc.

Les principaux points d'intervention : l'intermodalité « servicielle »

- **Enjeux liés aux SIM** : Echelle de mise en œuvre (Avis divergents sur le pilotage régional : problème de **disponibilité et actualisation** des données; envisager une expérimentation par « tapis déroulant », mise en place d'une plateforme d'information en open source et destinée aux opérateurs, etc.)
- **Faire du numérique un outil d'intégration « servicielle »** : Transport et non transport : (ex : du projet de Puce NFC dans les Bouches-du-Rhône)
- **Enjeux autour de « produits intermodaux »** :
 - Harmonisation tarifaire (arbitrage TC gratuit/payant) : Ex : Aubagne/Métropole Marseille Aix Provence
 - Intégration tarifaire : arbitrage entre des titres monomodaux à recettes importantes et des titres multimodaux parfois à faible rentabilité (ex : Strasbourg)
- **Enjeux autour des supports billettiques uniques** :
 - S'affranchir des enjeux identitaires (ex de trois supports en Haute Normandie et du Pass Pass à double face)
 - Le coût élevé de la technologie Calypso : recherche de solutions moins chères évolutives et rapides à déployer

Quelle gouvernance du SRI pour une intermodalité efficace ?

- Partir des bonnes pratiques existantes, soutenir l'ensemble des « intermodalités » les plus significatives, prometteuses et contributives aux objectifs environnementaux du SRADDET
- Définir préalablement la notion de chef de file / que dira l'ordonnance du SRADDET?
- En fonction de la maturité des AO :
 - Une structure souple, la « conférence des AOT » (ex : avis CESER-Pays de la Loire). Quelle implication des départements dans cette instance?
 - Une structure « contraignante » avec la possibilité de lever le VTA : le syndicat mixte SRU (ex : avis CESER –Alsace) ?
- Vers une diversité des modes organisations de la « maîtrise d'ouvrage » de l'intermodalité : conventionnements (Korrigo), SPL, Syndicat mixte SRU
- Quid des délégations de compétences à des AO2? La région pourra déléguer à une AO2 (EPCI/Syndicat/Département) mais le département ne pourra pas « re-subdéléguer » à une AO3.
- Pour une promotion de l'intermodalité : Au-delà des usagers, sensibiliser les élus sur les nouveaux enjeux de la mobilité



Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective du SRI

Etude Transdev / AdCF réalisée auprès d'un corpus d'autorités organisatrices et d'acteurs de la mobilité

Séminaire « Gares et intermodalité »

GERI TerriTAP - Ifsttar – AdCF, GIE du 22 rue Joubert, 27 octobre 2015