

Développer l'intermodalité : nouveau défi régional



Un nouvel enjeu se présente aux Régions qui doivent devenir « chef de file de l'intermodalité » et de la complémentarité entre les modes de transport sur leur territoire. De fait, la loi MAPTAM (Modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) du 27 janvier 2014 renforce les compétences de la Région en matière de transport, ce qui va se traduire par l'obligation de mettre en œuvre un Schéma régional de l'intermodalité, intégré dans un nouveau Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT).

De plus, les transports collectifs doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite à partir du 1^{er} janvier 2015 avec toutefois un aménagement des délais pour les transports urbains et ferroviaires.

Enfin, la réforme territoriale va modifier le périmètre et les compétences des Régions.

Améliorer l'offre de transports

Au-delà de ce qu'impose l'évolution du contexte réglementaire, la montée en puissance de l'intermodalité apparaît de plus en plus inéluctable sous l'effet de l'évolution des pratiques et des initiatives individuelles, mais aussi des technologies de communication. Un réel mouvement culturel de fond se manifeste et impose d'améliorer l'offre intermodale en intégrant l'automobile et ses nouveaux usages. Il s'agit également de répondre aux attentes des habitants et de satisfaire aux contraintes environnementales.

Choisir sa mobilité

Dès lors, l'enjeu pour les Régions consiste à construire une architecture intermodale appropriée, tant pour les usagers que pour les autorités organisatrices de transport, leurs opérateurs et les nouveaux acteurs de la mobilité. L'objectif du schéma consistera par conséquent à coordonner sur le territoire régional les politiques de transports et les différents schémas de mobilité. Toute

la complexité de l'exercice tient à la difficulté de bien appréhender l'existant en constante évolution du fait notamment du comportement des usagers de plus en plus innovants dans leurs choix de mobilité.

L'enjeu de cette étude est, d'une part, de présenter un état des lieux de l'intermodalité en Pays de la Loire et d'autre part de préconiser des axes de travail en vue de l'élaboration du futur schéma régional de l'intermodalité.

Tout en restant lucide sur les contraintes à dépasser, il est indispensable de transformer cette nouvelle donne réglementaire en réelle opportunité pour doter les Pays de la Loire d'une organisation intermodale la plus efficace possible au bénéfice des Ligériens.

Christian DUBOT et Christophe REINER



Christophe Reineri, Rapporteur de l'étude et Christian Dubot, Président de la Commission « Infrastructures - Déplacements - Télécommunications - Énergies ».

Les chiffres clés

Les déplacements en Pays de la Loire :

- 11 millions de déplacements par semaine : 3,5 déplacements par jour par personne, supérieur à la moyenne nationale hors Ile-de-France (3,2)
- 54 minutes par jour en moyenne
- transports collectifs : 20 % (+ 58 % entre 1990 et 2013 dans les 8 plus grandes villes grâce aux transports en commun en site propre)
- transport scolaire : 10% des déplacements
- véhicules personnels : 80 %
- TER : 15,8 millions de voyageurs en 2013



L'INTERMODALITÉ, ENJEU DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le développement durable appliqué à la mobilité consiste à trouver les alternatives à « l'autosolisme », c'est-à-dire le recours, pour un déplacement donné, à sa seule voiture particulière. Il passe donc par l'adoption de modes de déplacements collectifs, alternatifs et doux, mais également attractifs, économiquement viables et accessibles à tous. C'est en conjuguant tous ces paramètres, parfois complémentaires à la voiture particulière, que l'intermodalité se pose en levier important d'incitation à utiliser de nouvelles façons de se déplacer et peut aussi devenir un facteur d'attractivité pour le territoire.

La multiplicité des acteurs

La seule volonté politique de respecter l'environnement tout comme les obligations réglementaires ne suffisent toutefois pas à apporter une réponse suffisante, en mesure de développer l'intermodalité. La diversité des publics et donc de leurs besoins, les disparités territoriales entre ville et campagne, mais aussi la multiplicité des acteurs de la mobilité (opérateurs, autorités organisatrices de transport, nouveaux acteurs et associations) imposent d'avoir une vision très large des enjeux liés au report modal.

Des disparités territoriales

L'un des principaux challenges d'une politique intermodale volontariste consistera à mettre en cohérence les politiques d'urbanisation des différents territoires régionaux et leurs dessertes en transports collectifs, mais aussi à assurer le désenclavement des territoires ruraux eux-mêmes en y développant, par exemple, le transport à la demande.

Certes, les offres de transports combinés existent déjà dans les Pays de la Loire, mais elles portent essentiellement sur les abonnements TER-réseaux urbains couplés ou réseaux départementaux-réseaux urbains couplés (lire encadré). De même des dispositifs de transport à la demande fonctionnent (Mobili'TIS en Sarthe), mais l'articulation avec les autres réseaux n'est pas suffisamment adaptée aux publics se déplaçant difficilement.

La tendance des modes alternatifs

En zone urbaine, l'essor des modes doux tels que le vélo en libre-service ou personnel et la marche à pied illustrent l'engagement



des habitants en faveur des déplacements respectueux de l'environnement. A Nantes, le Bicloo compte 5 000 locations quotidiennes et 10 000 abonnés. Un nouveau dispositif CycloTan consiste à louer un vélo pliable, transportable à bord des tramways. Le succès des modes doux est toutefois directement lié à la présence des aménagements sécurisés.



En matière de déplacements professionnels, certaines entreprises mettent en place des Plans de déplacement et proposent parfois le télétravail, voire la téléconférence pour réduire les déplacements domicile/travail, les plus générateurs d'émissions de CO₂ en Pays de la Loire. Enfin, le recours à l'autopartage et au covoiturage est désormais très répandu. Ce nouvel usage de la voiture requiert

de créer les parkings relais adaptés qui doivent permettre un accès facile à d'autres modes de transports que le seul véhicule individuel.

L'INTERMODALITÉ EN ACTION

L'intermodalité se décline de différentes manières en Pays de la Loire :

- DESTINEO est un outil d'information multimodale mis en œuvre par la Région. Ce site internet complété par une application mobile permet de préparer un itinéraire, d'avoir les informations sur les horaires, l'état du trafic et toute une série de services complémentaires (système de géolocalisation, guidage piéton).
- Des offres d'abonnements favorisent également les parcours multimodaux tels que Métrocéane qui permet de voyager avec un titre de transport unique entre réseaux. A titre d'exemple, les réseaux urbains de Nantes et de Saint-Nazaire, le réseau d'autocars de la Loire-Atlantique et le réseau ferroviaire régional (TER) fonctionnent sur ce principe. L'exemple du déploiement des lignes de tram-train avec Nantes-Clisson et Nantes-Châteaubriant illustre également cette intermodalité en action.



L'INTERMODALITÉ À LA CARTE



Le pôle d'échange multimodal (PEM) du Mans

En matière de déplacements, les usages sont multiples et à « géométrie variable » en fonction des intérêts immédiats des utilisateurs qui, de simples demandeurs passent au stade d'initiateurs. Leurs divers comportements vont contribuer à favoriser l'intermodalité, bien que 65 % des personnes considèrent encore que la voiture reste plus efficace que la combinaison d'autres modes de transport. Pour inciter au report modal, il faut que l'offre de transport s'adapte à ces nouveaux usages. Il est donc essentiel d'aborder la question du développement de l'intermodalité à partir du « client-usager ».

« Casse-tête »

La question de la mobilité s'apparente à un véritable « casse-tête » tant les besoins divergent en fonction des âges et des situations. Les actifs utilisent peu les transports collectifs car ils leur reprochent un manque de ponctualité et d'information. Ils trouvent les temps de correspondance trop longs et déplorent parfois la faible qualité du service, liée principalement à l'inconfort, à l'attente et au manque de sécurité.

Les jeunes disposent de peu d'offres pour les activités extra-scolaires. Les personnes âgées en perte d'autonomie ont besoin de pouvoir accéder aux pôles urbains et d'être accompagnées. Les personnes à mobilité réduite veulent pouvoir rejoindre les zones d'emplois, les services de santé, les commerces ce qui requiert des aménagements et des équipements spécifiques. Les attentes diffèrent également pour les personnes en situation d'exclusion et celles en parcours d'insertion professionnelle, pour lesquelles des tarifs sociaux spécifiques sont mis en place.

Services connectés

Il convient donc non seulement d'améliorer l'offre de transports multimodale, mais aussi de la personnaliser en fonction des

CRÉER UN DISPOSITIF DE BILLETTEQUE RÉGIONAL CHAPEAUTANT LES SYSTÈMES LOCAUX EXISTANTS

Le fait que les clients-usagers ligériens doivent acheter un titre de transport auprès de chaque opérateur constitue un frein au développement de l'intermodalité dans les Pays de la Loire. Certes, des systèmes de billettique existent à l'échelle des plus grandes aires urbaines (Angers, Nantes, Le Mans), mais aucun dispositif de dimension régionale n'est proposé, à l'instar de Korrigo en Bretagne¹. Cependant, ce système paraît difficilement duplicable aux Pays de la Loire, du fait de l'existence de systèmes performants dont l'uniformisation serait complexe et coûteuse.

Destineo pour voyager partout

Pour la Région Pays de la Loire, il s'agirait plutôt de créer un dispositif de billettique régionale chapeautant les systèmes locaux en s'appuyant sur l'existant. En plus de ses fonctions de calculateur d'itinéraires et d'information des voyageurs en temps réel, le nouveau Destineo pourrait devenir une interface commerciale à l'échelle régionale avec une plateforme d'achat de titres de transport chargés sur smartphone, par exemple. Le but ultime serait la mise en œuvre d'un titre unique de transport virtuel ligérien, à concevoir avec les AOT.

A noter qu'en France, un projet de ticket unitaire national fonctionnant grâce à la technologie NFC est à l'étude. Sous l'égide de l'Agence Française pour l'Information Multimodale et la Billettique (AFIMB), une quinzaine d'Autorités d'Organisatrices de Transports Urbains réfléchit à la mise en place d'un ticket unitaire sous le nom d'Application Billettique Commune (ABC). A terme, ce projet permettra de voyager sur les réseaux affiliés au service, et ce au niveau national, à l'aide d'un seul support.

1 - Korrigo est un système de carte unique chargeant n'importe quel titre de transport sur les réseaux urbains rennais, lorientais et quimpérois, le réseau départemental Illeco ou le TER Bretagne.

besoins et des attentes de ces différents clients-usagers. Tout l'intérêt consiste à offrir la possibilité de réaliser des déplacements de bout en bout, « de porte à porte » en transports collectifs et / ou en modes alternatifs. Il s'agit également de développer une offre de services (commerces, Poste, crèches) pour rentabiliser les temps d'attente entre les correspondances.

Les systèmes d'information doivent également être plus performants en amont pour planifier le trajet et pendant le déplacement (information en temps réel). La diffusion de cette information doit être complémentaire entre les services rendus dans les accueils physiques, les centres d'appels et les outils numériques via Internet pour s'adapter aux divers publics. La mise en œuvre d'une plateforme de recherche d'itinéraires tout mode confondu et de vente de titres intermodaux, adaptée à l'ensemble des publics (entrée par prix, modes de transports, accessibilité) pourrait être un outil très pertinent sur le territoire ligérien. L'apport des innovations technologiques de communication (smartphone, open data) qui contribuent à une plus grande personnalisation des parcours multimodaux et permettent une prise en compte de l'offre globale de transport, sont un levier important pour accompagner dans les faits le développement de cet outil régional.

LA RÉGION DOIT FACILITER, INCITER ET FÉDÉRER

Afin de préparer sa nouvelle compétence, la Région des Pays de la Loire devra mettre en œuvre un Schéma régional de l'intermodalité performant, en mesure de contribuer au développement des déplacements multimodaux, tout en assurant la protection de l'environnement et en satisfaisant les attentes des habitants. En tant que chef de file de l'intermodalité, la Région doit jouer un rôle multiple de facilitateur et d'incitateur auprès des clients-usagers (sensibilisation, pédagogie, communication) et de fédérateur auprès des autorités organisatrices de transport (AOT) et des acteurs de la mobilité.

Aussi, le CESER des Pays de la Loire préconise de créer une Conférence des AOT, appuyée par un Comité de Pilotage qui regrouperait l'ensemble des acteurs concernés par la mobilité (les AOT, les opérateurs privés et publics, les représentants clients-usagers) et qui serait force de propositions auprès de la Région. Pour alimenter ses travaux qui consisteraient notamment à fixer des objectifs à atteindre, mais également pour étayer les ambitions du Schéma régional de l'intermodalité, il est indispensable de disposer d'indicateurs de mesure de l'intermodalité fiables et précis, inexistantes actuellement.

Le CESER suggère également trois actions essentielles pour bâtir l'architecture du Schéma régional de l'intermodalité :

1 - Assurer une meilleure coordination de l'offre de transports multimodale entre les AOT et les principaux acteurs en améliorant par exemple la complémentarité entre les modes de transports, mais aussi entre les horaires et les correspondances. Or, la très grande diversité des acteurs rend complexe la définition d'une politique intermodale commune à l'échelle du territoire régional.

De fait, sur les Pays de la Loire, il existe une vingtaine d'autorités organisatrices de transport dont les compétences (transports

publics et transports à la demande) sont réparties entre les divers niveaux de collectivités locales. L'Etat gère de son côté les trains d'équilibre du territoire. Chaque AOT fixe sa propre politique de transports collectifs (tarifs, investissements) et adapte son offre à son périmètre géographique.

Le CESER préconise de formaliser des espaces d'échanges pour assurer une meilleure concertation entre les divers acteurs et favoriser des conventions entre opérateurs locaux.



2 - Créer des pôles d'échanges multimodaux (PEM) efficaces qui garantissent la fluidité des réseaux. Véritables lieux d'échanges de flux, les PEM se présentent comme un outil indispensable à l'essor des déplacements intermodaux en concentrant en un même lieu, souvent une gare, tous les ingrédients nécessaires à l'intermodalité.

En réunissant et articulant entre eux les différents modes de transport (collectifs, taxis, modes doux, parking, covoiturage), ils assurent la continuité de déplacement du voyageur et offrent toutes les alternatives possibles à la voiture individuelle.



Le CESER préconise de réaliser un bilan qualitatif des PEM existants pour dégager les bonnes pratiques de gestion, la qualité et la diversité des services qu'ils proposent, puis de réaliser un guide en vue d'améliorer leur fonctionnement.

3 - Mettre en œuvre une information multimodale et une tarification intégrée pour permettre aux clients-usagers de réaliser des déplacements sans subir les limites de réseaux. Pour rendre l'intermodalité plus attractive, il faut renforcer l'interopérabilité des systèmes d'information et de billettique - c'est-à-dire permettre aux dispositifs des divers acteurs de communiquer entre eux et de fonctionner ensemble - mais aussi, favoriser la dématérialisation des titres de transports pour les déplacements intermodaux.



Les 15 partenaires de l'intermodalité en Pays de la Loire



L'intégralité de ce rapport est disponible sur le site internet ceser.paysdelaloire.fr

Conseil économique social environnemental des Pays de la Loire • Tél. 02 28 20 55 80 • courriel : ceser@paysdelaloire.fr • Directeur de la publication: Benoit Cailliau • Rédacteur en chef: Bernard de Castelbajac • Crédits photos: © Ville du Mans A Szczuczynski, Ouest Médias/Vigouroux Perspective/J Boislève - Région Pays de la Loire, P Garçon - Nantes Métropole, CESER • QRcode-pro.com • Rédaction: Fabienne Proux • Secrétariat de rédaction: Catherine de Lavenne • Mise en page: Le Square D. • Impression: Grenier • Dépôt légal: en cours.