



Les enjeux de la multimodalité et de l'intermodalité
vers une meilleure gestion des mobilités
urbaines et interurbaines
en Lorraine

L'intermodalité pour une meilleure efficacité des réseaux existants



Sommaire

<i>Composition de la mission d'étude</i>	4
<i>Synthèse</i>	5
INTRODUCTION	11

PARTIE I

Le contexte – le constat

1- Une nécessité d'oeuvrer dans le cadre du développement durable pour le développement des transports en commun dans un contexte de hausse des mobilités dû à de nouvelles habitudes de vie	13
2- Des freins sont identifiés pour le développement de l'intermodalité	15
2-1 <u>Un nombre d'Autorités Organisatrices de Transport (AOT) très conséquent</u>	15
2-2 <u>Des systèmes de billettique et tarifaires « multiples »</u>	16
2-3 <u>Une absence d'information commune</u>	21
2-4 <u>Des horaires peu harmonisés et par conséquent des ruptures de charges mal maîtrisées</u>	21
2-5 <u>Des difficultés d'accès aux Transports collectifs pour les résidents hors centre ville ou proche de pôles d'échanges</u>	22

PARTIE II

Des avancées notables – Des efforts d'ores et déjà consentis à l'échelle des territoires et une véritable prise de conscience des AOT de la nécessité de travailler ensemble

1- Des expériences d'intermodalité existent en Lorraine au travers de la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains (PDU)	23
2- La Charte pour le développement de l'intermodalité des transports collectifs en Lorraine et le Référentiel Fonctionnel de la billettique en Lorraine (REFOCO) une réflexion d'envergure à l'échelle régionale	24
3- Une première étape : La mise en oeuvre de la carte « SimpliCités » titre unique de transport - un « essai » à transformer dans les plus brefs délais	25

PARTIE III

Aller plus loin – Les propositions du CES pour une amélioration de l'intermodalité

1. Un chef de file voire la constitution d'une seule AOT : Promouvoir la nouvelle procédure de syndicat mixte intermodal régional de transport (art 111 loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU))	29
1-1 <u>Des AOT nombreuses</u>	29
1-2 <u>La mise en place d'un chef de file</u>	30
1-3 <u>L'article 111 de la loi SRU : Syndicat Mixte – outil de coordination des politiques transports des AOT d'un territoire</u>	31

2- Baser les réflexions sur le principe de la création d'une chaîne de déplacements....	33
2-1 <u>Conforter l'intermodalité tarifaire et accélérer l'interopérabilité.....</u>	33
2-2 <u>Organiser l'intermodalité tout en conservant une place pour l'automobile.....</u>	33
2-3 <u>L'information une clé de l'intermodalité : tendre vers un outil pratique et unique de communication.....</u>	34
2-4 <u>Des grilles horaires complémentaires</u>	35
2-5 <u>favoriser le couplage modes doux – TC.....</u>	36
3- Faciliter l'organisation de Plans de Déplacements d'Entreprises : un projet pour la Région en gage d'exemplarité.....	37
4- Faire des pôles d'échanges de véritables espaces urbains multiservices et espaces de vie : la gare doit être la porte d'entrée de la ville.....	38
5- Baser les réflexions sur le principe de la création d'une chaîne de déplacements pour les personnes à mobilité réduite (PMR).....	39
6- En Lorraine favoriser l'intermodalité transfrontalière dans le cadre de la Grande Région	41
CONCLUSION.....	43
ANNEXES.....	50



Composition de la Mission d'étude

➤ **Président** Monsieur Jean-Claude THOMAS

➤ **Membres du groupe :**

Madame Claire DECOMPS
Madame Lucette LAMOUSSE
Madame Madeleine THIEBAUT
Monsieur Claude BERTSCH
Monsieur Philippe BURON-PILÂTRE
Monsieur Christian BISTON
Monsieur Etienne CRIQUI
Monsieur Brice DUHR
Monsieur Frantz EHRLACHER
Monsieur Michel JUBERT
Monsieur Jean-François LAIBE
Monsieur Alain SALVI

*Assistés de Sandrine BOZZETTI, Chargée d'Etudes au
Conseil Economique et Social de Lorraine*

**Rapport adopté à l'unanimité à la séance plénière du CES de Lorraine du 2
Mars 2007**

Synthèse

Le Conseil Economique et Social de Lorraine a souhaité se pencher sur la problématique des transports collectifs et du développement de l'intermodalité dans un contexte de croissance sans cesse accrue des déplacements et du recours à l'automobile quasi exclusif. Il s'est interrogé sur les freins au développement des modes alternatifs, à comment limiter l'usage systématique de l'automobile, comment rendre plus attractifs les transports publics ?

Pour ce faire il est allé sur le terrain se mettant dans la situation d'un voyageur lambda et de son expérience et des auditions avec les personnes en charge de l'organisation des transports dans les différentes collectivités il a tenté d'en dégager cette réflexion.

Le Constat : un recours à l'automobile quasi exclusif, des flux en constante augmentation dû aux nouvelles habitudes de vie.

On constate sur le territoire lorrain comme sur le reste du territoire national un **accroissement des déplacements dû notamment aux nouvelles habitudes de vie**, à l'augmentation des migrations pendulaires (déplacement domicile-travail).

Cette situation est d'autant plus prégnante en Lorraine où les déplacements internes à la métropole sont en constante augmentation. La dynamique du travail transfrontalier renforce et impacte également l'accroissement des flux sur cet axe.

L'enjeu des transports se décline sur 4 niveaux : la problématique de la dynamique urbaine, un élément structurant du développement économique régional, la connexion des territoires aux grands axes de mobilité et les mutations régionales liées à la dynamique transfrontalière.

L'utilisation quasi exclusive du mode routier engendre la saturation des voies routières et autoroutières, des problèmes de pollution croissants et une thrombose des centres villes.

Nécessité de développer l'utilisation et la cohérence des transports publics, dans le cadre du développement durable :

Il est donc impératif de limiter l'usage de l'automobile et nécessaire **d'œuvrer dans le cadre du développement durable, pour le développement des transports alternatifs à la route** que sont les transports collectifs urbains, interurbains, régionaux en les rendant plus attractifs.

Alors que le territoire lorrain dispose d'un ensemble de réseaux de transports collectifs relativement abondants, on note toutefois une réelle désaffection des transports publics au profit de l'automobile. **Huit lorrains sur dix utilisent leur voiture** pour leurs principaux déplacements.

L'existence des réseaux de transports relativement bien conçus n'est pas contestable.

En revanche l'absence de cohérence et de coordination globale induisent un manque de lisibilité ce qui est fortement dissuasif pour les usagers.

Il s'agit donc de **déterminer quels sont les freins au développement de l'utilisation de ces modes alternatifs et dégager des solutions afin d'y remédier.**

Les freins identifiés :

- **Une absence de cohérence et de coordination du fait d'un trop grand nombre d'Autorités Organisatrices de Transports (AOT).**

En effet, **on dénombre pas moins de 24 AOT¹** : structures ayant la compétence des transports **sur le territoire lorrain, chacune étant libre de ses propres choix** en matière de politique horaire, tarifaire, de communication, d'information ...

- **Des systèmes de billettique et tarifaires « multiples »**

En effet, chaque AOT disposent d'une autonomie totale quant aux choix relatifs à la tarification et aux systèmes de billettique² ce qui entraîne une incompatibilité de fait, les systèmes n'étant pas interopérables³.

Aujourd'hui on note que sur un trajet, le voyageur se voit contraint, encore trop souvent, lorsqu'il emprunte **plusieurs modes de transports** d'acheter **plusieurs titres de transports** ou de disposer de plusieurs abonnements.

- **Une absence d'information commune**

Chaque réseau dispose de sa propre information relative aux horaires, aux parcours des lignes, à la tarification ...) et de son propre support et mode de diffusion.

- **Des horaires peu harmonisés**

Le manque de coordination entre réseaux est dû au défaut de concertation. Cela entraîne des ruptures de charges mal vécues.

De plus, on notera la particularité des changements de grilles horaires des TER par la SNCF en décembre alors que les autres AOT calent leurs grilles horaires à la rentrée de septembre, ce qui entraîne inévitablement un manque de complémentarité.

Aussi le développement de l'intermodalité et l'amélioration de l'organisation des réseaux existants est l'objectif de cette étude.

¹ *Les compétences des différentes collectivités locales en matière de politique de transport : l'Etat a en charge les services de transport public d'intérêt national; la Région, les services de transport ferroviaire et routier d'intérêt régional; le Département a la responsabilité des services de transports routiers non urbains et du transport scolaire ; les communes ou structures intercommunales sont responsables des services de transports internes aux Périmètres de transports urbains*

² *Billettique : ensemble des opérations et dispositifs relatifs à la tarification, aux supports des titres de transports, équipements, contrôle d'accès (valideurs).*

³ *Interopérabilité : compatibilité des systèmes, fait que plusieurs systèmes, qu'ils soient identiques ou radicalement différents, puissent communiquer sans ambiguïté et opérer ensemble.*

Pour ce faire, le CES de Lorraine a tenté d'apporter des solutions en matière de gestion et de cohérence des réseaux existants et des idées innovantes à développer notamment en terme de covoiturage, d'auto partage

En effet, l'**intermodalité** désigne l'**utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement**. Elle vise à **réduire l'usage de la voiture particulière** et les nuisances qu'elle génère **au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants** : transports collectifs, marche, covoiturage, vélos, rollers, auto-partage... Le développement de l'intermodalité suppose d'optimiser au préalable l'offre de transport alternative à la voiture particulière.

Des avancées sont identifiées sur le territoire régional. En effet, des efforts sont d'ores et déjà consentis et il existe une véritable prise de conscience des AOT sur la nécessité de travailler ensemble

- **Des expériences d'intermodalité existent au travers de la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains (PDU)**

L'ambition des différents PDU élaborés par les communes ou intercommunalités est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la nécessité de protection de l'environnement.

Ces démarches ont le mérite d'exister. Mais leur mise en œuvre est extrêmement longue dans certains secteurs et reste trop souvent cloisonnée au périmètre de l'autorité compétente sans vision globale et interaction avec le reste du territoire.

- **A l'échelle régionale, dès 2003 une Charte pour le développement de l'intermodalité des transports collectifs en Lorraine et du Référentiel Fonctionnel de la billettique en Lorraine (REFOCO) ont été élaborés**

Cette charte, élaborée à l'initiative de la région, a été **signée par 14 des 24 AOT** lorraines. Elle a **pour objectif de mettre en oeuvre des partenariats** sur la base du volontariat et de **définir les principes de politiques communes en matière d'offre de transport**.

Ce travail en commun a **permis la mise en oeuvre de la carte « SimpliCités »**. Ce **titre unique de transport à l'échelle régionale** sera à terme compatible entre le réseau TER et les réseaux de transports urbains et interurbains.

Pour l'heure, seuls les abonnés du TER bénéficieront de cette carte qui ne sera utilisable que sur ce réseau. La carte « SimpliCités » devrait **à partir d'août 2008 être également compatible sur l'ensemble des réseaux du bassin de vie de Nancy**. Pour les autres réseaux des AOT signataires de la Charte, il faudra encore attendre un certain temps pour que l'ensemble des systèmes soient compatibles.

Enfin **la perspective que cette carte couvre l'ensemble du territoire régional ne semble malheureusement pas envisageable à l'heure actuelle dans des délais courts**, toutes les AOT régionales n'étant pas signataires de la Charte et parties prenantes de cette volonté de développement de l'intermodalité.

Les propositions du CES pour améliorer l'intermodalité

Ces propositions ont pour objectif de **développer une vision globale** des déplacements à l'échelle régionale **en s'abstrayant de la logique de réseau afin de pallier les visions encore trop cloisonnées** qui ont pu être observées durant les différentes auditions et déplacements sur le terrain.

- **Promouvoir un chef de file et la constitution d'un syndicat mixte intermodal régional de transport - outil de coordination des politiques transports des AOT d'un territoire -, comme la loi Solidarité et Renouvellement Urbain le permet.**

Ce chef de file devrait centraliser les projets intermodaux pour réunir l'ensemble des AOT, et garantir la compatibilité des matériels et assurer la continuité des réseaux.

Il serait chargé d'**assurer la coordination et la concertation de tous**, chaque AOT gardant ses compétences respectives.

La Région semble la mieux placée pour assurer ce rôle, compte tenu de la couverture de l'ensemble du territoire lorrain qu'elle assure du fait de sa compétence en matière de TER.

- **Baser la réflexion sur la création d'une « chaîne de déplacements »**

Cette chaîne de déplacements permet d'envisager le trajet dans sa globalité et non en fonction des périmètres de compétences et des autorités qui les gèrent. Elle sera assurée et s'articulera grâce à la mise en œuvre de plusieurs actions :

- Conforter l'intermodalité tarifaire et accélérer l'interopérabilité

Il s'agit **d'élargir le champ d'actions de la carte « SimpliCités »** le plus rapidement possible et les formules tarifaires doivent **intégrer dans le billet le coût de l'ensemble des transports collectifs utilisés par un voyageur ainsi que le coûts des parcs-relais et de la location des modes doux.**

- Organiser l'intermodalité tout en conservant une place pour l'automobile :

Développer la location de véhicules partagés pour les zones denses :

En développant le système d'auto-partage (véhicule partagé) qui existe d'ores et déjà en Europe et au niveau national. Cette idée **s'inscrit dans une chaîne de transports publics en complémentarité avec les moyens de transports existants dans les zones densément peuplées.**

Créer des parcs-relais pour un accès au centre ville des habitants des zones moins densément peuplées :

Ceci afin de donner la possibilité aux personnes éloignées des centres villes qui sont captifs de l'automobile et qui ne disposent pas de services de transports performants, d'accéder aux abords des centres villes et de délaissé leur voiture pour un mode collectif.

- Développer l'information, tendre vers un outil pratique et unique de communication

L'information est la condition sine qua non de la réussite de l'intermodalité. Il est indispensable de **centraliser la globalité des informations** relatives aux parcours, aux horaires, au temps de trajet, aux emplacements d'arrêts ...grâce notamment à **la mise en œuvre d'un site internet multimodal, outil plus qu'indispensable dans la société de communication actuelle et à venir.**

- Mettre en place des grilles horaires complémentaires

La complémentarité optimale des grilles horaires des différents modes de transports afin **d'abaisser les temps de trajets et les rendre plus compétitifs par rapport à la voiture.**

- Favoriser le couplage mode doux – Transports collectifs

Il est impératif **d'intégrer dans la chaîne de transport les déplacements piétons et vélos** et de veiller particulièrement à prendre cette dimension en compte lors des aménagements des pôles d'échanges (parking vélo, location vélo, accès pratique grâce à une bonne information, signalétique efficace...)

- **Faciliter l'organisation des plans de Déplacements d'Entreprises : un projet pour la Région en gage d'exemplarité**

Les **trajets domicile-travail -l'un des motifs majeurs de déplacements** - sont effectués majoritairement en voiture. Il est indispensable **d'inciter à l'utilisation des transports collectifs pour les personnels au sein des entreprises et collectivités**, par la mise en œuvre d'un plan de mobilité.

La Région lorraine pourrait avoir comme objectif de s'ériger en exemple pour les autres administrations et collectivités lorraines.

- **Faire des pôles d'échanges de véritable espaces urbains multiservices et espaces de vie : la gare, une porte d'entrée de la ville**

Il est indispensable de réunir **en un même lieu**, trains, transports collectifs interurbains et urbains, modes doux, voitures individuelles pour **développer la complémentarité des modes.**

Il faut également **repenser ces espaces hyper-centraux comme des espaces de vie et de fonctions urbaines** offrant des services et permettant d'optimiser les temps d'attentes de correspondances.

- **Baser la réflexion sur le principe de la création d'une « chaîne de déplacements » pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**

Il s'agit de mettre en place une **réflexion globale à l'échelle du territoire régional pour faciliter et favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite.**

Sur le même principe que pour les personnes valides, développer une chaîne globale de déplacements prenant en compte l'adaptation des matériels roulants, l'accessibilité des gares et abords des gares, une meilleure information sur les possibilités offertes sur l'ensemble du trajet origine – destination pré et post acheminement compris...

- **En Lorraine favoriser l'intermodalité transfrontalière dans le cadre de la Grande Région**

La montée en puissance du travail frontalier (85 000 travailleurs à l'heure actuelle), véritable aubaine économique pour la Lorraine, **engendre une dégradation des conditions de déplacements** notamment sur l'axe métropolitain Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg et une **saturation des axes routiers**.

Cette situation va encore empirer si les projections démographiques estimant à 30 000 travailleurs frontaliers supplémentaires à l'horizon 2015 s'avèrent exactes.

En effet, la part du transport collectif reste encore trop faible (aux environs de 20 %). Il s'avère donc indispensable de favoriser l'utilisation des modes alternatifs à la voiture en mettant en place des mesures incitatives.

La dimension transfrontalière doit impérativement être prise en compte dans l'élaboration d'un plan de mobilité intégrant l'aspect optimisation des dessertes, intermodalité et interopérabilité de la billettique, information ...**en collaboration avec les autorités luxembourgeoises.**

A terme, la création d'une Autorité Organisatrice des Transports Transfrontalière devrait pouvoir être envisagée même si cela implique un montage juridique spécifique (une collectivité locale n'étant pas autorisée, de par la loi, à contractualiser avec un Etat).

Conclusion :

Le développement de l'intermodalité favorisant l'utilisation des transports collectifs et diminuant le recours quasi systématique à la voiture individuelle est un sujet majeur à l'heure actuelle et encore plus dans l'avenir.

Il faut repenser la ville, faire preuve d'un urbanisme innovant, s'inspirer de nos voisins allemands où les zones résidentielles disposent de services et où la desserte par les Transports en Commun (quartier Vauban à Fribourg ou Karlsruhe) ou suisses (Berne, Zürich) conditionnent l'organisation du quartier.

Il s'agit également de trouver des solutions innovantes en matière de transports avec des véhicules différents et adaptés ou encore en envisageant une desserte plus fine grâce à la création de nouvelles haltes ferroviaires.

La Lorraine doit, dès lors, **se préoccuper rapidement de régler les problèmes actuels** afin de rattraper un certain retard sur l'utilisation de transports collectifs en mettant en place dans des délais les plus brefs les préconisations de ce document qui sont des actions que l'on peut juger *a minima* vu l'ampleur des évolutions de trafics à venir.

En effet, le dérèglement climatique, la nécessité de s'intégrer dans une démarche de développement durable, la tendance à l'augmentation des déplacements professionnelles et de loisirs ne devrait pas faiblir au contraire. **Le développement espéré du tourisme** dans notre région- facteur de développement économique facilité notamment par l'arrivée du TGV Est et **le travail frontalier** qui devrait exploser en liaison avec le projet Esch Belval **vont engendrer des flux d'une extrême importance.**

Il est donc indispensable d'asseoir des bases solides afin de pouvoir encaisser et anticiper les évolutions à venir.

INTRODUCTION

En Lorraine comme dans le reste du territoire national, on constate un **accroissement des déplacements** dû notamment à l'augmentation des migrations pendulaires, à de **nouvelles habitudes de vie, de temps libre et de consommation**.

L'utilisation quasi exclusive de la voiture individuelle est facteur de nuisances tant en terme de qualité que de cadre de vie. Outre les impératifs environnementaux à prendre en compte, **l'enjeu transport se décline à de multiples échelles :**

- Il est une **problématique aigüe de la dynamique urbaine** (hausse des trafics, saturation des conditions de circulation ...),
- Il est un **élément structurant du développement économique** régional notamment parce qu'il est un outil de diffusion des dynamiques métropolitaines,
- Il doit **assurer la connexion des territoires** aux grands axes de mobilité,
- Dans le cas particulier de la Lorraine, il est enfin, **au cœur de la réflexion concernant les mutations du territoire** régional liées à la dynamique transfrontalière. Celles-ci touchent à titre principal aujourd'hui le Nord lorrain mais un mouvement de régionalisation de l'impact transfrontalier est d'ores et déjà en train de s'opérer et pourrait se renforcer sur tout l'axe métropolitain. A cette situation spécifique de la Lorraine, s'ajoute la **dimension interrégionale à l'échelle du Grand Est et les relations naturelles à prendre en compte avec les régions Alsace, Bourgogne, Franche-Comté et Champagne-Ardenne**.

Au travers de l'étude proposée, le CES a développé notamment sa réflexion et ses exemples sur les déplacements internes à la Métropole Lorraine, composée des villes et agglomérations de Thionville, Metz, Nancy, Epinal, qui concourent à l'enjeu déterminant pour son développement et la stratégie régionale en matière de transport.

L'étude tente de proposer une meilleure organisation des transports dans la perspective d'une **montée en puissance du nombre de voyageurs transportés au quotidien par les modes alternatifs et notamment collectifs. Cette montée en puissance est estimée à près de 20% entre 2005 et 2006 (et voisine de 10 % sur la période 2001-2005).**

Comment limiter l'usage systématique de l'automobile ?

Comment rendre plus attractifs les transports alternatifs ?

Quelles solutions développer pour satisfaire de façon adaptée la demande locale ?

La réponse à ces questions se fonde avant tout sur le développement, la refonte et l'harmonisation des dessertes des différents modes et réseaux de transports autour de l'épine dorsale que représente le TER dans le sillon lorrain.

Les pistes d'études ont porté en particulier sur la **valorisation des pôles d'échanges intermodaux, véritables portes d'entrées des villes** de la métropole lorraine et ce d'autant plus dans la perspective de l'arrivée du TGV dans les gares concernées.

Un meilleur cadencement, l'élaboration d'un dispositif tarifaire adapté et unique, une meilleure lisibilité de l'offre et de l'information des voyageurs sur les connections possibles pourront être les leviers permettant de proposer une offre de transport intégrée.

La réflexion du groupe de travail a été menée de façon ramassé sur quelque mois, elle a porté essentiellement sur l'audition des différentes Autorités Organisatrices de Transports, acteurs publics et privés concernés par cette thématique mais surtout **en effectuant des déplacements sur le terrain**. Ces déplacements avaient pour objectif de réaliser un état des lieux de l'existant, d'analyser le ressenti sur le fonctionnement des complémentarités de réseaux selon différents indicateurs et d'expérimenter la réalité de l'intermodalité à ce jour par la mise en situation réelle de tout voyageur devant effectuer un déplacement professionnel, de loisir, etc.

Les propositions d'amélioration de l'intermodalité sur le territoire étudié ont pour objectif une plus grande utilisation des Transports en Commun et alternatifs à la route.

PARTIE I

Le contexte – le constat

1- Une nécessité d’œuvrer dans le cadre du développement durable pour le développement des transports en commun dans un contexte de hausse des mobilités dû à de nouvelles habitudes de vie

Les déplacements quotidiens des français, et notre région ne fait pas exception, n’ont cessé d’augmenter ces 50 dernières années.

Cette **évolution des mobilités** est du principalement au **phénomène d’urbanisation – périurbanisation**⁴. En effet, on assiste à un changement de mode de vie du fait d’une relocalisation et d’un éclatement des activités et des lieux de résidences. La ville induit les déplacements et les facilités de déplacements induisent la forme des villes. La plus grande facilité à se déplacer notamment par une utilisation accrue voire quasi exclusive de l’automobile a induit une localisation des lieux de résidences de plus en plus éloignés du lieu de travail d’où une augmentation constante des mobilités. Le temps de déplacements que l’on peut appeler **budget-temps de déplacement est resté constant ces 50 dernières années (environ 1 heure aller –retour par jour consacrée au déplacement domicile-travail) mais** du fait de l’augmentation des vitesses des modes de transports **c’est la distance parcourue qui augmente** et induit une relocalisation de l’habitat de plus en plus distante du lieu de travail.

De nouvelles habitudes de vie et d’habitat :

Les rurbains, une espèce en voie de développement, un paradoxe français et que l’on retrouve dans notre région.

Depuis les années 50, l’exode rural, l’emploi et l’attractivité des villes où le confort des habitations tranchait avec la situation de celui des campagnes ont bouleversé les équilibres d’un pays qui était fortement rural. Depuis vingt ans, avec l’augmentation du prix de l’immobilier, mais surtout l’impossibilité de trouver des terrains à bâtir dans les grands centres urbains ou la recherche d’un meilleur cadre de vie ont fait rechercher les campagnes et les villages, jusqu’à trente kilomètres, voir au-delà, des grandes villes. Mouvement inverse ! Dans un rapport sur les « transports publics urbains » **la Cour des Comptes relève un paradoxe : « la priorité donnée aux transports publics urbains n’a pas empêché un développement du trafic automobile »**. Selon cette institution, la principale cause est le changement de nature de l’habitat et d’observer dans les régions, une propension croissante à quitter les centres villes pour s’installer dans des communes périphériques. Ce choix d’un **logement en milieu "rurbain", voire rural**, rend souvent indispensable l’usage de plusieurs automobiles par famille. Pour la Cour des Comptes, pour réagir à ces évolutions de fond, il faut repenser la stratégie globale de prise en compte des besoins de déplacement de la population.

⁴ *La Périurbanisation est un processus d’extension spatiale de la ville où lieu de travail et de résidence sont séparés*

Au-delà des profondes mutations que les élus municipaux doivent mettre en place (crèches, écoles, équipements) pour répondre aux attentes de ces « rurbains », **l'afflux de véhicules sur les routes génère de nouveaux engorgements à toute heure du jour et de la nuit sur les principaux axes de circulation.** L'automobile n'est plus familiale, elle est individuelle pour répondre aux aspirations et besoins de chaque membre de la famille. En dehors des grands bourgs qui ont pu conserver les liaisons ferroviaires ou des centres qui peuvent s'appuyer sur des transports routiers, ce nouveau déplacement de population n'a pas été anticipé. De la même manière, la création de zones d'emplois en périphérie (zones industrielles, zones artisanales, zones commerciales) n'a été que peu ou prou accompagnée d'un véritable développement de réseaux de transports collectifs.

Un phénomène nouveau

Selon une enquête menée en France par l'IPSOS (2002) auprès des maires ruraux, sur les « néo-ruraux », cette installation durable de citadins à la campagne est loin d'être un phénomène de mode pour 77% des maires. 93% d'entre eux affirment avoir été concrètement approchés par des citadins susceptibles de s'installer sur leur commune au cours des cinq dernières années. **Cette évolution est un enjeu pour les communes rurales dont les élus reconnaissent néanmoins en très grande majorité (91%) que la venue de ces nouveaux habitants peut générer des problèmes, craignant au premier chef (63%) les demandes excessives en matière d'équipements et de services, formulées par de nouveaux résidents habitués à disposer de ce genre de facilités en ville.** Les expériences de contact et/ou d'installation démontrent cette recherche de cadre de vie : en très grande majorité (79%) **les nouveaux habitants travaillent dans la ville proche et sont venus rechercher un logement dans la commune.** Difficile d'ignorer cette évolution des mentalités. Mais au-delà du constat quotidien du nombre croissant de véhicules aux portes des villes, aucune réflexion d'envergure ne semble avoir été engagée.

On peut noter qu'environ **un tiers de la population est véritablement captive de l'automobile dans ce contexte de développement de l'habitat périurbain.** Aussi afin de se détacher de la fonction utilitaire de la voiture, il est indispensable d'inverser les tendances lourdes à la périurbanisation en développant un urbanisme mixte, plus compact. **En effet des marges de manœuvres existent pour faire revenir les populations vers les centres-villes** car l'éloignement est plus dû à une somme de contraintes notamment le prix du foncier qu'à une véritable aspiration à vivre loin des villes même si celle-ci est effective pour une petite frange de la population.

De fait, on assiste à une désaffection des transports publics au profit de l'automobile. Il s'agit d'essayer d'inverser la tendance.

Il y a quelques années encore, l'utilisation des transports en commun était le fait des seuls captifs ne possédant pas d'automobile. Aujourd'hui, en dépit des efforts concernant le renouvellement de l'offre au travers de matériel nouveau et confortable, de fréquences accrues et cadencées, d'une amélioration du maillage, d'une meilleure information des usagers, le public touché s'est élargi mais reste encore malgré tout trop « marginal ».

Sur l'ensemble du territoire lorrain on note une augmentation des migrations pendulaires. Ces échanges sont encore accrus dans le sillon lorrain sur l'axe métropolitain nord-sud particulièrement au niveau de la frontière luxembourgeoise avec un **phénomène de migrations frontalières jusque Epinal et induisant un encombrement particulier des axes majeurs routiers et notamment de l'A31.**

Le recours à l'automobile est encore trop prégnant : huit lorrains sur dix utilisent leur voiture pour se déplacer. Le voyageur choisit son mode déplacement en fonction de sa praticité, de son coût, de son efficacité. C'est de l'équilibre de ces éléments que naît l'option définitive. Tant que l'équilibre ne conduit pas vers le transport collectif il n'y a souvent pas de raison objective de le choisir.

Pour mémoire, 1 déplacement sur 2 en voiture s'effectue pour une distance de 3 km, 1 sur 4 pour un trajet de 1 km, et 1 sur 10 sur moins de 500 m.

Aussi il est indispensable de le rendre efficace par une gestion du transport public dans son ensemble en **organisant le déplacement dans sa globalité.**

Mais quels sont les freins qui ont pu être identifiés au cours des déplacements et des entretiens avec les différentes autorités organisatrices ?

2- Des freins sont identifiés pour le développement de l'intermodalité

En Lorraine on constate l'existence d'un ensemble de réseaux régionaux, départementaux et urbains bien conçus mais sans réelle cohérence qui induisent de fait **un manque de coordination et de lisibilité globale pour les usagers-clients** qui peut être fortement dissuasif.

En effet la **multiplicité des AOT**, leur propre compétence, les choix propres à chaque AOT en terme de politique d'horaires, d'arrêts, tarifaire, de communication et d'information sur chacun de leur territoire, traduit un manque de lisibilité et de cohérence.

Cette absence de lisibilité est d'autant plus forte si l'on prend en compte la dimension transfrontalière de notre région. **En effet, il n'existe pas de vision et d'approche de l'intermodalité à l'échelle de la Grande Région et seuls des accords bilatéraux sont en vigueur avec nos voisins allemands et luxembourgeois.**

2-1 Un nombre d'Autorités Organisatrices de Transport (AOT) très conséquent

On ne dénombre pas moins de 24 Autorités Organisatrices de Transports (AOT) sur le territoire lorrain, ce qui rend le développement de l'intermodalité difficile à gérer, du fait de l'absence d'un chef de file, chacune ayant sa propre compétence sur son territoire sans aucune obligation légale réelle envers les autres AOT si ce n'est la bonne volonté de travailler ensemble :

- Conseil Régional de Lorraine *
- Conseil Général de la Meurthe-et-Moselle *
- Conseil Général de la Meuse *
- Conseil Général de la Moselle *
- Conseil Général des Vosges

- Communauté Urbaine du Grand Nancy *
- Communauté de Communes du Bassin de Pompey *
- Communauté d'Agglomération de Metz Métropole *
- Communauté de Communes de Moselle et Madon
- Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville-Fensch *
- Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy *
- Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Spinalienne *
- Communauté de Communes du Pays de Pont-à-Mousson *
- Communauté de Communes du Lunévillois *
- Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Barrois *
- Syndicat Intercommunal des Transports Collectifs du Bassin de Longwy *
- Syndicat Mixte Assainissement et Transports Urbains du Verdunois
- Communauté d'agglomération Forbach Porte de France
- SIVOM des cantons de St-Avold
- Communauté d'agglomération Sarreguemines Confluences
- Commune de St-Dié-des-Vosges
- Commune de Remiremont
- Commune de Bouzonville
- Syndicat de Transports de l'Agglomération Toulaise

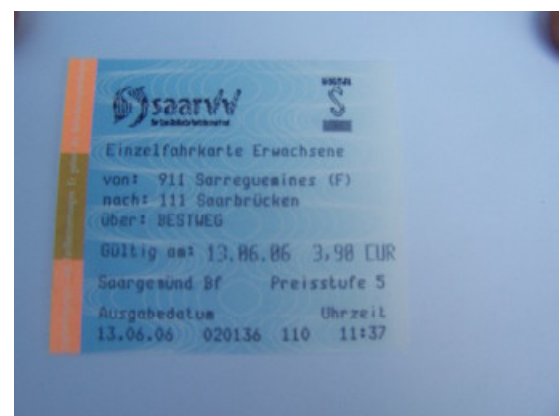
Seules 14 AOT sont signataires (*) de la charte d'interopérabilité, démarche initiée par la Région. Et ce sont majoritairement les « principales » AOT qui ont adhéré à cette démarche. Il est naturellement souhaitable que ces dernières jouent un rôle de moteur et d'entraînement. Mais quelles sont les mesures qui permettraient de favoriser l'adhésion des autres AOT afin d'avoir une couverture totale à l'échelle régionale ?

2-2 Des systèmes de billettique et tarifaires « multiples »

Chaque AOT dispose d'une **foultitude de tarifs** dont les calculs de péréquation sont rendus extrêmement complexes ainsi qu'un nombre important de terminologies peu claires, voire incompréhensibles pour les non initiés et de supports éclectiques (format, technologie ...).



Titre de transport à l'unité sur le réseau TCRM -
Titre de transport à l'unité sur le réseau urbain luxembourgeois



Titre de transport à l'unité sur le réseau tram-train
Sarreguemines - Saarbrück



Billet de train SNCF

Elles disposent également d'une **autonomie totale dans le choix des systèmes de billettique** ce qui entraîne une incompatibilité de fait même si cette dernière devrait être gommée grâce à l'adaptabilité et l'interopérabilité des systèmes à terme pour les AOT signataires de la charte. Cette amélioration s'inscrit cependant dans des délais encore non maîtrisés du fait des coûts induits par de tels changements et de l'implication de chaque AOT notamment de ses propres ressources financières mobilisables pour procéder au renouvellement du matériel ou l'adapter et le rendre compatible.

Aujourd'hui sur un trajet, le voyageur empruntant plusieurs modes de transports ou réseaux, se voit souvent dans l'obligation d'acheter plusieurs titres de transports ou d'abonnements notamment pour des trajets comprenant l'utilisation des TER.









Pour exemple les tarifs (extraits des sites internet de ces différentes AOT) de Métrolor, ceux des Services des Transports de l'Agglomération Nancéienne (STAN) et des Transports en Commun de la Région Messine (TCRM)

Rappel de la nouvelle tarification kilométrique Métrolor depuis 2005



zone	palier kilométrique	nouveau tarif zonal (tous publics)	nouveau tarif zonal réduit (usagers réguliers)
zone 1	1-10km	1,2€	1,2€
zone 2	11-20km	2€	1,5€
zone 3	21-30km	3€	2€
zone 4	31-45km	4€	3€
zone 5	46-65km	5€	4€
zone 6	66-90km	6€	5€
zone 7	+90km	7€	6€

Tarification réseau STAN

Tarifs pour tous

Titre de transport	Utilisation	Prix
Tiké Pass	Je souhaite utiliser le réseau Stan uniquement pour 1 aller - retour de jour ou de nuit. • Informations complémentaires	1 voyage : 1.20 € 
Pass 10	J'utilise le réseau Stan de façon irrégulière. • Informations complémentaires	 10 voyages : 8,70 €
Pass 20	J'utilise le réseau Stan de façon plus ou moins régulière. • Informations complémentaires	20 voyages : 15 € 
Pass Stanislas 31 (abonnement)	J'effectue environ 1 aller - retour par jour, 5 fois par semaine, pendant un mois • Informations complémentaires	 Abonnement Mensuel : 31 €
Pass Partout - 25 ans	J'ai moins de 25 ans et je souhaite voyager sur le réseau Stan autant de fois que je le veux pendant 1 an. • Informations complémentaires • Achat par correspondance	Abonnement annuel : 224 Euros à l'achat ou 26 Euros à l'achat puis 18 Euros pendant 11 mois. 
Pass Partout + 25 ans	J'ai plus de 25 ans et je souhaite voyager sur le réseau Stan autant de fois que je le veux pendant 1 an. • Informations complémentaires • Achat par correspondance	Abonnement annuel : 277 Euros à l'achat ou 29,50 Euros à l'achat puis 22,50 Euros pendant 11 mois. 
Super Pass 10	Je souhaite voyager, sur les réseaux Stan, Suburbain sans distinction de zones, et réseau SIT. • Informations complémentaires	10 voyages : 14 € 
Pass Liberté	Je souhaite utiliser les réseaux Stan, Suburbain sans distinction de zones, et réseau SIT. • Informations complémentaires	 Abonnement mensuel : 60 €

Tarifs spécifiques

Titre de transport	Utilisation	Prix
Maxi Pass U	Je suis étudiant et j'effectue environ 2 aller - retour par jour, 5 fois par semaine pendant un mois. • Informations complémentaires	 Abonnement mensuel : 27 € Réservé aux Etudiants (enseignement supérieur).
Junior Pass	Je vais au collège ou au lycée et j'effectue environ 1 aller - retour par jour, 5 fois par semaine pendant un mois. • Informations complémentaires	Abonnement mensuel : 27 € Réservé aux scolaires jusqu'à la Terminale. 
Classe Pass	Je vais au collège ou au lycée et j'effectue 1 aller - retour par jour, 5 fois par semaine pendant un an. • Informations complémentaires	 "Titre annuel" délivré sous certaines conditions par la Communauté Urbaine ou le Conseil Général. Réservé aux scolaires.
Pass 10 Tarif Réduit	Vous êtes membre d'une famille nombreuse et vous voyagez sur le réseau Stan à tarif préférentiel. • Informations complémentaires	10 voyages tarif réduit : 5,90 € Réservé aux bénéficiaires du tarif réduit. 
Pass Jonquille	2 voyages par jour pendant 6 jours, sur le réseau Stan. Abonnement hebdomadaire, il vous sera remis en complément de votre abonnement hebdomadaire de travail SNCF. • Informations complémentaires	 Abonnement hebdomadaire : 8,70 € Réservé aux titulaires la carte d'ayant droit SNCF.
Mélodie Pass	Vous avez plus de 65 ans et vous souhaitez voyager sur le réseau Stan • Informations complémentaires	Réservé aux personnes de plus de 65 ans.
Symphonie Pass	Vous avez plus de 65 ans et vous souhaitez voyager sur le réseau Stan. • Informations complémentaires	Réservé aux personnes de plus de 65 ans.
Cité Pass	Demandeur d'emploi, personnes à faibles ressources, CES • Informations complémentaires	Tarif préférentiel. Réservé aux demandeurs d'emploi, personnes à faibles ressources, CES. 

Les tarifs des TCRM



Les tarifs des tickets :

Ticket 1 voyage	1,10 euro, vendu par les conducteurs-receveurs et à l'Espace Bus.
Ticket 2 voyages	2,00 euro, vendu par les conducteurs-receveurs et à l'Espace Bus.
Ticket 10 voyages	8,20 euros, vendu à l'Espace Bus et chez les dépositaires, utilisable par une seule personne ou par plusieurs personnes à la fois.
Ticket 10 voyages Solidarité	4,10 euros, vendu à l'Espace Bus. Réservé aux porteurs de la carte CMU.
Ticket Visi'Pass	3,00 euros, vendu à l'Espace Bus et à l'Office du Tourisme. Valable toute la journée sur le réseau.
Ticket 10 voyages Vermeil	4,10 euros, vendu à l'Espace Bus et chez les dépositaires, réservé aux personnes de plus de 65 ans habitant une commune de la CA2M.
Ticket Minibus 1 voyage	0,70 euro, vendu par les conducteurs-receveurs et à l'Espace Bus, valable sur le réseau minibus uniquement.

Les tarifs des cartes d'abonnement :



Pass'Liberté	Pour tous !
Hebdo Illimité	10,00 euros, une semaine de voyages, nombre illimité
Mensuel Illimité	30,00 euros, un mois de voyages, nombre illimité
Pass'Etud'	Pour les scolaires et les étudiants (-de 26 ans) !
Hebdo 12 voyages	7,50 euros, un aller-retour par jour, du lundi au samedi
Hebdo Illimité	9,00 euros, une semaine de voyages, nombre illimité
Mensuel Illimité	26,00 euros, un mois de voyages, nombre illimité
	sur présentation du livret de famille (3 et 4 enfants : -10%, 5 enfants et plus : -20%)
Réduction Famille nombreuse	
Pass'Vermeil	Pour les personnes de 65 ans et plus, habitant dans la CA2M.
Mensuel Illimité	12,00 euros, un mois de voyages, nombre illimité

De plus, concernant les trajets vers le Luxembourg en TER il est impossible de s'acquitter dans un distributeur automatique d'un billet occasionnel pour un voyage le jour même et le passage par le guichet est impératif !!! Cela semble un parfait non sens dans une région frontalière telle que la Lorraine.



Incrédulité des membres du CES devant le distributeur automatique de billets. Impossibilité de s'acquitter d'un titre de transport pour le Luxembourg pour un voyage le jour même !!!



Obligation de faire la queue au guichet au risque de rater le départ vue le temps d'attente !!! Ils ont été dans l'obligation d'acheter le billet dans le train en payant une surtaxe !!!

2-3 Une absence d'information commune

Chaque réseau dispose de sa propre information et de son propre mode de diffusion. Il n'existe pas de lieux ou d'outils permettant d'avoir une vision d'ensemble de son trajet d'un point A à un point B et des modes de déplacements disponibles ainsi que des temps de trajets estimés faisant abstraction des réseaux empruntés.

Le meilleure exemple que l'on puisse noter pour l'avoir expérimenté (mais il est loin d'être le seul) c'est l'absence, en gare de Metz ou de Nancy, de toutes indications relatives aux Transports urbains hormis un plan mural détaillant l'ensemble du réseau. Il n'existe pas d'information papier ou de bornes d'informations disponibles concernant les horaires des lignes urbaines. Il faut se rendre à l'arrêt de bus adéquat pour trouver l'information affichée.

2-4 Des horaires peu harmonisés et par conséquent des ruptures de charges mal maîtrisées

La moyenne acceptable pour un temps de trajet est d'environ trente minutes. L'attractivité de l'intermodalité est réelle si l'on compte au maximum deux ruptures de charge⁵ soit le seuil maximal acceptable. Au-delà l'utilisation des transports collectifs est forcément dissuasive et le recours à la voiture quasiment assuré.

⁵ Rupture de charge : changement de mode de déplacement par exemple utilisation d'un vélo puis d'un TC : on compte 1 rupture de charge, si l'on ajoute l'utilisation d'un autre mode encore soit marche à pied, vélo ... : on dénombre 2.

Aussi le manque de coordination entre réseaux par défaut de concertation entre AOT produit naturellement des effets néfastes sur l'utilisation des transports collectifs, faute d'intégration maximale des liaisons possibles avec les autres réseaux ou encore en raison des changements de grilles horaires non coordonnés à des périodes différentes (c'est notamment le cas par exemple des grilles horaires TER modifiées en décembre alors que l'ensemble des changements horaires des réseaux urbains et suburbains se fait en période de rentrée scolaire en septembre). De fait, comment réussir une bonne complémentarité ?

Sur l'agglomération nancéienne par exemple, une recherche de l'harmonisation des horaires est en cours pour pallier les difficultés actuelles et renforcer l'efficacité des transports. En effet, on note que les horaires entre les réseaux suburbains et urbains sont souvent bien calés aux heures de pointes pour les échanges avec les TER.

Mais le reste du temps les horaires sont calés à hauteur de 30 % pour un passage du réseau ferroviaire (TER) au réseau urbain mais ce taux en sens inverse atteint péniblement les 3 %.

2-5 Des difficultés d'accès aux Transports collectifs pour les résidents hors centre ville ou proche de pôles d'échanges

Le rabattement vers les transports collectifs pose problème pour les personnes distantes des gares ou pôles d'échanges. En effet, l'utilisation d'un autre mode combiné à la voiture dans la chaîne de déplacement pose le problème du stationnement et de la disponibilité de places pratiques et sécurisées aux abords de ces pôles.

La création de parcs relais⁶ (aires de stationnement gardiennées, réservées aux véhicules des clients du réseau de transports en commun, réalisées à proximité d'une station de transports collectifs et conçues pour inciter les automobilistes à utiliser les dits transports) suffisamment dimensionnés est encore trop souvent marginale et pas assez prise en compte et intégrée dans la globalité de l'offre de transport à l'échelle régionale.

⁶ Cette dénomination a été retenue pour que ses initiales coïncident avec celles du concept britannique de "Park and Ride" ou "P R" d'Europe du Nord on peut trouver également le synonyme parc de rabattement)

PARTIE II

Des avancées notables – Des efforts d’ores et déjà consentis à l’échelle des territoires et une véritable prise de conscience des AOT de la nécessité de travailler ensemble

Si l’offre de transports collectifs en Lorraine est de bonne qualité pour chaque réseau, c’est bien la cohérence et la coordination entre les réseaux qui posent souvent problème. De nombreuses réflexions sont largement avancées à l’heure actuelle et une véritable concertation est d’ores et déjà engagée mais leur mise en œuvre prendra du temps.

1- Des expériences d’intermodalité existent en Lorraine au travers de la mise en œuvre des Plans de Déplacements Urbains (PDU)

Sur le territoire lorrain, certaines AOT ont d’ores et déjà initié une démarche d’intermodalité et des actions sont mises en œuvre :

Quelques exemples présentés lors des auditions ont permis de voir les avancées en matière de réflexion sur la thématique de l’intermodalité que l’on retrouve abordée lors de l’élaboration des Plans de Déplacements Urbains, de compétence communale ou intercommunale. L’ambition de ces PDU est d’assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé. Les mesures à mettre en place concernent :

- **L’amélioration de la sécurité de tous les déplacements**
- **La diminution du trafic automobile**
- **Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économes et les moins polluants pour l’environnement, notamment l’usage des modes doux (marche à pied et vélo)**
- **L’aménagement et l’exploitation des réseaux et des voiries d’agglomérations**, afin de les rendre plus efficaces, notamment en les partageant entre les différents modes de déplacements et en favorisant la mise en œuvre d’actions relatives à l’information sur la circulation routière
- **L’organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs de stationnement**
- **Le transport et la livraison des marchandises**, tout en rationalisant les conditions d’approvisionnement de l’agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales
- **La mise en place d’une tarification et d’une billettique intégrées** pour l’ensemble des déplacements
- **L’encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l’utilisation des transports en commun et du covoiturage, en réalisant un Plan de Déplacement d’Entreprise (PDE)**

Des démarches existent en Lorraine pour le développement de l'intermodalité et de l'interopérabilité.

En effet, la Meurthe et Moselle a été le 1^{er} département de France à équiper de la carte à puce les transports interurbains. Mais le choix de la carte à puce effectué en 1997 ne correspondant pas à celui de la norme de type « B », à microprocesseurs⁷ retenue pour le Référentiel fonctionnel de la billettique en lorraine (REFOCO) **cette carte de type « B » est la référence actuelle au niveau national** et dont la norme est compatible avec les systèmes utilisés par la RATP, la SNCF Cependant des ajustements sont envisagés afin d'établir une mise en compatibilité entre le système utilisé sur le bassin de vie de Nancy et la carte « SimpliCités », une adaptation technique devrait la rendre possible pour août 2008. Le renouvellement du parc de valideurs nouvelle génération est en cours, ce dernier permettant la lecture des 2 types de cartes. Une étape supplémentaire d'adaptation des logiciels devra suivre.

Ces démarches ont le mérite d'exister, mais elles doivent encore mettre en oeuvre les véritables moyens pour permettre un développement de l'intermodalité et ne pas se résumer à un **simple catalogue de bonnes intentions**. De plus leur mise en oeuvre paraît extrêmement longue dans certains secteurs ce qui paraît incompatible avec une véritable ambition en la matière.

Enfin, même si la Région émet un avis consultatif sur chaque Plan de Déplacements Urbains cela ne peut garantir une vision globale de l'intermodalité à l'échelle du territoire régional. En effet, trop souvent cette **démarche reste cloisonnée** au périmètre de l'autorité compétente en la matière.

Il serait nécessaire à l'avenir d'articuler ces Plans de Déplacements Urbains avec les Schémas de Cohérence Territoriale pour permettre une meilleure cohérence et organisation des déplacements en lien avec l'évolution du territoire et des activités qui y sont liées.

2- La Charte pour le développement de l'intermodalité des transports collectifs en Lorraine et le Référentiel Fonctionnel de la billettique en Lorraine (REFOCO) une réflexion d'envergure à l'échelle régionale

A l'initiative de la Région Lorraine, 14 Autorités Organisatrices de Transports ont travaillé à l'élaboration de la Charte pour le développement de l'intermodalité des transports collectifs en Lorraine établie en 2003.

Cette charte (Cf: annexe) a pour objectif de mettre en oeuvre un partenariat entre les AOT et de définir des principes pour développer des politiques communes en matière d'offre de transport, selon 3 axes majeurs :

- l'information des voyageurs
- L'amélioration de la cohérence des réseaux et des dessertes
- La mise en place d'une tarification et d'un système de billettique intermodal.

⁷ Carte de Type B : carte à puce à microprocesseurs est la plus performante, elle permet de réaliser des calculs, de traiter des instructions et possède un système d'exploitation

S'agissant de l'information, l'objectif affiché est d'améliorer l'accès des usagers à l'ensemble des informations des différents réseaux avant ou au cours de leur déplacement en créant un système et des espaces de diffusion d'une information multimodale.

Pour les dessertes, la réflexion porte sur l'amélioration de la cohérence des réseaux par la recherche d'une complémentarité et de meilleures correspondances entre les différents réseaux..

Enfin, la réflexion qui paraît la mieux avancée porte sur la mise en œuvre d'un système de billettique intermodal. Pour ce faire, la charte définit les principes fondateurs de partenariat intermodal billettique et tarifaire devant permettre de développer des tarifs intermodaux attractifs s'appuyant sur la mise en œuvre d'outil performants et de systèmes compatibles permettant à terme de développer un titre unique de transport utilisable sur plusieurs réseaux.

Dans cet objectif, un comité de pilotage, organisé autour de groupes techniques de travail, a été mis en place afin de réfléchir à la mise en œuvre concrète de ces propositions.

Aussi, sur proposition de la Région, des groupes de travail ont été initiés afin de progresser sur la billettique⁸ et l'interopérabilité⁹. La SNCF ainsi que les AOT volontaires ont pris part à ce travail, afin de concrétiser cette volonté de développement de l'intermodalité et de développer les partenariats en vue de surmonter les difficultés liées à la coordination des différents réseaux.

S'agissant de la coordination des horaires, il n'existe pas de Groupe de travail spécifique entre les AOT sur cette thématique particulière.

3- Une première étape : La mise en oeuvre de la carte « SimpliCités » titre unique de transport - un « essai » à transformer dans les plus brefs délais

Depuis 3 ans, trois groupes de travail sont mobilisés sur la définition du système, les normes techniques à mettre en œuvre et à la communication relative à la carte « SimpliCités ».

De 2004 à fin 2005 des réunions mensuelles ont eu lieu entre les différentes AOT afin de réaliser un document de référence ayant pour objectif de garantir l'interopérabilité des différents systèmes de billettique et de tarification en Lorraine. L'objectif commun est la mise en œuvre d'un protocole d'interopérabilité des systèmes billettique.



⁸ Ensemble des dispositifs mettant en oeuvre les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) pour le traitement des titres de transports

⁹ Compatibilité des systèmes de billettiques des réseaux de transports (bornes de lecture, valideurs, appareils de contrôle...)

Ces réunions ont également abouti à la rédaction d'un document référentiel fonctionnel commun de la billettique régionale en Lorraine (REFOCO) qui définit les différents services de tarification intermodale (abonnés, étudiants, abonnement travail ...) ainsi que le fonctionnement des distributeurs de cartes à puces, les système et protocole de contrôle, de validation des titres de transports et les données échangées entre les différentes AOT.

Chaque AOT peut et fait son propre appel d'offres pour s'équiper de son système de billettique. Elle définit son niveau d'exigence compatible avec le REFOCO garantissant l'interopérabilité avec le système du TER.

En 2007, la dernière étape de cette collaboration entre les principales AOT sur le développement de l'intermodalité - au travers de la **mise en œuvre d'un titre unique** - devrait se traduire par la rédaction des annexes techniques du REFOCO **permettant de développer et mettre en place une parfaite interopérabilité entre les systèmes de billettique des AOT désireuses de s'engager.**

La Région va initier ce système en mettant en place la carte « SimpliCités » système billettique de « carte à puce sans contact » type carte orange sur le réseau TER-METROLOR, en février 2007 dans un premier temps pour les abonnés du TER. Elle sera compatible dans un second temps avec les autres réseaux de transports en Lorraine.

Cette mise en place connaît quelques retards par rapport au calendrier prévisionnel qui prévoyait le début de première phase pour décembre 2006 pour l'ensemble des abonnements TER. L'extension de cette formule sera appliquée par la suite en priorité aux réseaux transfrontaliers ainsi qu'aux autres réseaux urbains et départementaux volontaires.

Toutefois, la phase d'expérimentation est d'ores et déjà lancée et une centaine d'abonnés ont testé cette nouvelle carte à l'heure actuelle sur le réseau TER.

La priorité étant donnée aux abonnés pour l'instant, un système de ticket à puce pourra être envisagée par la suite pour les trajets occasionnels.

En septembre 2007, cette offre devrait être étendue pour les abonnements scolaires pass-campus, pass-avenir.

Un souci demeure : l'adhésion à la charte et l'implication dans le protocole se font sur la base du volontariat et ne garantissent pas une compatibilité des matériels au moins dans un premier temps pour les autres AOT.

Aussi, la CA2M (Communauté d'Agglomération de Metz-Métropole) a renouvelé son système de billettique en 2000 et ce dernier n'est pas compatible avec la norme choisie pour l'ensemble des AOT en Lorraine. Il faudra attendre de voir si une mise en conformité est envisagée et dans quels délais ?

Néanmoins il existe d'ores et déjà un titre combinant TER + bus urbain nommé « carte Jonquille » comme sur le réseau meurthe et mosellan.

La ville de Pont à Mousson est en contact avec la SNCF afin de définir un produit et une tarification qui soit compatible avec la norme du REFOCO, mais le coût étant élevé aucun crédit n'a été voté par la commune pour l'instant.

Sur le bassin de vie de Nancy, la CUGN (Communauté Urbaine du Grand Nancy), le syndicat suburbain et la communauté de communes de Pompey envisagent une mise à jour de leur système de distribution pour fin août 2008. Un titre intermodal pourrait donc voir le jour à cet horizon entre le TER et l'ensemble du réseau. Ceci peut s'expliquer par l'implication et par la volonté de la CUGN d'être l'un des moteurs essentiels du groupe de travail.

Actuellement des territoires lorrains ne sont pas partie prenante de cette volonté d'intermodalité et d'interopérabilité. Le Conseil Général des Vosges par exemple n'est pas signataire de la charte.

Afin de tester la compatibilité et l'interopérabilité des différents systèmes d'exploitation retenus par les AOT, la SNCF a mis en œuvre une plateforme billettique qui testera les distributeurs, les systèmes de contrôles dans les trains, la validation dans les bus

Les AOT devront être vigilantes par rapport aux matériels utilisés par les transporteurs qui assurent les services. La mise en conformité sera à la charge des AOT.

En effet, il n'y a pas d'instance responsable de l'intermodalité en Lorraine (« co-gestion » par l'ensemble des AOT chacune ayant un intérêt d'attrait par rapport à la clientèle vers les Transports Collectifs afin d'éviter une congestion des axes).

Au niveau transfrontalier, **le Luxembourg** n'a pas participé à la consultation sur la billettique. **Le Ministère des Transports a développé une carte électronique de paiement** des transports publics valable sur l'ensemble du réseau des transports publics du Luxembourg, nommée «*e-go* ». Néanmoins ce système n'est pas complètement compatible avec le système lorrain.

La SNCF et les Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) ainsi que le ministère des transports luxembourgeois se consultent afin d'essayer de trouver des solutions techniques permettant aux lorrains d'utiliser leur carte au Luxembourg, les abonnements « flexway »¹⁰ représentant 40% des abonnements travail en Lorraine. Mais dans un premier temps il y aura nécessité d'utiliser 2 cartes, le titre unique ne pouvant être mis en place pour l'instant.

Cette problématique pourrait être débattue au niveau de la Grande Région et du Comité Economique et Social de la Grande Région (CESGR) afin de permettre une tarification unique et la mise en œuvre d'un titre unique de transport pour les transfrontaliers. En effet cette entité doit pouvoir jouer pleinement son rôle dans ce domaine.

¹⁰ Titre intermodal d'abonnement de travail mensuel ou à la semaine permettant de circuler sur l'un des réseaux urbains lorrains puis sur le réseau TER et sur l'ensemble des réseaux luxembourgeois

Pour l'Allemagne, il n'existe pas de projet de billettique au niveau de « Die Bahn » (Chemins de fer allemands) mais cela ne pose pas un problème majeur pour les lorrains car l'abonnement « flexfahrt »¹¹ qui n'est pas très prisé représente moins de 1% des abonnements travail. Ce chiffre est très faible actuellement, il faudrait pouvoir en identifier la cause. Est-ce un problème de mauvaise adaptation de l'offre ou simplement d'une communication défailante de part et d'autre de la frontière et donc d'une méconnaissance de son existence ?

En ce qui concerne la tarification, le système devrait être basé sur des accords bilatéraux entre les AOT. Les réductions tarifaires doivent être étudiées afin d'attirer un maximum de clients.

¹¹ *Titre intermodal d'abonnement de travail permettant d'emprunter le réseau de transports urbains de Forbach, St Avold, Metz et Sarrebruck ainsi que le réseau TER*

PARTIE III

Aller plus loin – Les propositions du CES pour une amélioration de l'intermodalité

Le CES de Lorraine, après avoir étudié la réalité du terrain en Lorraine souhaite faire des propositions permettant de répondre à la situation actuelle des personnes qui enchaînent des déplacements de plus en plus complexes au cours d'une journée liés à l'organisation des nouvelles mobilités professionnelles et de loisirs et aux nouvelles façons de résider.

Aussi ces propositions ont pour objectifs de développer une vision globale des déplacements à l'échelle régionale en s'abstrayant au maximum de la logique de réseaux afin de pallier les visions encore trop cloisonnées même si des avancées certaines sont à noter.

La notion de développement d'intermodalité dans les transports collectifs est un axe identifié dans le futur Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013. Les objectifs affichés privilégient des projets intermodaux et innovants de transports collectifs en matière de création de pôles d'échanges, d'intermodalité tarifaire et billettique et d'information aux voyageurs. En effet 39 M€, financés par la région, l'Etat et différentes collectivités territoriales, devraient y être consacrés sur la durée du plan.

Le CES souhaite que ces nouveaux financements permettent ainsi d'aller encore plus loin et de développer, la mise en œuvre de la carte « SimpliCités » sur un plus grand périmètre, l'extension de l'intermodalité en général et l'ensemble des axes mentionnés dans la charte ainsi que les propositions du CES.

1- Un chef de file voire la constitution d'une seule AOT : Promouvoir la nouvelle procédure de syndicat mixte intermodal régional de transport (art 111 loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU))

1-1 Des AOT nombreuses

Pas moins de 24 Autorités Organisatrices de Transports (AOT), opèrent sur le territoire lorrain. Un tel nombre rend le développement de l'intermodalité difficile à gérer, difficulté aggravée par l'absence d'un chef de file.

Parmi ces AOT, 14 sont signataires du protocole d'interopérabilité.

En effet, les compétences des différentes Autorités Organisatrices de Transports sont définies par la Loi d'orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 complétée par la loi sur l'Air de 1996 et la loi SRU de 2000.

L'Etat a en charge les services de transport public d'intérêt national. La Région développe les services de transports ferroviaires et routiers d'intérêt régional depuis leur décentralisation en 2002. Les Départements ont la responsabilité des services de transports routiers non urbains et scolaires. Enfin les communes et structures intercommunales sont responsables des services de transport internes aux Périmètres des Transports Urbains (PTU).

1-2 La mise en place d'un chef de file

Les réflexions en terme d'intermodalité sont souvent menées par réseau alors **qu'il serait souhaitable de raisonner en terme de bassins de déplacements** englobant l'ensemble des réseaux. Pour ce faire et mettre en oeuvre une meilleure coordination des différents réseaux, **le CES de Lorraine propose que l'émiettement des compétences en matière de transport soit jugulé. Ainsi, la définition d'un chef de file apparaît indispensable.** Ce dernier doit contribuer à **la mise en cohérence des différentes AOT.**

Il s'agirait de :

- centraliser les projets intermodaux pour réunir l'ensemble des AOT de façon plus ou moins volontariste
- afin de garantir la compatibilité des matériels
- assurer la continuité du réseau sur un territoire donné.

Sur le plan technique, il s'agit notamment **d'assurer la coordination des informations, l'évaluation des besoins** : par l'appréciation des flux de déplacements, des pôles émetteurs, de la cohérence des systèmes de billettique ...

La définition du chef de file pourrait s'inscrire dans un cadre législatif, témoignant par là d'une réelle volonté politique dans ce domaine. L'ensemble des AOT ne serait toutefois pas dessaisie de leurs compétences respectives mais se verrait au contraire affirmer dans leur rôle. Pour sa part, **le chef de file aurait pour mission d'organiser la coordination et la concertation de tous.**

A maints égards, **la Région semble être la mieux placée pour assurer ce rôle** compte tenu de la couverture de l'ensemble du territoire lorrain qu'elle assure du fait de sa compétence TER. Cependant, une entité interrégionale ou plus locale peut également être envisagée selon les projets.

De plus, la Région pourrait se baser sur l'expérience du Land de Sarre où une seule AOT coordonne et centralise l'ensemble des demandes des voyageurs.

En effet le modèle allemand possède un temps d'avance par rapport à l'organisation française. Il existe un chef de file par projet qui développe les préconisations, réalise le chiffrage pour le financement et prend les décisions opérationnelles.

1-3 L'article 111 de la loi SRU : Syndicat Mixte – outil de coordination des politiques transports des AOT d'un territoire

La loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU), ouvre, pour répondre à la demande de populations qui se déplacent de plus en plus dans des périmètres de plus en plus vastes, une nouvelle possibilité de coopération à l'échelle des bassins de vie de déplacement par la création de syndicats mixtes SRU.

Ces syndicats trouvent toute leur pertinence dans le cadre du développement de l'intermodalité et des projets de communauté tarifaire, en particulier après la mise en oeuvre de la régionalisation des services ferroviaires. Sans la rendre obligatoire, la loi tend à faciliter l'association d'une ou plusieurs AOT. **Les objectifs de ce syndicat seraient la mise en place d'un système commun à l'intention des usagers, la recherche d'une tarification coordonnée ou encore la mise en place d'un titre de transport unique ou unifié.** Il s'agit de rendre complémentaire les différents réseaux existants afin de les rendre plus performants et attractifs pour les usagers.

A cet effet, la loi octroie des moyens financiers à ce syndicat mixte. Il peut prélever et percevoir des entreprises un versement transport additionnel à hauteur maximum de 0,5 %, à celui déjà perçu par les AOT. Le versement transport est régi par le code général des collectivités territoriales. Sont assujettis au versement transport tous les entreprises privées ou publiques qui emploient plus de 9 salariés dans une zone située dans le ressort du périmètre des Transports Urbains. La fixation du taux est de la compétence de l'autorité qui a institué le versement transport. L'assiette de contribution est alignée sur l'assiette des cotisations sociales. Le taux est au maximum de 0,55 % lorsque la population ou l'établissement public est compris entre 10 000 et 100 000 habitants et de 1 % lorsqu'il est supérieur à 100 000 habitants.

VT additionnel, mode d'emploi

La perception du versement de transport (VT) additionnel obéit à des règles très précises. Pour que le VT additionnel puisse être institué, le syndicat mixte SRU doit avoir pour compétences la coopération en matière de coordination des services, d'information et de tarification et être situé dans un espace à dominante urbaine d'au moins 50 000 habitants incluant une ou plusieurs communes centres de plus de 15 000 habitants et associer au moins la principale autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Le taux de ce VT ne peut excéder 0,5 %. À l'intérieur des PTU inclus dans le syndicat mixte SRU, le taux maximum est déterminé en fonction du périmètre (inférieur ou supérieur à 100 000 habitants) du syndicat mixte et du PTU : de fait, il n'y a que dans le cas où le périmètre du PTU est inférieur à 100 000 habitants alors que celui du syndicat mixte est supérieur à ce seuil, qu'un versement de transport additionnel, d'un taux maximum de 0,45 %, peut être perçu dans le PTU.

Une circulaire conjointe de la direction des transports terrestres et de la direction générale des collectivités locales devrait bientôt apporter des précisions à ce sujet.

Sur cette base, le CES propose ainsi la constitution d'un syndicat mixte intermodal régional de transport (SMIRT) à l'image de ce qui a été lancé dans la Région Nord Pas de Calais depuis 2003, et qui est en cours de validation et qui est une première nationale (hors Ile de France).

Ce syndicat regroupe l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU) : 14 principales agglomérations, les départements du Nord et du Pas-de-Calais et la Région Nord-Pas de Calais qui ont depuis de nombreuses années travaillé ensemble et ont signé, en 1999, une Charte régionale de l'intermodalité.

Ce Syndicat mixte intermodal régional de transports a pour vocation de rassembler toutes les AOT du Nord-Pas de Calais.

Les principales compétences du SMIRT sont celles prévues par la loi SRU :

- coordination de l'offre,
- information multimodale des usagers,
- harmonisation des tarifs,
- concertation relative à des intégrations tarifaires,
- titre de transport commun à plusieurs réseaux,
- développement de la billettique.

L'arrêté préfectoral officialisant la création de ce SMIRT est prévue pour début 2007.

Article 111

Après l'article 30 de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée, il est inséré un chapitre III bis ainsi rédigé :

« Chapitre III BIS « De la coopération entre les autorités organisatrices de transport »

« Art. 30-1. - Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport afin de coordonner les services qu'elles organisent, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et rechercher la création d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés.

« Ce syndicat mixte peut organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande. Il peut à ce titre assurer, en lieu et place de ses membres, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

« Il est régi par les articles L. 5721-2 et suivants du code général des collectivités territoriales.

« Art. 30-2. - Il peut être créé auprès de chaque syndicat mixte de transport institué par l'article 30-1 un comité des partenaires du transport public. Ce comité est notamment consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transports proposés par le syndicat mixte. Son avis peut être requis par le syndicat mixte sur tout autre domaine relevant de la compétence de ce dernier.

« Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs.

« Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement. »

2- Baser les réflexions sur le principe de la création d'une chaîne de déplacements

La mise en œuvre de cette « chaîne de déplacements » doit s'articuler autour de plusieurs actions :

2-1 Conforter l'intermodalité tarifaire et accélérer l'interopérabilité

La Région Lorraine et les différentes AOT du territoire lorrain ont d'ores et déjà engagé une réflexion sur la constitution et **la mise en œuvre d'un titre intermodal dénommé « Carte SimpliCités »**. Ce dernier a été approuvé par les AOT lorraines au travers de la charte pour le développement de l'interopérabilité des systèmes de billetterie en Lorraine. Ce titre sous forme de carte à puce pourra contenir à terme plusieurs titres de transports pour les différents réseaux transfrontaliers, régionaux, urbains, interurbains. Toutefois à ce jour il ne sera accessible qu'aux seuls abonnés du TER, **il convient donc d'envisager l'élargissement de son champ d'action le plus rapidement possible.**

De plus, **les formules de tarifications et d'abonnements doivent naturellement intégrer les prix de l'ensemble des transports collectifs utilisés** par un voyageur. Mais elles doivent **également prendre en compte les coûts d'utilisation des parcs relais pour l'ensemble des modes individuels y compris les modes doux** ou encore permettre leur utilisation grâce à des systèmes de location intégrés dans le prix du billet de transport.

De plus, la nouvelle tarification régionale TER devrait être mieux mise en valeur et une meilleure information devrait être dispensée en gare. En effet encore nombreux sont les passagers occasionnels à utiliser en gare les bornes automatiques « nationales » qui n'appliquent pas les tarifs régionaux très avantageux en lieu et place des bornes régionales.

2-2 Organiser l'intermodalité tout en conservant une place pour l'automobile :

Pour ce faire des solutions innovantes peuvent être mise en place tels que le développement de l'auto-partage¹² et l'organisation de parking relais.

Partant du principe qu'aucun mode pris isolément n'est capable de rivaliser et de concurrencer l'automobile privée, l'auto-partage s'inscrit dans une chaîne de transports publics, en complémentarité avec les moyens de transports existants.

En Autriche, où le phénomène est déjà largement implanté le slogan d'une société d'auto-partage est très significatif : « Quand vous avez envie d'un verre de lait, achetez vous une vache ?. Alors pourquoi acheter une voiture quand vous n'en avez besoin que de temps en temps ? ».

Là où l'outil existe déjà, on note une réduction importante du taux de motorisation des personnes de l'ordre de 50 %, une baisse du nombre de kilomètres effectués en automobile, et donc une réduction de la consommation d'énergie et une baisse significative des pollutions dues à l'automobile.

¹² auto-partage ou car sharing : location de véhicule ou véhicule partagé

De plus l'auto-partage agit comme un facteur de concentration urbaine et donc évite le phénomène d'étalement urbain.

Cette solution peut être largement envisagée dans des zones urbaines assez denses. L'exemple des villes telles que Clermont Ferrand, Strasbourg, Bordeaux, Grenoble, La Rochelle, Lyon, Marseille Montpellier, Rennes ou encore Paris doit être adapté en Lorraine.

Mais il faut également prévoir la possibilité pour les ruraux ou les habitants des zones périurbaines qui sont captifs du mode automobile d'accéder aux centres villes et de là délaissier leur voiture pour un mode collectif qui correspond mieux à ces zones denses.

L'aménagement de parking-relais aux abords des grands centres villes est donc un élément clé pour la réussite de telles opérations.



La gestion et la mise en place de parcs relais entre dans le cadre des réflexions des Plans de Déplacements Urbains qui sont de compétence communale ou intercommunale il est donc absolument nécessaire de conduire des concertations sur les politiques à mener en la matière avec l'ensemble des AOT quelles soient départementales, régionales ...

Symboliquement pour le prix d'un aller-retour en Transports Collectifs, et afin que cela ait un impact psychologique et une portée incitative, le conducteur ainsi que ses passagers doivent pouvoir garer leur voiture le temps nécessaire et emprunter un bus, tram....

2-3 L'information une clé de l'intermodalité : tendre vers un outil pratique et unique de communication

L'information de l'utilisateur est une condition sine qua non pour la réussite de l'intermodalité. Aussi la création d'une centrale de mobilité permettant de **regrouper la globalité des informations des réseaux en région doit être une priorité.** Elle doit contribuer en outre à développer leurs cohérence et coordination à l'échelle régionale et pourquoi pas à terme à l'échelle nationale. Un tel service pourrait s'inspirer de celui d'ores et déjà existant : « ContactTER » (0 891 674 674) pour l'ensemble du réseau TER et qui permet de disposer de l'ensemble des informations relatives aux horaires et à l'état du trafic.



En effet, les informations (horaires, tarifs, parcours...) ne sont souvent disponibles que pour un seul réseau et ignorent les complémentarités possibles entre les différents modes de transports. L'absence de charte graphique ou de contenu et de présentation commune rend difficile l'accès au message par l'utilisateur qui doit apprivoiser les différentes présentations. Il serait donc souhaitable de **développer une présentation de l'ensemble des informations sur une base commune et prévoir une diffusion plus large** que celle habituellement en vigueur dans les gares ou les principaux lieux de transports mais également dans les offices du tourisme, les mairies, les écoles

De plus, la **constitution d'une base de données commune renseignée par toutes les AOT disponible en gare, dans les différents pôles d'échanges majeurs et sur internet permettra de faciliter les déplacements** en proposant une offre de porte à porte grâce à l'adresse origine-destination ou lieux remarquables. Elle doit décliner les différents modes à utiliser, des plans du parcours, les temps de parcours, les lieux de correspondances, les conditions d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)... et le tarif du voyage. A terme l'information directe du voyageur sur l'état du trafic doit pouvoir être envisagée par un simple message sur téléphone portable.

Un tel site internet multimodal dénommé « destineo » a déjà vu le jour dans la Région Pays de la Loire, la Lorraine pourrait s'en inspirer.



2-4 Des grilles horaires complémentaires

Chaque déplacement intermodal nécessite l'utilisation successive de plusieurs modes de transports. Aussi il est **indispensable de faciliter les correspondances et diminuer au maximum le temps d'attente** entre chaque mode pour qu'à terme les voyageurs les perçoivent comme faisant partie de la continuité de leur cheminement et non comme une rupture.

Aussi la **recherche d'une complémentarité optimale des grilles horaires** est une des conditions nécessaires à l'abaissement du temps de trajet et à l'acceptation des ruptures de charges.

Il est donc nécessaire que l'ensemble des AOT puisse à une date fixe et commune essayer d'harmoniser au maximum leurs grilles horaires. Pour ce faire notamment, il paraît plus qu'urgent pour la SNCF de décaler la date de son changement d'horaire non plus en décembre mais bien comme l'ensemble des autres AOT qui le font au moment de la rentrée scolaire.

2-5 favoriser le couplage modes doux – TC

Il s'agit de véritablement prendre en compte cette dimension des transports et l'intégrer dans la chaîne de déplacements.

Pour ce faire il faut **intégrer les modes doux dans la chaîne de transport**. Aussi, le CES propose lors de la mise en œuvre des pôles d'échanges de veiller particulièrement à l'intégration de parking vélos gardiennés, de permettre sous certaines conditions le transport des vélos dans les transports collectifs, permettre la mise à disposition dans les pôles d'échanges de vélos pour le prix du ticket de TC.



Espace de location de vélos en gare de Metz

De plus il est souvent difficile pour les cyclistes de se repérer lorsque l'on veut accéder à une piste cyclable depuis une ville. Le fait que les communes soient compétentes pour la création de pistes conduit à une grande hétérogénéité de panneaux indicateurs. Aussi, il serait intéressant que la Région en lien avec les autres AOT développe un logo lorrain « pistes cyclables » et le fasse décliner par les communes pour une signalétique adéquate et repérable.

En outre, les pôles intermodaux devrait comporter des informations et la carte des réseaux relatifs aux modes doux (pistes cyclables, parking, bornes de location ...) afin de faciliter leur utilisation.

De plus, lors de travaux réalisés sur les routes (simple réfection), il serait utile d'envisager des aménagements sécurisés pour permettre la circulation des vélos.

3- Faciliter l'organisation de Plans de Déplacements d'Entreprises : un projet pour la Région en gage d'exemplarité

L'un des motifs majeurs de déplacements est le trajet domicile-travail, trajet effectué la encore trop souvent en voiture individuelle. **Aussi afin de favoriser l'utilisation des transports collectifs, des démarches peuvent être mise en œuvre par les entreprises.** La loi SRU dans son article 96 parle « *d'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage* ».

La Région pourrait s'ériger en exemple pour les autres administrations et entreprises privées lorraines.

Le principe de la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements d'Entreprise :

Il s'agit d'inciter l'ensemble du personnel, par la concertation, à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit d'autres modes de transports moins polluants. Un diagnostic partagé doit être réalisé concernant l'ensemble des mobilités (domicile-travail et professionnelles) puis des objectifs doivent être fixés répondant au maximum aux besoins du personnel. Enfin des mesures restrictives et incitatives doivent être mises en œuvre :

restrictives : en terme de diminution de places de stationnement et de mise à disposition de parkings gratuits ;

incitatives : pour l'usage de TC au travers de la mise en œuvre d'une participation financière aux coûts d'abonnement *, et d'intermodalité grâce à la mise à disposition notamment de vélos et de facilités de parkings vélo, par le recours à l'auto-partage et au covoiturage

La Région pourrait s'inspirer de l'expérience significative mise en œuvre par le Conseil Général du Bas Rhin pour ses salariés.

* *La loi SRU stipule que « toute personne physique ou morale, publique ou privée peut prendre en charge tout ou partie du prix des titres d'abonnement souscrits par ses salariés pour leurs déplacements au moyen de transports publics de voyageurs entre leur résidence et leur lieu de travail »*

4- Faire des pôles d'échanges de véritables espaces urbains multiservices et espaces de vie : la gare doit être la porte d'entrée de la ville

Des lieux dispersés, non reliés, voici le panorama bien souvent constaté concernant les pôles afférents à chaque mode de transport : les bus interurbains regroupés dans les gares routières, les trains dans les gares SNCF, les bus urbains bien souvent en centre ville mais sans aucune complémentarité entre les modes, ni même un lieu favorisant l'échange entre chaque mode.

Aussi, **il est indispensable de réunir en un même lieu – gare intermodale- trains, bus interurbains, urbains, voitures individuelles et modes doux**. Pour ce faire, les pôles d'échanges intermodaux doivent se situer au plus près des gares SNCF. Ces dernières doivent devenir des lieux de pratique sociale. En effet, il est indispensable de **repenser le rôle des gares pour leur permettre de remplir de multiples fonctions**. Notamment l'arrivée du TGV dans dix gares lorraines de centre-ville doit être l'occasion de développer des projets ambitieux, elle doit permettre également de repenser au mieux l'organisation interne et l'aménagement des espaces environnants.

Une gare et de multiples fonctions :

- un pôle de transports
où l'on gère au mieux l'intermodalité TGV - Grandes Lignes – TER – Transports interurbains – réseau urbains – taxi – - vélo- piétons ... par un aménagement de la gare adapté et regroupant toutes les informations disponibles concernant les horaires, la tarifications, les réseaux afin de permettre au mieux de coordonner les différents modes et de faciliter les déplacements des usagers.
- Un lieu d'aménagement urbain et un pôle de développement économique et de services urbains pour optimiser l'espace et les temps de correspondances des voyageurs

Lieu de centralité dans l'agglomération qui permet à Nancy grâce à l'aménagement de ce pôle de gommer la coupure urbaine dûe au réseau ferroviaire entre le secteur Ouest et la ville centre (depuis 1870). Cela contribue à résorber cette coupure et à valoriser l'espace disponible en y implantant des programmes immobiliers à vocation économique, résidentielle... - à l'exemple d'*Euralille* toute proportion gardée, ou encore en Allemagne où un centre commercial a été implanté en gare. Au Mans, le TGV Atlantique a permis la création d'une nouvelle porte d'entrée par l'implantation de bureaux, d'espaces publics...aux abords de la gare historique.

A Nancy par exemple le réaménagement de la gare va permettre également la valorisation de terrains environnants de haute valeur dans l'objectif d'y implanter des activités tertiaires dont un palais des congrès. A Metz , on y trouvera des commerces et services.

Ce lieu hyper central permettra d'organiser des fonctions urbaines telles que l'information d'un point de vue touristique, l'implantation de commerces, on peut y trouver comme à Madrid un musée, ou encore en Allemagne des discothèques, des lieux de réunion pour hommes d'affaires, des services marchands....

La gare a également la fonction symbolique de porte d'entrée de la ville, il faut donc développer une réflexion sur l'image de la gare.

Deux exemples qui illustrent la disparité de traitement des gares, des efforts nécessaires sont à porter même sur les gares de moindre importance



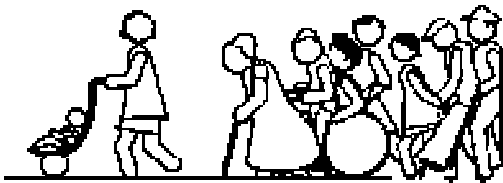
La gare de Béning en piteux état !!



La gare de Metz

5- Baser les réflexions sur le principe de la création d'une chaîne de déplacements pour les personnes à mobilité réduite (PMR)

Afin de faciliter et de favoriser, voire de permettre tous les déplacements des PMR, une avancée significative a vu le jour par la promulgation de la loi du 11 février 2005. Elle traite, entre autres, de la mise en accessibilité des transports collectifs.



Les PMR sont les personnes ayant un handicap temporaire ou définitif

La loi stipule :

- Que la date butoir de 2015 a été fixée aux autorités compétentes traitant des déplacements. Même si l'on peut penser que cette date est exagérément éloignée dans le temps, il y a bien lieu d'imaginer l'ampleur de la tâche pour traiter et réaliser l'ensemble des aménagements rendus nécessaires.
- Qu'un schéma directeur doit néanmoins être élaboré dès 2008 avec l'obligation de réfléchir d'ores et déjà à l'ensemble des chaînes de déplacements.

Comme chacun le sait, on est encore loin aujourd'hui de réalisations suffisantes pour ces utilisateurs qui n'en demeurent pas moins des usagers comme les autres.

Lors de ses sorties terrain, le groupe de travail a pu constater sur les différents parcours effectués, que **de nombreux modes de déplacement présentent un accès difficile et des aménagements, parfois importants, restent nécessaires** tant par les AOT (bus, tram, voitures SNCF) que par les collectivités locales en charge de l'aménagement des trottoirs, quais, abris, rues, escaliers, etc...

Problèmes d'accès, montées et descentes des matériels roulants, lisibilité des horaires, affichages non adaptés, distributeurs automatiques mal situés, etc... occasionnent donc l'abandon pur et simple du déplacement ou bien encore l'arrêt entre deux modes dans une chaîne de déplacement.

Lors de ses auditions, le groupe a pu prendre connaissance tout de même d'exemples intéressants comme dans les Vosges à Epinal plus particulièrement où les déplacements des PMR excentrés peut se faire à l'aide de véhicules adaptés ou bien encore en Meurthe et Moselle, où la CUGN favorise la mobilité des PMR pour les trajets domicile- travail ou même occasionnels avec demande faite 24 heures à l'avance.

Certes, selon les AOT, les problèmes ne sont pas traités de la même façon.

D'autre part si l'on prend comme exemple l'adaptation des matériels roulants du réseau ferré, c'est à la SNCF que revient la mise en conformité des trains grandes lignes et à la Région pour les TER. Du reste, la SNCF a déjà commencé une formation spécifique pour la prise en charge des PMR par ses agents.

Par ailleurs sur l'aspect financier, la FNTV (Fédération Nationale des Transports de Voyageurs par autocar) a indiqué que l'aménagement d'un bus ou car revenait à un coût évalué entre 4000 et 6000 euros. Le risque est donc de voir une majoration des tarifs consécutive à la répercussion des coûts d'investissements.

Aussi le CES, estime nécessaire qu'une réflexion s'engage afin de **mettre en place un système global à l'échelle du territoire régional en lien avec l'ensemble des AOT** et notamment la Région et les partenaires impliqués dont les associations qui sont en charge des PMR. **Cette réflexion doit conduire à favoriser l'accessibilité intermodale en prenant en compte l'adaptation des matériels roulants, l'accès aux gares et aux abords des gares, la vente de billets, l'accès aux autres modes de transports et le transport à la demande pour le pré et post acheminement dans l'ensemble du trajet origine-destination.**

Cette chaîne de déplacement, comme pour les voyageurs valides devra être complétée, pour renforcer son efficacité, par un système performant d'information.

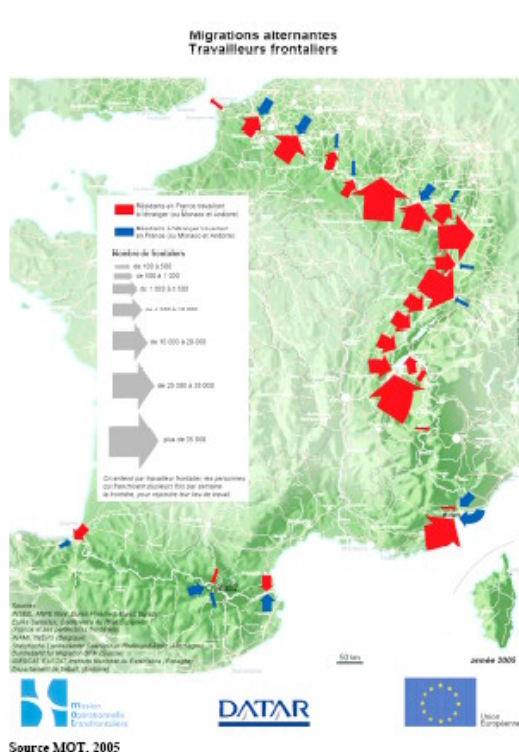
D'autres évolutions et aménagements peuvent être examinés. En effet, la Région, ayant dans ses compétences la formation, pourrait envisager la mise en place d'une formation spécifique pour les agents ayant en charge des déplacements de PMR. Et plus globalement, compte tenu de l'arrivée du TGV et de l'afflux de touristes que cela devrait engendrer, une attention particulière devra être portée sur l'accessibilité des lieux touristiques et de loisirs.

6- En Lorraine favoriser l'intermodalité transfrontalière dans le cadre de la Grande Région

La position géographique particulière de la région lorraine oblige à prendre en compte la dimension transfrontalière dans le cadre du développement de l'intermodalité.

En effet on compte plus de 85 000 lorrains qui travaillent en dehors de nos frontières ce qui signifie autant de déplacements vers le Luxembourg (environ 58 000), l'Allemagne (environ 24 000) et dans une moindre mesure la Belgique (environ 3 600).

Ils sont issus principalement de 7 zones d'emplois du Nord Lorrain.



Les conditions d'accès au travail frontalier se sont dégradées. En effet on note une saturation des accès autoroutiers du fait d'une augmentation croissante des flux de déplacements majoritairement effectués en voiture. En effet, l'emprise de la voiture particulière est en partie liée à la répartition des lieux d'origine-destination (zone de résidence-zone d'emploi) très essaimée sur le territoire.

La part modale des transports collectifs reste encore trop faible même si elle se situe aux alentours de 15 à 20 % (essentiellement TER).

Le sillon lorrain est bien irrigué et propose des capacités et des cadencements importants tant en terme de lignes routières (urbaines et interurbaines) mais trop souvent sous utilisés que de transports ferrés. Certes le taux d'utilisation est très bon et connaît une augmentation de trafic importante depuis la mise en place des nouvelles grilles horaires et d'une offre supplémentaire très conséquente. La Lorraine compte 7 lignes ferroviaires transfrontalières dont la plus fréquentée est celle reliant Thionville à Luxembourg.

On note une **trop faible prise en compte** dans les Plan de Déplacements Urbains et dans les politiques de déplacements des agglomérations **de la dimension transfrontalière**.

Aussi le CES préconise **que la dimension transfrontalière doit impérativement être prise en compte dans l'élaboration d'un plan de mobilité** intégrant l'aspect optimisation des dessertes, intermodalité et interopérabilité de la billettique, information ...**en collaboration avec les autorités luxembourgeoises**.

A terme, **la création d'une Autorité Organisatrice des Transports Transfrontalière devrait pouvoir être envisagée** même si cela implique un montage juridique spécifique (une collectivité locale n'étant pas autorisée, de par la loi, à contractualiser avec un Etat).

CONCLUSION

Au-delà de la simple mise en cohérence des réseaux qui est nécessaire pour le développement des transports collectifs, le dérèglement climatique à venir dû en partie à l'augmentation des déplacements nous oblige à **repenser nos modes de vie et à opérer une véritable remise en cause de nos comportements**. Aussi il existe des pistes encore peu exploitées en France et dans notre région qui remettent en cause l'organisation et l'aménagement du territoire comme conçus à l'heure actuelle.

En effet, l'une des clés d'une meilleure organisation des déplacements est la limitation des déplacements personnels et professionnels. Pour se faire il faut repenser la ville, en développant un urbanisme innovant évitant l'étalement urbain.

Pour combattre l'étalement urbain, certaines villes allemandes ou suisses notamment prônent **un habitat plus dense avec une organisation basée autour des transports publics** à l'exemple du quartier Vauban à Fribourg en Brisgau (Cf : *annexes*). Dès leur conception ces quartiers sont prévus pour permettre de vivre et faciliter la vie sans voiture grâce à une bonne desserte de transports en commun (Par exemple dans le quartier Vauban la ligne de tramway est définie dès l'origine dans le plan d'aménagement du quartier), il existe des commerces et équipements de proximité, des systèmes d'auto-partage sont mis en place afin d'éviter le recours à l'automobile de plus les places de parkings sont peu nombreuses et situées en marge du quartier, les logements ne disposent pas de garage privés...



*Exemple d'un parking vélo de 3 300 places à la gare de Münster !!!!
Photo source DDE*



Déplacement ordinaire dans le quartier Vauban à Freiburg (photo source DDE)

Quant en France bien souvent l'on continue à construire des lotissements excentrés sans penser à construire même de petits aménagements de proximité facilitant la vie quotidienne et limitant les déplacements motorisés !!

Mais afin de ne pas pénaliser les personnes à revenus modestes qui sont souvent obligées de s'éloigner des centres-villes, il est indispensable de proposer des solutions même pour ces territoires peu densément peuplés.

Le recours aux TC « traditionnels » tels que tram, bus ... avec une desserte fine d'arrêts parait plus qu'improbable mais des solutions encore assez peu exploitées peuvent voir le jour. Il s'agit de mettre en place et développer des systèmes de transport à la demande, pour le désenclavement des zones isolées des centres urbains, dont la fonction n'est pas de mettre des voitures à la place des transports en commun mais bien de faire du transport en commun avec des véhicules différents et adaptés.

Dans les milieux périurbains l'on peut également **envisager la création de nouvelles haltes ferroviaires** quand ces zones sont traversées par le réseau ferroviaire.



*Exemple de la halte ferroviaire de Hettange Grande :
Des quais aménagés*

Personnes auditionnées

- **Conseil Général de Meurthe et Moselle**

- **Madame Sophie BRAULT**, Responsable adjointe du service transport (DIRAT) au Conseil Général de Meurthe et Moselle

- **Communauté Urbaine du Grand Nancy- CUGN**

- **Monsieur Thierry MARCHAL**, Directeur Général du Service Déplacements
- **Monsieur Rémi BECHAUX**, Directeur Général Adjoint du Service Infrastructures
- **Monsieur Pascal GAIRE**, Directeur du Service Tram
- **Monsieur Didier PASTAN**, Responsable des déplacements
- **Madame Marie Emmanuelle HUILLO**, Responsable Marketing de la CONNEX Nancy

- **Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)**

- **Monsieur Christian BRULLARD**, Président Délégué de la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs de l'Union Régionale Lorraine
- **Monsieur Serge MONTAGNE**, Responsable des questions intermodales de la FNTV à Paris
- **René CIOLEK**, Secrétaire Régional de la FNTV Lorraine, Meuse et Moselle

- **Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Spinalienne (SITAS)**

- **Monsieur Francis KOHLER**, Directeur du SITAS et Directeur des Déplacements urbain de la ville d'Epinal

- **SNCF**

- **Madame Fabienne MAGNAN**, Responsable marketing et communication TER à la SNCF en charge de la billettique, tarification et information clients.

- **Communauté d'Agglomération Metz-Métropole -CA2M**

- **Monsieur Michel SANCHEZ**, Directeur des Etudes à l'AGURAM – Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Messine
- **Monsieur Jacques SCHAEFFER**, Vice Président de la CA2M
- **Monsieur Jean Yves ROUGER**, Directeur Général des TCRM
- **Monsieur Michel CAQUET**, responsable du pôle transport à la CA2M

- **Conseil Régional de Lorraine**

- **Monsieur Patrick HATZIG**, Vice-Président délégué « Développement des initiatives de gestion et de renouveau des infrastructures et des services de transports »
- **Monsieur Pierre LAMOTTE**, Directeur du service transport

- **Syndicat Mixte des Transports Urbains de Thionville Fensch SMITU**
 - **Monsieur Manuel LOFFREDO**, Responsable technique

- **Conseil Général de la Moselle**
 - **Monsieur SYGUT**, Directeur du service des Routes, des Transports et des Constructions

- **Conseil Général des Vosges**
 - **Monsieur Guy MARTINACHE**, Vice-Président délégué au tourisme et aux transports
 - **Monsieur Michel VINCENT**, Directeur du Service Transport

- **Direction Départementale de l'Équipement**
 - **Monsieur Patrice GRILLOT**, Responsable du Service aménagement habitat - Etudes Générales Observatoires et Déplacements

- **Communauté de Communs du Lunévillois (réponse écrite questionnaire)**
 - **Monsieur Jean Marc JACQUEMIN**, Président

- **Communauté de Commune du pays de Pont Mousson (réponse écrite questionnaire)**
 - **Monsieur Henry LEMOINE**, Vice Président

Lettre de mission

Groupe de Travail « Les enjeux de la multimodalité et de l'intermodalité, vers une meilleure gestion des mobilités urbaines et interurbaines dans la métropole lorraine »

1/ OBJECTIFS

En Lorraine comme dans le reste du territoire national, l'on constate un accroissement des déplacements dû notamment à l'augmentation des migrations pendulaires, à de nouvelles habitudes de vie, de temps libre et de consommation.

L'utilisation quasi exclusive de la voiture individuelle est facteur de nuisances tant en terme de qualité que de cadre de vie.

Outre les impératifs environnementaux à prendre en compte, l'enjeu transport se décline à de multiples échelles.

Il est une problématique aigue de la dynamique urbaine (hausse des trafics, saturation des conditions de circulation ...).

Il est un élément structurant du développement économique régional notamment parce qu'il est un outil de diffusion des dynamiques métropolitaines et qu'il doit assurer la connexion des territoires aux grands axes de mobilité.

Il est enfin, au cœur de la réflexion concernant les mutations du territoire régional liée à la dynamique transfrontalière. Celle-ci touche à titre principal aujourd'hui le Nord lorrain mais un mouvement de régionalisation de l'impact transfrontalier est d'ores et déjà en train de s'opérer et pourrait se renforcer sur tout l'axe métropolitain.

Au travers de l'étude proposée, le CES concentrera toutefois sa réflexion sur les déplacements internes à la Métropole Lorraine, composée des villes et agglomérations de Thionville, Metz, Nancy, Epinal, qui sont un enjeu déterminant pour son développement. Cette étude doit donc se concevoir comme un des éléments de fond dans l'ensemble de la stratégie régionale en matière de transport.

L'étude devra proposer une meilleure organisation des transports dans la perspective d'une montée en puissance du nombre de voyageurs transportés au quotidien par les modes alternatifs et notamment collectifs.

2/ CONDUITE DE LA REFLEXION

Comment limiter l'usage systématique de l'automobile en rendant plus attractifs les transports alternatifs, en développant des solutions adaptées à la demande locale.

La réponse à cette question se fonde avant tout sur le développement, la refonte et l'harmonisation des dessertes des différents modes et réseaux de transports autour de l'épine dorsale que représente le TER dans le sillon lorrain.

Les pistes d'études devront porter en particulier sur la valorisation des pôles d'échanges intermodaux, véritables portes d'entrées des villes de la métropole lorraine et ce d'autant plus dans la perspective de l'arrivée du TGV dans les gares concernées.

Un meilleur cadencement, l'élaboration d'un dispositif tarifaire adapté et unique, une meilleure lisibilité de l'offre et de l'information des voyageurs sur les connections possibles pourront être les leviers permettant de proposer une offre de transport intégrée.

La réflexion du groupe de travail le mènera à réaliser un travail d'auditions des différents acteurs publics et privés concernés par cette thématique (Région, Communautés Urbaines et d'Agglomérations, Villes, SNCF, Autorités Organisatrices de Transports).

Elle le conduira également à effectuer des déplacements sur le terrain. Ces déplacements auront comme objectif de réaliser un état des lieux de l'existant, d'analyser le ressenti sur le fonctionnement des complémentarités de réseaux selon différents indicateurs et d'expérimenter la réalité de l'intermodalité à ce jour. Pour ce faire 2 groupes seront constitués et seront mis en situation réelle de tout voyageur devant effectuer un déplacement professionnel, de loisir, etc.

Les propositions d'amélioration de l'intermodalité sur le territoire étudié auront pour objectif une plus grande utilisation des Transports en Commun et alternatifs.

3/ COMPOSITION DE LA MISSION D'ETUDE

➤ Président - Rapporteur	Jean-Claude THOMAS
Membres	Claire DECOMPS Lucette LAMOUSSE Madeleine THIEBAUT Claude BERTSCH Christian BISTON Philippe BURON PÎLATRE Etienne CRIQUI Brice DUHR Frantz EHRLACHER Michel JUBERT Jean-François LAIBE Alain SALVI

*Assistés de Sandrine BOZZETTI, chargée d'études au Conseil Economique
et Social de Lorraine*

4/ CALENDRIER DES TRAVAUX

Il conviendrait de rendre une première étape de la réflexion pour septembre 2006.

Annexes

- 1- La charte intermodale Lorraine**
- 2- L'exemple d'urbanisme du quartier Vauban à Fribourg, une nouvelle façon d'habiter**

Annexe 1

ಆನಂದ

**CHARTRE POUR LE DEVELOPPEMENT
DE L'INTERMODALITE
DES TRANSPORTS COLLECTIFS
EN LORRAINE**

ಆನಂದ

PREAMBULE

Les transports collectifs constituent un facteur important d'aménagement du territoire et de cohésion sociale et territoriale. L'arrivée du TGV Est Européen en Lorraine constitue à cet égard un levier de modernité, d'attractivité et de dynamisme. Dans une optique de meilleure prise en compte de l'ensemble des besoins de déplacements, il est donc nécessaire d'adapter les services de transport public, afin de faciliter l'accès au TGV à tous les Lorrains en développant la complémentarité des modes de transport.

Les autorités organisatrices de transport lorraines souhaitent en outre promouvoir le développement de l'usage des transports collectifs de voyageurs en développant l'intermodalité entre réseaux.

A cet effet, les autorités organisatrices de transport adhérentes à cette charte s'engagent à mettre en œuvre des partenariats et des politiques communes, notamment dans les domaines suivants :

- l'offre de transport et le développement de pôles d'échanges,
- l'information voyageurs,
- la tarification et le support des titres de transport (billettique).

Les partenaires de cette charte souhaitent plus particulièrement favoriser l'intermodalité tarifaire et billettique, d'une part, par la recherche de la mise en œuvre de tarifications adaptées et, d'autre part, par le développement de technologies nouvelles permettant d'envisager, à terme, la mise en place d'un titre unique de transport sur l'ensemble des réseaux lorrains.

En effet, la création d'un titre de transport unique valable sur les différents réseaux de transport lorrains, utilisant un support billettique et proposant un avantage tarifaire, constituerait une avancée décisive dans la politique en faveur des transports collectifs en Lorraine.

A cet égard, la Région Lorraine, en lien avec la SNCF, envisage de mettre en place un système billettique (type carte à puce sans contact) sur le réseau METROLOR à partir de fin 2005. Le déploiement prévu sera progressif, par secteur géographique et par catégorie de produits tarifaires. Dans ce contexte, les partenaires expriment leur volonté commune de prendre en compte dès à présent la dimension intermodale car celle-ci est essentielle dans un projet de cette nature.

OBJET DE LA CHARTE

Les signataires de la présente charte s'engagent à :

- I. Affirmer et développer les coopérations entre autorités organisatrices, en lien avec les transporteurs,**
- II. Définir les principes fondateurs du partenariat intermodal billettique et tarifaire,**
- III. Proposer une démarche de mise en œuvre progressive.**

I. AFFIRMER ET DEVELOPPER LES COOPERATIONS ENTRE AUTORITES ORGANISATRICES, EN LIEN AVEC LES TRANSPORTEURS

L'objectif de développement d'une offre de transport collectif cohérente et globale sur l'ensemble du territoire lorrain implique le renforcement du partenariat entre les différentes autorités organisatrices de transport (en lien avec leurs exploitants), notamment dans les domaines de l'information voyageurs, des dessertes et des systèmes billettiques et tarifaires.

I.1. Information voyageurs

L'objectif est d'améliorer l'accès des usagers à l'information concernant les différents réseaux de transport, soit lors de la préparation de leur voyage (horaires, offre tarifaire, etc.), soit au cours de leur trajet (information « temps réel »). Sur ce point, les partenaires de la présente charte s'engagent à :

I.1.1. Développer des systèmes d'information voyageurs multimodaux, s'appuyant notamment sur les technologies nouvelles (Internet, etc.) ;

I.1.2. Créer des espaces d'information voyageurs communs (par exemple dans les gares SNCF / pôles d'échanges multimodaux).

I.2. Dessertes

Il s'agit d'améliorer la cohérence des réseaux de transport entre eux (urbains, interurbains et régional), afin de proposer aux usagers une offre globale de transport collectif reposant sur la complémentarité des différents réseaux. A cette fin, les signataires de la charte s'accordent pour :

I.2.1. Améliorer les correspondances entre les réseaux urbains, départementaux et le réseau régional, entre eux et avec le TGV Est Européen ;

I.2.2. Mettre en cohérence l'organisation des différents réseaux de transport public, en tenant compte des équilibres économiques et des logiques de déplacements inter villes et de proximité ;

I.2.3. Améliorer la complémentarité entre les modes de transport en évitant la coexistence ou le développement de concurrences entre réseaux.

I.3. Tarification et billettique de type Carte Orange

La mise en place d'un système billettique intermodal répond à un certain nombre d'enjeux :

- Pour le voyageur : simplification de l'accès au transport et des modalités d'utilisation et de paiement, utilisation d'un support de titres unique pour l'ensemble de ses déplacements (y compris parking), mise à disposition de nouveaux services, etc. ;
- Pour les autorités organisatrices de transport : simplification de la mise en œuvre de la tarification multimodale, développement de l'utilisation des transports collectifs, etc. ;
- Pour les entreprises de transport : meilleure connaissance du client, lutte contre la fraude, développement de l'utilisation des transports collectifs, etc. ;

Dans ce contexte, les autorités organisatrices partenaires de cette charte considèrent qu'il est nécessaire d'engager une réflexion préparatoire sur les possibilités d'évolution des systèmes billettiques et tarifaires des différents réseaux de transport en commun lorrains. Les objectifs et priorités d'action sont déclinés dans la partie II de la présente charte.

- I.4.** Au delà des travaux et études qui pourront être menés conjointement par les partenaires de la charte, il paraît essentiel que l'ensemble des partenaires aient une bonne connaissance des projets de chacun, dans la mesure où ces projets peuvent avoir des impacts importants sur les autres réseaux de transport. C'est pourquoi les autorités organisatrices signataires de la présente charte s'engagent à **s'informer mutuellement et de façon régulière de l'évolution de leurs projets** dans l'un des domaines évoqués ci-dessus.

II. DEFINIR LES PRINCIPES FONDATEURS DU PARTENARIAT INTERMODAL BILLETTIQUE ET TARIFAIRE

Les principaux enjeux de la mise en place d'une politique tarifaire et billettique intermodale ont été explicités dans la partie I de cette charte d'intermodalité.

La partie II expose plus particulièrement les principes selon lesquels les autorités organisatrices souhaitent développer leur partenariat dans ce domaine.

II.1. Politiques tarifaires

Les signataires de la charte, conscients de la nécessité de proposer, parallèlement à l'évolution de la billettique, une offre tarifaire attractive valable sur plusieurs, voire sur l'ensemble des réseaux de transport, s'engagent à travailler conjointement sur les objectifs suivants :

- II.1.1. Développer des tarifs intermodaux attractifs (train + tram + autocar + autobus + taxibus), notamment par la création de nouveaux abonnements combinés permettant d'utiliser plusieurs modes de transport, soit successivement, soit de façon alternative, dans le respect de l'équilibre financier des contrats en cours ;
- II.1.2. Proposer un service et une offre tarifaire modernes et adaptés pour favoriser les déplacements de l'ensemble de la clientèle, notamment des jeunes, qui constituent une clientèle d'avenir pour les réseaux de transport ;
- II.1.3. Etudier la pertinence et la possibilité de faire évoluer des systèmes tarifaires existants vers des zonages géographiques de type Carte Orange.

II.2. Projets billettiques

Le développement d'une offre tarifaire attractive doit s'appuyer dans la mesure du possible sur des outils billettiques performants permettant l'utilisation de plusieurs modes de transport. Sur ce point, les autorités organisatrices adhérant à la présente charte expriment leur volonté commune de :

- II.2.1. Simplifier l'usage des transports collectifs avec la mise en place d'un support de titre de transport unique quel que soit le réseau, qui sera à rechercher pour l'avenir ;
- II.2.2. Mettre en œuvre des systèmes billettiques compatibles les uns avec les autres ;
- II.2.3. Respecter les normes en vigueur, notamment celles relatives à la codification des données dans la carte (INTERCODE,...) pour le choix des nouveaux supports billettiques pour les titres de transport ;
- II.2.4. Définir et préciser, en lien avec les transporteurs, les spécifications techniques dans le cadre du protocole d'interopérabilité, dont le contenu thématique est indiqué en annexe 3.

III. PROPOSER UNE DEMARCHE DE MISE EN ŒUVRE PROGRESSIVE

III.1. Instances à mettre en place

Les travaux d'amélioration de l'offre de transport intermodale en Lorraine s'appuieront nécessairement sur une instance de pilotage et de suivi chargée de préparer la mise en œuvre opérationnelle des engagements pris dans la présente charte.

Les partenaires de la charte s'accordent pour :

III.1.1. Créer fin 2003 un Comité de pilotage « Intermodalité Lorraine »

- composé des autorités organisatrices volontaires et de leurs transporteurs ;
- animé par le Président du Conseil Régional ou son représentant ;
- se réunissant en moyenne une fois par trimestre ;
- veillant à la mise en œuvre des principes et objectifs définis dans la présente charte (impulse, définit, contrôle).

III.1.2. Le Comité de pilotage s'appuie sur un **Groupe technique des autorités organisatrices et des transporteurs** chargé de mettre au point les aspects techniques des projets, notamment des projets billettiques.

III.2. Programme de travail

Les principales étapes du projet billettique et tarifaire intermodal en Lorraine proposées par les signataires de la présente charte sont les suivantes :

III.2.1. **A partir de début 2004**, élaboration d'un **protocole d'interopérabilité billettique** entre les autorités organisatrices et transporteurs, et en parallèle d'un **document fonctionnel commun** par les transporteurs des autorités organisatrices volontaires.

Ainsi, le Comité de pilotage « Intermodalité Lorraine » se consacrera en priorité au projet **tarification et billettique**, en vue de proposer une évolution progressive de la politique tarifaire intermodale et de définir ce protocole d'interopérabilité billettique.

III.2.2. **A partir de fin 2005**, déploiement progressif du **système billettique sur le réseau METROLOR, ainsi que sur les réseaux des autorités organisatrices volontaires** et techniquement prêtes à cette échéance.

III.2.3. Les réseaux lorrains, interrégionaux et transfrontaliers qui le souhaitent pourront **également participer ultérieurement au déploiement d'un système billettique compatible**.

III.2.4. **A l'horizon 2007**, le déploiement du nouveau système billettique sur le réseau METROLOR est achevé pour **l'arrivée du TGV Est Européen en Lorraine**.

Des rapports d'étape seront établis régulièrement afin d'être présentés si besoin est aux exécutifs ou aux assemblées délibérantes des signataires de la présente charte.

Les partenaires rechercheront ensemble les **moyens financiers** nécessaires à la déclinaison du projet de billettique intermodale sur les réseaux concernés.

Dans ce cadre, la Région et la SNCF pourront participer, notamment, aux études et interfaces nécessaires à cette intermodalité billettique, en partenariat avec les réseaux intéressés.

Pour leur part, les besoins d'études et d'investissements propres à chaque réseau relèveront directement des autorités organisatrices et des transporteurs concernés.

III.3. Etudes

III.3.1. Des **études techniques et/ou économiques** pourront être réalisées pour la préparation, la mise en œuvre et l'évaluation du projet « Carte Orange Lorraine », notamment dans le domaine de la tarification et de la billettique.

III.3.2. Le **Comité de pilotage sera régulièrement informé** des études en cours et à venir, de leur contenu et de leur état d'avancement.

III.4. Périmètre de la charte d'intermodalité

III.4.1. Le **périmètre de référence** de la charte d'intermodalité lorraine est précisé **en annexe 1**.

III.4.2. En ce qui concerne **l'évolution de ce périmètre**, les autres autorités organisatrices lorraines, régionales ou frontalières pourront intégrer la présente charte sur simple demande de leur part.

**Pour le Conseil Régional de Lorraine,
Le Président,**

Monsieur Gérard LONGUET

**Pour le Conseil Général de la Meuse,
Le Président,**

Monsieur Bertrand PANCHER

**Pour la Communauté d'Agglomération
de Metz Métropole,
Le Président,**

Monsieur Jean-Marie RAUSCH

**Pour la Communauté de Communes
du Pays de Pont-à-Mousson,
Le Président,**

Monsieur Henry LEMOINE

**Pour la Communauté de Communes
du Lunévillois,
Le Président,**

Monsieur Jean-Marc VILLEMIN

**Pour le Conseil Général de
Meurthe-et-Moselle,
Le Président,**

Monsieur Michel DINET

**Pour le Syndicat Mixte des Transports
en Commun Suburbains de Nancy,
Le Président,**

Monsieur Christian PARRA

**Pour le Syndicat Mixte des
Transports Urbains Thionville-Fensch,
Le Président,**

Monsieur Jean-Paul MAURER

**Pour le Syndicat Intercommunal des
Transports Collectifs du Bassin de Longwy,
Le Président,**

Monsieur Jean-Paul DURIEUX

**Pour le Syndicat Intercommunal des
Transports Urbains du Barrois,
Le Président,**

Monsieur Bertrand PANCHER

**Pour le Conseil Général de la Moselle,
Le Président,**

Monsieur Philippe LEROY

**Pour la Communauté Urbaine
du Grand Nancy,
Le Président,**

Monsieur André ROSSINOT

**Pour le Syndicat Intercommunal des
Transports de l'Agglomération Spinalienne,
Le Président,**

Monsieur Patrick NARDIN

**Pour la Communauté de Communes
du Bassin de Pompey,
Le Président,**

Monsieur Didier BIANCHI

ଓନଲାଇନ

ANNEXES

**ANNEXE 1 : LISTE DES AUTORITES ORGANISATRICES
ADHERENTES A LA PRESENTE CHARTE**

ANNEXE 2 : QUELQUES DEFINITIONS

**ANNEXE 3 : CONTENU D'UN PROTOCOLE
D'INTEROPERABILITE**

ଓନଲାଇନ

ANNEXE 1

LISTE DES AUTORITES ORGANISATRICES ADHERENTES A LA PRESENTE CHARTE

☞ **CONSEIL REGIONAL DE LORRAINE**

☞ **CONSEILS GENERAUX :**

- **MEURTHE-ET-MOSELLE**
- **MEUSE**
- **MOSELLE**

☞ **AUTORITES ORGANISATRICES URBAINES :**

- Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Spinalienne (SITAS - **EPINAL**)
- Communauté de Communes de **LUNEVILLE**
- Communauté d'agglomération de **METZ Métropole (CA2M)**
- Communauté urbaine du Grand **NANCY**
- Communauté de communes du Bassin de **POMPEY**
- Communauté de communes du pays de **PONT-A-MOUSSON**
- Syndicat Mixte des Transports Urbains **THIONVILLE-Fensch (SMITU)**
- Syndicat intercommunal des Transports Urbains du **BARROIS**
- Syndicat intercommunal des Transports Collectifs du Bassin de **LONGWY**

☞ **SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN SUBURBAINS DE
NANCY**

ANNEXE 2

QUELQUES DEFINITIONS

☞ **Intermodalité**

Utilisation successive ou alternative de plusieurs modes de transport en complémentarité.

A titre d'exemple en Lorraine :

- L'abonnement Jonquille (TER + Bus) permet de voyager par le TER-METROLOR puis sur un certain nombre de réseaux urbains en Lorraine ;
- Il est possible d'utiliser sur un même parcours le TER-METROLOR ou le bus avec un titre urbain de réseau de la CUGN.

☞ **Billettique**

Ensemble des procédés et outils de gestion des contrats liant les producteurs d'offre de déplacement, les financeurs et les utilisateurs de cette offre dans lequel les billets papier ont été remplacés par des supports de technologie plus avancée (carte à puce, magnétique, ...).

Ensemble des dispositifs utilisant l'informatique et l'électronique dans les titres représentatifs d'une prestation de service (ici de transport).

☞ **Interopérabilité**

Coexistence transparente de différents systèmes billettiques.

L'interopérabilité permet à des supports de titres, ou à des produits tarifaires de réseaux différents, ou à des supports de titre de technologies successives sur un même réseau d'être utilisés sur un réseau sans que les équipements billettiques subissent d'importantes modifications logicielles et matérielles.

ANNEXE 3

CONTENU D'UN PROTOCOLE D'INTEROPERABILITE

Thèmes à traiter dans le cadre de la rédaction d'un protocole d'interopérabilité

☞ **Gestion de la multimodalité**

La mise en œuvre de systèmes billettiques interopérables implique que certaines fonctions billettiques soient gérées au niveau inter réseaux. De plus, le développement de tarifications multimodales va induire des échanges de données de trafic et de recettes entre les réseaux de transport qui devront mettre en place une « instance commune » de gestion des données billettiques, de compensation et de répartition des recettes aux niveaux institutionnels et opérationnels.

☞ **Périmètre géographique et planning prévisionnel**

Il faut que l'ensemble des partenaires définisse précisément le périmètre du bassin d'interopérabilité du projet, en prenant en compte le plus étendu.

☞ **La communication**

Il est important d'assurer une cohérence entre les différents acteurs quant au contenu et à la programmation des communications.

☞ **La sécurité / la fraude**

Pour garantir l'intégrité du système et des recettes, l'intermodalité implique un niveau de sécurité suffisant tant sur l'organisation, l'environnement que sur la technique.

☞ **L'achat et la pré-personnalisation des cartes**

La pré-personnalisation de la carte consiste à inscrire un certain nombre de données, dont les clés de sécurité, dans la mémoire de la puce. Cette inscription est définitive.

☞ **L'émission des cartes**

L'émission de la carte constitue le premier maillon de la chaîne de service billettique. Cette étape correspond à la personnalisation (électrique et graphique) de la carte et à sa remise au client. Cette étape conditionne toutes les suivantes puisqu'elle définit tous les services associés à cette carte.

Il est nécessaire d'avoir défini, au préalable, les produits tarifaire souhaités ainsi que les gammes commerciales de produits carte et services associés.

☞ **La distribution**

La distribution regroupe à la fois l'inscription de données dans la carte et le paiement (dans certains cas) de titres et de droits à réduction. La carte sert ainsi de support de titre et remplace le titre papier.

☞ **La validation**

Le terme de validation remplace le terme de compostage qui impliquait une opération mécanique. La validation billettique implique une opération logique (écriture sur la carte à puce d'un événement de validation).

☞ **Le contrôle**

Lors du voyage, le personnel attaché au contrôle doit vérifier la validité du titre que lui présente le client.

☞ **L'information carte délivrée au client**

Du fait de l'opacité du support carte à puce, la non visualisation des titres par le voyageur impose un effort particulier au niveau de l'information de la clientèle. Elle permet de renseigner le client sur le contenu de la carte et sur les événements la concernant. Elle peut intervenir à n'importe quel moment de la chaîne de service, dès que le client, porteur de sa carte billettique, en éprouve le besoin.

☞ **Le service après-vente**

Il s'applique sur tout ou partie des produits tarifaires et services inhérents à une carte ou sur le support carte lui-même. Il s'agit des opérations : d'échange ; de remboursement ; de reconstitution des cartes et produits en cas de perte, vol ou défectuosité et de renouvellement.

☞ **Le back office**

Il doit permettre de gérer le système billettique mis en place, c'est à dire : les données clients (droits à réduction tarifaires, coordonnées administratives voire bancaires, etc.), les listes cartes (blanche, noire, etc.), la répartition des recettes, voire la reconstitution cartes, etc.

3- L'exemple d'urbanisme du quartier Vauban à Fribourg, une nouvelle façon d'habiter

Extraits du site internet le Quartier Vauban :

PETIT HISTORIQUE DE LA VILLE : DE L'IDEE A LA PREMIERE PIERRE



Depuis la fin de la seconde Guerre Mondiale, le site était une caserne militaire française de près de trente-sept hectares. En **1992**, les militaires quittent les lieux et les cèdent à la région. Celle-ci le vend par la suite à la ville de Fribourg pour qu'elle puisse en disposer librement.

En décembre **1993**, le conseil municipal de Fribourg décide de profiter de ce terrain pour y créer un nouveau quartier d'habitation pouvant accueillir près de cinq mille habitants, planifié dans le respect de l'environnement. Dès 1994, une consultation internationale a été lancée pour produire des idées d'aménagement. C'est le groupe d'architectes KOHLHOFF & KOHLHOFF, de Stuttgart, qui gagne le premier prix. Ses propositions ont ensuite été retravaillées en coopération avec la commune.

Une société de développement communal implantée à Stuttgart est engagée par la ville de Fribourg pour l'aider à superviser l'aménagement du quartier. Il s'agit de la société KE (*Kommunalentwicklung LEG Baden-Württemberg GmbH*), qui a également travaillé sur le projet du quartier Rieselfeld, à Fribourg. Durant cette année, les premières modifications ont lieu sur le site : dépollution des sols, démolition des premiers bâtiments, etc.

Dès **1995**, un long travail de concertations publiques est mis en place, avec la création de participation civile élargie. La commune y a investi près de 20.000 euros par an, durant quatre années, pour soutenir ce processus de discussion. Une association est reconnue rapidement comme porteuse de cette participation : le forum Vauban eV.

Les associations étudiantes ainsi qu'une initiative de coopération auto-organisée (SUSI) sont les premières à commencer les travaux. Près de quinze bâtiments datant de la période militaire sont conservés et réhabilités selon des critères écologiques et sociaux déterminés. Des zones d'habitation pour 600 étudiants, principalement en collocation, dans six bâtiments réhabilités (plus trois nouvelles constructions) sont mises en place. Quatre bâtiments ont été aménagés par l'association SUSI, qui a créé quarante-cinq appartements pour en moyenne 5 personnes par logement.

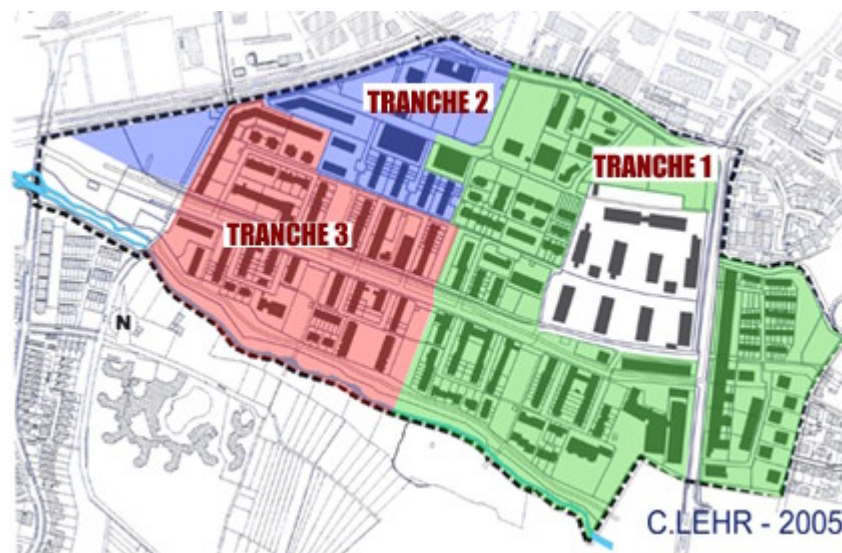
L'année **1996** fût la plus décisive pour le projet. En effet les concertations les plus importantes ont eu lieu durant cette période. Des campagnes publicitaires (*Wohnfrühling* : le printemps des habitations) sont lancées pour attirer et mobiliser les futurs habitants. A cette période, les premières communautés de construction et un projet d'habitation social en coopérative GENOVA se mettent en place. Les investissements sont de plusieurs origines : entrepreneurs, investisseurs privés regroupés ou non en associations.

.../...

Le site est aménagé en 4 tranches :

- Tranche 0 : constructions menées par l'organisation SUSI et le collectif d'étudiants. Ils ont aménagé 596 pièces d'habitation et 45 unités de logements
- Tranche 1 : construction de 422 logements : 233 d'investisseurs privés (dont 185 par des *Baugruppen*), 36 par l'association GENOVA et 153 par des promoteurs
- Tranche 2 : construction d'environ 645 logements
- Tranche 3 : construction d'environ 85 logements

NB : En mars 2005, la tranche 1 est en train de se finir, la tranche 2 est quasi finie et la tranche 3 est entamée. La fin de projet est prévue hiver 2006.



A Vauban, l'automobile est remplacée par des modes de transport doux, qui sont mis en avant : transports publics, vélos, marche, roller, etc. Le quartier privilégie les **courtes distances**, c'est à dire des distances praticables aisément à pied entre les habitations, les commerces et les services de proximité. Le quartier s'adapte au rythme de l'homme. Tout lui est accessible, plus qu'à la voiture, d'ailleurs.

Pour inciter à délaissier l'automobile, la municipalité de Fribourg a mis en place, en collaboration avec le forum Vauban, un « **pack mobilité** » comprenant : un abonnement annuel à la *BahnCard* et au service de car-sharing, disponible dans le quartier. La première année, cette carte est offerte. A court terme le tramway (2006) reliera le quartier au centre ville et une station pour les trains régionaux est prévue à l'ouest du quartier.

Le piéton et surtout le cycliste sont rois. Tout le quartier leur est accessible. Ils bénéficient d'un grand nombre de ruelles larges qui leur sont réservées. De nombreuses connections avec la partie sud du quartier sont créées à l'aide de ponts. Ces rues piétonnes relient toutes les parties du quartier au reste de la ville. Un véritable maillage est tissé.

Pratiquement tous les vélos sont équipés d'une remorque pour transporter enfants et courses, ce qui permet de remplacer une partie de la fonctionnalité de la voiture. Le quartier est équipé de nombreux parkings à vélo, adaptés aux besoins (ex : petits arceaux devant les écoles). Dehors, les vélos sont prioritaires et le font remarquer. Après le règne incontesté de l'auto, voici le règne du vélo. Moins polluant, mais pas forcément plus sécurisant pour le piéton qui partage les mêmes espaces.

Dans la réglementation, il est nécessaire de prévoir un nombre défini de place de parking par logement. Or l'idée est de limiter la présence de la voiture. Lancé par le forum Vauban, le **concept «Autofrei»** est un projet pilote. Des parkings silo sont construits à proximité des grands axes et les habitants doivent acheter leur place (près de 14.500€). Le forum, soutenu par la ville, propose une alternative pour ceux qui ne possèdent pas de voiture. Ils peuvent signer un contrat d'engagement dans lequel ils stipulent qu'ils ne possèdent pas de voiture et ne nécessitent pas de place de stationnement. Ce contrat est renouvelable chaque année et les exempté de l'achat d'une place dans les parkings silo.

Les stationnements automobiles sont de plusieurs types. Des places sont intégrées le long de certaines rues (ex : *Vauban-Allee*) et certains logements disposent de parking sur leur parcelle (en extérieur ou en sous-sol). La plus part d'entre eux sont desservis par la *Wiesenthal Strasse*. Les deux parkings silo sont situés le long des grands axes.

En se promenant dans le quartier, on constate que la voiture détient malgré tout, une place importante et qu'il est difficile de la chasser. Même dans les rues en boucle, où seul l'arrêt momentané est toléré, des véhicules sont garés. De nombreux habitants regrettent les distances à parcourir jusqu'aux parkings silo, trop longues pour les stationnements de courte durée. Par commodité, certains habitants garent ainsi leur automobile dans la rue, au pied de la maison.

.../...

Le concept Autofrei a un succès en demi-teinte, qui s'accompagne d'une ségrégation spatiale et sociale. Les zones avec parkings intégrés à la parcelle sont desservies par une rue arrière et non par l'axe majeur du quartier. Elles sont cachées et ne bénéficient pas des mêmes avantages que la partie sans automobile, qui bénéficie des parcs, des écoles et des commerces.

Le quartier n'est pas conçu de manière homogène et privilégie un type de population : celle sans voiture.

