



**HAL**  
open science

## Le tournant intermodal: cas d'étude en Région PACA

Edwin Allibert

► **To cite this version:**

Edwin Allibert. Le tournant intermodal: cas d'étude en Région PACA. Sciences de l'Homme et Société. 2017. dumas-01617527

**HAL Id: dumas-01617527**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01617527v1>**

Submitted on 7 Dec 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ

INSTITUT D'URBANISME ET D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL

Master 2 Pro aménagement et urbanisme – spécialité « *Urbanisme durable, projet et action opérationnelle* »

*Le tournant intermodal : cas d'étude en Région PACA*

Edwin Allibert

Septembre 2017

Directrice de mémoire : Frédérique Hernandez, Enseignant-chercheur à l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional, Université d'Aix-Marseille



Faculté de Droit et  
de Science Politique  
Aix\*Marseille Université





## REMERCIEMENTS

Avant tout développement sur mon mémoire universitaire, il apparaît opportun de commencer par des remerciements, à ceux qui m'ont soutenu et aidé durant la rédaction de ce mémoire.

Je remercie tout particulièrement Madame Hernandez, ma Directrice de mémoire, pour sa disponibilité à mon égard, son aide et ses conseils.

De la même façon, je remercie Aldric PLAGNOL, mon maître de stage qui m'a soutenu dans ma démarche et permis de rencontrer les acteurs de la Région, du Département, de la Communauté d'Agglomération Dracénoise et de l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise.

Je remercie aussi Madame Borgo (Directrice Transport du Département), Monsieur Decompte (Directeur transport de la CAD), Monsieur Bagliotto (Chargé d'études à l'AUDAT) et Monsieur Vendeville (Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA) pour le temps qu'ils m'ont consacré lors des entretiens.

Je tiens également à remercier mes parents pour leur soutien durant cette période.

Enfin, une pensée adressée à l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence, ainsi que son équipe enseignante pour l'ensemble de ces deux années de formation en urbanisme à Aix-en-Provence et à Ferrare (Italie).



*« L'apparition d'un mot nouveau pour appréhender un concept est le signe d'une maturation culturelle et, on peut le penser, le prélude d'un développement » (AMAR, 2004).*

Notions créées : « chef de file de l'intermodalité » et « Schéma Régional de l'Intermodalité »

## LISTE DES SIGLES

AOM : autorité organisatrice de la mobilité

AOT : autorité organisatrice des transports

AUDAT : Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise

CAD : Communauté d'Agglomération Dracénoise

CAPV : Communauté d'Agglomération de la Provence Verte

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

CTAP : conférence territoriale de l'action publique

EPCI : établissement public de coopération intercommunale

GART : Groupement des autorités responsables de transport

GES : gaz à effet de serre

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

LHNS : ligne à haut niveau de service

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

NFC : near Field Communication

NOTRe : nouvelle organisation territoriale de la République

PACA : Provence-Alpes-Côte d'Azur

PDU : plan de déplacements urbains

PEM : pôle d'échanges multimodal

PLH : plan local de l'habitat

PLU : plan local d'urbanisme

PPA : plan de protection de l'atmosphère

P+R : parking relais

SCOT : schéma de cohérence territoriale

SDCI : schéma départemental de coopération intercommunale

SIM : système d'information multimodal

SIV : système d'information voyageur

SRADDET : schéma régional de l'aménagement durable et d'égalité du territoire

SRCAE : schéma régional climat air énergie

SRCE : schéma régional de cohérence énergétique

SRI : schéma régional de l'intermodalité

TAD : transport à la demande

TC : transports collectifs

TCSP : transports collectifs en site propre

TCU : transports collectifs urbains

TCNU : transports collectifs non urbains

TER : transports express régionaux

TPM : Toulon Provence Méditerranée

VARLIB : réseau départemental interurbain

VC : « voiture collective »

VP : voiture particulière

VT : versement transport



## TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	3
LISTE DES SIGLES.....	6
INTRODUCTION.....	10
I] Synthèse des travaux sur l’intermodalité et ses outils : les limites de l’intermodalité .....	14
I-1] Balayage sémantique .....	14
I.1.1] La multimodalité.....	14
I.1.2] Interopérabilité .....	14
I.1.3] Termes secondaires : connexion, correspondance, relais et échange.....	15
I.2] Le principe du rabattement et ses deux outils intermodaux : le parking relais et le pôle d’échanges.....	16
I.2.1] Le rabattement au service de la rentabilité de certaines lignes d’un réseau .....	16
I.2.2] Le rabattement au service du report modal VP+TC .....	17
I.2.3] Le rabattement au service de l’attractivité des territoires.....	19
I.3] Les outils de l’intermodalité : parc relais / pôle d’échanges .....	19
I.3.1] Le parc relais comme outil intermodal .....	19
I.3.2] Analyse des parcs relais.....	20
I.3.3] Le pôle d’échanges.....	23
I.3.4] Analyse du rôle des pôles d’échanges dans les PDU .....	23
I.4] Limites de l’intermodalité par ces outils.....	25
I.5] Conclusion du chapitre 1.....	26
II] Le « tournant intermodal » .....	26
II.1] Des facteurs juridiques à la base du « tournant intermodal » .....	27
II.1.1] La loi dite « MAPTAM » : création du SRI et décentralisation du stationnement.....	27
II.1.2] La loi dite « NOTRe » : .....	29
II.1.3] Le Schéma Régional de l’Intermodalité (SRI) .....	31
II.1.4] La prescriptibilité du SRADDET sur les documents de rangs inférieurs : un enjeu de planification et de gouvernance.....	32
II.1.5] La loi dite « NOTRe » avait initialement plus d’ambitions .....	35
II.2] Application du « tournant intermodal » en Région PACA .....	36
II.2.1] Clarification entre les échelles territoriales : l’AOM et la région comme principaux acteurs du transport.....	36
II.2.2] Le Département déshabillé de sa compétence transport mais encore acteur.....	38
II.2.3] Le SRI en Région PACA .....	39
.....	40
II.3] Les trois outils participant au tournant intermodal : la billettique, l’intégration tarifaire et l’information aux voyageurs, études de cas en Région PACA.....	41

II.3.1]	La révolution digitale et l'information-voyageur : le SIM.....	42
II.3.2]	La billettique : le cas de la Région PACA et de la solution innovante Ubi Transports .....	44
II.3. 3]	L'enjeu de l'intégration tarifaire, de la multimodalité à l'intermodalité en Région PACA ...	47
II. 4]	Conclusion du chapitre 2 .....	47
III]	Analyse des projets et actions engagés sur le terrain : Région PACA, Département du Var, C.A Provence Verte.....	49
III.1]	Les parcs relais et pôles d'échanges toujours premiers outils de l'intermodalité : le cas du PDU (2015-2025) de Toulon Provence Méditerranée.....	49
III.1.1]	Le report modal comme « doctrine » de la mobilité dans le PDU de TPM .....	50
III.1.2]	Le parking relais outil intermodal comme vecteur du report modal pour les Lignes à Haut Niveau de Services .....	52
III.1.3]	Les pôles d'échanges : des outils intermodaux spécifiques à la voie ferrée .....	55
III.2]	Le développement de l'aire de covoiturage comme nouvel outil intermodal (VP+VC) : cas du schéma de covoiturage varois .....	59
III.3]	Des outils intermodaux hybrides entre l'aire de covoiturage et le P+R .....	61
III.4]	Le découpage du réseau VARIB entre la Région PACA et l'AOM Provence verte : un exemple d'intermodalité TC / TC à mettre en place .....	63
III.5]	Conclusion du chapitre 3 .....	65
	CONCLUSION .....	66
	BIBLIOGRAPHIE.....	70
	TABLE DES FIGURES.....	73
	ANNEXES.....	75
	Annexe n°1 : Entretien avec le Chargé d'études Urbanisme – Déplacements de l'AUDAT le 19/07/2017 .....	75
	Annexe n ° 2 : Entretien avec Madame BORGO, Directrice Transport du Département du Var, 13/07/2017 .....	81
	Annexe n° 3 : Entretien avec Monsieur Decompte, Directeur Transport de la Communauté d'Agglomération Dracénoise, le 3/07/2017 : .....	86
	Annexe n° 4 : Entretiens avec le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région Paca, Monsieur Vendeville et prise de notes avec la Directrice Adjointe des Infrastructures et des Grands Equipements de la Région PACA, Madame Giraudou, le 4/07/2017 .....	89
	Annexe n°5 : Note de synthèse sur les Assises Régionales de PACA .....	93

## INTRODUCTION

Le champ de l'organisation institutionnelle des transports connaît « cycliquement des transformations importantes » (Depigny, Richer, 2016). En effet, il y a eu la loi dite « LOTI », la loi sur l'air (1996), la loi dite « Chevènement, la loi dite « LOADT » et la loi dite « SRU ». Ces dernières années l'organisation et les compétences des collectivités ont encore évolué avec les lois dites « NOTRe » et MAPTAM ».

Début 2015, dans une enquête menée par IPSOS pour Transdev France, 94 % des intercommunalités interrogées mettaient l'accent sur « l'amélioration de l'intermodalité et l'importance de repenser les mobilités en mutualisant et optimisant les moyens de transport sur un territoire élargi »<sup>1</sup>.

*« L'intermodalité est un terme employé en géographie des transports et des mobilités pour désigner l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement »* (Ageron, 2014). Les politiques de mobilités sont intégrées dans un jeu d'échelles complexe. L'Autorité Organisatrice de la Mobilité possède son réseau, le département avait son réseau (en cours de transfert), la Région gère les LER et les TER, il existe aussi les cars « Macron », voire même le transport aérien et le train à grande vitesse. Pour permettre l'utilisation du transport collectif pour les déplacements qui eux ne s'arrêtent pas « aux limites administratives » comme l'expliquait Le Directeur des Transports de la Communauté d'Agglomération Dracénoise<sup>2</sup>, une philosophie d'approche par la chaîne de déplacement est nécessaire. Pour promouvoir cette chaîne, la notion d'intermodalité est primordiale. L'enjeu est d'articuler les réseaux entre eux de façon optimale. Pour l'utilisateur l'utilisation de plusieurs réseaux pour un déplacement est complexe. L'intermodalité nous mène plus loin que le simple rabattement et le report modal.

L'intermodalité a pour objectif de mieux articuler les modes et les échelles territoriales en optimisant les systèmes publics de transport et en favorisant une meilleure continuité de service. L'intermodalité peut être de plusieurs types. En effet, nous pouvons trouver des relations intermodales entre la Voiture Particulière (VP) et le Transport Collectif (TC) (VP+TC), le Transport Collectif, les modes doux et la Voiture Particulière vers la voie ferrée (TC/modes doux/VP+RAIL), le Transport Collectif Non Urbain vers le Transport Collectif Urbain (TCU+TCNU) et enfin se développant ces dernières années avec le phénomène du covoiturage, la Voiture Particulière vers la « Voiture

---

<sup>1</sup> Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale, juillet 2016, p.4

<sup>2</sup> Entretien avec Monsieur Decompte, Directeur Transport de la Communauté d'Agglomération Dracénoise annexe n°3

Collective » (VP+VC). La mise en place de ces différentes formes d'intermodalité se traduit par des différents aménagements. En effet, le type d'intermodalité déterminera l'aménagement : parc relais, pôle d'échanges, aménagement de la voirie pour les modes doux, gares ou nœuds intermodaux, aire de covoiturage, etc.

L'intermodalité s'est matérialisée depuis les années 1980 sous la forme d'outils intermodaux que sont les parkings relais et les pôles d'échanges. Ces outils s'inscrivent dans le principe du report modal. Cette vision de l'intermodalité est une vision compétitive car les modes sont vus en compétition par l'intermédiaire des parts modales. Cela se traduit par la stratégie du transfert modal des véhicules motorisés individuels vers des modes plus durables pour l'environnement. Ces outils permettent également de rentabiliser certaines lignes de TC en augmentant la fréquentation comme pour les lignes BHNS ou le tramway. Ces analyses ont été développées par Margail, Richier ou encore Offner. La vision par les parts modales est une approche essentiellement compétitive et non complémentaire, alors que l'intermodalité est une approche complémentaire des modes. En 1999, Margail a apporté une critique quant à l'échelle d'intervention de ces projets intermodaux et défendait l'échelle d'un « bassin de vie et de mobilité quotidienne ». De plus, les autres aspects de l'intermodalité que sont la billettique, la tarification intégrée et l'information voyageur ne sont que très peu développés. Enfin, il n'existait pas un chef de file dans ce domaine, alors que l'intermodalité demande l'implication et la coopération d'un ensemble d'acteurs territoriaux publics et privés.

Une charte de l'intermodalité<sup>3</sup> a été signée en 2005 entre différents exploitants de la Région PACA : l'Union des Transports Publics (UTP), la Fédération Nationale des Transports des Voyageurs (FNTV), la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF), Veolia Transport, Keolis Méditerranée, Transdev Sud, la Régie des Transports Marseillais (RTM) et la Régie Départementale des Transports des Bouches-du-Rhône. Cette charte définissait l'intermodalité comme « regroupement de tous les modes de transport dans un environnement commun d'exploitation ». Elle a également précisé cinq éléments clés : l'information des voyageurs, la coordination des horaires, la tarification, la billettique et enfin les lieux d'échanges.

Une décennie plus tard, l'intermodalité en Région PACA se caractérise essentiellement par les lieux d'échanges planifiés ou spontanés. Ils sont planifiés par des schémas ou des documents de planification. Ils sont spontanés à travers notamment l'initiative privée du covoiturage et l'apparition de véritables zones officielles mais affirmées d'espaces intermodaux. L'intermodalité se caractérise essentiellement par des projets de parcs relais et de pôles d'échanges. Ce système repose

---

<sup>3</sup> Annexe n° 6 : Charte de l'intermodalité des exploitants de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Souchon, A. (2006). De l'intermodalité à la multimodalité : Enjeux, limites et perspectives. Lyon : Mémoire : Université Lumière 2. 108p.)

sur l'approche du rabattement et du report modal conditionnant la stratégie de développement d'une politique de mobilité. L'intermodalité souffre de « la disjonction entre bassins fonctionnels de mobilité et territoires institutionnels » (Margail, 1999). C'est un véritable émiettement des compétences transports entre les intercommunalités, les communes, les départements et les régions. De plus, l'exploitation organisée majoritairement par le secteur privé complexifie la mise en articulation des modes. Les parcs relais et les pôles d'échanges sont seulement des lieux d'échanges. Pour réellement articuler les différents modes entre eux, l'intermodalité a besoin de répondre aux enjeux des correspondances, de la billettique, de la tarification et de l'information aux voyageurs. Ces outils intermodaux ne peuvent donc suffire à la promotion de l'intermodalité.

En 2016, Jean-Marc Offner dans un article sur « *L'avenir des nouvelles mobilités* » interroge la « doctrine du transfert modal » qui, selon lui, confisqueraient « nos politiques déplacements urbains depuis près d'un demi-siècle ». Le législateur par l'intermédiaire du « troisième acte de la décentralisation »<sup>4</sup> avec notamment les lois dites « MAPTAM et NOTRe » apporte une réponse à cette « doctrine ». Dans le même article Jean-Marc Offner insiste sur le fait que la voiture devra devenir « publique et collective », les outils de l'autopartage et du covoiturage rentrent aujourd'hui dans la compétence mobilité des AOM et ouvrent des perspectives de « voiture publique et collective ». L'auteur citait l'exemple qu'il fallait « toujours utiliser deux tickets pour passer d'un bus à un métro parisien », or aujourd'hui la création du Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) a pour objectif de répondre à cette problématique.

En quoi les lois dites « NOTRe » et « MAPTAM » ont acté un véritable « tournant intermodal » dans la gouvernance et l'approche de l'intermodalité ?

L'intermodalité souffrait d'un déficit institutionnel sur le plan de la gouvernance et également sur la mise en cohérence des actions pour la promouvoir. Les lois dites « MAPTAM » et « NOTRe » ont répondu à cette problématique en actant un véritable « tournant intermodal » (Richer, 2016) en nommant la Région « chef de file de l'intermodalité », en créant le Schéma Régional de l'Intermodalité et en clarifiant les compétences entre les collectivités. De plus, elle a permis une approche plus globale des politiques de mobilité en créant la notion d'Autorité Organisatrice de la mobilité (AOM) pour les intercommunalités à la d'Autorité Organisatrice du Transport Urbain (AOTU).

Pour vérifier cette hypothèse, nous avons utilisé des ressources d'analyse juridique pour comprendre les lois dites « NOTRe » et « MAPTAM ». Des articles scientifiques, universitaires et de

---

<sup>4</sup> L'acte III de la décentralisation est le nom donné à une série de réformes des collectivités territoriales françaises adoptée à partir de 2014

revues spécialisées pour étudier les outils intermodaux comme le parking relais et le pôle d'échanges. Les productions de Fabienne Margail ont beaucoup contribué à ce mémoire. Enfin, l'affirmation ou l'infirmité de l'hypothèse de départ s'est appuyée sur des documents de planification et d'aménagement, comme le PDU, SRI, SRADDET, etc. Ce travail s'est également construit avec plusieurs entretiens d'acteurs territoriaux : la Directrice des transports du Département du Var, le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA, le Directeur des transports de la communauté d'Agglomération Dracénoise et le Chargé d'études Urbanisme-Déplacements de l'Agence de l'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise (AUDAT). Ces acteurs territorialisés présentaient l'avantage d'être des acteurs sur le terrain d'étude. De plus, j'ai pu les rencontrer avant les entretiens dans le cadre de mon stage dans le service Transport et Mobilité de la Communauté d'Agglomération de la Provence Verte. Dans le cadre de l'application des lois dites « NOTRe » et « MAPTAM », ces acteurs se trouvaient au centre des réformes territoriales et confrontés aux problématiques de l'intermodalité. En effet, le Département transférait sa compétence à la Région, qui elle développait en parallèle le SRADDET et ses schémas intégrés comme le SRI. Dans ce mouvement les AOM se sont intégrées au processus. L'entretien avec le Directeur des transports de la CAD présentait l'avantage que son service et son réseau urbain étaient déjà structurés sur le plan des transports à la différence de la CAPV et présentait le second avantage, de posséder un recul sur ces problématiques. Enfin, l'entretien avec l'AUDAT présentait l'intérêt qu'elle a réalisé un ensemble d'études pour le compte de ces collectivités : le schéma départemental du covoiturage, des schémas sur les parkings relais et les pôles d'échanges, des SCoT et même le PDU de la Communauté d'Agglomération de Toulon Provence Méditerranée. Enfin, j'ai réalisé des études de terrain : aire de covoiturage de Cuers, parking de rabattement de la gare SNCF de La Garde, l'outil intermodal hybride des Adrets de l'Estérel, et enfin le découpage du TCNU VARLIB entre la Région PACA et la CAPV. De plus, la Directrice Adjointe des Infrastructures<sup>5</sup> me confiait que la Région PACA était la plus avancée sur la mise en place du SRI. Ce terrain d'étude est donc propice pour une étude sur l'intermodalité avant-gardiste. La CAPV nouvellement agglomération avec la nouvelle compétence « mobilité » était au cœur de la réflexion intermodale. Ce sujet sur ce territoire présentait donc une belle opportunité de réaliser un mémoire universitaire sur une problématique qui m'intéresse.

Pour affirmer ou infirmer cette hypothèse, nous verrons un plan en trois parties. La première partie traitera de la synthèse des travaux sur l'intermodalité et ses outils. La seconde analysera les facteurs juridiques à la base du « tournant intermodal » et sa matérialisation en Région PACA. Enfin, la

---

<sup>5</sup> Voir entretien n°4

dernière partie portera sur une analyse des projets et actions engagés sur le terrain de la Région PACA.

## I] Synthèse des travaux sur l'intermodalité et ses outils : les limites de l'intermodalité

Cette partie présente un ensemble de recherches sur l'intermodalité et ses outils que sont le parking relais et le pôle d'échanges.

### I-1] Balayage sémantique

La notion d'intermodalité repose sur un ensemble de termes dans le domaine du transport et de la mobilité. Il semble pertinent de définir ces notions dans le cadre du mémoire.

#### I.1.1] La multimodalité

La multimodalité repose sur la possibilité d'avoir recours à plusieurs choix de transport. L'information multimodale permet à l'utilisateur de réaliser une analyse comparative des différents modes de transport à disposition et de choisir en fonction de ses besoins. A partir de cette information le voyageur peut pratiquer un trajet intermodal, ce qui peut expliquer une certaine confusion des deux termes. Le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération de Toulon Provence Méditerranée s'appuie sur la notion de « pôle d'échanges multimodaux ». Le principe développé est le rabattement avec la possibilité de réaliser un trajet intermodal. Les termes sont donc très fortement liés, et donc parfois confondus. La multimodalité dans une approche traditionnelle correspond à un système de compétition ou de concurrence entre les modes avec la vision des parts modales. L'intermodalité est une approche de complémentarité entre les modes.

#### I.1.2] Interopérabilité

L'interopérabilité est la « capacité de matériels, de logiciels ou de protocoles différents à fonctionner ensemble et à partager des informations »<sup>6</sup>. Dans l'entretien avec la Directrice des Transports du Var, la notion fut abordée spontanément par l'interviewée sur une question concernant la billettique intermodale : « cette interopérabilité est utilisée uniquement pour les élèves inscrits sur le réseau VARLIB et ayant recours à des correspondances sur TPM (tous les deux sur la billettique Vix

---

<sup>6</sup> <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/interop%C3%A9rabilit%C3%A9/43787> (page consultée le 25 juillet 2017)

technology<sup>7</sup>) ». Elle fut également prononcée pendant l'entretien le Chargé d'études Urbanisme-Déplacements de l'AUDAT sur les objectifs du PDU de TPM : « un objectif d'amélioration des interfaces entre les offres de transports a été inscrit avec pour actions de créer une billettique interoperable »<sup>8</sup>.

### I.1.3] Termes secondaires : connexion, correspondance, relais et échange

La connexion est l'action de « lier par des apports étroits »<sup>9</sup>. Ce mot vient du latin « connectere » signifiant « lier ensemble ». L'intermodalité repose sur des nœuds connectant deux moyens de transport.

La correspondance en transport se traduit par la « coordination entre des services de transport permettant de passer commodément d'un service, d'un réseau à un autre en un point déterminé du parcours »<sup>10</sup>. Nous parlons de moyen de transport assurant la correspondance.

La notion de relais fait référence à « une personne ou chose qui sert d'intermédiaire entre deux autres »<sup>11</sup>. Un parking relais a pour objectif d'être un intermédiaire de stationnement entre deux modes de transport que sont la voiture particulière et le transport collectif.

Enfin, l'échange concerne « le fait d'échanger quelque chose, quelqu'un contre quelque chose ou quelqu'un d'autre »<sup>12</sup>. Un pôle d'échanges doit permettre l'échange d'un mode de transport avec un autre mode. Cet échange concerne la voiture particulière pour le transport collectif et le transport collectif vers un autre réseau de transport collectif.

L'étude de ces notions permet de cadrer et comprendre l'intermodalité. Les parcs de rabattement, les parcs relais, les pôles d'échanges, les pôles d'échanges multimodaux... reposent sur le principe d'intermodalité. Cette intermodalité peut être sous les formes suivantes : VP+TC, TC+TC, modes doux+TC, etc. Les outils intermodaux comme le parking relais et le pôle d'échanges seront développés dans la partie I.3.

---

<sup>7</sup> Entretien annexe n°2

<sup>8</sup> Entretien annexe n°1

<sup>9</sup> <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/connexion/18299> (page consultée le 26 juillet 2017)

<sup>10</sup> <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/correspondance/19439> (page consultée le 26 juillet 2017)

<sup>11</sup> <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/relais/67828> (page consultée le 26 juillet 2017)

<sup>12</sup> <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/%C3%A9change/27382> (page consultée le 26 juillet 2017)



## I.2] Le principe du rabattement et ses deux outils intermodaux : le parking relais et le pôle d'échanges

La loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 fut la première loi sur le transport avec une « démarche globale » (Margail, 1999). En effet, cette loi présente déjà de l'intérêt pour la « complémentarité des modes ». A partir de cette loi, la notion « d'intermodalité » va se structurer principalement sur l'articulation de la Voiture Privée (VP) vers le Transport Collectif (TC) avec deux principaux outils : le pôle d'échanges et le parc relais.

Les premiers parcs relais ont été aménagés en région parisienne dans les années 1960<sup>13</sup>. En effet, c'est à cette période que les élus de la Région Ile-de-France ont aménagé des « pôles d'échanges » (Margail, 1996) entre les transports collectifs par la création de gares routières. De plus, ils ont également développé des parcs de stationnement proches des gares SNCF, c'est la naissance du parking relais. En Province, Marseille est l'une des villes pionnières dans ce type d'aménagement<sup>7</sup> en développent en 1978 des parkings relais le long de sa nouvelle et première ligne de métro. La naissance de ces deux outils intermodaux est infiniment liée au principe du rabattement au service du transport collectif.

Le rabattement au premier abord permet de développer les modes plus respectueux de l'environnement pour en améliorer la qualité. Cependant, la stratégie du rabattement qui repose sur les parts modales intègre plusieurs aspects. La question du rabattement est « fondamentale » dans l'efficacité d'un TCSP (Henry, 2010<sup>14</sup>). En effet, il permet d'organiser un réseau en fonction de lignes hiérarchisées. Un réseau organisé sur le mode du rabattement fait référence au concept de « hiérarchisation » (Margail, 1996). Ce principe répond à plusieurs critères : la rentabilité du réseau pour l'exploitant (de certaines lignes), le report modal (VP+TC) et la « mobilité durable » (Margail, 1996) : accessibilité et désencombrement du centre, ainsi que la connexion des espaces périphériques.

### I.2.1] Le rabattement au service de la rentabilité de certaines lignes d'un réseau

Le rabattement permet une augmentation du coefficient de remplissage du transport en commun ou de la ligne concernée. Ce principe explique le fait que les lignes dites « BHNS »<sup>15</sup> sont des lignes rentables à la différence de la plupart des réseaux urbains financés en grande partie par les

---

<sup>13</sup> Informations dans la thèse Margail, 1996 p.315

<sup>14</sup> Julie Henry, Chargée d'études à l'AGAM article : (<http://www.agam.org/fr/dossiers-agam/archives-dossiers/coherence-urbanisme-transport.html>)

<sup>15</sup> BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

collectivités territoriales, notamment l’Autorité Organisatrice de la Mobilité en charge du réseau et par le Versement Transport (VT). L’accroissement de la fréquentation permet de réaliser une « économie de densité » (Perrot, 1992)<sup>16</sup> et de rassurer l’exploitant dans la gestion de ses lignes. En effet, la concentration des flux permet de réduire le « risque sur les quantités » (Margail, 1996) des voyageurs. L’exploitant peut espérer plus d’usagers et améliorer la qualité des services : types de bus, horaires, fréquences, etc. Le développement du réseau peut alors connaître un cercle vertueux avec une réciprocité entre l’augmentation du nombre de voyageurs et l’amélioration du service qui attirera toujours plus de voyageurs. Le parc relais et le pôle d’échanges ont cet objectif d’accroître la rentabilité d’une ou plusieurs lignes d’un réseau de transport collectif et ainsi son développement par l’exploitant. Les premiers parcs relais en France avaient pour objectif de « rentabiliser l’investissement consenti pour organiser une offre de transport collectif parfois très onéreuse » (Margail, 1996). Le SYTRAL<sup>17</sup> a réalisé une étude<sup>18</sup> démontrant que l’augmentation du flux de voyageurs générée par la création d’un P+R de 5000 places devrait pouvoir être absorbée par le réseau sans aucun nouvel investissement. De plus, cette vision peut être partagée par les élus qui en développant un parc relais cherchent à « optimiser la productivité de l’offre collective par accroissement de la clientèle » (Margail, 1999). Ces outils intermodaux sont donc vus comme des vecteurs de rabattement permettant une meilleure rentabilité de certaines lignes de transport en commun ayant demandées un investissement important comme une ligne de tramway par exemple.

### 1.2.2] Le rabattement au service du report modal VP+TC

Selon l’INSEE, « les parts modales concernent les déplacements de la population des individus de plus de 15 ans ; pour chaque mode de transport, part de l’utilisation à titre principal de la voiture, des transports en commun, des deux roues ou de la marche à pied ». D’après le site [legifrance.fr](http://legifrance.fr), le report modal consiste au « report du trafic de passagers ou de fret d’un mode de transport, généralement la route, vers un autre mode plus respectueux de l’environnement ». L’objectif est de faire baisser le taux d’une part modale au profit d’une autre. Par exemple, le parc

---

<sup>16</sup> PERROT A., Economie des réseaux : éléments d’analyse théorique et applications au transport aérien, note ronéotée, OEST et Université Paris I, Paris, octobre 1992, p. 17

<sup>17</sup> SYTRAL : Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et de l’Agglomération Lyonnaise

<sup>18</sup> SYTRAL, SEMALY, AGURCO, COURLY. Parkings d’accueil et pôles d’échanges tous modes - Favoriser le transfert modal VP-TC (voiture particulière-transport collectif) par l’intégration optimale des pôles d’échange périphériques, SYTRAL, Lyon, novembre 1989, 17 p ; COURCOUL Y., Les parkings d’échange, note ronéotée, RTM, Marseille, mai 1991, 8 p ; OCOTRAM, septembre 1985, op. cit.

relais doit faire baisser l'utilisation de la voiture individuelle privée au bénéfice du transport collectif. Le parc relais et le pôle d'échanges par l'intermédiaire du rabattement permettent ce report modal.

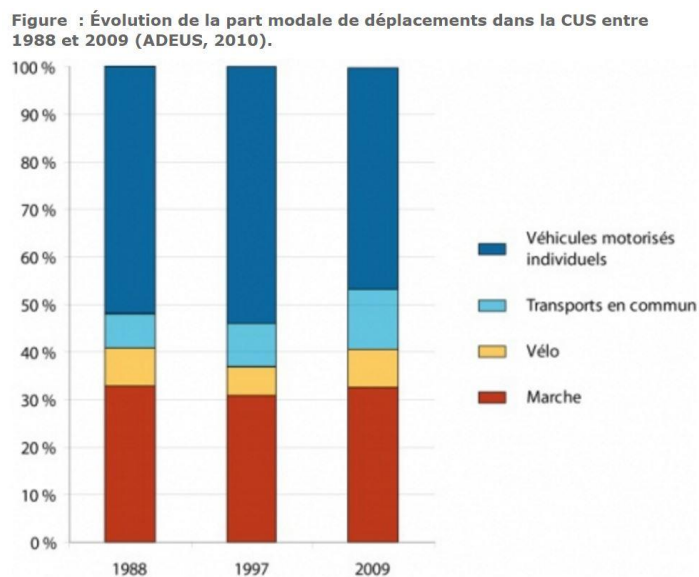


Figure 1 : Exemple de représentation des parts modales<sup>19</sup>

La vision des parts modales se traduit par la stratégie du transfert modal des véhicules motorisés individuels vers des modes plus durables pour l'environnement. Le rabattement contribue à générer ce transfert modal. C'est une vision de concurrence et de compétitivité entre les modes. L'intermodalité par l'intermédiaire du parking relais peut créer du report modal. En 2016, Jean-Marc Offner dans un article sur « *L'avenir des nouvelles mobilités* » proposait que les nouvelles mobilités doivent marquer la fin de la « doctrine du transfert modal ». En effet, dans sa thèse Fabienne Margail a montré les limites de ce « transfert modal ». L'analyse d'études allemandes<sup>20</sup> révélait que le développement de parkings relais ne créait qu'un rabattement réel à hauteur de 30%. En effet, un tiers des nouveaux utilisateurs réalisait auparavant le trajet entièrement en voiture. Un autre tiers utilisait entièrement le transport en commun et préféra reprendre leur voiture pour réaliser un trajet intermodal plus efficace. Enfin, le dernier tiers utilisait déjà un parking relais mais ont profité de l'ouverture du nouveau P+R plus proche de chez eux. La conclusion de cette étude relativise les « nouveaux » utilisateurs du rabattement. En effet, un tiers seulement était de nouveaux usagers. Un autre tiers abandonnait la pratique du transport en commun uniquement pour reprendre leur voiture pour rejoindre un nouveau parking relais. Ces chiffres sont à relativiser en fonction du lieu

<sup>19</sup> Etude sur les mobilités dans la Communauté Urbaine de Strasbourg (<https://cybergeog.revues.org/26665>)

<sup>20</sup> Source these Margail: Studiengesellschaft Verkehr mbH (SNV), Neuverkehr für den ÖPNV durch Park-and-Ride Systeme, SNV, Bergisch Gladbach, 1990, p. 39.)

d'implantation des « parcs de rabattement » et de la pratique culturelle des usagers de la région en question.

### I.2.3] Le rabattement au service de l'attractivité des territoires

Les parcs de rabattement (parcs relais et pôles d'échanges) sont utilisés par les pouvoirs publics pour d'autres raisons. En effet, ils permettent de développer le transport collectif en zones « trop peu denses pour être irriguées de façon permanente par des transports en commun » (Margail, 1999). Pour les zones peu denses avec un tissu pavillonnaire diffus, le principe de rabattement voiture particulière + transport collectif est pertinent. De plus, il permet de contribuer et améliorer une « accessibilité devenue parfois difficile » des centres urbains où existent de nombreuses activités (Margail, 1999). Ces outils intermodaux permettent donc de désencombrer les centres villes correspondant à deux volontés : promouvoir les mobilités durables au sein des villes mais aussi à mettre en place un véritable marketing territorial avec des centres agréables à vivre. L'OCOTRAM par l'intermédiaire d'une étude<sup>21</sup> a montré les limites des parcs relais quant à la diminution de la circulation en centre-ville. En effet, ils ont analysé la capacité moyenne en stationnement d'un P+R avec la capacité des routes et la circulation. Pour agir réellement sur l'encombrement des centres, il faudrait beaucoup de P+R et diminuer la capacité des routes pour diminuer l'usage de la voiture. Ces politiques sont aujourd'hui appliquées en diminuant l'emprise de la voiture sur la voirie et l'espace public comme sur le Vieux-Port de Marseille ou encore à Paris.

## I.3] Les outils de l'intermodalité : parc relais / pôle d'échanges

### I.3.1] Le parc relais comme outil intermodal

Ces deux outils moteurs de l'intermodalité à partir des années 1980 sont importants à définir pour comprendre la philosophie d'approche de l'intermodalité.

---

<sup>21</sup> Thèse Magail, 1996 : COSTE F., Parking d'échange et politique de déplacement. Quelques propos inhabituels, note ronéotée, OCOTRAM, Marseille, 29 juillet 1991. 2 p.



Figure 2 : Parc relais en silo au pôle d'échanges de Gorge de Lou (Lyon), (Richer, 2008)

Le « parc relais » n'est pas qu'une « zone de stationnement aux abords d'une station de transport collectif » (Richier, 2008). C'est « un lieu aménagé à proximité d'un arrêt de transport public, destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun » (commission générale de terminologie et néologie, 2007). Ce lieu aménagé est donc un outil de politique publique d'aménagement avec comme idéologie le transfert modal de la voiture particulière (VP) vers le Transport Collectif (TC). La vision de l'intermodalité pratiquée principalement par cet outil, bénéficie donc de la même « doctrine du transfert modal » (Offner, 2016).

### 1.3.2] Analyse des parcs relais

Dominique RIOU, Ingénieur Chargé d'études au Département Transports et Infrastructures de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France a réalisé une étude sur les parcs relais et le rabattement vers les transports collectifs en Ile-de-France.

Cette étude intervenait 35 ans après le début du développement d'une politique d'équipement en parcs relais. En 2006, c'était « 80 % des gares et stations de métro hors Paris qui disposaient d'au moins un parc relais » (Riou, 2006). Cela représentait un total de 108 000 places pour 550 parkings.

Les déplacements en rabattement (VP+TC) sont à « 88 % des déplacements contraints » (Riou, 2006). En analysant ces déplacements contraints, il est possible de déterminer l'utilisation par les usagers des parcs relais. Nous utiliserons les chiffres pour l'Ile-de-France, bien que cas particulier, nous pourrions déterminer la tendance de cet outil de l'intermodalité. Cette étude soulève la question l'emboîtement des échelles et de l'interdépendance des différents modes de transport pour la réussite d'un P+R. La conclusion de Dominique Riou est que le rabattement se situe dans un « schéma attendu ». La voiture (VP) est utilisée à partir de « zones peu ou pas desservies » par

les transports collectifs (TC) pour rejoindre une gare et ainsi se déplacer dans le centre de l'agglomération où les difficultés de stationnement et circulation sont importantes.

A partir de l'étude sur le rabattement et les P+R de Dominique RIOU, nous avons analysé plus précisément l'efficacité de cet outil intermodal selon sa position spatiale.

Tableau 1 : Les déplacements quotidiens pour motifs contraints de ... vers Paris<sup>22</sup> : analyse de la part du VP+TC par rapport aux autres au VP et TC seuls

	1-Paris	2-Banlieue intérieure	3-Banlieue extérieure	4-Franges de l'agglomération	Villes nouvelles	5-Agglomérations secondaires	6-Communes rurales
<b>VP</b>	373 000	235 000	119 000	25 000	28 000	14 000	10 000
<b>TC</b>	10 51000	491 000	213 000	54 000	69 000	58 000	9 000
<b>VP+TC</b>	0	12 000	25 000	11 000	8 000	13 000	6 000
<b>% VP+TC</b> <sup>23</sup>	0%	1,65 %	7,53%	13,92%	8,25 %	18,1%	31,58%

A partir du pourcentage de la part modale (VP+TC), nous pouvons analyser une corrélation (de type linéaire) entre l'éloignement géographique du centre urbain et l'augmentation de la part modale « rabattement ». Cependant, les villes nouvelles font exception à cette corrélation. Nous pouvons l'expliquer par le cas particulier qu'elles représentent. En effet, elles bénéficient « de bons réseaux de bus pour le rabattement vers les gares » (TC+TC) et en parallèle « de bonnes liaisons autoroutières favorisant les trajets directs » en voiture particulière (VP) (Riou, 2016). Ces chiffres révèlent que le P+R est un outil d'intermodalité performant en zones peu denses pour les raisons énoncées par Dominique Riou. Nous pouvons compléter son analyse avec la vision d'aménageur. Ces zones peu

<sup>22</sup> Chiffres de l'Enquête Globale Transport (EGT) de 2001 utilisés dans l'article « Parcs relais et rabattement en voiture vers les transports collectifs d'Ile-de-France », Dominique RIOU.

<sup>23</sup> Pourcentages réalisés par Edwin Allibert

denses sont aussi des territoires à l'habitat diffus avec le modèle pavillonnaire très développé. Les usagers sont très dépendants de l'automobile dans ces secteurs. De plus, pour les collectivités territoriales, il est difficile de développer un réseau performant pour ces zones peu denses. En effet, d'après le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA, il faut « faire des choix »<sup>24</sup> en parlant du coût que représente la desserte de ces territoires à faible densité. L'outil d'intermodalité P+R semble donc adapté pour ces territoires et les chiffres le prouvent.

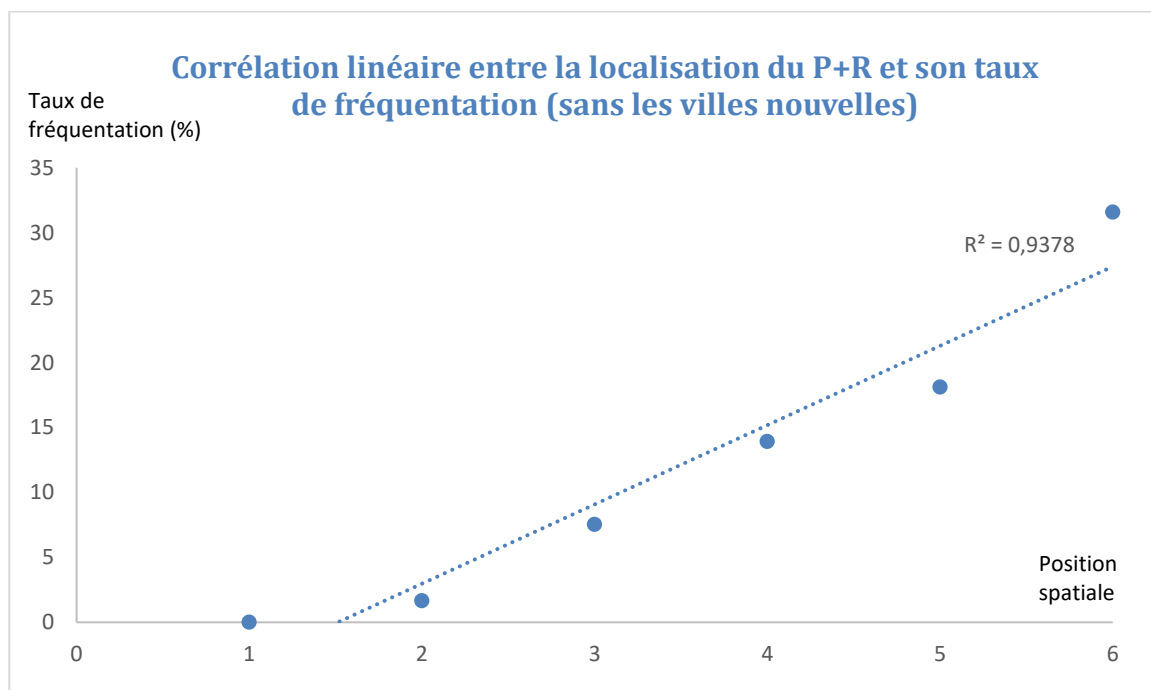


Figure 3 : Corrélation linéaire entre la localisation et le taux de fréquentation des P+R (Edwin Allibert, 2017)

Par l'intermédiaire de ce graphique, nous pouvons remarquer la corrélation de type linéaire entre l'éloignement géographique des P+R par rapport au centre de Paris et le taux de fréquentation plus important. Le cas particulier des villes nouvelles a été retiré. La courbe de tendance révèle ce lien qu'il existe entre les deux. Le coefficient de détermination ( $R^2$ ) permet de mesurer l'intensité de la relation et donc le niveau de corrélation. Ce coefficient varie entre 0 (indépendance totale de X et Y) et 1 (dépendance totale entre X et Y). Dans notre étude, entre X (localisation par rapport au centre) et Y (taux de remplissage des P+R) le coefficient est 0,94, soit une corrélation linéaire très intense. Cependant, ce chiffre doit être utilisé de façon prudente. En effet, nous utilisons peu d'individus statistiques pour vérifier cette corrélation sur un territoire très spécifique. De plus, il se peut que la dépendance entre X et Y soit expliquée par une troisième variable. Cependant, elle permet de montrer la spécificité de ces outils intermodaux dans leurs implantations.

<sup>24</sup> Entretien annexe n°4

### I.3.3] Le pôle d'échanges

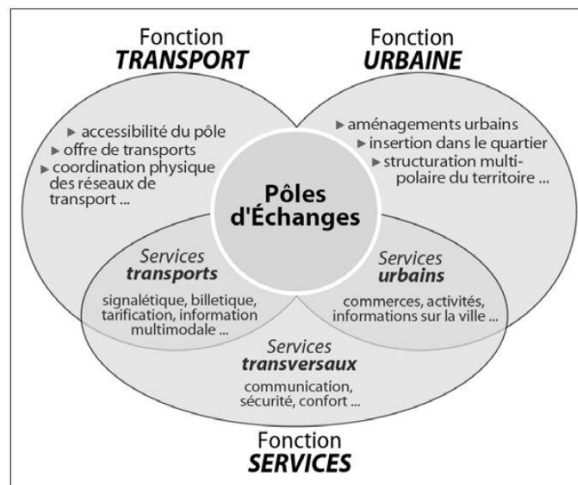


Figure 4 : Le trinôme fonctionnel des pôles d'échanges (Richer, 2008)

Le « pôle d'échanges » est un « aménagement impliquant au moins deux modes de transport en commun ou deux transporteurs différents, et qui vise à favoriser les pratiques intermodales de transport [...]. Il doit par ailleurs faciliter l'accès des réseaux de transport en commun aux utilisateurs de tous les autres modes de transport » (GART<sup>25</sup>). Cet outil s'inscrit dans une approche d'articulation des différents modes de transport collectif. Le pôle d'échanges apparaît alors comme un « nœud spécifique de transport collectif » (Richier, 2008). La notion de « pôle » fait référence à une idée de centralité et d'attractivité, nous pouvons donc y trouver en plus de la « fonction transport », une fonction urbaine et de service » (Richier, 2008).

Les pôles d'échanges peuvent être définis comme « des dispositifs d'organisation des réseaux qui visent à faciliter les pratiques intermodales » (Richer, 2007). Le pôle d'échanges est utilisé comme outil intermodal pour s'émanciper des limites institutionnelles avec les réseaux urbains, interurbains et autres. Cependant, la mise en cohérence des différentes échelles territoriales reste la principale difficulté et donc un enjeu important. La prise en compte de cette problématique par le législateur explique la nouvelle approche de l'intermodalité par les lois dites « NOTRe et MAPTAM ».

### I.3.4] Analyse du rôle des pôles d'échanges dans les PDU

Dans l'article « Quelles politiques intermodales dans la planification territoriale ? », Cyprien Richer essaye de répondre à l'hypothèse que le pôle d'échanges serait un outil intermodal pour s'émanciper des modèles de transports « traditionnellement cloisonnés » (Richer, 2007). Son étude

<sup>25</sup> Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART).



s'est appuyée sur 14 PDU validés entre 2001 et 2005. Ces documents de planification consacraient chacun un aspect de l'intermodalité avec une proposition au minimum d'un pôle d'échanges. Les parcs relais sont dans la partie « stationnement », compétence pas encore complètement décentralisée à cette époque (à partir de 2018). Les pôles d'échanges sont donc présents dans les PDU mais l'investissement qui est consacré reste « peu comparable aux opérations de voirie, ou à celles liées à l'aménagement d'un Transport Collectif en Site Propre (TCSP) ». Ces deux outils d'intermodalité sont donc des aménagements secondaires par rapport aux investissements des infrastructures et projets de transport. Par exemple, un projet comme un tramway « cheval de Troie » des PDU (Hernandez, 2004) semble justifier l'implantation des pôles d'échanges ou de parcs relais. L'intermodalité est donc un outil au service d'une infrastructure de premier plan pour une collectivité et doit servir sa réussite grâce au phénomène de rabattement. Ces PDU étudiés ne s'inscrivent pas dans une vision de l'intermodalité globale entre les différents territoires mais plutôt comme un outil intermodal pour permettre de développer des projets territoriaux. Dans le PDU de Chambéry, le principe de « collier de perles » est développé (terme utilisé dans le document) le long d'un axe ferroviaire pour affirmer « le rôle structurant du ferroviaire et sa complémentarité avec le réseau urbain » (Richer, 2007). C'est-à-dire que l'on développe des outils intermodaux le long de l'axe ferré pour inciter au rabattement vers le train.

Le PDU de Marseille possède une logique métropolitaine. En effet, la notion d'intermodalité est au service du « dépassement des périmètres des AOM, et à l'ouverture sur l'aire métropolitaine » (Richer, 2007). L'intermodalité est un outil utilisé pour articuler l'ensemble des différentes échelles spatiales. En revanche, d'autres PDU utilisent l'intermodalité pour une « échelle unique, celle du centre de l'agglomération (Richer, 2007) comme pour Dunkerque et Limoges.

L'intermodalité est utilisée de façon très différente en fonction des collectivités. En effet, la notion était laissée à la libre interprétation et développement par les AOM. Dans un pôle d'échanges, plusieurs institutions et plusieurs réseaux se croisent. Ces différents acteurs devraient se mettre d'accord et coopérer pour le développement de ces projets. Cependant, Cyprien Richer analyse les interfaces entre les institutions comme rares. Le PDU, symbole d'une intercommunalité, s'intéresse plutôt aux pôles d'échanges comme « l'identification du territoire communautaire » (Richer, 2007). Cette vision de l'intermodalité au service d'un seul territoire ne peut fonctionner. En effet, l'objectif de l'intermodalité et des outils intermodaux et de s'émanciper des limites institutionnelles, y compris

celles du ressort territorial<sup>26</sup>. Il faudrait alors « considérer ces limites entre collectivités comme l'enjeu même des coopérations » (Vanier, 2002).

#### I.4] Limites de l'intermodalité par ces outils

Le parc relais et le pôle d'échanges sont deux outils pour favoriser l'intermodalité. Cependant, chacun de ces outils renvoie à une notion distincte. Le premier se réfère à une intermodalité VP+TC, et le second, à une intermodalité double VP+TC et TC+TC. Ces outils sont d'ailleurs développés notamment dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU), qui révèle l'intérêt de la vision de l'intermodalité à un instant T. Cependant, comme l'a montré Richer certaines AOM cherchent à dépasser leurs limites administratives avec ces outils (le cas de Marseille) alors que d'autres s'intéressent uniquement à leur ressort territorial (le cas de Limoges). De plus, ces outils s'inscrivent dans une approche par les parts modales, c'est-à-dire dans une logique compétitive des modes qui ne permet pas d'analyser complètement la complémentarité des modes afin d'avoir une vision intermodale intégrée.

La notion d'intermodalité renvoie à l'organisation et à l'articulation de différents réseaux. Ces deux outils connaissent un certain nombre de limites dans l'application d'un réseau intermodal. En effet, ces outils ne permettent pas une « stratégie d'organisation de la complémentarité modale suffisamment formalisée » (Margail, 1999). L'enjeu est de réussir à faire dialoguer entre eux les acteurs concernés de chaque réseau de transport collectif ou non sur les projets.

Un autre enjeu concerne l'échelle d'intervention d'une politique intermodale. En effet, l'objectif est de dépasser les limites administratives peu pertinentes pour englober l'échelle d'un « bassin de vie et de mobilité quotidienne » (Margail, 1999)<sup>27</sup>. En effet, pour le Directeur Transport de la CAD, l'échelle régionale « correspond aux bassins d'échanges et aux flux de déplacements » avec notamment les « métropoles de Nice et Marseille », or ces outils sont utilisés principalement par l'intercommunalité par l'intermédiaire du PDU. L'enjeu sur l'échelle d'intervention soulevé par Fabienne Margail en 1999 semble avoir trouvé une réponse dans les lois dites « NOTRe et MAPTAM ». Pour la Région PACA, les acteurs s'accordent sur la pertinence de cette échelle régionale pour répondre aux problématiques de déplacements.

---

<sup>26</sup> Limites administratives des intercommunalités AOM, elles exercent la compétence mobilité et réalise donc leurs documents de planification à cette échelle comme les PDU

<sup>27</sup> L'année 1999 est également celle de la loi dite « Chevènement » qui a créé les trois types d'intercommunalité : communauté de communes, communauté d'agglomération et communauté urbaine

## I.5] Conclusion du chapitre 1

Le parking relais et le pôle d'échanges sont deux outils intermodaux permettant le rabattement. Ce rabattement s'inscrit principalement dans la philosophie du report modal de la voiture particulière vers le transport collectif. Certaines études relativisent ce report modal (voiture particulière + transport collectif). Sur le plan opérationnel cette organisation semble aboutie. En revanche, ce système reposant sur la hiérarchisation des réseaux et des modes ne permet pas à l'intermodalité d'être structurée sur le plan politique et organisationnel. C'est-à-dire, que les acteurs ne se concertaient pas obligatoirement et ne disposaient pas du cadre juridique ou technique pour le faire. De plus, ces outils intermodaux ne permettent pas de promouvoir une intermodalité réelle entre les différents modes au-delà des lieux d'échanges. En effet, lors des entretiens avec les différents interviewés<sup>28</sup> (Directrice des Transports du Var, Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA et le Directeur des Transports de la Communauté d'Agglomération Dracénoise) ont souligné les besoins des autres aspects de l'intermodalité : tarification, billettique, titres de transport, etc.

En 1999, Fabienne Margail présentait des pistes de réflexion pour « poser les bases d'une politique intermodale de déplacements urbains ». Elle présentait le phénomène de « métropolisation » pour traiter la mobilité. En 2017, les métropoles ont un statut institutionnel de « métropole » et l'intercommunalité s'est renforcée avec l'évolution des périmètres et compétences. Dans le même article, elle qualifiait « les lieux d'échange de transport » comme des « sites à fort potentiel de fréquentation » ayant les « germes suffisants pour recréer de la centralité urbaine ». Ces lieux sont pour elle, l'occasion d'y articuler d'autres services. Les lois dites « MAPTAM » et « NOTRe » de 2014 apportent des solutions à ces enjeux.

Les lois dites « NOTRe et MAPTAM » essayent de répondre à ce contexte institutionnel que ne permettait pas la gouvernance de l'intermodalité en créant le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) intégré au SRADDET et donc prescriptif aux documents de rangs inférieurs. En matière d'intermodalité, la Région devient « chef de file de l'intermodalité » et devra l'organiser sur l'ensemble du territoire régional.

## II] Le « tournant intermodal »

L'acte III de la décentralisation avec trois lois majeures : loi relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral, loi dite

---

<sup>28</sup> Entretiens annexes n°2,3 et 4

« NOTRe » et loi dite « MAPTAM » a acté un ensemble de réformes territoriales impactant le domaine de la mobilité et de l'intermodalité. La loi dite « MAPTAM » est venue clarifier les conditions d'exercice de certaines compétences en instituant des collectifs « chefs de file ». La loi relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral a diminué de 22 à 13 le nombre de régions en France métropolitaine. La loi dite « NOTRe » quant à elle, a rationalisé le partage des compétences entre les différentes collectivités territoriales.

## II.1] Des facteurs juridiques à la base du « tournant intermodal »

La loi dite « MAPTAM »<sup>29</sup> et la loi dite « NOTRe »<sup>30</sup> ont modifié le contexte juridique et les enjeux de l'intermodalité. En effet, en matière de transport et mobilité, deux échelles émergent pour sa mise œuvre : la Région et l'Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI).

### II.1.1] La loi dite « MAPTAM » : création du SRI et décentralisation du stationnement

La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles<sup>31</sup> du 27 janvier 2014, premier volet de l'acte III de la décentralisation a participé au tournant intermodal par la décentralisation du stationnement et la création du SRI notamment.

La loi a acté la décentralisation du stationnement<sup>32</sup>. L'objectif principal est d'améliorer la qualité de l'air et de rééquilibrer les parts modales en faveur des modes de transports alternatifs. Les collectivités pourront fixer un prix en fonction de la rareté des places. Concrètement, il pourra y avoir des différences entre les communes et au sein même des communes. L'objectif est de lutter contre les « voitures ventouses » et de promouvoir une meilleure rotation des véhicules. Cette compétence peut être déléguée à l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) afin d'intégrer le stationnement à la collectivité menant la compétence mobilité sur son ressort territorial<sup>33</sup>. Cette réforme change la philosophie d'approche des politiques de mobilité. En effet, il faudra repenser la cohérence transport-voiture-stationnement dans une logique transversale (tarifications en fonction des zones, partage de la voirie, réseaux de transports collectifs, aires de covoiturages, etc.). De plus, le produit financier sera

---

<sup>29</sup> Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropole du 27 janvier 2014

<sup>30</sup> Loi de Nouvelle Organisation Territoriale de la République du 7 août 2015

<sup>31</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028526298&categorieLien=id> (page consulté le 3 juillet 2017)

<sup>32</sup> <http://www.lagazettedescommunes.com/213097/decentralisation-le-haut-conseil-des-territoires-a-la-trappe-les-metropoles-consacrees/> (page consultée le 20 juillet 2017)

<sup>33</sup> Notion liée à la loi dite « NOTRe » : périmètre intercommunal d'un EPCI

utilisé à 100% pour les projets locaux, alors qu'actuellement, une partie seulement est redistribuée aux collectivités. Dans le cadre, d'un transfert du stationnement à l'AOM, le produit financier pourrait être consacré au développement de cette compétence, au même titre que le Versement Transport (VT)<sup>34</sup>. La politique de stationnement a un rôle majeur dans les politiques des déplacements. En effet, la fréquentation du TC est étroitement liée à l'emprise de la voiture. Par exemple, la piétonisation d'un centre-ville encourage l'utilisation du TC, même si des études on montrait que la voiture était parfois seulement repoussée en périphérie. L'outil stationnement entièrement décentralisé sera un acteur de l'intermodalité. En effet, Le Chargé d'études Urbanisme-Déplacements de l'AUDAT regrettait dans l'entretien la politique tarifaire de la ville de Toulon : « Les zones longues durées à 2,5 euros la journée ou les parkings gratuits à moins de 600 mètres du centre-ville [...] n'encourage pas le rabattement sur le parking relais »<sup>35</sup>. Le stationnement et la place de la voiture sont corrélés à la réussite d'une politique de mobilité. Cette décentralisation complète du stationnement génère plus d'outils aux collectivités territoriales pour promouvoir l'intermodalité mais la volonté politique restera déterminante.

La loi a également créé la Conférence Territoriale de l'Action Publique (CTAP) permettant les discussions et le débat avec l'ensemble des collectivités territoriales et acteurs associés. En effet, le CTAP est confiée à la présidence du président du conseil régional et comprend : les présidents des conseils départementaux, les présidents des EPCI de plus de 30 000 habitants, un représentant des EPC de moins de 30 000 habitants et un représentant pour chaque catégorie de communes. Cette conférence peut débattre et rendre des avis sur tous les sujets relatifs aux compétences nécessitant une coordination ou une délégation de compétences entre les collectivités territoriales (article L1111-9-1 du CGCT)<sup>36</sup>.

De plus, la loi a créé le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI), c'est l'article 6 de la loi qui a créé le SRI. Ce schéma sera renforcé et généralisé par la loi dite « NOTRe ». En effet, cette loi institue la collectivité régionale comme « Chef de file » de l'intermodalité. Le SRI assure la cohérence de services de transport public et de mobilité aux usagers du territoire régional. L'objectif est d'offrir une complémentarité des services. Il définit les principes guidant à l'articulation entre les différents modes de déplacements à travers quatre thèmes : l'offre de services, l'information des usagers, la tarification

---

<sup>34</sup> Charges patronales sur la masse salariale de l'entreprise pour le financement de la compétence mobilité

<sup>35</sup> Entretien annexe n°1

<sup>36</sup> <http://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/institutions/collectivites-territoriales/intercommunalite-cooperation-locale/que-sont-conferences-territoriales-action-publique.html> (page consultée le 25 août 2017)

et la billettique. Son élaboration doit être concertée avec les AOM. Le SRI est évalué tous les cinq ans et peut être révisé.

### II.1.2] La loi dite « NOTRe »<sup>37</sup> :

La loi a été promulguée le 7 août 2015, elle constitue le troisième volet de la réforme des territoires. Par l'adoption de la loi NOTRe<sup>38</sup>, la réforme des territoires (acte III de la décentralisation) poursuit l'objectif de simplifier et clarifier le rôle des collectivités territoriales. La loi dite « NOTRe » réorganise la répartition de la compétence mobilité entre les collectivités territoriales et change la philosophie d'approche en modifiant un ensemble de notions. Cette loi est le résultat d'un compromis entre le Sénat et l'Assemblée, sa version définitive est issue de l'accord qui s'est dégagé lors de la commission mixte paritaire le 9 juillet 2015.



Figure 5 : Affiche sur loi dite "NOTRe" arrêt de bus varois

L'article 15 de la loi opère le transfert à la région de l'ensemble des compétences départementales pour les services de transport routier non urbains. Dès le 1<sup>er</sup> septembre 2017, les régions seront compétentes en lieu et place du département s'agissant des services non urbains,

<sup>37</sup> La Semaine Juridique Administrations et Collectivités territoriales - 21 Septembre 2015 - n° 38-39  
<http://www.lagazettedescommunes.com/391310/decryptage-de-la-loi-notre/>

<sup>38</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030985460&categorieLien=id> (page consultée le 10 juillet 2017)

réguliers, de transports scolaires (article L.3111-1 du Code des transports) sauf pour le transport de personnes handicapées restant de compétence départementale. De plus, l'article 10 instaure le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)<sup>39</sup>. Il permet d'intégrer un ensemble de réflexions entre de nombreux domaines tout en diminuant le nombre de schémas régionaux en fusionnant l'ensemble de documents déjà existants pour certains. Ce schéma ne constitue pas un document d'urbanisme mais possède une portée prescriptive avec des objectifs. Tous les documents d'urbanisme de rangs inférieurs auront un rapport d'opposabilité avec le SRADDET. Ce schéma sera composé du Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) qui le rendra également prescriptif. L'objectif est de pouvoir planifier l'aménagement régional. Dans le cadre des mobilités le SRADDET remplace le SRADT avec le Schéma Régional des Infrastructures et des Transport et le Schéma Régional de l'Intermodalité.

La loi dite « NOTRe » a rendu obligatoire la réalisation par les régions d'un schéma des gares routières et des pôles d'échanges stratégiques. Les outils intermodaux (gares routières et pôles d'échanges stratégiques) rentrent donc dans la compétence régionale. Cela traduit une volonté d'organiser et de hiérarchiser les réseaux de transport sur le territoire afin de permettre une véritable articulation des TC et autres formes de mobilité. Ce schéma participe à la volonté d'organiser une planification régionale de l'intermodalité.

L'article 18 de la loi autorise les AOM à organiser les services de transport non urbains au sein de leurs ressorts territoriaux (article L.2333-68 du CGCT). Cet article permet de conserver l'équilibre existant entre les lignes urbaines et interurbaines. En effet, la notion de Périmètre de Transport Urbain empêchait les AOM d'être dans une convention collective de type « interurbain ». Cet article précise la définition de lignes urbaines et non urbaines. Les régions et les AOM possèdent donc la compétence du transport non urbain. Dans cet esprit, la loi modifie la philosophie d'approche en changeant les notions « Autorité Organisatrice du Transport Urbain (AOTU) » par « Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) » et « Périmètre de Transport Urbain (PTU) » par « ressort territorial ». Cette modification de notions permet une approche plus globale et intégrée des différents modes. Une collectivité compétente peut aborder la mobilité de façon transversale en analysant l'ensemble des possibilités pour son territoire et non plus uniquement par le transport collectif de type urbain. De plus, ce changement permet la création pertinente de « communauté d'agglomération » (CA) en zone rurale ou périurbaine. En effet, une C.A. avec la compétence « organisation de la mobilité » peut avec cette approche développer une politique de mobilité à l'échelle de son périmètre basée sur le transport interurbain, le covoiturage, l'autopartage, les

---

<sup>39</sup> [http://franceurbaine.org/sites/default/files/travaux/tout\\_savoir\\_sur\\_le\\_sraddet\\_0.pdf](http://franceurbaine.org/sites/default/files/travaux/tout_savoir_sur_le_sraddet_0.pdf) (page consultée le 15 juin 2017)

mobilités douces, etc. Cette approche plus globale pose la problématique autour de l'intermodalité entre les différents modes et entre les différentes échelles territoriales.

L'évolution de cette notion traduit la stratégie et la réflexion quant à la possibilité de réviser les Schémas Départementaux de Coopération Intercommunale par les préfets permise par la loi dite « NOTRE ». Par exemple, dans la Région PACA, deux communautés d'agglomération ont été créées : Alpes Agglomération (Digne) et la Provence Verte (Brignoles). Du fait de leur nouveau statut, elles sont AOM et se voient transférées les lignes interurbaines (régulières et scolaires) par la Région. L'évolution d'AOTU vers AOM et PTU vers ressort territorial sont la face d'une même pièce que les nouveaux SDCI.

La loi dite « NOTRE » donnait en effet, la possibilité aux préfets de réviser leurs SDCI. Dans le VAR, l'arrêté préfectoral du nouveau schéma a créé la Communauté d'Agglomération de la Provence Verte (CAPV) par fusion de 3 communautés de communes et laissant place à une nouvelle compétence Mobilité.

### II.1.3] Le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI)

Dans le cadre du SRADDET, la Région doit élaborer la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI). En effet, elle est « chef de file de l'intermodalité », réalise le SRI intégré au SRADDET qui le rend prescriptif. D'après la loi, le SRI coordonne à l'échelle régionale les politiques de mobilité par les collectivités territoriales en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers et la tarification billettique :

-l'**offre de services** consiste à articuler les différents réseaux de transport dans l'objectif d'une complémentarité des services et réseaux. Pour cela, il devra définir les principaux outils intermodaux : pôle d'échanges, parking relais, etc.

-l'**information des usagers** se traduira par le développement de mesures pour assurer une information sur l'ensemble de l'offre de transports.

-la **tarification** permettra la mise en place de tarifs intermodaux pour l'utilisation combinée de différents réseaux.

-la **billettique**, c'est-à-dire réfléchir et proposer un outil (commun) pour la distribution des titres de transports.

Le projet SRI est arrêté par le conseil régional après avis favorable des conseils communautaires des AOM sur le territoire régional. Ce schéma est évalué tous les cinq ans et peut être révisé si nécessaire.



## II.1.4] La prescriptibilité du SRADDET sur les documents de rangs inférieurs : un enjeu de planification et de gouvernance

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est rendu obligatoire aux régions par la loi NOTRe du 7 août 2015. Le SRADDET est un document stratégique prospectif et prescriptif. Il est prospectif en fixant des objectifs obligatoires sur le moyen et long terme pour le territoire. Certains de ces objectifs concerneront l'intermodalité et le développement des transports. Il sera également prescriptif en s'imposant aux Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), aux Plans de Déplacements Urbains (PDU), aux Plans de Mobilité Territoriale, etc. Le SRADDET possède une particularité qui le rend doublement opposable. En effet, les documents de rangs inférieurs devront « prendre en compte » les objectifs du SRADDET et « être compatible » avec les règles stipulées dans le document.

Les documents d'urbanisme ou d'aménagement comportent des relations réglementaires avec d'autres documents, règles, lois, etc. C'est le principe d'opposabilité. Il existe trois niveaux d'opposabilité entre les documents :

-la **conformité** impose le respect strict à la règle énoncée. Ce rapport normatif est le plus exigeant. La mise en œuvre est la plus simple car elle doit retranscrire à l'identique la norme supérieure, sans possibilité d'adaptation. Cette norme est utilisée pour le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) qui impose un périmètre stricte à respecter par les PLU(i). Le règlement du PLU formule lui une norme de conformité pour la hauteur, le Coefficient d'Emprise au Sol (CES), etc.

-la **compatibilité** implique une obligation de non-contrariété des documents de rangs supérieurs mais laisse une certaine marge de manœuvre pour l'application des normes. En effet, les documents devront intégrer l'esprit de la règle. Cette norme concerne les documents de planification comme les SCoT, les PDU, les PLH, etc.

-la **prise en compte** est définie par la jurisprudence comme un principe de « non remise en cause ». Cette relation existe entre le SCoT et le SRCE et également entre le Plan de Mobilité Rurale et le SRCE. Par exemple, le PDU et le SRCE ont un rapport de comptabilité plus contraignant.

Cette hiérarchie des normes organise les relations entre les différents documents d'aménagement. En effet, dans la hiérarchie et l'intégration des échelles, les permis de construire doivent être conformes au PLU, qui lui-même doit être compatible avec le SCoT, le PDU et le PLH (s'ils existent), et eux auront une relation normative double avec le SRADDET et donc le SRI. Ces documents de planification (SCoT, PDU, PMR, PLH) devront donc « prendre en compte » les objectifs du SRI (SRADDET) et être « compatible » avec les règles énoncées par le schéma.

Ces relations normatives par l'intermédiaire d'une hiérarchisation des documents structurent l'aménagement et la planification. Cependant, l'intermodalité n'était pas réellement intégrée dans cette hiérarchie des normes. La création du SRADDET, document prescriptible composé de différents schémas dont le SRI apporte une réponse aux déficits de l'intermodalité en matière d'articulation et de gouvernance. Les documents de planification des déplacements et des mobilités devront donc prendre en compte les objectifs du SRADDET et être compatible avec règles énoncées.

**-Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) :**

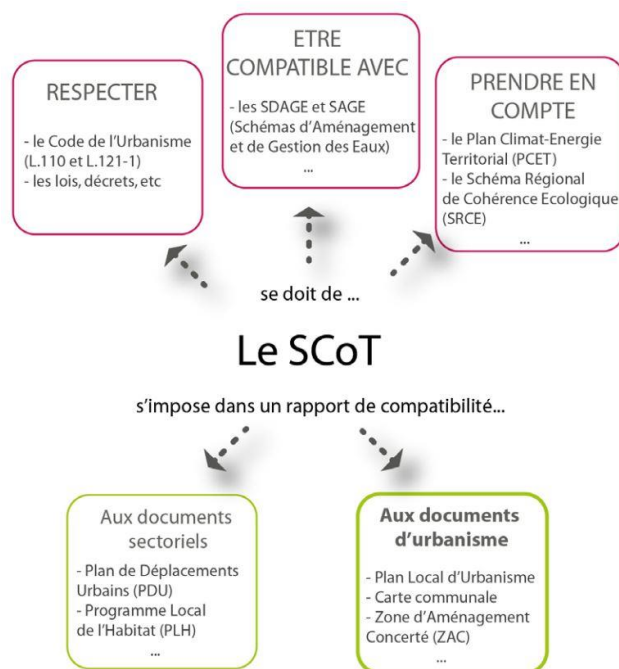


Figure 6 : Le SCoT dans la hiérarchie des normes (AudaB)<sup>40</sup>

Le SCoT est un document de planification et d'urbanisme qui définit les grandes orientations d'aménagement sur un territoire qui correspond à un bassin de vie. Il porte sa réflexion sur long terme (entre 10 et 20 ans), il peut être modifié ou révisé. Le SCoT aborde un ensemble de thèmes : l'habitat, le développement économique, touristique, commercial, les déplacements, la préservation de l'agriculture, les paysages, les corridors biologiques, etc. La mise œuvre de ce document s'effectue uniquement par sa relation de « compatibilité » avec les documents de rangs inférieurs.

**-le Plan de Déplacements Urbains (PDU) :**

Une ordonnance<sup>41</sup> du 27 juillet 2016 précise que le PDU devait être compatible avec le SRI, les orientations du SCoT, le SRCAE et le Plan Régional de Protection de l'Atmosphère. L'Ordonnance

<sup>40</sup>Source : AudaB : Agence d'urbanisme de l'Agglomération de Besançon

précise clairement que les dispositions relatives aux infrastructures et à l'intermodalité s'imposeront aux PDU : prise en compte des objectifs, et compatibilité avec les règles. Cela confirme le lien direct entre SRADDET et PDU sans forcément l'intermédiaire du SCOT.

Le PDU a été créé par la loi dite « Loti » en 1982 et s'est affirmé en 1996 avec la loi dite « Laure » qui l'a rendu obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. C'est un outil de planification de la mobilité à l'échelle de l'agglomération uniquement en matière d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises. De plus, le PDU est également un document de programmation. En effet, il prévoit les besoins financiers des actions proposées et ses mesures s'imposent dans un rapport de « compatibilité » aux plans locaux d'urbanisme. Enfin, il s'articule sous une forme de partenariat en invitant l'ensemble des acteurs concernés. Ce document est l'outil des agglomérations pour structurer leurs réseaux de transport en commun comme pour Toulon Provence Méditerranée. Le PDU, symbole d'une intercommunalité sert parfois à « l'identification du territoire communautaire » (Richer, 2007). Cette vision du document ne permet pas de créer une véritable intermodalité entre les différentes structures territoriales. La prescriptibilité du SRI aux PDU permettra de nombreuses avancées dans la réflexion de l'intermodalité et le choix des outils intermodaux à développer. Sur ce sujet, le Chargé d'études Urbanisme-Déplacements de l'AUDAT reste prudent : « les réseaux urbains sont aux AOM, le SRI ne devrait pas aller trop loin »<sup>42</sup>.

#### **-Le Plan de mobilité rurale :**

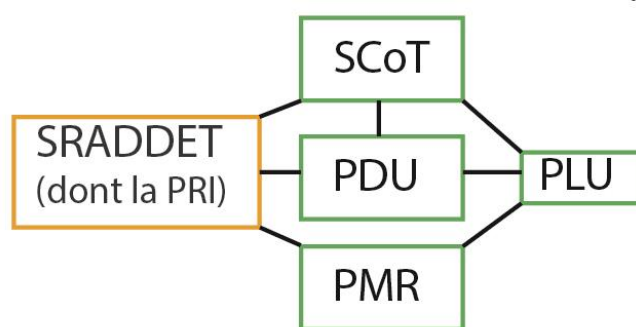
Le Plan de mobilité rurale a été créé en 2015 par l'article 55 de la loi relative à la « transition énergétique pour la croissance verte ». Ce document est intéressant car la circulaire qui a créé le Plan Global des Déplacements (PGD) qui était un document de planification volontaire et plus souple que le PDU n'existe plus. Le Plan de Mobilité de Rurale est un document en planification des déplacements qui s'inscrit dans une démarche volontaire pour les territoires à faible densité géographique. La Communauté d'Agglomération de la Provence Verte est intéressée par ce document plus souple que le PDU. Ce document doit également prendre « en compte » les objectifs de la planification régionale de l'intermodalité dans le SRADDET. A l'inverse il permet à des territoires ruraux d'intégrer et de faire remonter des besoins en mobilité à la région. Les territoires ruraux ou semi-ruraux ont un besoin spécifique d'intermodalité pour se connecter aux centres urbains dynamiques. La part modale (élevée) de la voiture particulière en zone rurale confirme ce besoin.

---

<sup>41</sup> Ordonnance N°2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires pour l'intégration des schémas régionaux sectoriels

<sup>42</sup> Annexe n°1

*Articulation et mise en place de l'intermodalité*



*Relation normative entre les différents documents*

Figure 7 : Création de la Planification Régionale de l'Intermodalité (Edwin Allibert, 2017)

L'introduction de la notion d'intermodalité dans la relation normative entre les différents documents d'urbanisme et de planification répond à un véritable enjeu d'articulation et de gouvernance soulevé par un ensemble d'auteurs. La planification régionale de l'intermodalité qui a été créée par l'acte III de la décentralisation marque un véritable tournant intermodal.

#### II.1.5] La loi dite « NOTRe » avait initialement plus d'ambitions

Les échanges parlementaires entre le Sénat et l'Assemblée ont fait reculer certaines ambitions initiales de la loi<sup>43</sup>. En effet, le recul de la suppression des conseils départementaux a été reporté à l'horizon 2020. L'élection au suffrage universel des EPCI a été supprimée après négociation. Enfin, la loi n'a pas réussi le durcissement des conditions de blocage du transfert de la compétence PLU à l'intercommunalité. L'article 33 de la loi a relevé le seuil minimal de 5000 à 15000 habitants mais n'a pas pu formuler le souhait de diminuer le nombre d'EPCI. En revanche, par l'intermédiaire des articles 37 et 40 la loi formule le souhait de réduire le nombre de syndicats, ainsi que les procédures pour les nouveaux schémas départementaux de coopération intercommunale.

Le contexte législatif a renforcé deux échelles territoriales que sont la région et l'intercommunalité en matière de mobilité. Cette nouvelle gouvernance pose la question de la cohérence des différents modes de déplacements. L'intermodalité sera le concept et l'outil de l'articulation entre les différents modes et les différentes échelles territoriales.

<sup>43</sup> <https://www.cairn.info/revue-civitas-europa-2016-1-page-197.htm> (page consultée le 20 juin 2017)

## II.2] Application du « tournant intermodal » en Région PACA

La nouvelle répartition de la compétence transport-mobilité clarifie le rôle des collectivités territoriales. En effet, cette compétence est organisée entre la Région PACA et les AOM.

### II.2.1] Clarification entre les échelles territoriales : l'AOM et la région comme principaux acteurs du transport

La région remplace les départements sur son périmètre administratif en matière de transport. De plus, elle devient « chef de file de l'intermodalité » et doit rédiger le schéma régional de l'intermodalité, schéma intégré au SRADDET. Selon le Directeur des Transports de la CAD, « la Région PACA est une bonne échelle car elle correspond aux bassins d'échanges et aux flux de déplacements [...] avec les métropoles de Nice et Marseille ». La Région PACA aura un grand travail d'harmonisation à réaliser avec les réseaux départementaux (83, 84, 06, 04, 05, 13).

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (communauté d'agglomération, communauté urbaine et Métropole) sont donc la seconde échelle référente en matière de mobilité et d'intermodalité. En effet, le plan de déplacements urbains devra être compatible avec le SRI ; le plan de mobilité rurale devra lui « prendre en compte » le SRI. Ces documents de planification sont réalisés par les AOM. De plus, ces AOM se sont renforcées en nombre avec la loi dite « NOTRe ». Le Préfet pouvait réviser le Schéma Départemental de la Coopération Intercommunale (SDCI). Dans le var, le Préfet et le schéma ont créé la Communauté d'Agglomération Verte en fusionnant trois communautés de communes (Sainte-Baume Mont Aurélien, Val d'Issolle et Comté de Provence). –



Figure 8 : Territoire de la Communauté d'Agglomération de la Provence Verte

Le nouveau SDCI a également modifié le périmètre de la Communauté d'Agglomération Dracénoise passant de 19 à 23 communes. Ce nouveau ressort territorial entraînera au 1<sup>er</sup> septembre 2017, le transfert de trois lignes du réseau VARLIB (régional) et une partie du Transport à la Demande (TAD)<sup>44</sup>.

Ces échelles auront une véritable relation de « partenariat » d'après le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA. Les AOM sont des acteurs associés à la démarche du SRADDET et donc du SRI. De plus, la Région a l'outil des « conférences AOM » pour échanger sur les différents aspects de l'aménagement du territoire. En PACA, le Directeur des Transports de la CAD précisait qu'il y avait déjà eu des « conférences AOM ». Certaines conférences permettent d'articuler les réseaux urbains des AOM et le réseau régional. D'après la Directrice des Transports du Var, « ces conférences spécifiques [...] se justifient pour articuler au mieux les réseaux urbains et interurbains ». Cette articulation entre les deux échelles territoriales existe déjà dans le « cadre des conventions de transfert des lignes VARLIB » en Région PACA. En effet, cette convention de transfert concerne la C.A Provence Verte et la Région PACA pour les lignes du réseau VARLIB.

Au cours des trente dernières années, la mobilité s'est développée par l'usage de la voiture individuelle en zones périphériques, périurbaines et rurales. Dans les milieux plus denses, les réseaux

<sup>44</sup> Entretien annexe n° 3

de transport urbain se sont développés. La loi dite « NOTRe » pose un nouveau paradigme de mobilité de façon plus globale. L'objectif est de lutter non plus contre la voiture à travers le report modal mais contre l'autosolisme en proposant des « alternatives crédibles » (notion utilisée dans le SCoT de la Provence Verte) à la voiture individuelle. Cette nouvelle approche suppose qu'il faille identifier des zones pertinentes pour chaque mode. Ces modes doivent s'articuler entre eux dans une chaîne de déplacements et reposent donc sur l'intermodalité. Les longues distances sont réalisées par les cars « Macron », le covoiturage classique, les trains et les avions. Les courtes et moyennes distances par le covoiturage « métropolitain » ou « pendulaire » (Développé en partie III), le transport collectif et les mobilités douces. L'AOM ne devrait plus offrir systématiquement des solutions de déplacements en TC, si d'autres modes et structures peuvent y répondre (initiative privée, sphère collaborative, économie dérégulée « cars Macron »). L'articulation de ces modes passerait par une réflexion et des aménagements intermodaux.

### II.2.2] Le Département déshabillé de sa compétence transport mais encore acteur

Les départements ont transféré leur compétence transport mais restent les gestionnaires de la voirie départementale. En revanche, l'article 19 de la loi dite « NOTRe » permet à la région de financer des itinéraires routiers « d'intérêt régional » et identifiés comme tels dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Pour le Département du Var, la Directrice des Transports du Var exprimait le regret du Département sur le plan politique quant à la perte de cette « compétence de proximité : relations avec les transporteurs, les familles, les élus locaux, les établissements... »<sup>45</sup>. En revanche, sur le plan technique elle espère « qu'elle permettra certaines avancées ». Le législateur laisse des compétences au département qui conserve la « gestion de la voirie départementale » et le « transport des élèves handicapés ». En effet, en tant que gestionnaire de la voirie départementale, « il reste un acteur incontournable sur le territoire » (Borgo, 2017). C'est par l'intermédiaire de la compétence gestion de la voirie départementale que le projet du schéma départemental du covoiturage ainsi que l'outil « COVOIT 83 » continueront à « relever du Département » du VAR (Borgo, 2017). De plus, le service transport et ses agents transférés à la Région reste un service territorialisé sur le Département. En effet, le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA nous a confirmé lors de l'entretien qu'il y aura « une continuité dans l'approche avec les mêmes agents ».

Le transfert de la compétence transport du département vers la région simplifie les actions territoriales. En effet, le Directeur Transport de la Communauté d'Agglomération Dracénoise, ce

---

<sup>45</sup> Entretien annexe n°2

transfert est « une bonne chose » car il permet d’avoir « une échelle simplifiée pour les transports »<sup>46</sup>. De plus, il précise que « que les périmètres des communautés d’agglomération étant toujours plus grand, il est normal que l’échelle supérieure soit également plus grande ». Le Département transfèrera l’ensemble de ses lignes interurbaines et scolaires à la Région au premier janvier 2018.

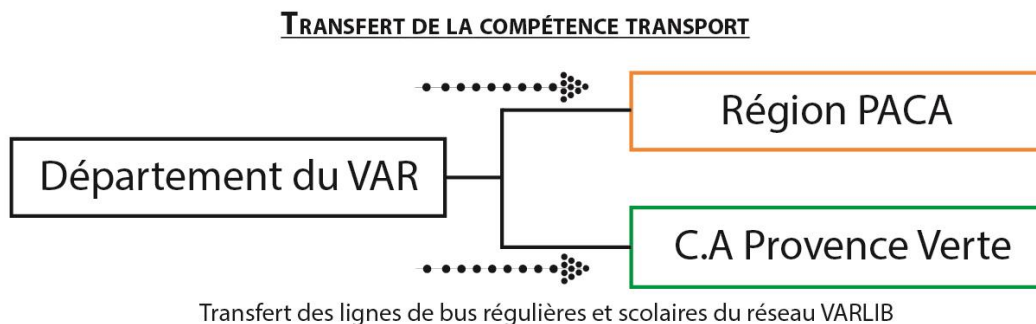


Figure 9 : Schéma sur le transfert de la compétence dans le VAR

La région devra dans un délai d’un an transférer les lignes interurbaines et scolaires à l’AOM (code des transports). En effet, comme nous le rappelait le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA, « le code des transports prévoit 1 an pour qu’une AOM récupère les lignes sur son ressort territorial »<sup>47</sup>. Les services et les interlocuteurs pour les communes resteront identiques. C’est-à-dire que les agents départementaux varois seront à la Région PACA avec un service territorialisé dans le Var. En effet, le Directeur Transport de la CAD affirmait que « les interlocuteurs restent l’ancienne équipe départementale » avec donc un « ancrage départemental du service ».

### II.2.3] Le SRI en Région PACA

A la veille du rendu de ce mémoire universitaire les objectifs sur la planification régionale de l’Intermodalité de PACA ne m’ont toujours pas été transmis. Les éléments dont je dispose sont le planning et le cahier des clauses techniques particulières pour l’assistance à maîtrise d’ouvrage sur la Planification Régionale de l’Intermodalité (PRI) et la Planification Régionale des Infrastructures de Transports (PRIT).

---

<sup>46</sup> Entretien annexe n°3

<sup>47</sup> Entretien annexe n°4



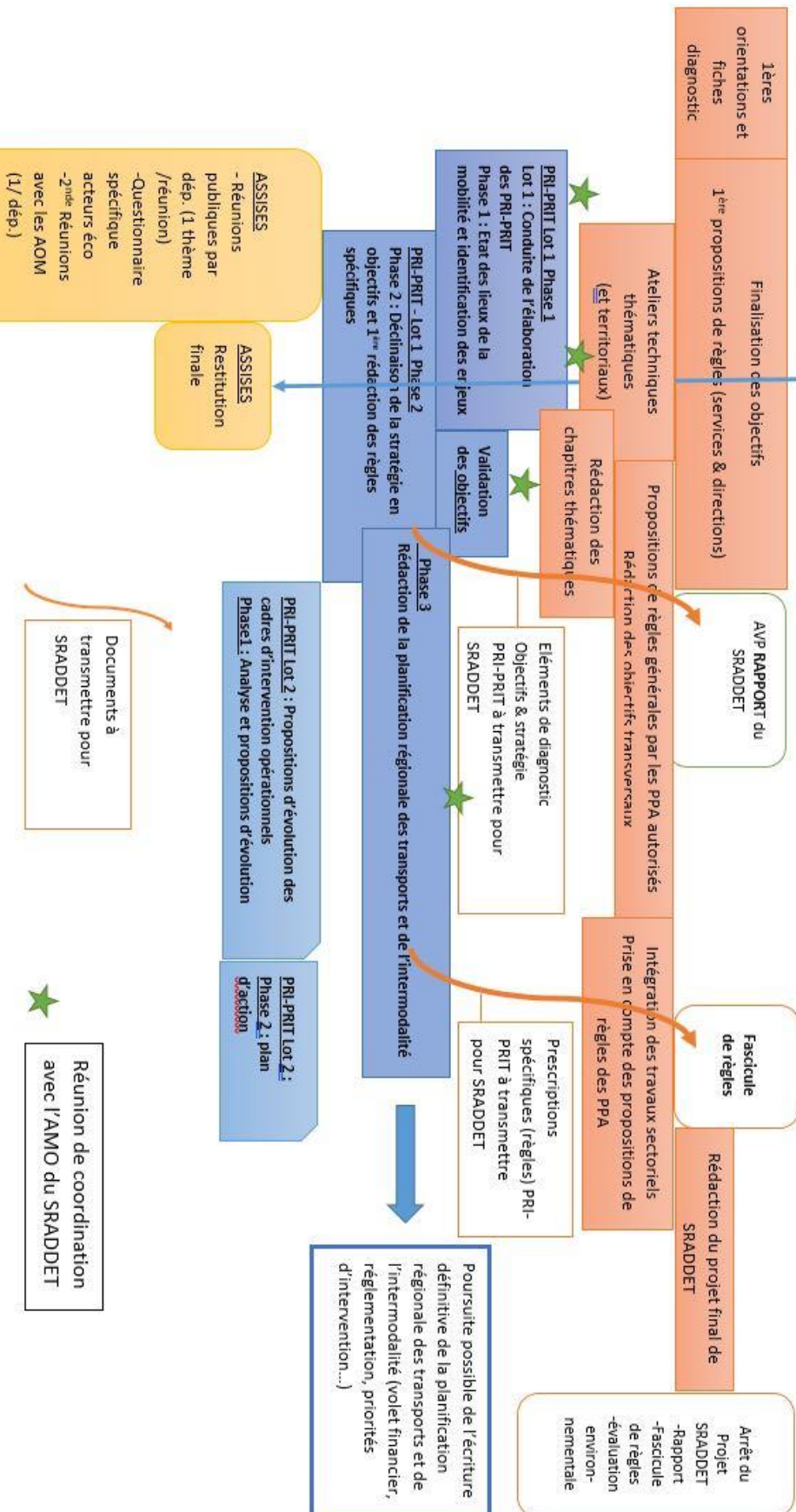
Plannings des trois démarches

SRADDET

PRJ-PRIT

Assises

Déc. 2016 à Mars 2017	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet-Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre 2017
-----------------------	------	-------	-----	------	--------------	-----------	---------	----------	---------------



#### Figure 10 : Planning des trois démarches (Directrice adjointe des Infrastructures et des Grands Equipements)

Pour les objectifs, la Région demande à l'AMO de travailler sur : l'articulation entre les différents modes de déplacement (pôles d'échanges), la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional, la cohérence des dispositions des plans de déplacements urbains limitrophes ; la coordination des politiques de transport et de mobilité des autorités organisatrices en ce qui concerne l'offre des services, l'information des usagers, la tarification et la billettique.

Pour les règles, la Région demande d'étudier : les infrastructures nouvelles (futures) relevant de la compétence de la Région, les mesures de nature à favoriser la cohérence des services de transport public et de mobilité et la cohérence infrarégionale des plans de déplacements urbains limitrophes (y compris les gares routières et pôles d'échanges), les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants, définir les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales et de leurs groupements relatives aux pôles d'échanges, identifier des aménagements nécessaires à la mise en œuvre des connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacements et définir les voies et les axes routiers constituant des itinéraires d'intérêt régional. De façon plus générale l'AMO devra analyser toutes les incitations à l'expérimentation et à l'innovation dans tous les domaines des transports et des déplacements, et tout autres domaines identifiés dans les orientations et les objectifs, en particulier à l'issue des concertations engagées dans le cadre des Assises Régionales des transports.

### II.3] Les trois outils participant au tournant intermodal : la billettique, l'intégration tarifaire et l'information aux voyageurs, études de cas en Région PACA

L'intermodalité ne concerne pas uniquement les outils intermodaux comme le parking relais et le pôle d'échanges mais également la mise en compatibilité des différents réseaux. En effet, le SRI devra traiter cette question par l'intermédiaire de la billettique, des tarifs et l'information aux voyageurs.

Par l'intermédiaire des différents acteurs rencontrés, des besoins en intermodalité sont ressortis. La Région PACA « chef de file de l'intermodalité » a déjà commencé à réfléchir à ces problématiques. En effet, le Directeur Transport des lignes interurbaines et scolaires me confiait<sup>48</sup> que la Région réalisait « une étude tarifaire » pour « harmoniser les tarifs sur la Région » et qu'elle avait pour ambition de lancer « le nouvel outil billettique dès 2020 ». En ce qui concerne l'information-voyageur elle possède déjà *PACA mobilité* qu'il faudra développer pour « proposer de la vente à

---

<sup>48</sup> Entretien annexe n°4

distance, une application mobile, etc. ». La nouvelle échelle territoriale importante en matière de transport et d'intermodalité révèle ses ambitions.

### II.3.1] La révolution digitale et l'information-voyageur : le SIM

Le développement du numérique participe à l'amélioration de l'intermodalité. En effet, cette révolution digitale marque un tournant dans la stratégie individuelle de déplacements. Ces outils permettent une information en temps réel ce qui génère une liberté et fluidité dans les déplacements. Jean-Marc Janaillac, Président Directeur de Transdev utilise la notion de « flexmodalité » pour expliquer ce phénomène. En effet, les voyageurs combinent et optimisent leurs déplacements grâce à ces nouveaux outils. Pour lui, « ces comportements et ces choix modaux plus ouverts constituent une opportunité formidable dont les politiques de déplacement devront se saisir »<sup>49</sup>. Cette réflexion sur la flexmodalité repose sur la notion d'intermodalité. En effet, il s'agit d'intégrer les modes entre eux via la connexion (correspondances, horaires, etc.). Ces nouveaux outils innovants apportent des solutions dans la chaîne de déplacement et la complémentarité des modes.

Dans la perspective du SRI, la loi dite « MAPTAM » souligne que le schéma doit prévoir des mesures de « nature à assumer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports. De plus, l'article 4 de la loi pour la Croissance, l'Égalité des chances économiques, dite loi « Macron » du 7 août 2015 modifie le code des transports et prévoit : « l'accès aux données nécessaires à l'information du voyageur ». Ces dispositions supposent le développement d'un Système d'Information Multimodal (SIM). Cet outil développé à l'échelle régionale permettrait de proposer des combinaisons de modes et d'effectuer un « trajet intermodal vécu » et non comme un « temps perdu ».

---

<sup>49</sup> Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale, juillet 2016, p.4



Figure 11 : Situation des SIM en France métropolitaine<sup>45</sup>

La Région PACA possède déjà *PACA mobilité* qui permet de consulter les horaires et les trajets de bus sur internet. C'est un outil qui se base sur les fiches horaires et non sur la localisation du bus pour fournir une information en temps réel. *PACA mobilité* regroupe également les horaires des réseaux urbains de TPM et la CAD. Deux autres outils existent sur le territoire : Lepilote et Ceparou06. La Région réfléchit à une mutualisation de ces outils. De plus, elle souhaite développer et mutualiser l'outil *PACA mobilité* avec l'ensemble des réseaux de transport. Le Département et la CAD en parallèle ont initié un projet de plateforme NFC<sup>50</sup> reposant sur la technologie QR CODES. Selon la Directrice des Transports du Var, cet outil via une application « permettra à l'utilisateur d'avoir des informations en situation de mobilité ». Cet outil sera transféré à la Région également, cela permettra de peut-être le généraliser à l'ensemble du territoire régional. Une fusion de cette plateforme NFC et de *PACA mobilité* est prévue après le transfert. Cette fusion permettra la mise en commun des avantages de chacun de ces outils. Selon la Directrice des Transports du Var, « l'application mobile NFC ira chercher ses sources dans le moteur de recherches de *PACA mobilité*. Ce futur outil qui naîtra du transfert de la

<sup>50</sup> NFC, ou Near Field Communication est une technologie simple et intuitive qui vous permet d'utiliser votre téléphone portable à des fins innovantes.

compétence illustre ce qu'elle me confiant en entretien : « ce transfert devrait permettre une mise en commun de nos expériences et de nos savoirs »<sup>51</sup>. Cette plateforme NFC s'inscrit dans les nouvelles possibilités de SIM liées à l'essor du numérique qui peut apporter énormément à l'intermodalité.

### II.3.2] La billettique : le cas de la Région PACA et de la solution innovante Ubi Transports

La mise en place du SRI est l'occasion de réaliser un diagnostic de l'ensemble des systèmes régionaux comme c'est le cas en Région PACA. En effet, lors des Assises régionales<sup>52</sup> de 2017, la Région a présenté ses ambitions sur un outil de billettique unique régional. Le développement de l'interopérabilité billettique permettra la combinaison de titres intermodaux et de produits tarifaires variés sur la même carte. Le SRI est l'occasion de mettre ensemble les acteurs du transport pour proposer une mutualisation des billettiques entre les AOM et la Région.

**TERRITOIRES DES CARTES BILLETTIQUES À L'ÉCHELLE DES ANCIENNES RÉGIONS**



Figure 12 : Territoires des cartes billettiques à l'échelle des anciennes régions<sup>48</sup>

Sur le territoire de la Région PACA, la CAD possède la même billettique que le Département du Var. En effet, il y a eu une mutualisation au moment du développement de cette billettique par l'entreprise *Vix Technology*. Cependant, cette billettique commune n'a pas permis de développer de

<sup>51</sup> Entretien annexe n°2

<sup>52</sup> Note synthèse annexe n°5

titres intermodaux. Cela révèle l'importance de la volonté politique et de déterminer les véritables besoins d'un territoire. D'après le Directeur Transport de la CAD, la Région est intéressée par le « laboratoire de la CAD » en ce qui concerne la mutualisation de la billettique. Cette billettique départementale est transférée à la Région par l'intermédiaire du transfert de compétence et le restera jusqu'au développement de la nouvelle billettique régionale pour ambition dès 2020.

L'enjeu de la billettique est également relancé par le numérique. En effet, des billettiques nouvelles générations émergent. Elles sont liées au développement de l'informatique à travers le réseau internet. Ce système repose sur le « smartphone » et le « Cloud Computing ». Il est plus souple et moins coûteux qu'une billettique « lourde » classique. Cette billettique dite « légère » peut intégrer des systèmes de paiement NFC ce qui permet de payer avec sa carte bancaire. Cette solution permet un gain de temps dans l'achat du titre et donne plus de flexibilité aux voyageurs. Elle intègre également la solution QR CODES qui permet de supprimer les supports papiers et d'avoir un support plus fonctionnel que la carte magnétique comme directement le smartphone. Ces solutions ont été utilisées par le Département du Var pour l'information-voyageur uniquement mais peuvent également servir à une nouvelle forme de billettique.

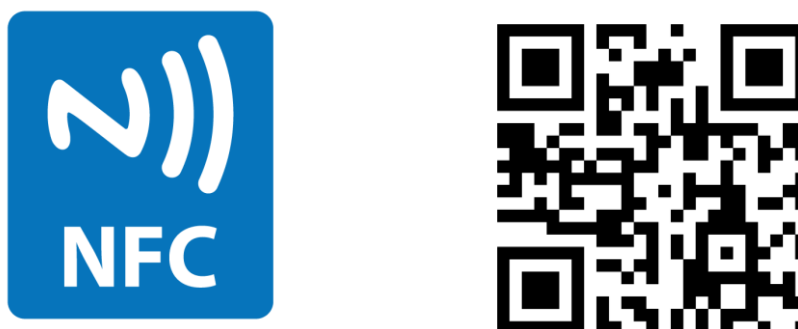


Figure 13 : Représentation NFC et QR CODES

La CAPV a été contactée par la startup « Ubi transports » pour leur présenter une billettique légère. En effet, elle propose un outil pour les territoires AOM de tailles intermédiaires permettant de répondre aux besoins du transport urbain, interurbain, scolaire et à la demande. Cette solution numérique repose sur une offre digitale complète et intégrée (SMS, géo-référencement des ponts d'arrêts, connexion aux girouettes dans le véhicule, billettique...etc.). Pour la Communauté d'Agglomération de la Provence Verte, Ubi Transports proposait deux outils. Le premier concerne le système *2School*, qui permet aux autorités organisatrices de connaître avec précision les effectifs scolaires transportés et de suivre les services réalisés pour optimiser leur réseau de transport scolaire. *2School* est à la fois un système de billettique, un outil d'aide à l'exploitation et un outil de

géolocalisation en temps réel des véhicules. Une information en temps réel pour les familles et les clients du transport scolaire est également accessible. Ce système repose sur l'utilisation de smartphones et tablettes pour une simplicité et rapidité de déploiement. *2Scool* propose également deux modules, un mini Système d'Aide Exploitation (SAE) et une billettique sans contact « en bluetooth ». Cet outil permet de suivre les courses, de connaître le kilométrage, de suivre les passages aux arrêts, de réaliser des statistiques et étudier la fréquentation des élèves. Il est utilisé par exemple dans le Département de Saône-et-Loire sur 360 véhicules avec 17200 élèves dotés de cartes sans contact. Il propose également le système *2Place*, qui est une billettique de nouvelle génération qui s'adresse à tous les réseaux de transport désireux de s'équiper d'une billettique facile à déployer et à moindre coût. Il permet aux réseaux interurbains et urbains de disposer de données fiables en temps réel et ainsi d'optimiser leur exploitation. Chaque véhicule est équipé d'un smartphone géolocalisé. Ainsi, *2Place* permet le suivi en temps réel du kilométrage réalisé, l'historique des courses, le suivi des passages aux arrêts et l'accès à des statistiques sur les avances et retards. Ce système repose également sur deux modules, une billetterie à bord permettant l'impression de titres papiers et une billettique sans contact avec validateur « Bluetooth ».



Figure 14 : Carte billettique atoumod<sup>53</sup>

Le SRI sera l'occasion de réaliser un diagnostic complet des billettiques à l'échelle régionale. La billettique est un levier fort d'intermodalité. Le tournant intermodal repose aussi sur ces évolutions numériques qui proposent des outils innovants ouvrant des perspectives sur les outils intermodaux.

---

<sup>53</sup> [www.agglo-seine-eure.f](http://www.agglo-seine-eure.f) (page consultée le 10/07/2017)

### II.3. 3] L'enjeu de l'intégration tarifaire, de la multimodalité à l'intermodalité en Région PACA

La tarification est un levier important de l'intermodalité. Elle repose sur la gouvernance des acteurs des différents réseaux. De plus, le titre doit avoir une tarification intégrée. En effet, une grande partie des titres sont monomodaux (un mode) ou multimodaux (l'addition simple des tarifs sans intégration tarifaire). L'outil *Atoumod*<sup>54</sup> est une carte billettique unique et multimodale sur le territoire de l'ancienne Région Haute Normandie. Cette carte permet d'utiliser l'ensemble des réseaux AOM par une simple addition des tarifs. La Région réfléchit à la réalisation de titres intermodaux avec une intégration tarifaire. Dans le cadre du SRI, l'un des enjeux consistera à réfléchir à l'harmonisation et à l'articulation des tarifs. En effet, ce schéma s'intéressa à la mise en place de produits intermodaux.

Dans le Département du Var, un ensemble de tentatives n'ont pas réellement abouti. La Directrice Transport du Var rappelait que le Département et TPM ont essayé de mettre en place « des titres combinés » mais les deux collectivités ne se sont pas accordées sur un tarif. La seule intermodalité pratiquée entre le Département et TPM est « l'affrètement »<sup>55</sup>. Ce système était également valable entre le Département et la Communauté d'Agglomération Dracénoise (CAD) comme le rappelait le Directeur Transport. De plus, la CAD a développé un titre nommé « intermodal » mais en réalité plutôt de type multimodal (simple addition des tarifs) avec le TER et son réseau urbain « TEDBUS ». En effet, ce titre était seulement une superposition des titres et non pas une tarification intégrée. Ce titre se commercialise difficilement et le Directeur Transport de la CAD l'expliquait par plusieurs raisons : « manque de visibilité, absence d'une billettique unique, pas d'économie à l'achat »<sup>56</sup>.

### II. 4] Conclusion du chapitre 2

L'acte III de la décentralisation avec notamment les lois dites « NOTRe et MAPTAM » a marqué un réel tournant intermodal. En effet, la loi dite « NOTRe » a transcendé les échelles territoriales : montée en puissance des AOM par leurs tailles et la notion plus globale de « mobilité », désignation de la région « chef de file de l'intermodalité », schéma des gares routières et des pôles d'échanges stratégiques et création du SRADDET. La loi dite « MAPTAM » a participé également avec la mise en place d'une planification régionale de l'intermodalité par l'intermédiaire de la création du SRI. Elle a

---

<sup>54</sup> Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale, juillet 2016, p.42

<sup>55</sup> L'affrètement dans ce cas concerne le fait que le réseau VARLIB peut prendre des usagers dans le ressort territorial d'une AOM au tarif de l'AOM (accord dans le cadre d'une convention)

<sup>56</sup> Entretien annexe n°3



également acté la décentralisation du stationnement afin de promouvoir une politique de mobilité globale et intégrée à l'échelle locale.

Le SRADDET et ses schémas intégrés comme le SRI seront doublement prescriptifs avec la prise en compte des objectifs et la compatibilité des règles énoncées. L'intermodalité échappait à la gouvernance et à l'articulation par l'absence de planification intégrée dans ce domaine. Cela était paradoxal car l'intermodalité par sa notion d'interface entre les différents réseaux a besoin d'être planifiée. L'intermodalité intégrée dans la hiérarchie des normes des documents d'urbanisme et d'aménagement répond aux demandes d'articulation et de gouvernance. Cette prescriptibilité fait craindre à certains qu'elle remette en cause le « principe constitutionnel de libre administration des collectivités territoriales » par une mise sous tutelle des intercommunalités et communes par le Région.

La révolution digitale et l'ensemble des outils numériques participent également à ce tournant intermodal. En effet, l'information aux usagers, la billettique et les titres intermodaux pourront participer à une optimisation de l'intermodalité au-delà uniquement des parkings relais et de pôles d'échanges. Le succès de ces outils innovants au service de l'intermodalité dépendra de la mise en cohérence institutionnel : politique tarifaire intégrée, outil de billettique régional unique, articulation des réseaux de transport, etc.

De plus, ce « tournant intermodal » devrait intégrer un ensemble d'éléments. En effet, la loi dite « MACRON » a libéralisé le transport routier avec le développement de ligne de bus privée reliant les grandes agglomérations : *Flixbus*, *OUIBUS*, etc. Ces transporteurs privés devraient donc être intégrés dans les réflexions intermodales pour trouver leurs places dans la hiérarchie du réseau. Nous trouvons également le phénomène du covoiturage qui se développe de lui-même de façon spontanée et que l'action publique cherche à encadrer comme le soulignait la Directrice des transports du Département du Var dans notre entretien. La diversité des acteurs et des formes de transport encourage le développement de partenariats public-privé-associatif pour articuler et intégrer les politiques de transport.

La troisième partie traitera de l'intermodalité en Région PACA avant l'application de la future planification régionale de l'intermodalité. Elle présente l'intérêt d'analyser l'état de l'intermodalité et ses besoins sur le territoire régional PACA.

### III] Analyse des projets et actions engagés sur le terrain : Région PACA, Département du Var, C.A Provence Verte

La troisième partie s'intéresse à des projets et actions engagés sur le terrain de la Région Paca, du Département du Var et de la Communauté d'Agglomération de la Provence Verte.

#### III.1] Les parcs relais et pôles d'échanges toujours premiers outils de l'intermodalité : le cas du PDU (2015-2025) de Toulon Provence Méditerranée

L'étude du PDU de TPM (2015-2015) révèle la vision de l'intermodalité qu'ont les acteurs locaux. En effet, dans le document une grande partie de l'intermodalité concerne les lieux d'échanges avec les parcs relais et les pôles d'échanges. Ce document de planification a été réalisé par l'AUDAT. Le Chargé d'études Urbanisme-Déplacements de l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise est « convaincu par l'idée de rabattement qui structure l'aménagement des P+R, des pôles de correspondance et des pôles d'échanges ». D'après lui, « la réussite du rabattement », dépend du « projet urbain, et surtout de l'articulation de l'offre de TC »<sup>57</sup>. Cette vision traduit une stabilité dans le raisonnement du rabattement depuis 1980. Le rabattement voiture particulière + transport collectif notamment encourage le développement de ces outils intermodaux. Comme nous l'avons vu dans la partie I, derrière l'idée du rabattement se trouve la stratégie du transfert modal. Cette stratégie du transfert modal par l'intermédiaire du rabattement est donc toujours présente depuis les années 1980, notamment avec l'implantation des P+R le long d'axes de transport structurants. En revanche, les pôles d'échanges essaient d'intégrer une réel intermodalité TC+TC avec l'articulation de plusieurs réseaux de transport collectif même si un grand nombre de limites persistent aujourd'hui.

---

<sup>57</sup> Entretien annexe n°1

## Rappel : les ambitions du territoire

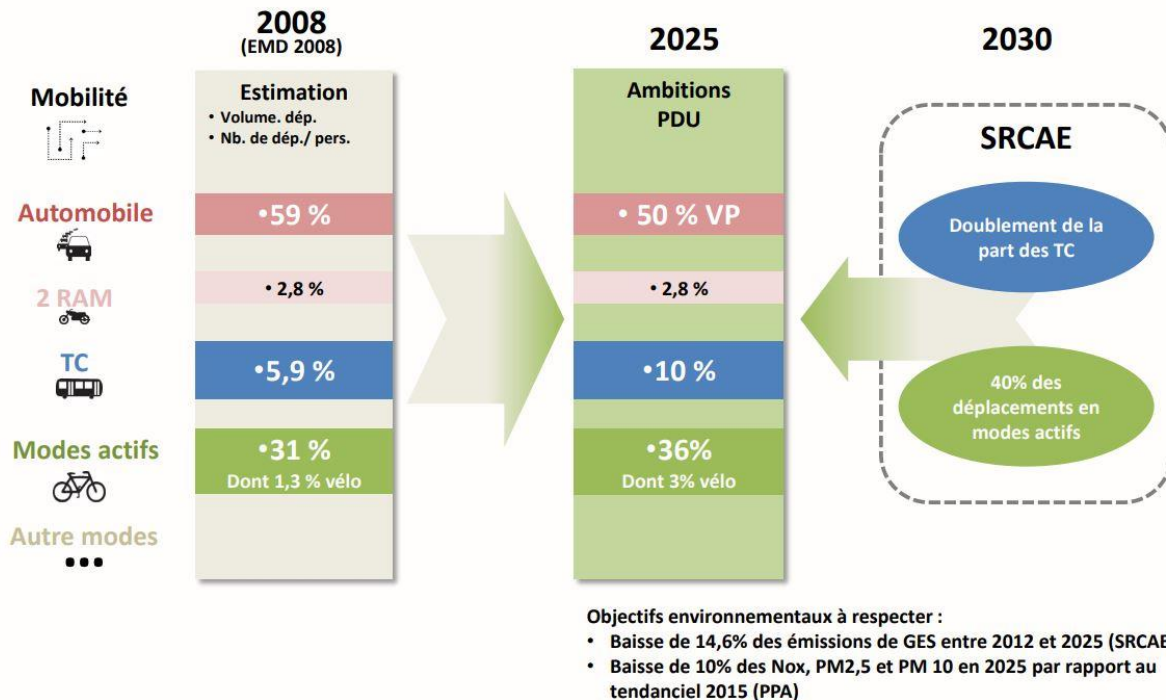


Figure 15 : Ambitions PDU de TPM pour 2025

Les ambitions du PDU de TPM pour 2015 sont le résultat de l'application des objectifs environnementaux à respecter du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) et du Plan Prévention Climat (PPA). En effet, le SRCAE incite au doublement des parts du TC et à l'utilisation des modes actifs au niveau de 40%. Le PPA, quant à lui, prescrit une baisse de 14% des émissions des Gaz à effet de serre (GES) et une baisse de 10% des *Nox*, *PM<sub>2,5</sub>* et *PM<sub>10</sub>*<sup>58</sup> pour 2025. Pour respecter ces objectifs établis dans un document de rang supérieur, TPM choisit l'entrée par les parts modales.

Le PDU de TPM affiche trois grandes priorités, l'augmentation de la fréquentation des transports en commun par le développement de 4 lignes à haut niveau de service, le développement de la pratique du vélo par la construction d'un réseau cyclable et la diminution de l'utilisation de la voiture par le réaménagement des grands boulevards et une politique de stationnement repensée. Ces priorités sont quantifiées par l'intermédiaire d'objectifs de parts modales pour 2025. Cette vision compétitive entre les modes est donc encore appliquée. Ce document de planification et de programmation des mobilités récent ne fait pas exception à la règle de la « doctrine du transfert

<sup>58</sup> Ensemble d'émissions polluantes : particules, gaz d'azote, etc.

modal » (Offner, 2016). L'objectif est faire diminuer l'utilisation de la voiture individuelle au profit des modes plus durables afin de répondre aux objectifs de baisse des GES.

Les objectifs chiffrés du PDU découlent des objectifs de plans de rang supérieur comme le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE). Cette hiérarchie des normes entre les différents documents renvoie à la partie II.1.4. Le Chargé d'études Urbanisme-Déplacements de l'AUDAT soutenait lors de l'entretien que « les objectifs chiffrés du SRCAE faisaient fi des spécificités locales et demandaient les mêmes objectifs aux territoires de 400 000 habitants comme aux territoires de plus d'un million d'habitants »<sup>59</sup>. Cette hiérarchie des normes possède des limites mais elle permet d'inciter les territoires à être ambitieux pour réussir les objectifs. De plus, dans le cas de l'intermodalité, c'est justement l'absence de ce cadre institutionnel qui faisait défaut.

Pour permettre ce report modal, des outils intermodaux de rabattement sont développés. En effet, en 2025 la part modal du TC sur TPM devra être de 10% soit le double par rapport à 2008. C'est l'une des plus grandes ambitions du PDU. Pour mettre la réussite de ce transfert modal, TPM prévoit de développer 4 Lignes à Haut Niveau de Service (LHNS) sans préciser le mode à développer (routier ou ferré). A partir du tracé des lignes à haut niveau de service, un ensemble de P+R et de PEM sont en projet de création afin de promouvoir un rabattement VP+TC et une articulation TC+TC.

---

<sup>59</sup> Entretien annexe n°1

### III.1.2] Le parking relais outil intermodal comme vecteur du report modal pour les Lignes à Haut Niveau de Services

#### Le cas du PDU de TPM :

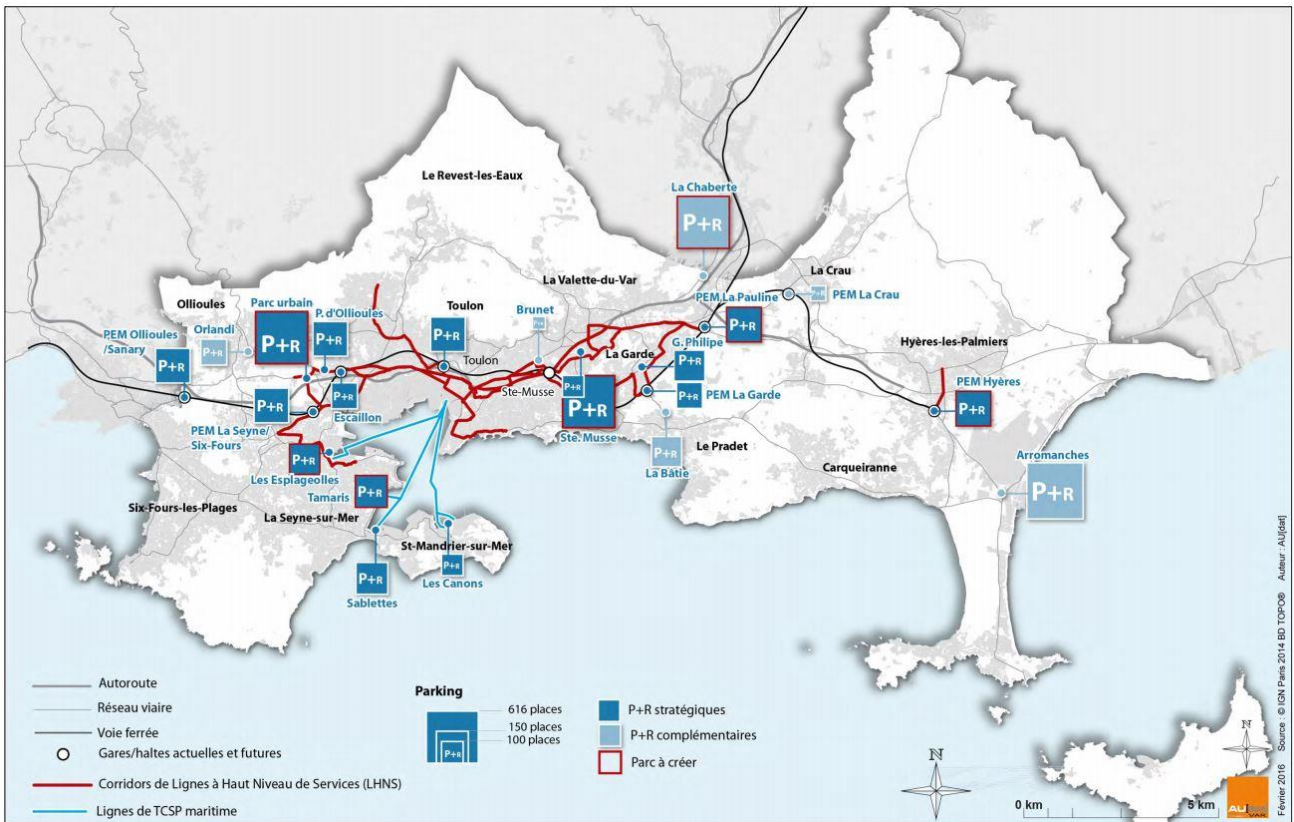


Figure 16 : Projets de P+R dans le PDU de TPM

Le long des corridors de LHNS de nombreux projets de création de P+R et PEM sont prévus. Ces projets s'inscrivent dans la logique du rabattement pour répondre aux ambitions du PDU en ce qui concerne les parts modales pour 2025. Ces parcs de rabattement seront sous forme uniquement de P+R comme *le parc urbain, Escaillon et Sainte-Musse...* ou sous forme de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) comme *pour Hyères gare SNCF, la Garde* etc. Ce PDU confirme l'analyse de Margail quant au choix des parkings relais : « la rentabilité de certaines lignes du réseau pour l'exploitant, le report modal (VP+TC) et la « mobilité durable » (Margail, 1996).

Fabienne Margail par l'intermédiaire d'une étude allemande<sup>60</sup> sur le report modal interrogeait le rabattement réel dans la création de P+R. Il sera intéressant de suivre la réussite réelle de ces outils intermodaux sur le rabattement total. En revanche, Margail critiquait le PDU par rapport à son territoire institutionnel ne correspondant pas à l'échelle des déplacements d'un bassin de vie. Le PDU

<sup>60</sup> <sup>60</sup> Thèse Magail, 1996 : COSTE F., Parking d'échange et politique de déplacement. Quelques propos inhabituels, note ronéotée, OCOTRAM, Marseille, 29 juillet 1991. 2 p.

de TPM le reconnaît lui-même : « Les déplacements du quotidien s'affranchissent toujours des périmètres institutionnels. Le découpage des aires urbaines de l'INSEE, qui établit l'interdépendance des communes sur la base des flux domicile/travail, montre un bassin de vie constitué d'un grand pôle urbain et de sa couronne dépassant largement les frontières de l'agglomération »<sup>61</sup>. Le document encourage à articuler les différents réseaux, notamment avec les lignes interurbaines du réseau VARLIB. De plus, il aborde le sujet de la billettique d'une politique tarifaire intégrée. Ces sujets sont traités en concertation avec la Région dans le cadre du Schéma Régional de l'Intermodalité. En effet, l'échelle d'une communauté d'agglomération ne permet pas d'apporter les solutions, d'où l'intérêt de la création de la notion de « chef de file de l'intermodalité » pour les régions.

[Le cas de « l'Aixpress », le futur BHNS d'Aix-en-Provence :](#)

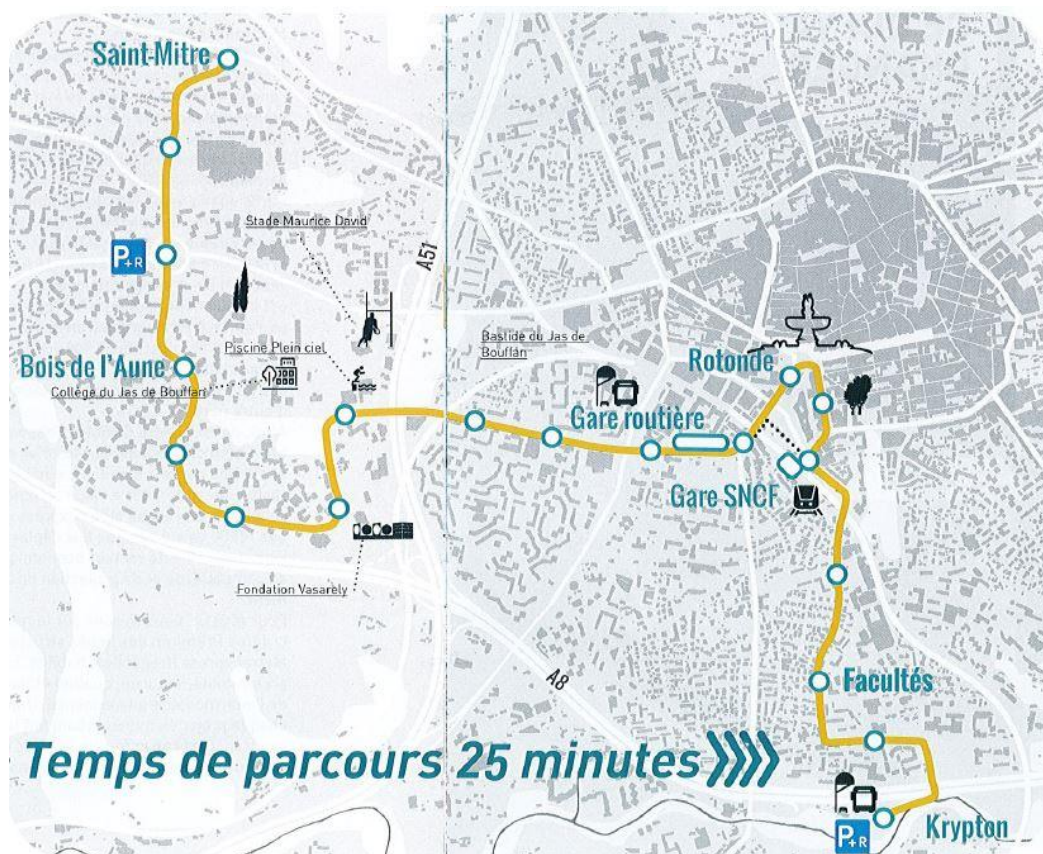


Figure 17 : Projet "Aixpress" bus à haut niveau de service à Aix-en-Provence

L'Aixpress est un projet initié par le Territoire du Pays d'Aix. L'objectif est d'améliorer la mobilité dans Aix-en-Provence. Ce projet s'accompagnera « d'infrastructures performantes (gare routière, pôles d'échanges multimodaux, parcs relais... »<sup>62</sup>. Nous retrouvons le jargon de

<sup>61</sup> PDU de TPM p.8

<sup>62</sup> L'express-info, une ville mieux reliée, plus fluide et plus aérée, juin 2017.01

l'intermodalité avec l'approche exclusive des infrastructures intermodales. Le Krypton<sup>63</sup> est un P+R existant et sera donc à l'une des extrémités du réseau au sud de la ville. Un autre parc relais sera installé à l'autre extrémité de la ligne au nord-ouest de la ville au niveau du rond-point *Lieutenant Colonel Jeanpierre*. Cet emplacement est stratégique car il est situé vers une entrée de ville, proche d'une sortie d'autoroute, proche également de la départementale 10 arrivant de l'Etang de Berre. De plus, cette zone est fortement résidentielle. Ce P+R fera 600 places et intégrera également un pôle des transports pour connecter les lignes interurbaines de l'est du territoire. Ces deux parkings relais situés aux deux extrémités du projet d'une ligne à haut niveau de service valide les trois objectifs de ces infrastructures par le principe du rabattement : la rentabilité de certaines lignes du réseau pour l'exploitant, le report modal (VP+TC) et la « mobilité durable » (Margail, 1996) : accessibilité et désencombrement du centre, ainsi que la connexion des espaces périphériques.

Cette intermodalité repose sur le rabattement VP+TC en grande partie. La ligne passant par la gare routière et la gare SNCF laisse supposer une articulation (TC+TC). En revanche, les autres aspects de l'intermodalité : billettique, intégration tarifaire, gouvernance... ne sont pas abordés à l'échelle du projet. En effet, ce type de projet intermodal est porté par une seule et unique échelle, dans ce cas, le territoire du Pays d'Aix.

---

<sup>63</sup> Le Krypton a intégré une aire de covoiturage planifiée en empêchant l'aire spontanée du Pont de l'Arc, nous développerons cela dans la partie III.

### III.1.3] Les pôles d'échanges : des outils intermodaux spécifiques à la voie ferrée

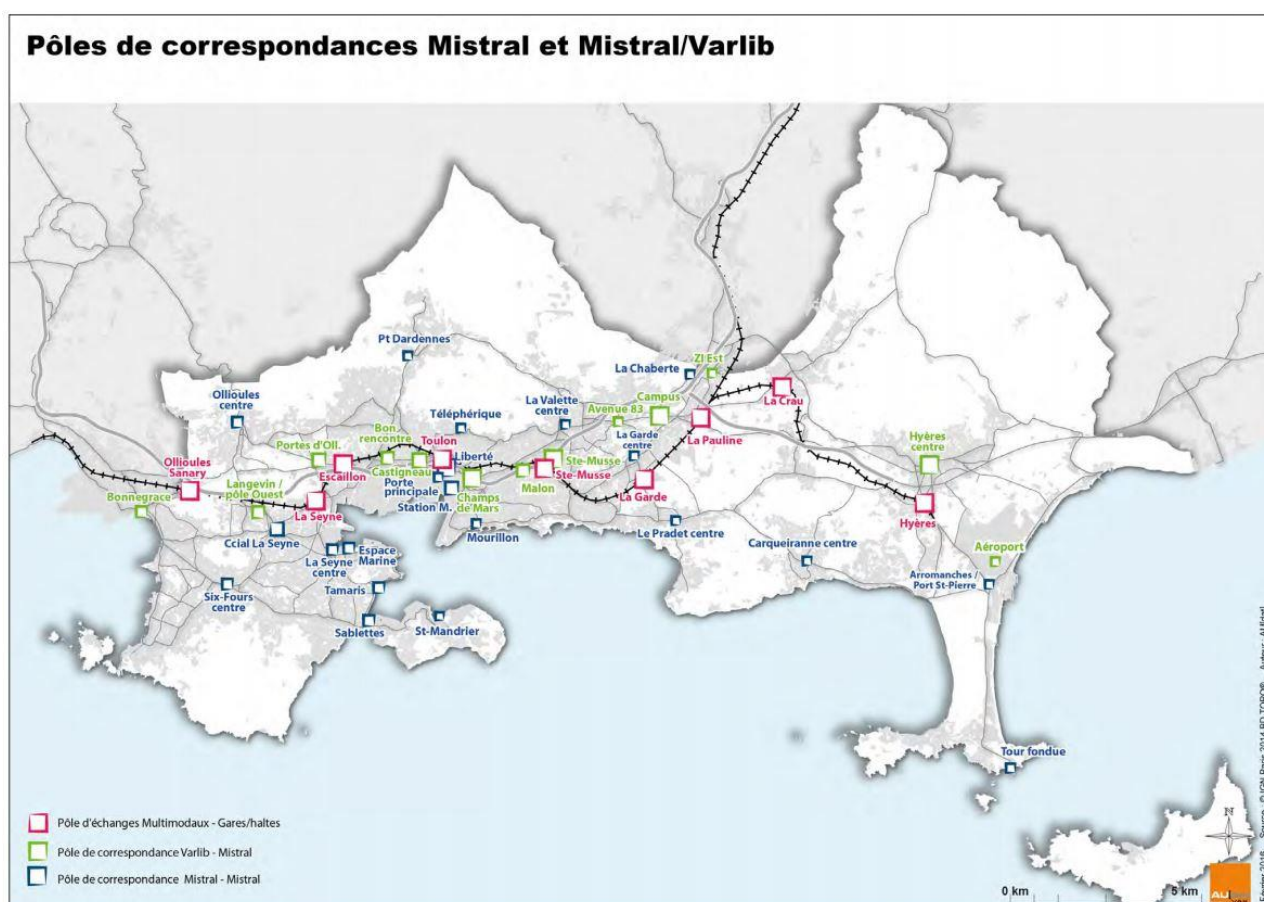


Figure 18 : Hiérarchisation du réseau ferré dans le PDU de TPM

L'AUDAT a développé une approche de l'intermodalité TC+TC en hiérarchisant les gares. En effet, les PEM sont les nœuds intermodaux structurants où il existe une intermodalité du rail avec la VP, le TCU et le TCNU. Le PDU a qualifié ensuite des nœuds intermodaux de « correspondance MISTRAL-MISTRAL » entre les lignes du réseau urbain MISTRAL. Il a également qualifié les nœuds de « correspondance VARLIB-MISTRAL » pour le réseau interurbain VARLIB et le réseau urbain Mistral. L'action n°11 du PDU concerne « Aménager les pôles de correspondances Mistral et les pôles de correspondances avec le réseau interurbain VARLIB »<sup>64</sup>. L'AUDAT travaille sur un indicateur « correspondance » Train (SNCF) / Bus (TPM) pour illustrer les problématiques de desserte<sup>65</sup>. Le Chargé d'études Urbanisme-Déplacements de l'AUDAT qualifiait la hiérarchisation des gares comme un « objectif pour faire comprendre aux élus que toutes les gares ne s'aménageaient pas de la même

<sup>64</sup> Page 28 PDU de TPM

<sup>65</sup> Entretien annexe n°1



façon »<sup>66</sup>. En effet, dans le PDU et comme l'expliqué le Chargé d'études, il existe trois types de gares<sup>53</sup> :

- « la gare d'entrée d'agglomération » : Ce sont par exemple les gares de la Pauline, Ollioules et de Hyères. La localisation stratégique de ces gares leur donne une fonction de rabattement importante. Ces gares devraient donc intégrer des parkings relais pour permettre le rabattement VP vers TC. De plus, ces gares ont une fonction importante d'interconnexion (TC+TC) entre les différents réseaux : TCU (réseau MISTRAL), TCNU (réseau VARLIB) et le réseau TER. De cette hiérarchisation découle un aménagement type. Par exemple, le gare d'Hyères à un projet d'implantation importante de places de stationnement pour promouvoir ce rabattement par la voiture et d'interconnexion avec le TCNU du réseau VARLIB utilisé par les actifs et habitants de l'est de l'Agglomération : La Londe, Bormes, Le Lavandou, etc.



Figure 19 : Le projet de pôle d'échanges de la gare SNCF d'Hyères (VARMATIN)

<sup>66</sup> Entretien annexe n°1

Le projet de PEM<sup>67</sup> à la gare SNCF de Hyères traduit cette hiérarchie des gares. Cette esquisse a été réalisée en partie par l'AUDAT. L'objectif de ce PEM est de favoriser les échanges entre les différents modes de transport (interconnexion) et promouvoir le rabattement de la voiture particulière vers le rail (rabattement).

- « la gare urbaine » : Ce type de gare nécessite moins de places de rabattement, d'une bonne interconnexion avec le TCU et l'aménagement d'infrastructures pour les modes doux. Par l'exemple la gare de La Garde est de type urbain. En effet, elle se situe à moins de 400 mètres du centre-ville. Cependant, l'offre de stationnement a été surdimensionnée et les aménagements pour les modes doux sont inexistants.



Figure 20 : Gare SNCF de La Garde (Edwin Allibert, jour de semaine à 14h)



Figure 21 : Aménagement 2013 : offre de stationnement surdimensionnée (Edwin Allibert, jour de semaine à 14h, 2017)

<sup>67</sup> Projet PEM : <http://www.varmatin.com/vie-locale/le-quartier-de-la-gare-redessinee-par-un-pole-dechange-multimodal-116251> (page consultée le 20 août 2017)

La gare SNCF a été aménagée en 2013 (avant le PDU 2015-2025) en pôle de correspondance. La hiérarchisation des gares par le PDU n'avait pas encore été actée. Un parc de rabattement gratuit a été implanté avec 150 places de stationnement qui sont sous utilisées. Le Chargé d'études Urbanisme-Déplacements de l'AUDAT expliquait que cette gare a été aménagée comme une gare de type « entrée d'agglomération » avec la création d'un véritable parking relais même s'il ne bénéficie pas de ce nom.



Figure n° 22 : Des aménagements de type "gare urbaine" (Edwin Allibert, jour de semaine à 14h, 2017)

Ces aménagements correspondent à une volonté de créer du lien intermodal TC+TC où TC+ modes doux. Cependant, le garage à vélo n'est pas utilisé. Nous pouvons l'expliquer par l'insuffisance du réseau cyclable autour de la gare. L'interconnexion avec le réseau urbain MISTRAL se matérialise avec l'implantation d'un arrêt de bus et le passage des lignes 19, 98 et 129. L'indicateur « correspondance » en développement par l'AUDAT serait intéressant à utiliser pour voir si la correspondance fonctionne. En effet, le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA expliquait qu'aujourd'hui « les AOM pouvaient modifier leurs horaires sans avertir la Région »<sup>68</sup>. De plus, même si le PDU annonce « une billettique interopérable et des nouvelles modalités de paiement et d'informations qui faciliteront l'utilisation des transports en commun et la navigation entre les différents réseaux »<sup>69</sup>, il n'existe pas d'intégration tarifaire ni de billettique commune. Ces missions seront celles du SRI dirigé par la Région PACA. Cependant, l'information-voyageur en temps réel est développée à travers un affichage numérique (figure n°23).

<sup>68</sup> Entretien annexe n°4

<sup>69</sup> Page 40 PDU de TPM



Figure n°23 : Information en temps réel des lignes de bus à la gare SNCF de La Garde

### III.2] Le développement de l'aire de covoiturage comme nouvel outil intermodal (VP+VC) : cas du schéma de covoiturage varois

Le covoiturage est une pratique en plein essor. Elle révolutionne l'usage de la voiture dite « particulière » ou « individuelle ». Ce phénomène permet de lutter contre l'autosolisme. En effet, dans les différents documents de mobilité une notion émerge celle de « l'autosolisme ». Elle marque un tournant dans le discours de lutte contre la voiture en luttant plutôt contre l'autosolisme. Le covoiturage s'inscrit dans cette logique en transformant le « voiture particulière » en « voiture collective ».

La puissance publique s'est rendue compte que l'autosolisme dominait encore largement les déplacements. En effet, elle concerne 76% de la population active varoise (PDU, TPM). Le Département du Var et les AOM varoises ont compris que pour les courtes et moyennes distances, notamment pour les déplacements pendulaires, le covoiturage dit « traditionnel » (comme *blablacar*) n'était pas adapté. J'ai moi-même pu m'en apercevoir durant mon stage en essayant de poster des trajets de covoiturage Aix-en-Provence / Brignoles ou Hyères / Brignoles, sans succès. Les recherches de solutions pour un covoiturage adapté à ce type de déplacements émergent. Dans la Région Hauts-de-France, le syndicat mixte intermodal régional des transports envisage un *Pass covoiturage* pour les courtes distances. Le Département du VAR est quant à lui, en train de développer un Schéma Départemental du Covoiturage. Ce schéma comprend trois axes de travail principaux : la mise en œuvre d'un site de covoiturage (l'outil *Covoit 83*), la mise en place d'une signalétique propre aux sites de covoiturage comme pour les parkings relais. Enfin, le schéma auquel j'ai participé durant mon stage prévoit une partie communication et animation pour promouvoir et assurer la pérennité du projet<sup>70</sup>.

---

<sup>70</sup> Entretien annexe n°2

## Localisation des sites potentiels d'aire de covoiturage dans le Var

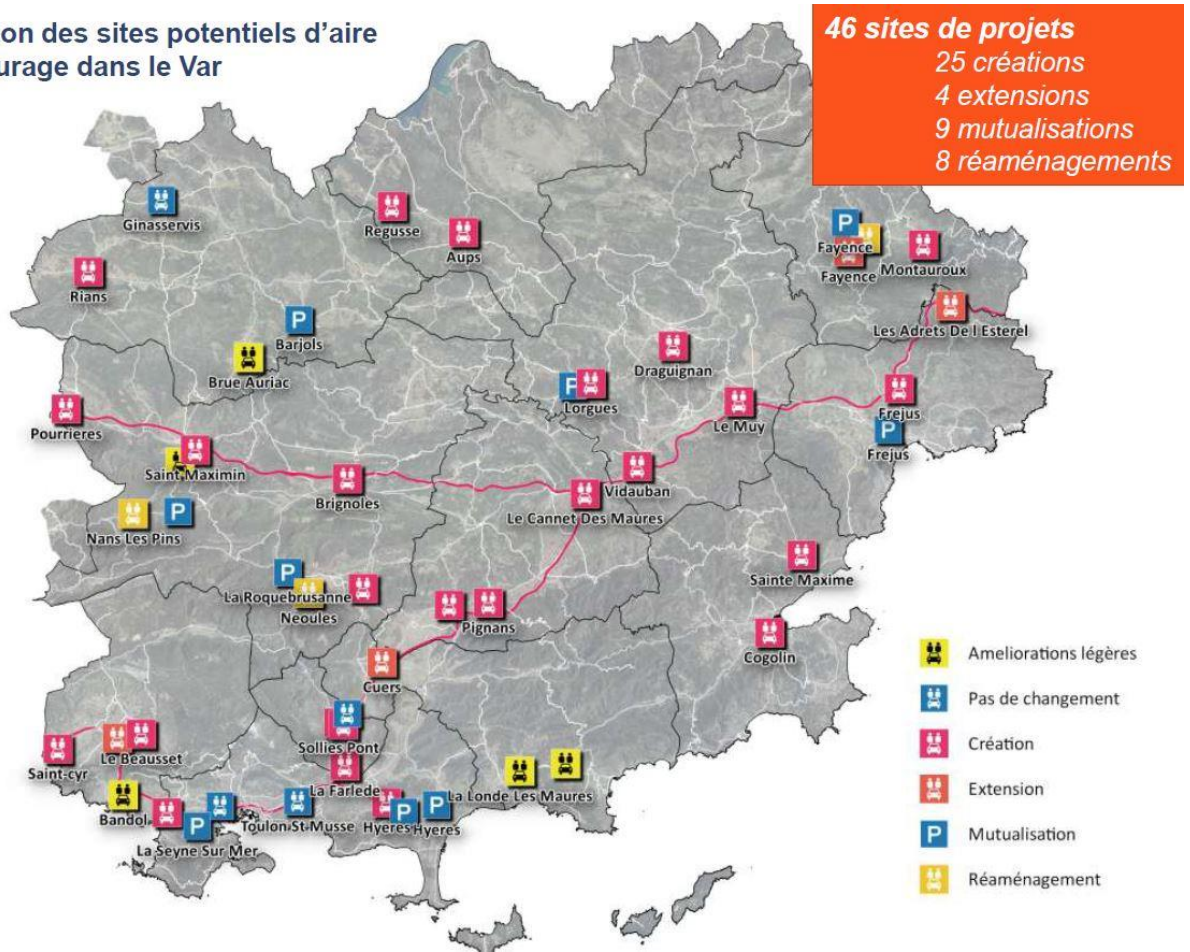


Figure 24 : Schéma Départemental du Covoiturage

Le Département du VAR a alors demandé à l'AUDAT de réaliser un diagnostic des besoins en covoiturage sur le territoire. L'AUDAT par l'intermédiaire de l'étude des flux domicile / travail, des annonces publiées sur les sites de covoiturage traditionnels et une analyse qualitative des différentes aires (figure n°25) a réalisé un schéma départemental contenant la localisation des projets (figure n°24). La communication et l'animation sont réalisées par le Département et les AOM varoises. L'outil numérique *Covoit 83* est développé par la startup niçoise *Instant System*.



Figure 25 : Site de covoiturage de Cuers

L'aire de covoiturage de Cuers bénéficie d'un taux de remplissage important et sature même en début d'après-midi. Le Schéma propose donc une extension du site. En effet, sa localisation au croisement de l'A8 (Nice-Toulon) et de la D43 (axe structurant pour le centre Var et la CAPV) est très attractive. Cet axe est emprunté par l'ensemble des actifs du Centre Var : Brignoles, Garéoult, Rocbaron, Cuers, etc. Ce site est limitrophe au ressort territorial de la CAPV et correspond à un endroit de passage pour les actifs de la C.A. Provence Verte.

Le covoiturage est un outil intéressant en zone rurale, semi-rurale ou périurbaine pour lutter de façon crédible contre l'autosolisme. Ce phénomène transforme la voiture particulière en « voiture collective » et peut répondre aux besoins environnementaux dans ces territoires. Le rapport intermodal est donc de la voiture vers la voiture. Elle repose sur des nœuds intermodaux, les aires de covoiturations et sur des outils numériques innovants comme l'outil *Covoit 83*. Dans le cas varois, l'enjeu de la billettique ne se pose pas. En revanche, le syndicat intermodal de la Région Hauts-de-France réfléchit à un *pass covoiturage*. Ces nouvelles formes de mobilité apportent de nouveaux enjeux intermodaux à intégrer et à promouvoir sur les territoires. Le covoiturage interroge la vision des parts modales et sa pertinence. En effet, le mode utilisé est la voiture mais de façon « collective ». Cette nouvelle forme de mobilité ne peut pas être interprétée par l'analyse des seuls parts modales. L'enjeu est de réussir à intégrer la voiture par l'intermédiaire du covoiturage dans la chaîne de déplacement.

### III.3] Des outils intermodaux hybrides entre l'aire de covoiturage et le P+R

Des espaces « hybrides » essayent d'intégrer l'aire de covoiturage dans la chaîne de déplacement pour intégrer le covoiturage dans un trajet intermodal au même titre que le P+R avec la voiture individuelle. Le Département a participé à la réalisation d'un P+R aux Adrets de l'Estérel couplant un arrêt VARLIB et une aire de covoiturage. L'objectif était de créer un report modal véhicule particulier vers le réseau VARLIB. La Directrice des Transports du VAR qualifiait cette réalisation de « peu concluante pour le moment, mais le report vers le covoiturage fonctionne très bien »<sup>71</sup>. En effet, l'AUDAT prévoit une extension de cette aire (voir figure n°24 partie III.2). Cet espace hybride révèle toutes les possibilités intéressantes à développer dans le cadre d'une vision complémentaire des différents modes de transport et non dans une vision compétitive. Le Chargé d'études Urbanisme-Déplacements de l'AUDAT me confiait que « l'agence a souhaité bien faire la distinction même si

---

<sup>71</sup> Entretien annexe n°2

parfois nous trouvons des espaces hybrides comme l'aire de covoiturage des Adrets qui fait également office de parking relais pour les lignes VARLIB »<sup>72</sup>.



Figure 26 : Espace intermodal hybride des Adrets

Le nom de cet arrêt VARLIB est « parking relais Fayence Estérel » révélant la nature hybride de cet espace. Les lignes de bus concernées par cet arrêt sont : 3002 (Seillans-Cannes), 3003 (Saint-Raphaël-Nice), 3601 (Seillans-Saint-Raphaël), 3621 (Seillans-Saint-Raphaël), 6330 (Les Adrets-Montauroux). Comme me le rappelait la Directrice des Transports du VAR et le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA, le VAR était le seul département à posséder un réseau départemental qui sortait de ses limites administratives : Aix-en-Provence, Marseille, Nice, Cannes, etc. En effet, l'équipe départementale avait bien compris que les déplacements ne s'arrêtaient pas aux limites administratives. Cet espace hybride pourrait renforcer sa fonction intermodale en créant une correspondance avec la ligne 13 du réseau urbain de la Communauté d'Agglomération Var-Estérel-Méditerranée qui commence sa course seulement quelques kilomètres après.

Ces espaces hybrides covoiturage / parking relais vers le TCU ou le TCNU interrogent les politiques intermodales à développer. En effet, la voiture peut intégrer une stratégie complémentaire de mobilité intégrée à l'échelle du territoire. Le changement de la loi dite « NOTRe » d'AOTU vers

<sup>72</sup> Entretien annexe n°1

AOM permet d'intégrer dans l'intérêt communautaire ces nouvelles formes de mobilité. En effet, les AOM dans la définition de leur intérêt communautaire peuvent inscrire le « covoiturage » et mener une véritable politique dans le cadre des leurs compétences. Le Chargé d'études Urbanisme-Déplacements de l'AUDAT défendait l'idée que « ces outils intermodaux hybrides sont intéressants pour les zones rurales ou périphériques »<sup>73</sup>.

#### III.4] Le découpage du réseau VARIB entre la Région PACA et l'AOM Provence verte : un exemple d'intermodalité TC / TC à mettre en place

Le transfert de la compétence Transport du Département du Var vers la Région PACA et la création de la Communauté d'Agglomération de la Provence Verte illustrent l'intermodalité TC+TC à mettre en place. En effet, le réseau VARLIB sur ce territoire évolue d'un réseau non urbain (ou interurbain) unique géré par une seule et même collectivité territoriale à un réseau découpé et géré par deux collectivités territoriales, la CAPV et la Région PACA. Ce sont les articles 15 et 18 de la loi dite « NOTRe » qui permettent à la Région PACA et la CAPV de posséder la compétence transport non urbain.

Dans le cadre de la loi dite « NOTRe », la Communauté d'Agglomération de la Provence Verte est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son ressort territorial. Les lignes départementales circulant uniquement sur le ressort territorial devront être transférées à la CAPV au 1<sup>er</sup> janvier 2018. Les lignes dites « traversantes » seront régionales. La CAPV devra se substituer à la Région sur son ressort territorial au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Dans ce réseau, quatre lignes sont entièrement transférables à la CAPV et deux resteront de compétence régionale. En revanche, sept lignes dites « traversantes » sont partiellement transférables. C'est-à-dire que certaines courses se font uniquement sur le ressort territorial de la CAPV. Pour ces lignes, les deux collectivités territoriales devront convenir d'une stratégie commune, notamment dans le cadre de la rédaction de la convention de transfert. Il existe deux solutions principales : le découpage des lignes ou le transfert complet à la Région avec compensation financière de la CAPV pour les courses sur son périmètre.

---

<sup>73</sup> Entretien annexe n°1



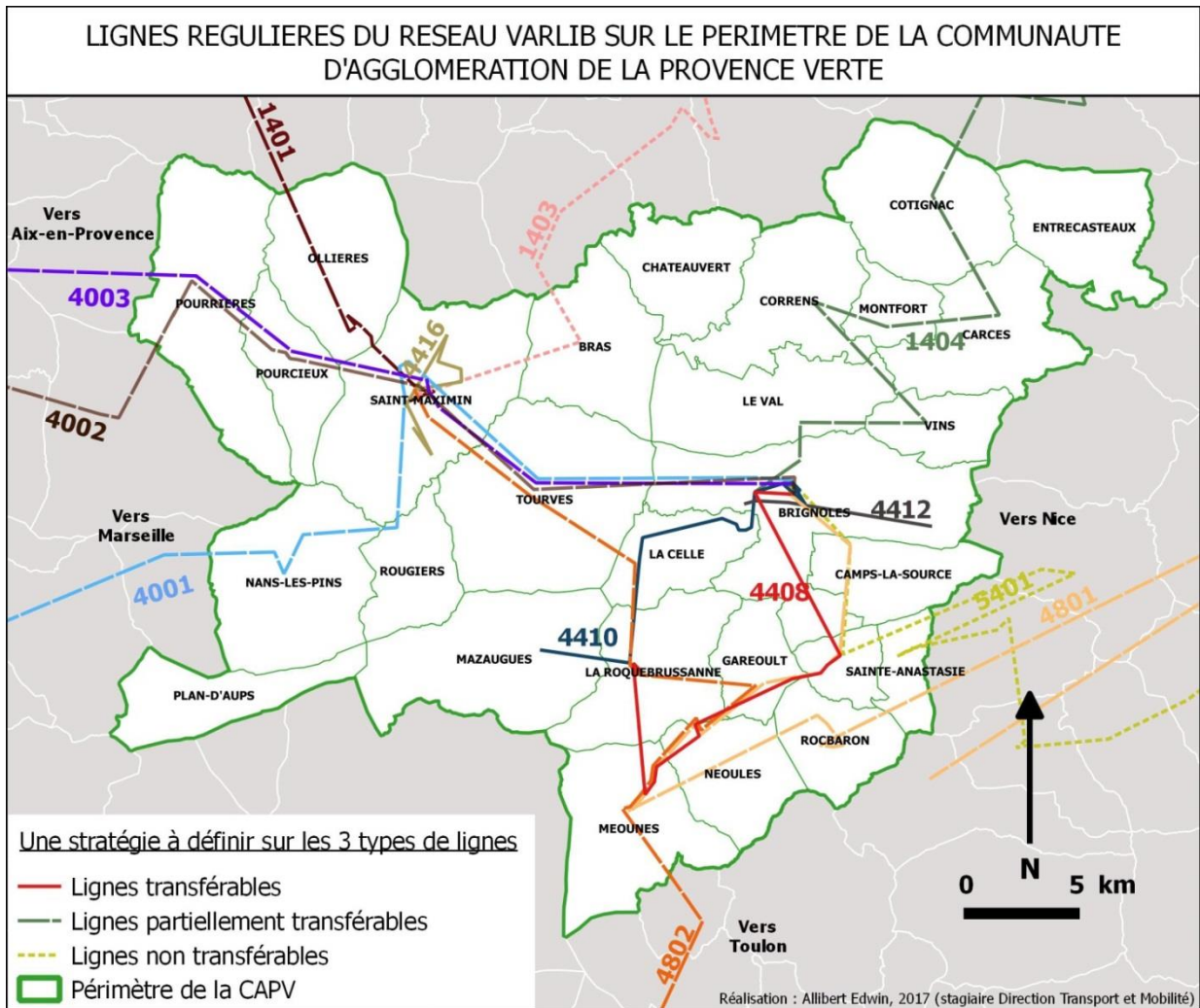


Figure 27 : Le cas du découpage du réseau VARLIB : une intermodalité à créer

La CAPV et la Région devront se mettre d'accord pour l'articulation des deux réseaux et des anciennes lignes VALRIB. C'est-à-dire définir des nœuds intermodaux stratégiques, s'articuler sur les horaires, la billettique et les tarifs (voir partie II.3). Ces points seront développés dans le SRI de la Région PACA. Le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA expliquait qu'aujourd'hui « les AOM pouvaient modifier leurs horaires (TCU ou TCNU) sans avertir la Région ». La difficulté concerne donc l'articulation des réseaux entre eux (TC+TC) se référant à la notion de correspondance. Dans les réunions pour la convention des transferts des lignes, le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA était très attaché à la nécessité d'articuler les deux nouveaux réseaux sur le territoire de la Provence Verte. Cette nouvelle configuration territoriale avec une intermodalité cohérente pourrait permettre selon la Directrice des Transports du Var : « de gommer les frontières administratives »<sup>74</sup>. Elle rappelait également qu'il « serait nécessaire

<sup>74</sup> Entretien annexe n°2

d'améliorer la coordination entre réseau interurbain, LER et réseaux urbains » à l'intérieur même d'un département. Le territoire de la CAPV nouvellement créé sera un beau lieu d'expérimentation d'intermodalité TC+TC avec la Région dans l'attente de l'application du SRI.

### III.5] Conclusion du chapitre 3

L'analyse des projets sur un terrain d'étude permet de comprendre les formes d'intermodalité qui se développent avant l'application du SRI. Les deux outils intermodaux que sont le parking relais et le pôle d'échanges sont majeurs dans l'intermodalité du PDU de TPM. La stratégie d'implantation dépend de la hiérarchisation du réseau. En effet, les P+R créés s'implantent le long des axes de projet des LHNS dans la stratégie du transfert modal. Le PDU de TPM quantifie ses objectifs par l'intermédiaire des parts modales. En revanche, ce document de planification pense les déplacements aux limites de son périmètre avec la réflexion des « portes d'entrées de TPM ». Elle se caractérise avec des pôles d'échanges multimodaux aux entrées de l'agglomération comme pour la gare SNCF de Hyères et La Pauline. Ces pôles d'échanges doivent permettre une partie rabattement VP+TC et une partie connexion TCU et TCNU vers le réseau ferré. En effet, le PDU s'intéresse à l'articulation des différents réseaux et pour y répondre, il propose une hiérarchisation des gares SNCF. Cette hiérarchisation détermine les projets d'aménagement. Elle caractérise la gare de Hyères comme « à développer » en ce qui concerne le rabattement des VP par l'intermédiaire de la création de places de stationnement. Elle propose aussi de mieux articuler les lignes du TCNU VARLIB venant des communes limitrophes de TPM comme La Londe, Bormes, Le Lavandou, etc. En revanche, cette hiérarchisation explique le faible succès de fréquentation du parking de rabattement de la gare « urbaine » de La Garde, où trop de places de stationnement ont été construites et le réseau urbain MISTRAL pas assez connecté. L'analyse de la hiérarchisation des gares par le Chargé d'études Urbanisme-Déplacements de l'AUDAT se concrétise sur le terrain avec un besoin de développement dans les gares d'entrées de villes comme Hyères ou la Pauline à la différence de La Garde.

L'Action n°10 du PDU veut « Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable complète pour une tarification combinée et faciliter les modalités de paiement »<sup>75</sup>. Le document propose des tarifs combinés pour l'utilisation de P+R et du TC sans préciser des objectifs précis sur le court terme. Il souhaite également élargir l'interopérabilité de la billettique ZOU + Mistral avec la billettique VARLIB. Le transfert des lignes vers la Région PACA et le développement d'une billettique régionale unique devrait permettre de faciliter ce projet. Les aspects de l'intermodalité sur les plans, de la billettique, de l'intégration tarifaire et de l'information-voyageur ne peuvent se traiter qu'à

---

<sup>75</sup> Page 27 PDU de TPM

l'échelle régionale. C'est pour cela que dans ce domaine les actions restent peu précises dans le PDU car elles restent dépendantes des autres échelles territoriales. La Région « Chef de file de l'intermodalité » et avec le développement du SRI devraient permettre de répondre à ces enjeux.

Des nouveaux besoins en intermodalité se développent à travers les aires de covoiturage et les « espaces hybrides ». Les AOM peuvent et pourront inscrire dans leur « intérêt communautaire » à définir dans la compétence mobilité ces formes de mobilité. Ces nouvelles formes de mobilité qui interrogent la vision de la voiture à travers les parts modales pourront être intégrées dans les documents de planification comme le PDU afin d'intégrer la « la voiture collective » dans une véritable chaîne de déplacement. L'espace hybride des Adrets est un exemple de réflexion à développer.

Le transfert de la compétence transport du département vers la région a mis en avant des besoins d'intermodalité TCNU+TCNU. En effet, sur le territoire de la CAPV ce réseau uniquement départemental sera découpé en deux parties, l'une régionale et l'autre intercommunale. Ce découpage d'un réseau TCNU en deux parties révèle le besoin d'une approche intermodale pour que les usagers puissent toujours effectuer les trajets vers l'extérieur de l'agglomération. Cette stratégie intermodale sera définie dans la convention de transfert et en partenariat entre la Région et la CAPV.

L'intermodalité se caractérise depuis 1980 et encore aujourd'hui essentiellement par les lieux d'échanges : les parkings relais et les pôles d'échanges. Les autres aspects de l'intermodalité sont plus difficiles à développer car il faut une coopération de tous les acteurs. Des nouvelles formes de mobilité comme le covoiturage se développent, elles pourraient intégrer les documents de planification afin de les intégrer dans la chaîne de déplacement.

## CONCLUSION

L'intermodalité s'est caractérisée depuis les années 1980 principalement par les lieux d'échanges que sont les deux outils intermodaux : le parking relais et le pôle d'échanges. Ces outils avaient pour objectif principal de promouvoir un transfert modal de la voiture particulière vers des modes plus durables. Le pôle d'échanges implanté essentiellement autour des gares avait également comme finalité une connexion intermodale entre deux réseaux de transport collectif au minimum. De plus, ces outils sont utilisés pour rentabiliser certaines lignes de transport en augmentant le taux de remplissage. Enfin, ils contribuent à l'attractivité de certains territoires devenus difficilement accessibles en voiture. Ces lieux d'échanges sont encore utilisés et développés dans le développement d'une politique intermodale. En effet, le PDU de TPM et le projet « aixpress » traduisent une stabilité des raisonnements depuis les années 1980 sur le rabattement et ces lieux d'échanges.

Fabienne Margail, Jean-Marc Offner et Cyprien Richer notamment, ont montré les limites de ces outils intermodaux. En effet, ces outils s'inscrivent dans « la doctrine du transfert modal » (Offner,2016) et donc dans une vision compétitive, le rabattement permettant de créer du transfert modal. Cependant, comme le montre Dominique Riou, ce rabattement peut être intéressant en fonction du lieu d'implantation comme dans les zones périphériques, périurbaines et rurales où la part modale VP+TC est montée jusqu'à 30%. L'étude allemande utilisée par Fabienne Margail révèle l'intérêt de mesurer le « rabattement réel » créé par un parking relais qui peut être bien inférieur à celui supposé à la lecture d'un taux de remplissage d'un P+R. De plus, ces outils ne permettent pas une véritable stratégie de complémentarité modale. En effet, comme l'a montré Cyprien Richer, ces outils développés dans le cadre d'un PDU s'intéressent principalement à leurs territoires intercommunaux en n'intégrant pas les territoires limitrophes. Cependant, certains pôles d'échanges intègrent cette dimension des différents réseaux et des différentes autorités organisatrices territoriales comme les pôles d'échanges multimodaux des « gares d'entrées de villes » dans le PDU TPM, ou le PDU de Marseille. Ce déficit institutionnel dans l'organisation et la mise en place d'outils intermodaux dans une chaîne de déplacement s'explique par l'absence de planification intégrée entre les différentes échelles territoriales responsables de leurs réseaux de transport.

Les lois dites « MAPTAM et NOTRe » ont acté un tournant modal dans la gouvernance par l'intermédiaire d'une organisation structurée de l'intermodalité. En effet, la loi dite « NOTRe » a transcendé les échelles territoriales : montée en puissance des AOM par leurs tailles et la notion plus globale de « mobilité ». En effet, le changement de notion « AOTU » vers « AOM » permet une approche plus globale de l'ensemble des formes de mobilité afin de proposer un mode pertinent pour chaque échelle de mobilité dans la chaîne de déplacement. L'AOM ne doit plus forcément s'appuyer sur un TCU mais développer : les modes doux, l'autopartage, le covoiturage, la TAD, le TCNU etc. Cette évolution correspond à un réel besoin d'intégrer l'ensemble des formes de mobilité dans une chaîne intermodale. Cette notion plus globale permet d'intégrer l'autopartage ou le covoiturage dans l'intérêt communautaire<sup>76</sup> de la compétence Mobilité d'une AOM pour mener une politique d'aménagement de ce transport. Cette vision de la voiture comme un outil « public ou collectif » remet en question la vision du transfert modal. En effet, elle renvoie à la lutte contre l'autosolisme et non plus à une lutte contre la voiture.

La loi a également désigné la région « chef de file de l'intermodalité » pour permettre de répondre au déficit institutionnel de l'intermodalité. En effet, l'intermodalité demande la coopération et l'articulation des différents acteurs territoriaux. Les régions pourront exercer un véritable

---

<sup>76</sup> L'intérêt communautaire consiste à évaluer et définir le contenu d'une compétence d'une intercommunalité par les élus

*leadership* sur ce domaine afin de structurer la chaîne de déplacement à l'échelle du territoire régional. Pour cela, la loi a permis la création du schéma des gares routières et pôles d'échanges stratégiques. Ce schéma traduit une volonté d'organiser et de hiérarchiser les lieux d'échanges sur le territoire afin de permettre une véritable articulation des TC et autres formes de mobilité. Ce schéma participe à la volonté d'organiser une planification régionale de l'intermodalité. Enfin, cette loi a créé le SRADDET permettant d'intégrer un ensemble de réflexions entre de nombreux domaines tout en diminuant le nombre de schémas régionaux en fusionnant l'ensemble de documents dont le SRI. Le SRADDET et ses schémas intégrés seront doublement prescriptifs par les objectifs et les règles. Par l'intermédiaire de ce document l'intermodalité intègre la hiérarchie des normes. L'introduction de la notion d'intermodalité dans la relation normative entre les différents documents d'urbanisme et de planification répond à un véritable enjeu d'articulation et de gouvernance soulevé par un ensemble d'auteurs et d'acteurs.

La loi dite « MAPTAM » a participé également avec la création du SRI et la décentralisation du stationnement. Le SRI intégré au SRADDET permettra à l'intermodalité d'intégrer la hiérarchie des normes par la prescriptibilité des objectifs et des règles. Cette hiérarchie des normes permettra de structurer la hiérarchisation des réseaux entre les différentes collectivités territoriales et une organisation des outils intermodaux sur le territoire régional. La décentralisation du stationnement a pour objectif de promouvoir une politique de mobilité globale et intégrée à l'échelle locale. Cette décentralisation encourage le développement d'une cohérence transport-voirie-stationnement dans une logique transversale. En effet, le stationnement est un levier important dans les politiques de mobilité.

La révolution digitale et l'ensemble des outils numériques participent également à ce tournant intermodal. En effet, l'information aux usagers, la billettique et les titres intermodaux pourront participer à une optimisation de l'intermodalité au-delà des outils intermodaux. Ces outils innovants aident et aideront l'utilisateur dans son trajet intermodal par l'intermédiaire de modes de paiement et de l'information-voyageur.

Ces réformes territoriales et les nouvelles technologies apportent des solutions opérationnelles pour promouvoir une vision en chaîne de déplacement. Il restera à analyser l'application concrète du SRI et les résultats engendrés sur les territoires. Dans l'attente de l'application du SRI, l'analyse des projets et actions engagés en Région PACA révèle que le parking relais et le pôle d'échanges sont toujours très utilisés dans la politique intermodale. En revanche, les aspects de la billettique, de la tarification intégrée et l'information-voyageur ont besoin pour se mettre en place d'une échelle unique comme le « chef de file de l'intermodalité ». La Région a déjà

commencé sa réflexion sur ces sujets comme nous avons pu le constater dans l'entretien avec le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA.

La hiérarchisation des réseaux est étroitement liée à l'intermodalité. La hiérarchisation d'un réseau de transport permet l'optimisation de l'offre. Le chaîne de déplacement se structure avec cette hiérarchisation en réalisant un trajet intermodal optimisé, chaque échelle possède un mode de transport pertinent. Les nouvelles formes de mobilité devront intégrer cette hiérarchie à travers des nœuds intermodaux comme l'espace hybride de l'Estérel. Le transfert des lignes interurbaines des départements à la Région PACA, le schéma des gares routières et des pôles d'échanges stratégiques et le SRI vont donner lieu à une nouvelle hiérarchisation du réseau de transport à l'échelle régionale. Le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région PACA a déjà prévenu la CAPV sur l'évolution du réseau après le transfert des lignes interurbaines du réseau VARLIB : moins de cabotage<sup>77</sup> pour plus d'efficacité sur les lignes régionales traversant le ressort territorial. Le réseau de l'AOM devra réaliser les trajets plus fins sur le territoire. Cette articulation des deux nouveaux réseaux se fera sur un modèle hiérarchisé.

Un aspect important pour l'avenir de l'intermodalité n'a pas été traité dans ce mémoire, l'aménagement des lieux de connexion. En effet, l'aménagement et la fonction de ces lieux (espaces publics, activités, services...) peuvent changer l'approche du temps intermodal.

« Il ne s'agira plus forcément de raccourcir ou de supprimer le temps intermodal mais de le valoriser et de le remplir. Faire de la contrainte physique ou temporelle une intermodalité d'opportunité » (Richer, 2011).

---

<sup>77</sup> Le cabotage concerne l'acheminement de personnes sur une courte distance

## BIBLIOGRAPHIE

### Thèse et mémoire :

Souchon, A. (2006). De l'intermodalité à la multimodalité : Enjeux, limites et perspectives. Lyon : Mémoire : Université Lumière 2. 108p.

Margail, F. (1996). Les parcs relais, outils clés de politiques intermodales de déplacement urbain. Paris : Doctorat de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés. 673 p.

### Ouvrages :

Offner, J. (2006). Les plans de déplacements urbains. Paris : la Documentation française. 92 p.

### Articles de revue scientifique :

Aderno A. et Ramel A. Loi NOTRe et transports publics. Dossier La semaine juridique : *Edition Administrations et Collectivités territoriale*, septembre 2015, n°38-39, p. 1-6.

Braun A. Loi NOTRe et périmètre des EPCI à fiscalité propre : modalités d'élaboration et de mise en œuvre des nouveaux schémas. *Civitas Europa*, 2016, n°36, 248 p.

Depigny B. et Richer C. La nouvelle donne des réformes sur les mobilités : vers un tournant intermodal ? *HAL*, octobre 2016, p. 1-3.

Margail F. INTERMODALITE, ACCESSIBILITE A LA VILLE ET DYNAMISME ECONOMIQUE EN Grande-Bretagne ET AUX ETATS-UNIS. *TEC*, juillet-août 1999, n°154, p. 21-29.

Margail F. INTERMODALITE, REPORT MODAL ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EN SUISSE ET EN ALLEMAGNE. *TEC*, mai-juin 1999, n°153, p. 40-47.

Margail F. DES PARCS RELAIS POUR UNE STRATEGIE DE DEPLACEMENT METROPOLITAINE : VRAIS ENJEUX ET INNOVATIONS NECESSAIRES. *TEC*, novembre-décembre 1999, n°156, p. 32-40.

Offner J. L'avenir des nouvelles mobilités. *TRAITS D'AGENCES*, hiver 2016-2017, n°86, p. 8.

Richer C. L'émergence de la notion de pôle d'échanges, entre interconnexion et structuration des territoires. *HAL*, mars 2010, p. 1-17.

Richer C. QUELLES POLITIQUES INTERMODALES DANS LA PLANIFICATION TERRITORIALE ? Analyse des pôles d'échanges dans les plans de déplacements urbains. *FLUX*, juillet-septembre 2007, n°69, p. 35-48.

Riou D. Parcs relais et rabattement en voiture vers les transports collectifs de l'Île-de-France. *TEC*, octobre-décembre 2006, n°192, p. 16-20.

Soppé M. et Guilbault M. Partage modal et intermodalité. Evolutions structurelles de l'économie. *Economie Régionale Urbaine*, nombre 2009, n°4/2009, p.781-805.

Dossiers d'associations nationales :

Assemblée des Communautés de France (AdCF). MOBILITES ET INTERMODALITE, LA NOUVELLE DONNE : Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale, juillet 2016, p. 1-59.

Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART). Loi du 7 août portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) : Analyse des dispositions « transports » / « mobilité », août 2015, p. 1-36.

Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART). La décentralisation du stationnement payant sur voirie, juin 2014, p. 1-4.

FRANCE URBAINE métropoles, agglos et grandes villes. Tout savoir sur le Sradet, octobre 2016, p. 1-11.

Presses spécialisées :

Cabinet Seban et associés. Dossiers Juridiques : Décryptage de la loi NOTRe, *La Gazette des communes*, septembre 2015, p. 1-18.

L'aixpress-info. En route pour le bus à haut niveau de service, juin 2017, n°1, p. 1-11.

Documents techniques :

Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise (AUDAT). Plan de déplacements Urbains : Toulon Provence Méditerranée 2015-2025, approuvé décembre 2016, p. 1-104.

Agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon (AudaB) et Syndicat Mixte du SCoT. Fiche pratique : Comprendre les relations entre les documents d'urbanisme, février 2015, p. 1-4.

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (cerema) - Transports et planification. Le plan de mobilité rurale : Elaboration, mise en œuvre et évaluation, fiche synthèse, *Collection Références*, septembre 2016, n°2016/59, p. 1-4.



Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (cerema) - Transports et planification. Hiérarchiser son réseau de bus pour optimiser l'offre de transports, fiche synthèse, *Collection Références*, octobre 2016, n°34, p. 1-16.

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (certu) Mobilité et transports, Outils et méthodes. Le Plan de Déplacements Urbains : Pour une intégration des politiques de mobilité, *Collection Références*, septembre 2012, n° Certu 2012 / 32, p. 1-8.

Sites Internet :

ActuEnvironnement. L'actualité professionnelle du secteur de l'environnement [en ligne]. (Page consultée le 10/08/2017). [www.actuenvironnement.com](http://www.actuenvironnement.com)

Cybergeo. Revue européenne de géographie [en ligne]. (Page consultée le 5/07/2017). <https://cybergeo.revues.org/>

Géoconfluences. Ressources de géographie pour les enseignants [en ligne]. (Page consultée le 24/06/2017). <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/>

La Gazette des communes. Toute l'actualité de la fonction publique territoriale et des collectivités locales [en ligne]. (Page consultée le 20/06/2017). [www.lagazettedescommunes.com](http://www.lagazettedescommunes.com)

Larousse. Dictionnaire de français [en ligne]. (Page consultée le 25/07/2017). <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>

Legifrance. Le service public de la diffusion du droit [en ligne]. (Page consultée le 2/07/2017). [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

Ubitransports. Pour une Mobilité durable, sûre et confortable [en ligne]. (Page consultée 2/06/2017). <http://www.ubitransports.com/>

Varmatin. Actualités et infos en direct [en ligne]. (Page consultée 20/08/2017). <http://www.varmatin.com/>

## TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Exemple de représentation des parts modales .....	18
Figure 2 : Parc relais en silo au pôle d'échanges de Gorge de Lou (Lyon), (Richer, 2008) .....	20
Figure 3 : Corrélation linéaire entre la localisation et le taux de fréquentation des P+R (Edwin Allibert, 2017).....	22
Figure 4 : Le trinôme fonctionnel des pôles d'échanges (Richer, 2008) .....	23
Figure 5 : Affiche sur loi dite "NOTRe" arrêt de bus varois .....	29
Figure 6 : Le SCoT dans la hiérarchie des normes (AudaB) .....	33
Figure 7 : Création de la Planification Régionale de l'Intermodalité (Edwin Allibert, 2017).....	35
Figure 8 : Territoire de la Communauté d'Agglomération de la Provence Verte .....	37
Figure 9 : Schéma sur le transfert de la compétence dans le VAR.....	39
Figure 10 : Planning des trois démarches (Directrice adjointe des Infrastructures et des Grands Equipements) .....	41
Figure 11 : Situation des SIM en France métropolitaine <sup>45</sup> .....	43
Figure 12 : Territoires des cartes billettiques à l'échelle des anciennes régions <sup>48</sup> .....	44
Figure 13 : Représentation NFC et QR CODES .....	45
Figure 14 : Carte billettique atoumod.....	46
Figure 15 : Ambitions PDU de TPM pour 2025.....	50
Figure 16 : Projets de P+R dans le PDU de TPM .....	52
Figure 17 : Projet "Aixpress" bus à haut niveau de service à Aix-en-Provence.....	53
Figure 18 : Hiérarchisation du réseau ferré dans le PDU de TPM .....	55
Figure 19 : Le projet de pôle d'échanges de la gare SNCF d'Hyères (VARMATIN) .....	56
Figure 20 : Gare SNCF de La Garde (Edwin Allibert, jour de semaine à 14h).....	57
Figure 21 : Aménagement 2013 : offre de stationnement surdimensionnée (Edwin Allibert, jour de semaine à 14h, 2017) .....	57
Figure n° 22 : Des aménagements de type "gare urbaine" (Edwin Allibert, jour de semaine à 14h, 2017) .....	58

Figure n°23 : Information en temps réel des lignes de bus à la gare SNCF de La Garde .....	59
Figure 24 : Schéma Départemental du Covoiturage .....	60
Figure 25 : Site de covoiturage de Cuers.....	60
Figure 26 : Espace intermodal hybride des Adrets .....	62
Figure 27 : Le cas du découpage du réseau VARLIB : une intermodalité à créer .....	64

## ANNEXES

### Annexe n°1 : Entretien avec le Chargé d'études Urbanisme – Déplacements de l'AUDAT le 19/07/2017

#### I] L'interlocuteur

##### 1- Depuis quand occupez-vous ce poste ?

« Depuis 5 ans, je suis arrivé à l'Agence d'Urbanisme De l'Aire Toulonnaise (AUDAT) en 2012 ».

##### 2- Quelles sont vos missions principales ?

« Je suis Chargé de missions sur les déplacements et l'urbanisme. Ma principale mission concerne le transport, comme la réalisation de Plans de Déplacements Urbains (PDU). Je peux également travailler sur des projets urbains, comme par exemple : la zone du Palyvestre à Hyères, l'aménagement portuaire de Port Cros et le projet sur la Tour Fondue (Giens). Je suis géographe de formation, 90% de mon temps c'est du transport. Mes missions concernent essentiellement les documents de planification comme le PDU et le SCoT ».

#### II] Intermodalité

##### 3- L'AUDAT a réalisé combien de plans de déplacements ? (PDU, PMR, PGD)

« L'agence a commencé les PDU en 2014 avec celui de Toulon Provence Méditerranée (TPM) qui a été approuvé en décembre 2016. Nous réalisons actuellement celui de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume. Les autres études en transport et mobilité concernent principalement les volets « transport » de SCoT ainsi que l'aménagement des gares et des études sur le covoiturage, les réseaux interurbains, etc. L'agence a l'avantage d'être ancré sur le territoire et donc d'avoir une très bonne connaissance du terrain ainsi que de mutualiser ses compétences et ses outils pour ses membres et par conséquent d'être plus attractive financièrement et techniquement. L'agence ne réalise pas de PLU mais participe à l'élaboration d'OAP et/ou appui la collectivité à la définition de sa stratégie communale. En revanche, l'agence pourrait se positionner sur la réalisation de PLUi. En effet, ce sont des documents qui demandent une ingénierie et des compétences multiples dont l'agence dispose. Pour exemple, à l'agence d'urbanisme de Grenoble, dix personnes travaillent à temps plein sur le PLUi de l'agglomération. Il y a peut-être un partenariat à trouver avec les bureaux d'études pour répondre aux PLUi ».

##### 4- L'AUDAT a-t-elle réalisé des parties sur l'intermodalité ou directement des projets intermodaux (parc relais et pôle d'échanges) dans les documents de planification ?

« Dans le PDU de TPM, l'intermodalité n'a pas fait l'objet d'un chapitre individualisé mais a été traitée dans trois grandes orientations, une concernant l'offre de transport collectif, une concernant le stationnement et une troisième concernant la culture de la mobilité durable (information, communication). Dans l'orientation visant à proposer "une offre de transport collectif globale plus performante et concurrentielle à l'automobile", un objectif d'amélioration des interfaces entre les offres de transports a été inscrit avec pour actions de créer une billettique interopérable, de hiérarchiser et d'aménager les pôles d'échanges multimodaux (gares), d'identifier et d'aménager des pôles de correspondances entre le réseau Varlib et le réseau Mistral, etc. En ce qui concerne les gares, il a été proposé une hiérarchie des PEM en fonction de leur rôle dans le système de transports de l'aire toulonnaise. A cette hiérarchie ont été affectés des principes d'aménagement et de desserte tous modes. Ainsi, il a été distingué "les gares d'entrées d'agglomération" (La Pauline, Ollioules, Hyères) avec une fonction de rabattement en voiture importante et d'interconnexion entre le réseau Mistral, le réseau Varlib et le réseau TER, "les gares urbaines" (La Seyne, La Garde) avec une priorité à donner à la desserte en TCSP et en modes actifs, "les haltes de dessertes locales" (modes actifs) et "la gare porte d'entrée Nationale" qu'est Toulon où les enjeux sont beaucoup plus importants avec la volonté d'ouvrir la gare sur le Nord, d'augmenter les capacités de stationnement, d'améliorer la desserte en TC, etc.

Pour exemple, la gare de La Garde qui est une gare urbaine (moins de 400m du centre-ville) où la desserte doit être privilégiée en modes actifs a été réaménagée en 2012-2013 avec la création de plus de 150 places. L'offre de stationnement a été surdimensionnée. L'objectif de cette hiérarchie est de faire comprendre aux élus que toutes les gares ne s'aménagent pas de la même façon et qu'il y a un enjeu fort à ne pas se limiter à faire des parkings autour des gares mais à travailler également sur leur connexion en piste cyclable et en transports en commun. Cette hiérarchie a également permis de faire émerger un projet de pôle d'échanges d'entrée d'agglomération sur la gare de La Pauline. Elle se situe à l'entrée de TPM, sur la double ligne Marseille-Nice Marseille-Hyères, à proximité d'un campus universitaire de 6000 étudiants, de la zone commerciale la plus importante du Var et d'un pôle de plus de 15 000 emplois. L'enjeu serait d'ouvrir cette gare sur le parc d'activités et le campus et d'offrir un parking relais avec une interconnexion des lignes structurantes du réseau Mistral ainsi que des lignes fortes du réseau Varlib. Une autre action en matière d'intermodalité a été d'identifier, des grands pôles de correspondances entre le réseau Varlib et le réseau Mistral afin de limiter le cabotage du réseau interurbain dans l'agglomération et d'en faire un réseau express. L'objectif est que les lignes interurbaines se concentrent sur les axes principaux ».

5-Pouvez-vous m'expliquer un exemple précis de cas sur l'intermodalité comme le PDU de TPM ?

« Dans l'orientation 2 du PDU sur le volet stationnement, il a été inscrit un ensemble de projets de parkings relais. L'aménagement des parkings relais sur TPM s'est fait sans que l'offre en TC suive réellement. Ainsi des parkings relais présentent une desserte en transport en commun avec un bus toutes les 30 minutes voire toutes les heures et ne sont donc pas attractifs. De plus, le prix du stationnement est très peu élevé en centre-ville de Toulon, les zones de longue durée à 2,5 euros la journée ou les parkings gratuits à moins de 600 mètres du centre-ville. Dans ces conditions, il est difficile d'encourager le rabattement sur les parkings relais. Il y a donc un réel besoin de cohérence dans la politique de mobilité, notamment à travers une vision intermodale. Dans le PDU, il a été inscrit les bases de cette cohérence, à charge désormais de les mettre en œuvre ».

6-Avez-vous participé à des études précises sur le développement de parcs relais ou pôles d'échanges ? (Au-delà de l'inscription du projet dans le PDU, de type AMO ou comme pour les aires de covoiturage)

« Sur la gare de la Pauline on a fait un schéma d'intentions du projet urbain. L'agence intervient en amont des projets pour définir les grandes orientations et intentions. L'AUDAT travaille avec le Département, TPM et SNCF réseau sur ces projets. Nous avons également réalisé le schéma d'intentions pour la gare SNCF de Hyères « le quartier de la gare redessiné » (VARMATIN) et l'AUDAT a travaillé également sur d'autres pôles d'échanges/pôles de correspondances comme l'embarcadère maritime de la Tour Fondue à Hyères. ».

7- Que pensez-vous de ces outils intermodaux (P+R, pôles d'échanges) ? (Avantages, faiblesses, etc.)

« Les parkings-relais et les pôles d'échanges sont de très bons outils pour améliorer l'offre de transport d'un territoire. Leurs dessertes et leurs aménagements doivent être extrêmement bien travaillés pour assurer leur efficacité. Je suis convaincu par l'idée de rabattement qui structure l'aménagement des P+R, des pôles de correspondance et des pôles d'échanges. Pour la réussite du rabattement, il faut développer un véritable projet urbain, et surtout adapter l'offre de TC. Par exemple, la gare d'Ollioules-Sanary-sur-Mer qui a fait l'objet d'un réaménagement en 2012 avec la création de près de 300 places de stationnement, accueille 65 TER par jour pour une desserte en transport de 38 bus par jour. Il n'y a donc même pas un bus pour chaque TER arrivant en gare. La desserte en transport en commun n'a pas suivi. L'AUDAT travaille sur un indicateur « correspondance » Train (SNCF) / Bus (TPM) pour illustrer les problématiques de desserte. Il y a également un effort important à réaliser sur la qualité des espaces publics et des cheminements d'accès à ces lieux d'intermodalité. Les usagers seraient prêts à attendre quinze minutes ou à marcher plus si l'aménagement urbain et la perception de l'espace public étaient de meilleures qualités (mobilier urbains, revêtements de sols, végétalisation adéquate, services...). Par exemple, au parking

relais des Portes d'Ollioules et Toulon, l'aménagement est très minéral, les espaces d'attentes bénéficient d'un traitement sommaire avec peu d'ombres. En revanche, le réaménagement du parvis de la gare de Toulon est une belle réussite.

Ces outils intermodaux souffrent d'un déficit en matière de gouvernance. En effet, si des horaires changent, il se peut que personne ne le signale. Cela limite l'articulation de la correspondance entre deux types de TC. C'est un véritable enjeu pour l'intermodalité. Coordonner l'offre est encore compliqué, c'est-à-dire que l'on fait du P+R et du pôle d'échanges sans intermodalité réelle. De plus, il manque de la transversalité sur ces projets, seule la vision transport est présente ».

#### 8-Ces outils peuvent-ils être pertinents en zones rurales ?

« Des pôles d'échanges et des pôles de correspondances ont leur pertinence également en milieu périurbain et rural. Ils offrent une bonne alternative à la desserte fine de territoires peu denses. La création de grands pôles de correspondances où se concentre une offre en transport en commun importante est à promouvoir. Aux limites de la Provence Verte, il y a l'exemple de Cuers : une aire de covoiturage avec arrêt des lignes VARLIB (régulières et scolaires). Les parents déposent leurs enfants au bus et peuvent covoiturer. Ces outils intermodaux hybrides sont intéressants pour les zones rurales ou périphériques ».

#### 9-L'aire de covoiturage comme « nouvelle plateforme intermodale » (VP autosolisme + VP collectif), qu'en pensez-vous ? Le lien avec l'étude que vous menez sur le Var

« Dans l'étude réalisée à l'échelle du Var sur les aires de covoiturage, l'AUDAT a peu mis en avant le caractère multimodal de ces lieux même s'ils le sont de fait et qu'il a été décidé de localiser les aires à proximité immédiate d'arrêts de transport en commun car le covoiturage ne se limite pas à deux automobilistes qui se rencontrent mais également aux usagers des transports, aux cyclistes, etc. Dans le Var, il y a une tendance à tout mettre dans la catégorie "intermodale" et à mélanger les aires de covoiturations et les parkings-relais. C'est pour ces raisons que dans l'étude, l'agence a souhaité bien faire la distinction même si on retrouve parfois des espaces hybrides comme l'aire de covoiturage des Adrets qui fait également office de parking relais pour les lignes VARLIB et pour les lignes de la CAVEM ».

#### 10-Avez-vous déjà intégré une aire de covoiturage dans un document de planification ?

« Dans le SCoT Provence Méditerranée, des lieux d'aires de covoiturage à créer et à étendre ont été cités. Dans un document de planification, il est possible de descendre à un niveau très fin de prescription si les élus le souhaitent ».

#### III] Loi dite « NOTRe »

11-Avez-vous ressenti un changement dans le type d'études que demandent les collectivités depuis le changement AOTU vers AOM ?

« Dans le type d'études nous n'avons pas de changement. Par exemple, TPM a conscience que la palette s'élargit mais il faut les moyens pour développer des missions. Dans son PDU, TPM ouvre la réflexion vers d'autres formes de mobilité ».

12-Quelles relations et missions avez-vous avec le Département ? Pensez-vous travailler pour la Région nouvellement compétente ?

« Nous travaillons déjà avec la Région sur les gares à travers l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux ainsi qu'à travers l'Appel à Manifestation d'Intérêt sur l'aménagement des quartiers de gare lancé en 2015 par la Région. Dans le Var, les lauréats à cet AMI sont Hyères et Saint-Cyr. Une mission sur les portes d'entrées du territoire (Port, Gare TGV, Aéroport) nous a également été confiée ainsi qu'une mission sur l'analyse des réseaux interurbains (niveau de desserte, correspondance...) qui vont passer sous compétence région. La prochaine mission concernera les services à promouvoir dans les gares qu'ils relèvent de la mobilité (autopartage, location...) ou de tout autres thèmes (vente de produits, services...) ».

Le nouveau découpage des compétences est intéressant. En effet, il existait plusieurs acteurs (AOM, Département, Région, etc.) et pour mener un projet c'était long et complexe. Sur le plan de la politique, le niveau régional permettra d'avoir plus de cohérence ».

13- Avez-vous une idée pour l'application des règles du Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) dans les documents de planification des déplacements ? (Comment allez-vous intégrer les règles prescrites par le SRI).

« Développer une stratégie régionale me semble compliqué. En effet, à l'échelle du SCoT et du PDU, c'est déjà difficile. L'AUDAT a pu le constater lors de l'élaboration du PDU de TPM. Ce dernier doit être compatible avec le SRCAE et les objectifs chiffrés du SRCAE. Sur les transports, les objectifs chiffrés du SRCAE<sup>78</sup> faisaient fi des spécificités locales et demander les mêmes objectifs aux territoires de 400 000 habitants comme aux territoires de plus d'un million d'habitants. La mise en application de ces objectifs régionaux est difficile. Nous manquons d'interlocuteurs pour bien comprendre ce qu'il fallait faire. Pour autant, avoir une stratégie à l'échelle régionale sur les transports est pertinente et ceux d'autant plus que la Région récupère les réseaux interurbains. L'opposabilité du SRI aux autres documents sera un enjeu important. La prescriptibilité dans le domaine des transports est

---

<sup>78</sup> Schéma Régional Climat Air Energie



intéressante. Il y a un intérêt avec la compétence TER et interurbaine à la Région. En revanche, les réseaux urbains sont aux AOM, le SRI ne devrait pas aller trop loin ».

14-Dans le cadre du SRADDET, vous menez une étude (avec les autres agences d'urbanisme) sur les territoires périurbains / ruraux ? (Le cas du système provençal) que pouvez-vous en dire ?

« J'ai connaissance de cette étude mais je n'ai pas travaillé sur ce dossier ».

## Annexe n ° 2 : Entretien avec Madame BORGIO, Directrice Transport du Département du Var, 13/07/2017

### I] L'interlocuteur

#### 1-Depuis quand occupez-vous ce poste ?

« Je suis au poste de Directeur des transports du Var depuis octobre 2015. J'ai donc été nommée après la loi NOTRe. Cependant, je suis à la direction des transports depuis 2012 ».

#### 2-Quelles sont vos missions principales ?

« Ma principale mission consiste à animer, coordonner et encadrer de l'équipe de la direction des transports constituée d'une trentaine de postes sur :

- la gestion des dossiers de prise en charge du transport scolaire des élèves et étudiants handicapés (mission non transférée à la Région),
- l'organisation et l'exploitation du réseau VARLIB et même que les recherches d'optimisations de ce réseau (missions transférées à la Région),
- la gestion des indemnités kilométriques attribuées aux familles en l'absence totale ou partielle de transport entre leur domicile et l'établissement fréquenté par leur enfant,
- la relation clientèle pour le réseau VARLIB (mission transférée à la Région),
- l'exploitation des gares routières de Toulon, le Lavandou et Saint Tropez (mission transférée à la Région).

Il y a encore quelques mois de cela, ma direction gérait également les compensations financières versées aux insulaires de Port Cros et de l'île du Levant pour leurs trajets à destination et depuis le Lavandou (mission transférée à TPM au 1<sup>er</sup> avril 2017) et les participations du Département du Var au Contrat de Plan Etat Région (CPER) pour le financement des pôles d'échanges (mission transférée à une autre direction du Département depuis janvier 2017) ».

### II] Application de la loi NOTRe

#### 3-Comment avez-vous appréhendé l'évolution de la notion d'AOTU vers AOM et quelles modifications dans la relation avec ces collectivités depuis 2015 ?

« Pour le moment, les relations entre Département et AOM n'ont pas changé. Les AOM et la Région devront trouver une articulation. Dans le Var, en-dehors de la CA Toulon Provence Méditerranée (TPM), les AOM sont des entités de taille relativement petite ; pour les nouvelles AOM (CASSB et

CAPV), la prise en compte de la compétence « mobilité » dans son ensemble et sa complexité va sans doute prendre du temps. TPM est la seule AOM urbaine et attractive qui a développé un PDU avec des ambitions importantes. Ses actions en matière de mobilité se développent progressivement ».

#### 4- Que va changer le transfert à de la compétence Transport du Département à la Région d'après vous ? (Méthode de fonctionnement, stratégie, gouvernance, etc.)

« Le Département regrette que cette compétence de proximité (relations avec les transporteurs, les familles, les élus locaux, les établissements...) parte à la Région.

Mais ce transfert étant maintenant acquis, on peut espérer qu'il permettra certaines avancées sur le plan technique.

En effet, jusqu'à présent, chaque Département gère les dossiers « à sa manière » (en fonction de l'expérience des équipes, etc.). Il existe beaucoup de disparités entre les départements : DSP ou marchés publics, régies de recettes ou convention de mandat, inscription aux transports scolaires par internet ou chez les AO2, etc. Les contrats sont également rédigés de façon très différente : clauses de qualité, pénalités, etc.

Ce transfert devrait permettre une mise en commun de nos expériences et de nos savoirs. Nous allons pouvoir échanger sur les pratiques de nos réseaux respectifs pour améliorer notre gestion quotidienne. En échangeant sur nos forces et faiblesses, nous pourrions construire un système plus performant.

De plus, cela devrait permettre une plus grande cohérence des réseaux entre eux pour une intermodalité améliorée. Ce transfert pourrait permettre de « gommer » les frontières administratives. A ce jour par exemple, le Département du Var n'avait pas de politique d'intermodalité avec les réseaux des départements voisins ; le réseau VARLIB essayait de se mettre en correspondance avec les lignes des réseaux voisins (ligne 120 de la métropole Aix-Marseille par ex) mais les réseaux ne proposaient pas de tarification combinée.

A l'intérieur-même d'un département, il serait nécessaire d'améliorer la coordination entre réseau interurbain, LER et réseaux urbains.

J'espère que le positionnement de la Région permettra d'avancer sur ces sujets ».

#### 5-Voyez-vous une différence de la gouvernance entre la Région et le Département selon les EPCI non AOM ? (Les services sont transférés et restent territorialisés)

« Le Département avait déjà une politique transport différentes selon qu'elle desservait une AOM ou une commune hors AOM : ainsi, au sein des AOM, la desserte de VARLIB était déjà moins fine (pour

des services plus rapides), les AOM disposant de la compétence transport pour assurer les services de proximité. Le Département installait également des abris voyageurs essentiellement en dehors du ressort territorial des AOM, les communes au sein des AOM ou communautés d'agglomération se chargeaient de ces équipements sur le périmètre des AOM. De même, le Département rencontrait assez régulièrement les AOM pour travailler à une meilleure cohérence de l'offre de transport.

La Région aura quant à elle recours à des conférences spécifiques avec les AOM ; cette organisation se justifie par la nécessité d'articuler au mieux les réseaux urbains et interurbains. Les relations avec les EPCI non AOM devraient rester inchangées : échanges lors des modifications de circuits ou de points d'arrêt, comme cela se fait à l'heure actuelle pour le Département.

Le fait que les services transports des départements restent territorialisés aidera à maintenir ce lien de proximité avec les acteurs, AOM ou pas ».

### III] Intermodalité

#### 6-Quelle politique de l'intermodalité avez-vous développée sur le Département ? (Outil, billettique, tarification, nœuds intermodaux, etc. ex : billettique CAD)

« Nous avons un système billettique intermodal avec TPM ; à ce jour, cette interopérabilité est utilisée uniquement pour les élèves inscrits sur le réseau VARLIB et ayant recours à des correspondances sur TPM (tous les deux sur la billettique *Vix technology*).

Par ailleurs, le Département et TPM souhaitent mettre en place des titres combinés, mais cela n'a pas encore abouti. La Région, « Chef de fil de l'intermodalité », aura pour objectif de mettre en place une tarification combinée.

Pour l'heure, en l'absence de titres intermodaux, le Département pratique avec TPM d'une part et la CAD d'autre part « l'affrètement<sup>79</sup> » de certaines lignes ».

#### 7-Le Département a-t-il participé à des projets de parcs relais, pôles d'échanges, etc. ?

« Le département a participé à plusieurs opérations de rénovation et mises en accessibilité de pôles d'échanges, à la Seyne (en cours), la Pauline-d'Hyères, les Arcs Draguignan (les travaux débutent bientôt), la Garde et Ollioules-Sanary. Ce sont des projets exclusivement autour des gares.

Le Département a également participé à la réalisation d'un P+R aux Adrets de l'Estérel couplant un point d'arrêt VARLIB et une aire de covoiturage. Le report modal Véhicule personnel / réseau VARLIB n'est pas concluant pour le moment mais le report vers le covoiturage fonctionne très bien ».

---

<sup>79</sup> L'affrètement dans ce cas concerne le fait que le réseau VARLIB peut prendre un usager dans le ressort territorial d'une AOM au tarif de l'AOM (accord dans le cadre d'une convention)

#### 8-Qu'attendez-vous du Schéma Départemental du covoiturage et de l'outil « Covoit 83 » ?

« Le covoiturage prend de l'essor, on le constate au quotidien : les parkings commerciaux sont utilisés pour le covoiturage, etc. Le Département et ses partenaires sur le projet de schéma de covoiturage (CCIV, CAD, TPM, CAPV...) ont considéré qu'il était nécessaire d'organiser et de structurer cette pratique afin d'en favoriser le développement. Le schéma de covoiturage adopté comprend 3 axes de travail principaux : la mise en œuvre d'un site de covoiturage (l'outil « Covoit 83 »), la mise en place d'une signalétique propre aux sites de covoiturage et l'animation de la démarche car la communication est indispensable pour assurer la pérennité du projet et son succès. La puissance publique veut aider à organiser les initiatives qui se développent et offrir un cadre rassurant pour les utilisateurs. Le Département souhaite matérialiser les sites de covoiturage pour leur donner de la lisibilité. Pour autant, le Département n'a pas vocation à être maître d'ouvrage pour les créations d'aires de covoiturage ».

#### 8-Quelle place pour le Département auprès des territoires sans la compétence transport mais avec encore la compétence équipements et infrastructures routières ?

Même si le Département ne dispose plus de la compétence transport, son action dans le domaine de la mobilité restera cruciale. En effet, en tant que gestionnaire de la voirie départementale, il reste un acteur incontournable sur le territoire. La Région souhaite d'ailleurs lui confier par convention la réalisation de travaux sur les points d'arrêt VARLIB après le 1<sup>er</sup> septembre 2017. Les compétences techniques des agents départementaux et leur connaissance du terrain seront autant d'atout pour les transports routiers régionaux.

Le Département conserve une compétence en matière de développement des modes alternatifs : développement et entretien du V8, etc.

Par ailleurs, le schéma de covoiturage continuera de relever du Département. En tant que gestionnaire de la voirie départementale, le Département souhaite favoriser les modes de déplacements moins polluants et plus sûrs ; contribuer à la réduction du nombre de voitures particulières (et donc à la réduction des flux d'automobiles) sur les départementales ne cesse de figurer parmi les objectifs du Département ».

#### 9-Qu'attendez-vous pour votre territoire du Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) ? (Département acteur associé) « Région chef de fil de l'intermodalité »

« Que la Région puisse porter des projets ambitieux en termes de transports et ainsi satisfaire davantage les attentes légitimes des usagers.

L'utilisateur ne comprend pas les frontières administratives qui régissent actuellement les transports (différences de tarifs, manque de cohérence dans les offres, titres non interopérables, systèmes d'information distincts ne permettant pas de disposer d'une vision globale et fiable de l'offre de transport sur un territoire donné). La Région a fait un pas en matière d'amélioration de l'information usager avec « PACA mobilité » dont le fonctionnement restera à optimiser et qui souffre à ce jour d'un manque de connaissance de la part du public.

Le Département du Var et la CAD ont initié un projet de plateforme NFC<sup>80</sup> qui permettra à l'utilisateur d'avoir des informations en situation de mobilité. Cet outil sera transféré à la région. De plus en plus, les usagers réclament de l'information en temps réel.

Grâce à cet outil, l'utilisateur pourra savoir où se trouve le point d'arrêt le plus proche, quelles lignes le desservent, à quelle heure passera le prochain car... Cette application mobile ira chercher ses sources dans le moteur de recherches de PACA mobilité (qui intègre déjà notamment les données des réseaux de transport de TPM et de la CAD). Cette application pourrait donc fournir (sous réserve de vérifications techniques) des données relatives à plusieurs réseaux et ainsi fournir à l'utilisateur la vision globale dont il a besoin ».

---

<sup>80</sup> NFC, ou Near Field Communication est une technologie simple et intuitive qui vous permet d'utiliser votre téléphone portable à des fins innovantes

### Annexe n° 3 : Entretien avec Monsieur Decompte, Directeur Transport de la Communauté d'Agglomération Dracénoise, le 3/07/2017 :

#### I] La CAD

1- Depuis quand occupez-vous ce poste ?

« Je suis Directeur du service Transport et Mobilités durables depuis le 1 mai 2009. J'ai réalisé un DUT gestion logistique des transports à Aix-en-Provence ».

2- Quelles sont vos missions principales ?

« Mes missions principales consistent à aider les élus, conduire la politique des transports décidée, être force de propositions, encadrer l'équipe du service et suivre l'exploitation du réseau ».

3- Depuis quand la CAD existe-t-elle ?

« La CAD a été créée en 2002 ».

4- Depuis combien de temps avez-vous une régie des transports ?

« Nous avons une régie des transports urbains à Draguignan depuis 1978 (régie municipale). Elle existe toujours et représente 15% de l'offre de transport ».

#### II] Application de la Loi dite « NOTRe » :

5- Avez-vous récupéré des lignes interurbaines du réseau VARLIB ?

« Avec la loi dite « NOTRe » et le nouveau SDCI la CAD a récupéré 4 communes en plus. Ce nouveau périmètre donne lieu au transfert au 1<sup>er</sup> septembre de trois nouvelles lignes du réseau interurbain VARLIB, une régulière, deux scolaires (29 élèves scolaires) et un morceau de TAD.

Le transfert des lignes du réseau VARILB s'effectue en fonction de l'évolution du périmètre de la CAD. On retrouverait aujourd'hui dans les lignes interurbaines, les mêmes lignes que le réseau VARLIB d'il y a 10 ans (plus ou moins).

Avant la Loi dite « NOTRe », les lignes interurbaines du réseau VARLIB étaient supprimées en fonction de l'évolution du périmètre. Les CA avaient la possibilité de recréer les lignes ou non.

Cette loi a également permis de distinguer les lignes urbaines et interurbaines (AOTU vers AOM) dans la convention collective. L'interurbain coûte en moyenne 20% de moins ».

6- La loi NOTRe a-t-elle modifié le périmètre de la CAD ?

« Oui, en effet le nombre est passé de 19 à 23 communes (+4) ».

7- Comment avez-vous appréhendé l'évolution de la notion d'AOTU vers AOM et quelles actions avez-vous réalisé depuis 2015 ?

« Il n'y a pas de différence pour le moment sur notre territoire. La CAD s'occupe principalement du transport collectif. Les autres formes de mobilités sont gérées par les services aménagements communaux, comme le vélo par la ville de Draguignan. Pour avoir de l'ambition sur ces autres formes de mobilités au niveau intercommunal, il faudrait débloquer des moyens financiers supplémentaires ».

8- Que va changer le transfert de la compétence Transport du Département à la Région selon vous (méthode de fonctionnement, stratégie, gouvernance, etc.) ?

« C'est une bonne chose d'avoir une échelle simplifiée pour les transports. En effet, avec les périmètres des communautés d'agglomération toujours plus grands, il est normal que l'échelle supérieure soit plus grande.

La Région PACA est une bonne échelle car elle correspond aux bassins d'échanges et aux flux de déplacements. Nous avons les métropoles de Nice et de Marseille qui correspondent aux besoins en mobilité de notre territoire.

Nous travaillons déjà avec la Région pour le TER, on connaît donc déjà les acteurs du transport régional ».

### III] Enjeux de mobilité / intermodalité

8-Quelle politique de l'intermodalité avez-vous sur votre ressort territorial (entre le TC urbains, interurbains, TAD) et avec d'autres modes de déplacements (mobilités douces, covoiturages) ?

« Nous avons essayé un titre intermodal avec le Département mais le projet n'a pas abouti. De plus, il n'est vraiment pas sûr qu'il existe un réel besoin d'un billet intermodal réseau urbain CAD / réseau interurbain VARLIB.

La billettique est complexe pour l'intermodalité. Il faut avoir de l'ambition et des moyens, pour cela il faudrait une demande forte. Les administrés ne demandent pas titres intermodaux.

Nous avons un titre intermodal TER + TED (réseau de la CAD) mais nous en vendons quasiment pas. Cela est dû au manque de visibilité, à l'absence d'une billettique unique et qu'il n'y a pas d'économie pour l'achat d'un titre intermodal.

La billettique actuelle de la CAD est la même que celle du Département. La CAD garde cette billettique devenue « régionale » par le transfert. La Région réfléchit à une nouvelle billettique régionale unique.

En 2013, le Département a fait évoluer son outil. Du coup, la CAD a demandé une mutualisation de la billettique. Concrètement, la CAD a juste eu à équiper ses bus des appareils nécessaires.



La Région est intéressée par le « laboratoire CAD » pour la mutualisation. C'est « *VIX technology* qui fait la billettique ».

9- Qu'attendez-vous pour votre territoire du Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) ?

« Le site de l'intermodalité c'est la gare SNCF Les Arcs-Draguignan qui est inscrit dans le SRI. Il faut mieux articuler les réseaux (train et bus) car les déplacements ne s'arrêtent pas aux limites administratives d'un agglomération. Par exemple, pour le TER : la Région prévient de la modification des horaires et nous devons adapter la ligne Draguignan-Gare des Arcs. De plus cette ligne représente 35% du marché de transport ».

10-Voyez-vous une différence de la gouvernance ? Quelle place pour les EPCI non AOM dans la collaboration avec la Région ?

« Nous avons déjà eu des conférences AOM avec la Région sous forme de partenariat. Les services restent territorialisés. En effet, les interlocuteurs restent l'ancienne équipe départementale. Il y a donc pour le moment un ancrage départemental des agents et des services.

La Région aura la restructuration du réseau VARLIB à faire en 2018 par l'étude qui a été réalisée ».

11- Qu'attendez-vous du Schéma Départemental du Covoiturage et de l'outil « Covoit 83 » ?

« Nous attendons que soit identifier et formaliser les aires de covoitages officieuses du territoire et surtout le développement de l'application « Covoit 83 » pour nos administrés.

Nous avons par exemple du covoiturage à l'entrée de l'autoroute au Muy et à la gare des Arcs avec des petites zones sauvages ».

12- Avez-vous un document de planification des mobilités ?

« Nous avons commencé à réaliser un Plan Global des Déplacements (PGD), pour avoir une boîte à outils des mobilités. Notre territoire n'étant pas soumis à la réalisation d'un document de planification, nous ne sommes pas obligés d'en réaliser.

Sur notre territoire, seul le PADD du SCoT traite de la mobilité sur le périmètre des 19 communes (2014) ».

## Annexe n° 4 : Entretiens avec le Directeur des lignes interurbaines et scolaires de la Région Paca, Monsieur Vendeville et prise de notes avec la Directrice Adjointe des Infrastructures et des Grands Equipements de la Région PACA, Madame Giraudou, le 4/07/2017

Monsieur Vendeville, Directeur des transports interurbains et scolaires PACA :

### 1-Le transfert des lignes régulières et scolaires vers les territoires AOM était-il obligatoire ?

« Le code des transports prévoit 1 an pour qu'une AOM récupère les lignes sur son ressort territorial. C'est indépendant de la loi NOTRe. Cette loi a juste modifié les critères des dotations en rajoutant les lignes régulières en plus des scolaires. La loi notre ne fait pas de différence entre ligne scolaire et régulière. De plus, la Région peut demander une partie du Versement Transport maintenant ».

### 2-Quels sont les objectifs de la Région sur ces lignes interurbaines anciennement départementales ? (Augmenter l'efficacité, référence aux éléments échangés pendant les assises régionales) ?

« Aujourd'hui avec une autorité unique régionale, nous allons regarder la hiérarchie des réseaux : intercity, rural, premium, etc. L'objectif sera de mieux articuler les lignes sur les axes forts. La priorité concerne le transfert des marchés publics du réseau VARLIB et de certaines DSP (minimum 6 ans, modification maximum 15% de l'offre) du Vaucluse et des Alpes-Maritimes. La Région récupère l'ensemble des contrats des départements ».

### 3-Quels sont les objectifs pour l'intermodalité entre les AOM et les lignes régionales ? Quel calendrier pour la modification des lignes ? (Marchés 2018)

« C'est en réflexion. Les priorités sont, l'harmonisation des tarifs et la billettique. Nous sommes dans une démarche de partenariat avec les CA.

Pour le réseau VARLIB, il faudra analyser les horaires, l'affrètement et l'articulation des réseaux. Aujourd'hui les agglos peuvent modifier les horaires, la Région ne le sait pas. Il est donc difficile de savoir si les correspondances fonctionnent. C'est un des objectifs du SRI.

Les enjeux sur l'offre et sur l'articulation des réseaux sont les plus soulevés par les usagers du TC, l'aspect tarifaire arrive après. Il faut donc aussi réfléchir aux tarifs combinés.

En effet, l'accessibilité et la compréhension des tarifs du transport sont des freins pour les usagers potentiels ».

### 4-Les territoires non AOM seront-ils impactés par la modification des lignes ?

« La réflexion sera globale. Par exemple, à Briançon nous pensons déjà à supprimer des arrêts sur le territoire de la communauté de communes. On augmente la cadence, il faudra trouver des priorités.

Nous voudrions créer des « lignes premiums » (rapide, autoroute en dessous de 20 minutes de trajet). Les 20 minutes est un seuil important pour augmenter la fréquentation. Il faut structurer les réseaux ».

#### 5-Quand est-il du projet de réouverture de la ligne Carnoules / Gardanne ?

« Cette ligne n'est pas une priorité car il n'y a pas assez de densités. Le rapport financier entre investissement et fréquentation serait démesuré. En revanche, les communes doivent garder ces emprises au sol des voies ferrées. En effet, à l'avenir elles pourraient y créer une voie verte, une voie bus en site propre, etc. ».

#### 6-Quel changement dans l'approche entre le Département et la Région ?

« Il y aura une continuité dans l'approche, les agents restent les mêmes. Il n'y a pas de volonté de centraliser, seulement de restructurer les services. Par exemple pour le Var, nous pourrions centraliser certains postes donc il y aurait un peu moins d'agents mais il resterait un service structuré avec une approche territorialisée. A l'avenir, nous pourrions réfléchir à des nouvelles zones territorialisées à la place des limites administratives des départements. En fonction des enjeux, on pourrait par exemple rattacher la métropole de Nice avec l'est varois. Nous avons déjà fait ça pour les Alpes (04 et 05) ».

#### 7-Quelle gouvernance pour la Région ? (Conférences AOM, Syndicats SRU, exemples d'autres régions)

« Nous réalisons déjà des conventions avec les AOM dans le cadre du transfert des lignes. Pour ces conventions nous avons une démarche de partenariat et pouvons mentionner un certain nombre d'éléments à faire dans le cadre de la convention. Nous avons également les conférences AOM. Le syndicat SRU ne nous semble pas intéressant car la Région comme échelle unifiée est là pour organiser les transports ».

#### 8-Pour l'harmonisation de la billettique et des abonnements (le cas du réseau VARLIB), quelles pistes ? (Titres intermodaux)

« Nous réfléchissons effectivement à ces problématiques. Il faut harmoniser les tarifs sur la Région. Nous avons une étude tarifaire en cours de réalisation qui sera réalisée dès l'année prochaine. A partir de cette étude nous déterminerons les besoins. En parallèle, il faut réfléchir à un outil de billettique à mettre en place. Nous devons d'abord définir cet outil, puis les titres intermodaux ou multimodaux. Notre ambition serait de lancer le nouvel outil billettique dès 2020 ».

#### 9-Existe-t-il des projets numériques pour promouvoir l'intermodalité sur la Région PACA ?

« Nous avons déjà « PACA mobilité », que nous avons donc coupé pour le moment. Nous réalisons une étude en parallèle pour proposer de la vente à distance, une application mobile, etc. Nous espérons avoir un calendrier et plus de visibilité très prochainement ».

### Prise de notes avec Madame Giraudou, Directrice adjointe des Infrastructures et des Grands Equipements

SRADT : ambition transport seulement, il n'y avait pas de stratégie transport.

SRI intégré dans le SRADDET prescriptible aux documents de rangs inférieurs.

SRI s'élabore en même temps que le SRADDET

Débat les orientations validées en conseil régional (sans vote)

Le cabinet ALGOE vient en AMO pour la réalisation du SRADDET.

Le 12 juillet après-midi à la faculté de Saint-Charles : présentation des orientations et validation de l'avant-projet.

Nous sommes dans la phase des objectifs du SRADDET.

Novembre-février : assises des transports (PRI PRIT) : prescriptif et prospectif 2030

Partie diagnostic et enjeux en cours de réalisation (disponible assez rapidement).

C'est-à-dire la réalisation des grands objectifs pour le moment. Nous allons commencer à produire des objectifs précis quantifiés comme la production de logements.

La Région s'inscrit dans une démarche de partenariat avec les territoires de SCoT et AOM parce que les décisions prises dans le SRI et le SRADDET s'imposeront aux AOM.

Le SRADDET est un document transversal, on trouve du transport et de la mobilité dans toutes les parties. Il y aura des ateliers dans la phase de réalisation des règles.

Le SRADDET PACA est le plus avancé, donc on ne sait pas comment s'appliquent les règles. L'Etat est associé à la réalisation du document et doit le valider.

Le SRADT était approuvé uniquement par la Région. Il était non obligatoire et non prescriptif.

Dans le SRI : il y aura des objectifs territorialisés : 4 grands « territoires » dont le système provençal.

Travail sur le périurbain : service connaissance prospective, JB CHABERT, Alix Roche (directrice de la délégation) / travail périurbain par les agences urbanisme. Partenariat Pascal VERNE (5215).

*Régionpaca.fr : portail de la connaissance : études, cartographie, etc.*

Le Département est aussi associé dans la consultation donc il y a un interlocuteur départemental.

Quand on parle d'AOM pour les partenaires à la réalisation du SRADDET, on entend l'ensemble des acteurs du transport.

## Annexe n°5 : Note de synthèse sur les Assises Régionales de PACA

 <p>Région Provence Alpes Côte d'Azur</p>	Présentation de la réunion des Assises Régionales des Transports du 13 avril 2017	<i>Rapport</i>
 <p>Agglomération PROVENCE VERTE</p>	Service Transport et Mobilité	Allibert Edwin (Stage service Transport et Mobilité)

Cette note synthèse reprend les points importants abordés pendant la réunion avec une interprétation problématisée pour le développement de la compétence Transport à la Provence Verte.

### 1-Contexte :

La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République introduit une nouvelle répartition des compétences entre collectivités territoriales. La Région exercera pleinement la compétence Transport à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2017.

Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération de la Provence Verte (CAPV) doit d'après le code des transports se substituer à la Région en matière de Transport sur son ressort territorial.

### 2-Ordre du jour de la réunion :

- Synthèse des 1<sup>ères</sup> phases des Assises Régionales des Transports
- Quelles actions à envisager pour le territoire ?
- Gouvernance et coordination avec les AOM
- Conclusion

### 3-Acteurs présents :

- Communauté de Communes du Cœur du Var (sans compétence transport mais gare de Carnoules)

- Communauté d'Agglomération de Sud Sainte-Baume
- Communauté d'Agglomération de Toulon Provence Méditerranée
- Communauté d'Agglomération Dracénoise
- Région Provence Alpes Côte d'Azur
- DREAL PACA

#### **4-Résumé et perspectives pour la CAPV :**

##### **4-1 Synthèse des 1<sup>ères</sup> phases des Assises Régionales des Transports**

La Région PACA a organisé des échanges avec les voyageurs, les associations et les acteurs économiques. Les usagers ont fait remonter des problématiques autour de l'offre parfois inadaptée et sur la billettique jugée trop complexe.

**Problématique Provence Verte :** Quelle billettique pour la CAPV ? La région souhaite créer une billettique unique pour l'ensemble du territoire d'ici 10 ans.

En ce qui concerne les associations, les thématiques les plus abordées étaient la question de la gouvernance des transports, l'amélioration de l'intermodalité dans les gares et la coordination des Autorités Organisatrices de la Mobilité entre elles (AOM).

**Problématique Provence Verte :** Il faudrait réfléchir à des nœuds intermodaux avec la Métropole Aix-Marseille, la gare SNCF de Carnoules et l'Agglomération de Toulon.

Enfin, les acteurs économiques étaient intéressés par la desserte en Transport en Commun (TC) des zones activités et s'interrogeaient sur le financement des transports publics par les entreprises à travers le Versement Transport (VT).

**Problématique pour la Provence Verte :** Quelle desserte pour les ZA, comme Nicopolis et ses 2000 emplois ? Quelle politique pour le VT sur le périmètre de la Provence Verte ?

##### **4-2 Quelles actions à envisager pour le territoire ?**

Par l'intermédiaire des Assises Régionales des Transports plusieurs actions sont envisagées. Dans le cadre des déplacements domicile/travail, un renforcement des services de TC via un élargissement de l'amplitude horaire est prévu pour répondre aux heures décalées (embauche/débauche). De plus, la Région voudrait développer un réseau de transport à haut niveau de service. L'enjeu pour les Agglomérations serait de développer des pôles intermodaux ou

multimodaux sur ces axes à haut niveau de service afin d'avoir un réseau intégré sur l'ensemble de la Région.

**Problématique pour la Provence Verte :** Il faudrait définir des nœuds intermodaux dans le réseau de la Provence Verte et les soumettre à la Région pour créer un réseau intégré, exemples : Saint-Maximin, Brignoles, D43 entre Garéoult et Rocbaron.

L'autre grande action pour uniformiser et intégrer ce réseau serait de développer un réseau unique et lisible pour l'utilisateur grâce à : un point de vente unique avec un seul site internet et une billettique identique pour l'ensemble des réseaux de la Région. Ce nouveau dispositif permettrait d'avoir des *pass* métropolitains avec un abonnement complexe. Par exemple, un usager pourrait utiliser régulièrement un bus urbain d'une AOM puis un bus non-urbain à haut niveau de service et enfin un train, cela avec un seul titre de transport.

#### **4-3 Gouvernance et coordination avec les AOM**

La région qui se voit transférer la compétence transport du département (loi NOTRe) aura donc la responsabilité de la gouvernance sur l'ensemble du territoire. Pour répondre à cet enjeu de gouvernance, la région pose l'hypothèse de la prescriptibilité du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). En effet, cela obligerait les AOM à suivre le schéma général de déplacements proposé par la Région avec par exemples des pôles intermodaux sélectionnés par la Région comme Saint-Maximin.

Enfin, la coordination future des AOM sur le transport a été posée. En effet, le développement de réseaux urbains intercommunaux pose la problématique de l'articulation entre ces différents réseaux pour permettre à l'utilisateur de traverser le territoire sans être limité par des frontières administratives. Pour promouvoir cette articulation, la Région propose plusieurs outils : conférence des AOM, Charte d'Orientations et d'engagements des AOM ou la création de syndicats mixtes. L'exemple du dispositif *Atoumod'* en Normandie a été présenté. Ce dispositif regroupe 15 AOM dans un syndicat mixte de transport et permet : une billettique unique, une tarification multimodale pour un réseau multiscalair intégré.

**Problématique pour la Provence Verte :** Cette réflexion est pertinente pour le territoire périurbain de la Provence Verte. La gare SNCF de Carnoules se trouve sur le territoire de la Communauté de Communes Cœur du Var. De plus, des flux importants domicile/travail existent entre la Provence Verte et la Métropole Aix-Marseille et également avec l'Agglomération toulonnaise. Quelle articulation intermodale avec ces deux réseaux de transport ?



#### 4-4 Conclusion

La Région souhaite organiser un maillage régional équilibré et également conforter les centralités existantes. Pour cela, elle devra identifier les itinéraires d'intérêt régional. Son approche pour développer le transport veut préserver les diversités territoriales et promouvoir l'égalité sur le territoire PACA. Elle réfléchit notamment à mieux desservir les territoires ruraux et périurbains. Enfin, elle souhaite faire participer l'ensemble des intercommunalités compétentes en matière de transport au développement de ce réseau de transport régional. Dans cet esprit, la Région pose la problématique de l'accompagnement des AOM dans leurs stratégies locales en matière de Transport.

**Problématique pour la Provence Verte :** La CAPV devrait proposer et défendre l'idée d'une ligne d'intérêt régional qui traverse son périmètre périurbain. Il faudrait également réfléchir à un partenariat avec la Région et les intercommunalités AOM voisines pour promouvoir un réseau cohérent et intégré.



## *Le tournant intermodal : cas d'étude en Région PACA*

Mots-clés : intermodalité, parking relais, pôle d'échanges, loi dite « NOTRe », loi dite « MAPTAM », chef de file de l'intermodalité, Schéma Régional de l'Intermodalité, billettique, intégration tarifaire.

A partir des années 1980, l'intermodalité s'est structurée principalement par les lieux d'échanges avec deux outils intermodaux que sont le parking relais et le pôle d'échanges. Ces deux outils permettent le rabattement de la voiture particulière vers le transport collectif. Le pôle d'échanges a pour objectif également d'articuler les différents réseaux de transport sur un même territoire. Cependant, ces outils ne permettent pas à eux seuls l'utilisation successive de différents modes de transport intégrés dans une chaîne de déplacement. En effet, l'intermodalité a besoin de répondre aux enjeux des correspondances, de la billettique, de la tarification intégrée et de l'information-voyageur. De plus, l'intermodalité souffre de l'absence d'un cadre institutionnel de gouvernance pour permettre la coopération de l'ensemble des acteurs du transport sur un même territoire. L'acte III de la décentralisation avec notamment les lois dites « MAPTAM et NOTRe » ont acté un véritable « tournant intermodal » (Depigny B., Richer C., 2016) en créant la notion de « *chef de fil de l'intermodalité* », en planifiant ce domaine avec le *Schéma Régional d'Intermodalité* et en intégrant les nouvelles formes de mobilité avec la nouvelle approche d'*Autorité Organisatrice de la Mobilité*. La révolution digitale participe également à améliorer le trajet intermodal. Quelques mois avant l'application du SRI en Région PACA, les enjeux intermodaux sont en plein essor.