

**Association MOUVABLE**  
**MObilité Urbaine Verte de l'Agglomération BordeLaisE**

Association support de l'organisation et du fonctionnement de la Conférence Permanente des Autorités Organisatrices des Transports de l'agglomération bordelaise

**Séminaire « Articulation des réseaux de transports :  
Quels dispositifs d'intégrations ? »**

**Actes**

**Vendredi 15 octobre 2010  
Communauté urbaine de Bordeaux  
Salle des Commissions réunies  
Bordeaux**

## **Accueil**

**Jean-Bernard Gilles – Journaliste - Sud-Ouest**

Ce troisième séminaire est consacré à l'articulation des réseaux de transport. Nous allons étudier les conditions techniques, juridiques, politiques d'une bonne intégration des transports de chacun, chaque niveau de collectivité, chaque Autorité Organisatrice de Transport (AOT).

## **Introduction**

**Pierre Langrand – Président de Movable**

Les deux premiers séminaires ont montré les grands enjeux du développement durable, plus spécialement les objectifs de Kyoto, comment y répondre et des outils à utiliser. Il y a une vraie capacité à faire et employer différents leviers pour atteindre l'objectif. Le second séminaire a montré l'interaction entre l'aménagement et la question des déplacements. Les exemples extérieurs nous ont montré un certain nombre de pistes, de préconisations ou d'orientations que prenaient certaines collectivités ou AOT, et qu'il y a une forte attente. Le quatrième séminaire, qui aura lieu le 15 novembre 2010, montrera comment l'utilisateur vit les transports et ses attentes en termes de mobilité, ses modes de fonctionnement et d'appréhension des transports.

Ce troisième séminaire est à la charnière parce que nous allons parler de l'articulation des réseaux. Sur l'agglomération il y a trois réseaux différents, trois exploitants qui ont pris l'habitude de se parler pour évoquer leurs évolutions, et qui ont développé leurs logiques propres au fil de l'histoire. Ils n'ont pas le même type de fonctionnement et le même type d'organisation. Des éléments importants qui ont été développés sur ces réseaux : correspondance, billettique... Ces points seront abordés et font l'objet de la table ronde. Au-delà des expériences offertes, pistes possibles avec leurs contraintes présentées par les intervenants extérieurs. Dans l'agglomération, il y a également des expériences dont les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) peuvent être fières.

Voici un peu les objectifs de ce séminaire.

## Les grands principes d'interconnexion des réseaux

### **Réginald Babin – Groupement des autorités responsables de transports (GART) – Responsable du pôle Systèmes de transports**

Ma fonction me permet de suivre les dossiers relatifs à l'intermodalité, surtout dans leur déclinaison technique en particulier système d'information multimodaux, billettique et pôle d'échanges.

En propos liminaire, l'intention n'est pas de stigmatiser qui que se soit ou quelle institution que ce soit, mais de planter le décor, de faire le constat d'une situation qui est très évolutive et d'apporter des éléments de réflexion qui sont le reflet de débat que nous menons nous-même au Gart, au niveau national entre les différents acteurs concernés.

L'exposé évoque l'intermodalité, thème bien connu aujourd'hui, mais c'était encore incongru d'en parler il y a quelques années. Il s'agit d'un sujet complexe mais qui est révélateur des transformations qui sont en cours en France dans le secteur des transports.

Le Gart regroupe 280 autorités organisatrices de transport. Ceci montre bien notre légitimité pour intervenir dans l'intermodalité car il s'agit de combiner l'articulation de tous ces systèmes de transport.

Nous parlerons uniquement de l'intermodalité dans le transport public de personnes et non de l'intermodalité du transport de marchandise (biens qu'ils utilisent parfois les mêmes infrastructures).

Le contexte. La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs – la LOTI, de 1982, amendée de nombreuses fois et dont il faut s'assurer d'avoir la dernière version, représente le droit des transports et a des implications dans l'aménagement des territoires et des problématiques de désenclavement, criantes et parfois assez méconnues. Il s'agit d'évoquer la lutte contre les gaz à effet de serre et le développement durable, c'est une vraie préoccupation et nous avons intérêt à préparer le retour aux transports collectifs. Enfin au Gart a aussi des préoccupations du transport des personnes âgées, ceci pose des questionnements sur l'organisation et la mise en œuvre, et ce n'est pas sans compter sur les problèmes d'accessibilité sur les différents types de handicap dont le vieillissement fait partie.

Nous étudions également les problématiques assez prégnantes du financement des systèmes de transport, qui nécessitent que l'on cherche à optimiser les systèmes de infrastructures de transport. En fond, nous avons également le problème des consommations d'énergie qui sont liées au développement durable qui implique à long terme la question de l'approvisionnement de l'énergie.

L'organisation institutionnelle des transports implique différents niveaux d'AOT, tels que précisé par la LOTI, il s'agit d'un débat qui a lieu actuellement dans les questions de décentralisation. Cette organisation bien définie a occasionné des problèmes de cloisonnement et « d'effet frontière ». Ce n'est pas sans conséquence, car ceci n'a pas favorisé l'intermodalité en France. Les jeux d'acteurs sont relativement importants, en particulier entre AOT, mais aussi avec les opérateurs qui mettent en œuvre les politiques transports qui sont les exploitants et il y a le rôle central de la SNCF qui historiquement n'est pas à rappeler mais qui est essentiel. Nous avons un historique qui ne favorise pas la coordination des acteurs et l'efficacité combinée des transports collectifs et des politiques. C'est un point sur lequel nous devons faire porter un grand nombre d'efforts. Malheureusement, c'est un système qui a favorisé très tôt le recours au mode routier et les déplacements individuels en automobiles. Il est important d'inverser la tendance aujourd'hui.

Par ailleurs, le contexte oblige de faire face à des financements toujours plus lourds pour les systèmes de transports, sans évoquer les questions relatives à la décentralisation qui donnent aux collectivités de plus en plus de charges et surtout sur le plan social. Une préoccupation sous-jacente des politiques transports est bien d'avoir une vision plus globale des déplacements et de l'accessibilité et les conséquences sur l'urbanisme, nous essayons aujourd'hui de mieux faire corrélérer la mise en œuvre et l'offre de transport avec le développement de l'urbanisme qui n'est pas encore un principe récurrent chez nous, mais il y a de notable avancée dans ce domaine. Ceci implique de gérer la question des pôles générateurs de trafic et là aussi nous ne nous situons pas encore dans l'optimum. Il s'agit aussi d'optimiser les voiries, les infrastructures, des flux dans l'espace et dans le temps. Nous avons entendu la création des agences des temps, il y a sûrement des choses à faire dans ce domaine. Il s'agit aussi de ne pas oublier la lutte contre les exclusions de certains territoires, de certaines populations et les pollutions précédemment évoquées.

Les flux de mobilité sont par ailleurs de plus en plus complexes conduisant à une surenchère d'investissement en matière d'infrastructure. Aujourd'hui, la mobilité est liée aux activités économiques et sociales est relativement méconnue, nous ne sommes plus aussi précis qu'à une certaine époque car il y a de grandes variations pour les ménages dans la semaine. Ce n'est pas simple d'adapter une offre de transport par rapport à ces mutations de la mobilité. Il y a aussi un facteur lié au vieillissement de la population qui fait que les seniors qui ont une grande mobilité interfèrent avec les actifs ou les étudiants. La maîtrise des flux fait pour l'instant d'aucune coordination de manière globale, nous évoquons ces questions dans des travaux universitaires alors qu'il y a là de vrais enjeux puisqu'il s'agit de mieux maîtriser les flux de mobilité et les déplacements. Les AOT travaillent sur ce sujet sachant qu'elles cherchent à faire évoluer leur rôle et avoir des prérogatives dans la gestion de la voirie et de l'urbanisme pour qu'il y ait une cohérence sur ces facteurs générateurs de trafic.

Il faut que les AOT aient les moyens de travailler avec les organismes qui maîtrisent les questions de l'urbanisme pour qu'il y ait des coordinations. Par exemple sur la gestion de la voirie, les AOT devraient avoir la compétence des politiques locales de stationnement afin d'apporter de la cohérence et de la coordination avec leurs politiques de transports publics. C'est l'une des revendications du Gart de créer des autorités organisatrices de mobilité durable.

### **Pierre Langrand**

Il y a également des relations entre le foncier et le financement des infrastructures au-delà des questions de production de l'offre de transport. Une sur-taxe peut être réaffecté aux transports en communs. La problématique de l'échelon de la compétence est présente.

### **Réginald Babin**

En effet, il serait possible d'avoir là une source d'affectation des contraventions. C'est l'une des missions du Gart menée à ce niveau au plan national pour mieux réguler ces questions. Effectivement dans la relation « foncier et ressource », le débat a été mené au Gart et le Gart a été force de proposition, pour faire en sorte que les plus-values foncières liées à la mise en œuvre de système de transports est un rejaillissement sur la mise en œuvre sur de nouveaux systèmes de transport. Cela occasionne une boucle vertueuse.

La mise en œuvre des offres des AOT est effectuée par des régies, mais plus généralement par des Délégations de Services Public (DSP), des opérateurs qui au plan local sont des exploitants inscrits dans un historique assez ancien. Dans le paysage national, nous avons Keolis, Veolia-Transdev et le groupe RATP au milieu qui a des volontés de sortir de l'Île-de-France. Comme autres acteurs, il y a des transporteurs très petits qui sont présents dans le milieu inter urbain où une multiplicité d'exploitants est présent, au contraire dans le milieu urbain, nous n'aurons qu'un seul exploitant. Sur le ferroviaire, il y a la SNCF qui en situation monopolistique, mais nous savons que les choses sont en train d'évoluer.

L'utilisateur quand il veut se déplacer et par nature faire un déplacement intermodal (passer d'un système de transport à un autre). Il doit avoir une démarche assez volontariste. Il devra avoir affaire à plusieurs opérateurs, solliciter plusieurs systèmes d'information, solliciter différents types de billetterie, et devra combiner lui-même l'ensemble. Dans l'idéal, il devrait y avoir un guichet unique pour avoir un parcours complet. Ceci existe dans de nombreux pays. C'est pour ses raisons qu'il a été beaucoup plus commode historiquement de ce reporter sur la voiture. Nous observons de nouveaux opérateurs dans ce domaine, en particulier les opérateurs de téléphonie et d'Internet qui de plus en plus vont chercher à développer des services intégrés dans ce domaine. Nous observons les opérateurs de police et de sécurité qui souhaitent également intervenir de manière globale au niveau des mobilités notamment en cas de crise. Il y a également les gestionnaires de voirie et d'infrastructures qui sont intéressés et sont parties prenantes.

Il y a bien des logiques des AOT, des opérateurs, bien souvent dans des visions concurrentielles à courts termes en général dans le cadre de contrats déterminés qui doivent avoir une certaine échéance. Cela conduit à l'absence de politiques de transports coordonnées. Il y a bien des exemples qui montrent qu'il y a des politiques de transports coordonnées comme à Bordeaux avec Modalis, mais cela reste marginal. Dans tous les cas, en France, il y a une certaine carence d'une gestion intégrée et totale sous contrôle d'une AOT qui en aurait la responsabilité. Il y a des embryons de choses, mais nous ne sommes pas dans une logique de réflexe qui devrait être présente. Au plan local, peu de systèmes de billetterie intermodaux existent. Dans les grandes villes, il est possible de disposer de billets intermodaux, mais c'est prévu seulement pour un certain type de clientèle et ne bénéficie pas à la majorité, dans des proportions qui sont finalement peu importantes. Il n'y a pas d'intermodalité généralisée ce qui est très dommageable. La circulation d'un réseau à un autre ne peut pas être faite avec un seul billet.

L'information pour l'utilisateur est partielle. Elle est confiée soit à l'opérateur soit à collectivité locale et reste restreinte au seul périmètre de l'opérateur ou de l'AOT. A termes, nous devrions avoir un guichet unique en ce domaine au même titre que la billetterie. Il faudrait mettre en relation les différents sites des AOT et des opérateurs. Si nous ne le faisons pas, avec un peu d'humour, Google va s'en charger et il le fait déjà. Ceci montre qu'il y a bien là des enjeux très importants. La maîtrise de la diffusion de l'information est essentielle.

Il faut maîtriser les déterminants de la mobilité dans la définition de l'offre. Or les déterminants, nous les connaissons assez mal. La vie sociale et les habitudes des populations varient très vite et l'offre de transports n'est pas toujours adaptée. Nous l'avons vu en 2008 avec la hausse du coût du pétrole. L'adaptation de l'offre dépend des collectivités et nous en revenons toujours aux questions de financement.

En lien avec l'urbanisme, les contrats d'axe sont très intéressants car ils permettent d'optimiser les infrastructures. Ainsi il faut développer la multimodalité. Quand nous parlons l'intermodalité, il ne faut pas exclure la voiture, qui au plan national représente 85 % des déplacements, mais développer la complémentarité. Cela pose la question des stationnements et des parkings relais.

L'intermodalité repose sur des horaires synchronisés, cadencés si possible. Cela à l'air simple mais nous ne sommes pas des champions dans ce domaine. Cela repose également sur des pôles d'échanges fonctionnels et des systèmes d'information fiables. Pour ces grandes notions, nous parlons d'interopérabilité parce qu'elle intervient sur le plan technique. Pour que des systèmes soient intermodaux, il faut que les composants de ces systèmes puissent se parler. C'est un cheval de bataille de la Commission européenne. Il y a là des enjeux extrêmement forts de normes qui doivent reposer sur des référentiels. A ce niveau, l'interopérabilité ne se situe pas au niveau français, car nous devons tenir compte de ce qu'il se passe ailleurs dans le monde. La Commission européenne travaille fortement au niveau européen, mais il y

a des discussions au niveau mondial (normes Iso...). La France est assez peu représentée dans ces instances.

Au niveau de l'information, il est possible de trouver cela gênant, mais il est plus facile d'aller sur les sites des chemins de fer suisses, allemands ou néerlandais pour avoir une information globale en France. Il est même possible de trouver des guides imprimés avec la totalité de l'offre française avec des Ter assurés par car en correspondance. C'est un peu dommage que ce n'est pas possible de trouver ce niveau d'information en France. C'est un constat que tout le monde peu faire en allant sur Internet.

La coordination des horaires amène les responsables à faire le constat que l'on peut améliorer la synchronisation des horaires. C'est la démonstration du cadencement qui a été fait en Suisse, en Allemagne et dans d'autres pays. Il s'agit de coordonner les correspondances entre les systèmes de transports. Par exemple, nous ne faisons peu de correspondances quai à quai.

Quand il est possible de mettre en œuvre la coordination, la gare devient un maillon essentiel. Leur fonctionnement doit être amélioré pour qu'elles constituent de véritables pôles d'échanges au service de l'utilisateur. Des avancées très notables sont à souligner, mais il a fallu le rapport Keller.

La question de l'harmonisation tarifaire et plus généralement la tarification sont des questions très délicates, très difficiles. Nous menons ces débats au GART. Chaque réseau a son histoire et ceci ne favorise pas l'harmonisation tarifaire. Il est possible déjà de le faire sur la base d'une combinaison de titres de transport différents sur le papier. La billettique n'est pas nécessaire. Elle implique de régler en amont certaines difficultés préalablement exposées.

Est-ce que l'intermodalité doit être opérée par les opérateurs ? Nous observons un certain nombre de grands opérateurs, en particulier SNCF-Keolis, qu'il est possible de développer des synergies de groupe. Cela a été constaté à Dijon. Sur ce plan des synergies que nous devons apprendre. Ceci pose le problème de la capture du régulateur et peut biaiser le choix de l'AOT. Les centrales de mobilité qui sont des vieux principes sont vendues dans les offres de DSP. Est-ce que cela répond au développement d'une offre exhaustive aux usagers ? Les AOT sont légitime à orchestrer cette opérabilité. Il faut mettre en place des formes de coopération institutionnelle. En Alsace, un comité de coordination des AOT existe sous la forme de réunions, sans organisation juridique et ça marche. D'autres AOT ont choisi le syndicat mixte SRU. Il faut que les AOT dialoguent sur la façon par laquelle l'offre de transport doit être organisée de façon globale.

Au sujet de l'information, de la billettique, il y a des acteurs qui doivent être en capacité de mettre en forme les données, les diffuser et les mettre à jour. Le problème de la propriété des données est un problème relativement important.

Au niveau de l'intermodalité, nous avons un problème d'actualité, celui du ferroviaire en France. C'est un élément central des problématiques intermodales. La SNCF bouge, ses dirigeants sont favorables à l'ouverture à la concurrence. Il y a la problématique des Ter, des Train Inter Régionaux (TIR). Nous avons des dialogues sur ces sujets alors que les régions ont beaucoup investi. Il me semble que verrons évoluer les choses rapidement. Les AOT doivent s'organiser pour faire face à la gestion de l'offre ferroviaire qui sera plus diversifiée que celle que nous connaissons aujourd'hui. Dans le cas où il y a plusieurs opérateurs, nous pourrions dire que l'intermodalité est stimulée. En tout cas ils sont les uns à côté des autres et ils doivent se coordonner pour attirer leurs clients et globalement le résultat est bénéfique à tous. Il y a une harmonisation globale qui se met en place. En Suisse, il y a environ 200 compagnies différentes.

Sur le ferroviaires, il y a des choses à faire et des sujets à creuser pour permettre aux AOT de nouvelles offres performantes.

Nous avons par ailleurs des réflexions sur le périurbain. Des AOT ont mis en œuvre des actions très concrètes dans la mise en œuvre de l'intermodalité : observatoire des déplacements, système d'informations multimodal, cadencement, gestion coordonnée multimodale des déplacements... En général c'est sur l'impulsion des régions, car elles ont compris une coordination devrait être menée autour des Ter qui jouent un rôle fondamental.

Il y a une nécessité à ce que les agents des collectivités qui conçoivent l'offre de transport puissent échanger entre eux et la coopération se fait toute seule.

### **Débat avec la salle**

**Monsieur Lesynek – Président de la fédération des syndicats de quartiers de Pessac**  
Pourquoi d'aérien est oublié en termes d'interopérabilité et d'intermodalité ?

#### **Réginald Babin**

Vous avez raisons de stigmatiser ce point. Les AOT n'interviennent peu dans l'aérien, néanmoins elles gèrent les liaisons aéroport – centre ville.

#### **Jean-Marc Gaüzère – Vice-président de la CUB**

Il apparaît que le diagnostic sur l'intermodalité est connu, que les mesures thérapeutiques sont connues, mais que malheureusement, il y a trois village gaulois, trois AOT et elles n'arrivent pas à se parler. Vous avez dit que la France défend peu sa vision et à la limite fort heureusement puisque nous sommes en arrière par rapport à nos voisins. Il manque une bonne cafétéria, la volonté des hommes. Avec Movable, nous avons fait quelques avancées mais beaucoup de chemin reste à faire.

#### **Jean-Bernard Gilles**

Est ce que la proximité avec la SNCF fait de Keolis le meilleur agent pour parler de l'intermodalité ? de l'interopérabilité ? Est-ce que cette proximité vous donne un avantage ?

#### **Bruno Danet – Directeur du réseau TBC – Keolis Bordeaux**

Ca nous aide comme tous les opérateurs malgré leur groupe d'appartenance. Pour les opérateurs, nous devons nous inscrire dans des opérations très concrètes en matière d'information, de mieux comprendre le fonctionnement des pôles d'échanges. La tarification c'est plutôt le rôle des AOT.

#### **Pierre Langrand**

Les AOT doivent avoir suffisamment de maîtrise de leurs systèmes car comme il y a des évolutions (fusions, concessions, évolutions de groupes). Il faut bien que l'action publique par du principe que l'action doit être permanente pour l'utilisateur quelque soit l'évolution des partenaires.

#### **Gilles Savary – Vice-président du Conseil général de la Gironde**

Le constat a été fait, nous sommes en retard sans l'être. Nous sommes quand même un grand pays en matière de transport. Mais c'est vrai que nous ne sommes pas la Suisse pour l'utilisateur. En Suisse, un titre de transport, à la journée, au mois, à l'année pour utiliser tous les modes de transport en étant cadencés. Les Suisses ne cherchent pas les horaires de leurs trains, ils savent qu'ils passent toutes les demi-heures. Donc, nous ne sommes pas la Suisse, ni même la Tchéquie. A Prague, il y a un billet unique tous modes. Nous avons des progrès à faire. Simplement nous changeons d'époque, ce qui était tolérable ne le sera pas demain. Demain, le problème énergétique sera patent car nous sommes un pays dominé en termes d'approvisionnement mais aussi en termes de marché. Nous avons une occasion unique avec

la réforme de la décentralisation, il ne faut pas que cela reste uniquement une réforme des modes de scrutins. Il faudrait un peu rebattre les cartes des compétences. Il me semble que la loi devrait créer des agences de mobilité au niveau départemental ou régional qui seraient des entités de régulation, de missions, entités souples qui permettraient aux AOT de garder leurs compétences. Il faut un lieu institutionnel fort consacré par la loi où nous mettons en place ce qui a été dit. C'est essentiel au niveau de l'intermodalité, de l'interopérabilité et la consultation des usagers. En France, les administrations ont raison mais en réalité ce sont les usagers qui savent ce qu'il faut faire. Mais chacun à son niveau, les collectivités arbitrent, mais il est important que les usagers nous donnent leurs points de vue.

Il me semble que c'est décisif et que les transports prennent aussi un poids politique considérable.

Au Conseil général, nous allons mettre en place le titre unique, cela va coûter 3,5 millions d'euros.

### **Pierre Langrand**

Effectivement nous avons changé d'époque. Les hypothèses initiales du lancement du tramway étaient que le tramway capte les 2/3 des besoins de déplacement, nous partions avec des hypothèses qui incluaient une augmentation de la circulation automobile. Aujourd'hui, l'idée est de maintenir l'usage de la voiture au niveau actuel sans croissance, c'est-à-dire multiplier par 3 ou 3,5 l'offre en transports en commun. Ceci nécessite à avoir une autre approche des éléments. La loi a fait de timides avancées sur l'évolution institutionnelle. Par exemple sur le stationnement, est-ce que la loi peut situer le bon niveau de pertinence sans refaire en permanence les cadres des institutions ?

### **Jean Fanchon – Directeur des transports terrestres – Conseil général de la Gironde**

Effectivement, les procédures de l'intermodalité nous les connaissons, mais nous devons prendre en considération nos possibilités juridiques et politiques. Cela fait 10 ans que nous travaillons ensemble avec la Cub et la Région sur la connexion des réseaux. Nous avons su faire un certain nombre de choses.

### **Fabienne Cala – Directrice des transports express régionaux – Conseil régional d'Aquitaine**

La répartition des compétences est claire mais la difficulté se situe au niveau des marges. La loi ne prévoit rien et c'est bien avec des partenariats que nous pouvons faire des choses. Ce n'est pas simple et nous l'observons dans chaque agglomération en France. D'ailleurs chaque fois le montage est différent.

Le lien permanent transport et urbanisme sur l'aménagement du territoire, en Aquitaine, nous nous lançons dans la réflexion de contrat d'axe pour travailler avec les collectivités qui ont la compétence en matière d'urbanisme. Très en amont, cinq ans préalablement pour travailler sur l'impact d'un projet : quelle offre ils veulent et eux quel projet d'urbanisme ils ont. Ainsi le projet est formulé ensemble pour la meilleure articulation entre une infrastructure et l'urbanisme. Nous travaillons avec Périgueux, en Béarn, en Bigorre, le sud des Landes, et Bayonne.

Un décret paru cet été propose une taxe sur les plus-values foncières pour les infrastructures de transport. Cette taxe serait utilisable pour les transports en commun pour les agglomérations ou les infrastructures ferroviaires régionales. Les décrets d'application ne sont pas encore publiés.

Sur la billettique et la tarification, le contexte français est très contraint car les Régions sont tenues de par la loi par la tarification kilométrique nationale. Ainsi lorsqu'elle souhaite faire évoluer la tarification, elle ne la substitue pas, mais ajoute une couche supplémentaire.



L'autre contrainte se situe au niveau des tarifs sociaux nationaux. Ce sont des difficultés qui se dépassent mais qui ajoutées aux difficultés présentes.

L'intermodalité demande de lourds investissements. Aujourd'hui, les collectivités sont pour une normalisation comme ce qui a été dit au niveau de la billettique multimodale, mais elles redoutent le coût de cette mise aux normes. Ce coût est très sévère en particulier pour l'adaptation des systèmes déjà en place.

### **Réginald Babin**

Madame Cala a entièrement raison, et étant en première ligne président la commission de normalisation CN03, ces questions d'évolution pose d'énormes problèmes normatifs impulsées par en particulier des acteurs étrangers. Nous déplorons qu'il n'y ait pas une vision stratégique française. Nous essayons de le faire au sein de la CN03, même si ce n'est pas son rôle ni le lieu. A termes, les collectivités risquent d'être confrontées à des évolutions de matériels relativement coûteuses faute de s'en être occupée.

Par exemple, la technologie du sans contact NFC avec des téléphones portables adaptés demande malgré tout une adaptation des valideurs qui connaissent eux-mêmes une obsolescence relativement rapide.

Nous ne sommes peu nombreux pour discuter de ces choses dans les instances internationales.

### **Frédéric Danjon – Elu de la Communauté urbaine de Bordeaux**

La gare idéale avec du quai à quai et du vélo pourrait être Pessac sur l'agglomération. Cependant le jalonement vélo n'est pas très bon, et il existe un grillage entre le quai ferroviaire et le quai des tramways. Il est vrai que la situation suisse du cadencement généralisé est formidable. Nous pensons que cette situation est difficilement reproductible au niveau de la gare Bordeaux Saint-Jean.

### **Jean-Bernard Gilles**

Quand vous évoquez que Google va assurer l'information voyageur à la place des collectivités, vous pouvez nous expliquer un peu plus ce sujet ?

### **Réginald Babin**

Ils vont effectivement très vite et sont déjà en train de recueillir des informations auprès des collectivités et réalisent actuellement son système. Ils ont l'ambition de développer un système d'information multimodal exhaustif au niveau mondial, et surtout ils s'en donnent les moyens.

### **Jean-Bernard Gilles**

Vous pouvez confirmer Monsieur Danet ?

### **Bruno Danet – Directeur du réseau TBC – Keolis Bordeaux**

Oui, effectivement Google s'intéresse à ces données mais également d'autres opérateurs.

### **Pierre Langrand**

Cette intervention privée n'est pas choquante, mais elle pose le positionnement de l'intervention publique. Par exemple, aujourd'hui avec un téléphone, nous ne savons pas mettre en œuvre un système permettant le calcul d'un trajet d'un réseau à l'autre avec nos systèmes d'information. Il y a des compléments d'informations apportés par ce type d'information. Il faut savoir donner le meilleur équilibre.

### **Francis Cardin – Associations Espace 33 et droit du piéton Gironde**

La question du vieillissement de la population et la question du handicap ont été soulevées. Est-ce qu'il est prévu d'adapter les véhicules ferroviaires car en général il n'y a qu'un seul emplacement pour personne à mobilité réduite.

**Jean-Bernard Gilles**

Le message est passé.

## L'articulation des transports de l'agglomération lyonnaise

### **Michel Rodet – Directeur de la mission Territoire et Intermodalité – Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération Lyonnaise (SYTRAL)**

L'intermodalité au Sytral est pilotée par un directeur. Cette situation est souhaitée par le Président du Sytral car il considère que ce sujet ne peut être abordé par un chargé de mission lambda, car cette mission requière une qualité d'écoute et de négociation. Le système intermodalité est ainsi placé au niveau directionnel, au même titre que l'investissement qui représente 165 millions d'euros récurrents sur 15 ans.

Le Sytral est responsable de l'organisation des transports au sein de son territoire. Ce qui est favorable car dans son territoire une AOT sait ce qu'elle a à faire. La contrainte est qu'il y a une frontière.

Le Sytral représente la Communauté urbaine de Lyon et 7 communes périphériques. Ces communes périphériques représentent 30 000 habitants. Desservir 30 000 habitants est complètement différent en zone périurbaine par rapport à de l'urbain dense.

Nous travaillons également à l'échelle de la Région urbaine de Lyon (RUL) dans le cadre de la métropolisation. Ce périmètre représente 40% des déplacements liés à l'agglomération lyonnaise, soit 10 millions de déplacements quotidiens.

Le Sytral est un syndicat mixte ouvert. Nous faisons que de la maîtrise d'ouvrage. La Région n'est pas présente malgré des appels du pied politiques. Nous avons un budget annuel de 700 millions.

Les participations des collectivités locales est le fruit d'une négociation politique ancienne. Les dépenses d'exploitation (50 %) sont liées à la délégation du réseau TCL à Keolis.

Le réseau structurant : métro, tramway, trolley Cristalis. Nos élus nous suivent sur nos prescriptions d'investissement si le trafic est présent : du métro sinon du tramway ou si le trafic est encore plus faible du Cristalis. Nous faisons un effort particulier sur les déplacements électriques.

La politique de parcs relais (P+R) est forte mais pose des problèmes car les P+R en extrémité sont utilisés mais mal financés (car utilisés par des non-habitants du Rhône). Le Sytral n'est pas opposé à les financer, mais souhaiterait des réciprocités à trouver. Le P+R est une vraie question d'intermodalité à côté de l'effet frontière et de la contrainte administrative.

Le Sytral n'hésite pas à financer des projets ferroviaires sur son territoire.

Actions passées :

Il y a une tarification intermodale depuis 1993, adaptée en 2007. Le projet d'une tarification zonale avec la difficulté d'intégrer la tarification plate du département du Rhône. Prochainement, la billettique intermodale sous forme OÙRA va être étendue dans Département du Rhône. L'utilisateur pourra charger l'abonnement combiné ou uniquement l'abonnement départemental dans un premier temps, car ce sont les titres les plus faciles à mettre en place, ensuite on mettra en place un titre journalier.

**Pierre Langrand** précise que cette configuration tarifaire est en place depuis 7 ans sur l'agglomération bordelaise avec la carte Modalis.

Sur le titre régional Ter/TCL représente un ordre de grandeur de 10 000 ventes (Chiffre équivalent pour Modalis).

REAL (Réseau express de l'agglomération Lyonnaise), c'est un projet intéressant car il y a rien. Il s'agit d'un lieu de rencontre entre les différentes AOT et la SNCF. RFF a été intégré par la suite. Chaque collectivité présente ce qu'elle fait (= best effort en anglais) et il n'y a pas d'engagements contractuels, mais tout est mis en œuvre pour que les opérations puissent se réaliser. Dans ce cadre, 21 actions ont été réalisées dont 6 grands projets comme la liaison avec l'aéroport. La problématique des services (implantation de commerces de proximité : boulangerie, bureau de poste, crèche, station de réparation de vélo...) autour des gares a soulevé le problème du foncier. Il s'agit de bien développer la vie locale autour des gares. Cette coordination est technique dans un premier temps pour décante les sujets. Puis il y a un comité des directeurs qui prend des premières décisions et enfin il y a le comité des présidents qui se réunit une fois par an. Ce comité prend les décisions et tranche les grands débats préalablement préparés techniquement.

**Pierre Langrand** précise que Movable présente une ligne équivalente. Oûra comme Modalis présente une couche supplémentaire mais les collectivités ne sont pas prêtes à perdre leur nom de réseau au profit d'un nom de réseau d'agglomération ou plus large. Comment gérez-vous ces titres transversaux ?

**Michel Rodet** précise que Real est bien un label, chaque AOT garde sa compétence qui lui est propre et labélise quelques actions parmi ses actions. Il y a un engagement réciproque à minima. Pour le client, cela signifie qu'il n'y a pas de communication en terme Real.

**Pierre Langrand** souligne que Modalis est un objet non identifié à un réseau et souffre d'un déficit de notoriété.

Pour nous, OûRA est une action clairement portée par la Région Rhône-Alpes et labellisée Real, ainsi tous les partenaires s'engagent à la mettre en œuvre. Nous, Sytral, faisons notre possible pour que les titres intermodaux qui nous concernent entrent dans le cadre d'OûRA et en termes de communication, OûRA est présentée comme une intervention de la Région, bien que cela concerne 25 AOT qui derrière phosphorent dans le cadre du *best effort* Real. C'est assez difficile car cela ne représente rien mais cela correspond plus à une logique anglo-saxonne de gestion de projet qu'à une logique française. C'est vraiment innovant. Cet affichage est accepté comme tel.

L'extension du périmètre des transports urbains est relative à l'adaptation du périmètre du Grand Lyon sur cette question. L'idée est d'aider les communes périurbaines et leurs problèmes de déplacements au moins de type urbain. Cette politique a été engagée depuis 2001. Nous discutons avec un niveau cohérent de population afin qu'un ensemble entrant puisse être représenté politiquement dans le syndicat. Autour du Grand Lyon, il y a 5 Communautés de communes, d'ici un an ou deux, quatre des Communautés de communes seront peut être intégrées au périmètre des transports urbains.

Nous proposons pour ces territoires des offres de transports adaptées avec des ratios proposant une certaine équité de desserte du territoire. Le financement de l'extension de l'offre est abordé selon des modalités qui si en les rapportant à l'habitant serait ainsi partagée pour 100 euros pour le Grand Lyon, 25 euros le département et 15 euros par la Communauté de communes. Cette modalité est identique entre les 4 communautés même si la situation n'est pas toujours économiquement équilibrée. Elles ne vont pas bénéficier la même façon des investissements en modes lourds dans le centre de l'agglomération. Ce mode de financement et les versements transports nouveaux supplémentaire, nous arrivons faiblement à équilibrer l'extension du service sur ces territoires.

La multiplication d'AOT est un élément très défavorable lié au nombre mais également lié aux champs géographiques. Ainsi dans un même lieu nous pouvons avoir trois AOT, ce qui est compliqué. Nous ne pouvons pas sortir de notre périmètre sauf si une AOT limitrophe nous y autorise.

Les financements d'origines différentes créent des distorsions car les élus réagissent en fonction de leur collectivité d'origine. L'interprétation intermodale ne va pas être la même. Sur les réseaux, les opérateurs même si aujourd'hui l'intermodalité est du ressort des AOT, les opérateurs ont leurs mots à dire sur ce champ d'action.

Sur le plan politique, si les élus ne partagent pas d'accord entre eux, il n'est pas utile de débiter quelques discussions que ce soit. En parallèle, du point de vue des usagers, il y a une attente forte de simplicité pour aller d'un point à un autre. L'évolution technologique n'est pas un frein au développement de solutions intermodales.

L'évolution législative en cours serait peut être l'occasion avec la réforme des collectivités de supprimer un certain nombre de contraintes qui freinent le développement de l'intermodalité.

### **Débat avec la salle**

#### **Jean-Marc Gaüzère – Vice-président de la Communauté urbaine de Bordeaux**

Vous n'avez pas mentionné la problématique du transport urbain. Quelle organisation de transports pour ces nouveaux territoires ?

#### **Michel Rodet**

Sur les extensions de périmètre, les Communautés de commune restent maître de leur organisation. Sur la question des modes, bien évidemment, le métro n'est pas la solution la plus adaptée. Sur les 4 Communautés de communes qui entreraient, seulement une pourrait bénéficier d'une extension de tramway (liée au Grand Stade)

Sur le périurbain, nous avons l'exemple de Rhône Express (10 ans de travaux : études et constructions). Nous avons inversé la problématique de l'urbanisation. La ligne a été lancée et l'urbanisation s'est adaptée avec une densité urbaine forte malgré un nombre d'arrêt élevé.

Le tramway qui part sur l'aéroport utilise les mêmes infrastructures que la ligne T3, il a une vitesse commerciale de 60 km/h ce qui est une réussite car il parcourt le trajet Lyon Part-Dieu <-> Aéroport de Lyon en 25 minutes.

#### **Pierre Ducout – Président de la Communauté de communes Cestas – Canéjan**

Quel est la place des transports dans le SCoT de Lyon ? Au niveau des gares, il faut des comités de suivi entre la SNCF, RFF et les différentes collectivités locales pilotées par la Région. Dans le Département du Rhône, il faut tout de même préciser que le poids de l'agglomération lyonnaise dans le département n'est pas le même que le poids de l'agglomération bordelaise en Gironde. Il me semble que Gérard Colomb poussait sur le pôle métropolitain avec Grenoble et Saint Etienne. Nous sur le périurbain, il faut faire le maximum sur le vélo, sa sécurité et sa mise à disposition.

Il y a à poursuivre sur la coopération, mais nous n'avons par d'équivalent des trois millions d'habitants, même si nous faisons un cercle relativement large. Nous devons avoir une discussion sur l'axe Arcachon – Bordeaux – Libourne.

#### **Michel Rodet**

Le développement de tarification zonale concentrique, quelque part, suivant la tarification nous favorisons plus ou moins l'étalement urbain. Les systèmes proposent une dégressivité des abonnements en fonction de la distance. Par exemple à la demande de la Région à la mise en place du titre Ter/TCL la question a été posée car lorsqu'il faut payer un abonnement

mensuel 250 ou 300 euros, cela ne veut plus rien dire. Mais, est-ce qu'il faut plafonner absolument l'abonnement le plus lointain à 150 euros mensuel, par exemple, comme le proposait la Région ? Attention, ceci signifie qu'il est possible de se loger à 200 kilomètres de son travail et ça ne lui coûte pas plus cher qu'il soit à 30 ou 50 kilomètre. Il faut faire attention entre la corrélation entre la tarification en particulier quand on fait une tarification zonale et ses idées de développement et de tache urbaine. Il me semble que le nœud du problème est la tarification.

Nous réfléchissons sur la pertinence d'une tarification horaire et non plus une tarification de zone. En quelque sorte chaque territoire se pénalise, une heure de transport en centre-ville n'est pas équivalente à une heure de transport en interurbain.

### **Pierre Langrand**

Il précise la nuance entre l'étalement urbain et la multipolarité d'une ville. Ce n'est pas la même chose entre une extension urbaine de 100 habitants au bout d'une ligne de bus et 1 000 habitants qui développent un centre-bourg de 5 000 habitants.

Entre l'étalement urbain et la multipolarité, quand on parle de Bordeaux-Arcachon-Libourne ce n'est pas la même chose.

### **Michel Rodet**

Effectivement, mais la Région ne peut qu'appliquer qu'une tarification kilométrique.

### **Gilles Savary – Vice-président du Conseil général de la Gironde**

Il s'agit d'une petite question technique concernant l'interopérabilité tarifaire et en particulier les billets uniques intermodaux. Comment vous vous dépatouillez avec la SNCF ? Nos travaux indiquent qu'elle tient à son indépendance dans la gestion de ses tarifs. Elle souhaite garder des tarifs modulés selon les heures de la journée ou éventuellement le remplissage des trains.

### **Michel Rodet**

Comme le soulignait la représentante de la Région, les régions sont tenues à la tarification kilométrique nationale monomodale des transports express régionaux. Cela va rester quoi qu'il arrive et la région ne peut pas faire autrement.

### **Fabienne Cala – Directrice des transports express régionaux – Conseil régional d'Aquitaine**

Pour préciser quelque peu, la SNCF a une totale liberté pour fixer ses prix sur les liaisons Grandes Lignes, en revanche, sur le TER, de part la loi, elle est tenue à la tarification kilométrique nationale, qui fait partie des tarifications « historiques » avec les tarifs sociaux nationaux. Nous gérons cela en créant d'autres tarifs à partir de cet historique qui se superposent et sont plus avantageux. Il est vrai que du coup ces tarifs « historiques » sont un peu en perte de vitesse. Dès que nous revenons sur cette structure pour des tarifs intermodaux nous sommes quand même obligés de respecter cette tarification kilométrique. Par ailleurs l'Etat avait empêché une tarification zonale en Alsace qui se serait substituée à la tarification kilométrique. Nous attendons des autorisations de l'Etat pour pouvoir faire évoluer les tarifications intégrées.

### **Pierre Langrand**

Est-ce que sur l'agglomération lyonnaise, vous avez une notion d'un réseau express et d'un réseau de dessertes et la gestion des temps de parcours ?

### **Michel Rodet**

Sur Lyon, nous avons effectivement une hiérarchisation des réseaux. Il se fonde sur le réseau primaire (TER) en urbain mais également en interurbain. Notre vue est très technicienne,

notre premier niveau est constitué par le métro et le tramway, puis les bus à haut niveau de service (BHNS). Les réseaux s'articulent principalement autour des gares de Perrache et Part-Dieu. Rhône-Express fait l'articulation avec l'aéroport et ces deux gares TGV. Ceci montre bien que nos réseaux principaux sont tous reliés à une gare. Ensuite les champs de progrès sont aussi confrontés avec un regard intermodal lorsque nous préparons le plan de mandat.

## **Table ronde : des réalisations locales déjà fortes et perspectives**

**Daniel Province – Directeur des transports – Conseil régional d'Aquitaine**

**Jean Fanchon – Directeur des transports terrestres – Conseil général de la Gironde**

**Philippe Muller – Directeur des transports urbains – Communauté urbaine de Bordeaux**

**Jean Fanchon – Directeur des transports terrestres – Conseil général de la Gironde**

Un nouveau système d'information voyageur a été mis en service dans toutes ses fonctionnalités en septembre 2010, après deux ans de travail, d'étude et de gestion de la commande publique. A partir du moment où nous n'avons pas de réseaux intégrés, notre soucis au niveau d'autorité organisatrice est bien de travailler au niveau des articulations des réseaux au travers d'un certain nombre de procédures et d'outils. Depuis un certain nombre d'années, nous travaillons de concert : billettique Modalis, information multimodale...

Sur l'information, la Communauté urbaine de Bordeaux (Cub) a son système, la Région a son système, le Département n'avait pas de système organisé et pertinent.

Un des objectifs du Conseil général était d'amener de la lisibilité sur un réseau interurbain, dont nous parlons peu mais qui est quand même conséquent, et qui dessert le territoire et offre un certain nombre de services. Il a permis de mettre fin à un émiettement des sources d'information. Auparavant, l'information était émise partiellement par les 18 transporteurs. Il s'agit de renseigner l'utilisateur sur l'ensemble de son déplacement de la façon la plus précise possible dans la mesure où il peut utiliser différents modes de transports (parcours intermodal). Pour gérer cela, il faut que le système repose sur une technologie pertinente pour donner une réponse fine à partir des bases de données.

Le coût du système est de 1,5 millions d'euros sur 4 ans. Le coût peut parfois ralentir les mises en service.

Ce système intéresse l'Etat comme base de référence dans le cadre de l'agence française pour l'information multimodale et la billettique (AFIMB)

Le système repose sur une plateforme téléphonique et un site Internet. Nous avons eu en septembre 19 000 appels et 45 000 connexions.

**Pierre Langrand**

Jusqu'où la puissance publique doit-elle aller ? Ici le système est proposé par l'institution, pour la Communauté urbaine, il est proposé par le délégataire. Ce qui est important c'est qu'il y ait le service offert à l'utilisateur, un service de base et de qualité. Ce système proposé a su s'adapter en intégrant l'évolution des systèmes des délégataires de la Cub.

**Michel Rodet**

Sur la région de Lyon, nous avons un système plus ou moins similaire également mis en place par Cityway qui s'appelle Multitude. Nous avons eu des réflexions sur la mise à disposition des données. Nous avons travaillé sur la propriété intellectuelle et la propriété des données. Ainsi, nous nous gardons la possibilité de les mettre à disposition ou de les vendre à un prestataire extérieur.



**Philippe Muller – Directeur des transports urbains – Communauté urbaine de Bordeaux**

45 millions d'euros ont été dépensés avec les partenaires pour les pôles d'échanges : l'Europe 25/26% (selon les financements et les sites), Cub 16/39%, Région 19/30% Conseil général 0/30%, SNCF 1/12%, RFF 0,3/5% et les communes selon les cas. Nous pouvons constater que sur certains pôles les usages sont à la hauteur des investissements réalisés. Par exemple à la gare Saint Jean il y a 4 500 montés quotidiennes dans le tramway, 4 lignes de bus et 3 400 emprunts de VCub par jour, c'est un pôle qui fonctionne très bien. Il n'y a pas que des pôles intermodaux avec les liaisons avec le train, mais également avec le car.

**Pierre Langrand**

A la gare Saint Jean, il y a un accord entre les trois autorités organisatrices, or sans ajouter de la polémique, la SNCF n'a pas écouté les trois AOT et les discussions ne sont pas terminées.

**Philippe Muller – Directeur des transports urbains – Communauté urbaine de Bordeaux**

Il y a 7 pôles intermodaux car/tramway. Un gros travail a été fait sur les abonnements intermodaux. Ainsi depuis 1998, il est possible de prendre le car TransGironde sur le territoire communautaire avec un titre Tbc. Avec la billettique, il va être possible de réfléchir à titres encore plus globaux. Nous proposons aussi les parcs relais, ils ont été financés entièrement par la Cub. Une étude de l'agence d'urbanisme a montré que sur la Rive droite, ils sont utilisés à au moins 70 % par des usagers qui n'habitent pas la Communauté urbaine. Le financement des parkings relais serait peut-être à revoir. C'est une question qui pourrait être intéressante. La Cub a un énorme programme de développement de son réseau. Elle va devoir trouver des équilibres afin de pouvoir réaliser l'ensemble des projets. Il faut garder à l'esprit que les échanges entre le territoire communautaire et l'espace périurbain extra communautaire représentent 10 % en transport en commun. Il reste des marges de progressions importantes. Ceci représente 1 % des recettes.

**Pierre Langrand**

Faut-il qu'un habitant de Cestas réalise 5 kilomètres en voiture pour aller au parking relais ou faut-il faire cette distance en vélo ? La question du financement des parkings relais sous ce prisme ne se pose pas de la même façon. La solution est peut être de petits parcs de proximité associés aux arrêts de transports interurbains et autour des gares, probablement plus facile à financer que des parcs de 200 / 600 places qui coûtent environ 10 000 / 15 000 euros rapportés à la place.

**Daniel Province – Directeur des transports – Conseil régional d'Aquitaine**

Nous avons développé le titre Modalis, les régions sont depuis une décennie un peu plus porteuses des titres intermodaux, ici sur l'agglomération bordelaise, le portage n'est pas un enjeu et nous souhaitons que chacun s'y retrouve en termes d'image. Modalis a été lancé en 2003, qui répond à un besoin d'usage quotidien. Il existe de façon similaire avec le réseau TransGironde.

Nous souhaitons développer les titres intermodaux. Nous avons rencontré des obstacles techniques, qui sont maintenant en train d'être levés. Notre prochaine cible va être les jeunes, dont l'objectif de mise en œuvre est 2012. Nous travaillons également sur l'abonnement annuel. Il y a des contraintes techniques et des efforts financiers à développer.

En 2012, nous souhaitons développer le Modalis avec un titre 3 AOT. Il sera développé également avec Arcachon mais également d'autres agglomérations d'Aquitaine. Pour faire un premier pas technique, il est nécessaire de travailler sur la charte d'interopérabilité billettique. Cette charte doit permettre de retravailler sur des services associés : les vélos, les parkings vélos sécurisés, les parkings... A termes, il sera possible d'utiliser d'autres outils par exemple les téléphones portables.

**Pierre Langrand**

La Fnaut a posé dans le Journal Sud-Ouest la question d'utiliser les Ter dans le périmètre communautaire.

**Daniel Province – Directeur des transports – Conseil régional d'Aquitaine**

Pour utiliser dans le Ter sur le périmètre communautaire, il est possible d'utiliser un abonnement Modalis.

**Michel Rodet**

Notre charte d'interopérabilité billettique en Rhône-Alpes concerne 32 AOT et a été signée par 25 réseaux. Il y en a 8 qui ont mis en place la plateforme billettique Rhône-alpine.

**Pascal Hourbe – Aéroport de Bordeaux Mérignac**

Qu'est ce qui a fait que Rhône Express a pu se faire, quel montage financier ? Quel opérateur ? Est-ce que le système d'information du Conseil général est en plusieurs langues ? Comment pourrait-on faire pour qu'un touriste puisse trouver l'ensemble de l'offre de transports présente à Bordeaux ?

**Pierre Langrand**

Le site internet d'information du Conseil général est en français et en anglais.

Nous avons une question à poser à l'aéroport. A New-York, il y a un grand panneau « ground transportation » qui présente les différents moyens de transports pour se rendre à Manhattan. A partir de quand à Bordeaux, cette présentation de l'offre pour se rendre en centre-ville sera disponible dans l'enceinte de l'aéroport et dans les plaquettes de communication que vous diffusez ?

**Michel Rodet**

A Lyon, la clientèle visée est la clientèle d'affaire et nous garantissons un temps de transport de moins de 30 minutes. Sur le montage financier, nous sommes sur une plateforme mise à disposition par le Conseil général du Rhône au Sytral, qui lui a réalisé la plateforme et l'exploite. Le Conseil général a aménagé les 7 derniers kilomètres entre l'extrémité de la ligne urbaine et l'aéroport. Le Sytral verse une redevance au Conseil général. Approximativement, il s'agit de la consommation électrique et une quote-part de l'usure des rails.

Le principe se fait sur un poste centralisé commun qui repose sur les deux exploitants via un conventionnement entre les deux opérateurs.

**Gérard Dubos – élus de la Communauté urbaine de Bordeaux**

Monsieur Rodet, vous présentez qu'une fois les accords politiques formulés, il n'y a plus de problèmes techniques. En tant qu'élus, effectivement, il y a une volonté forte de faire avancer les projets d'intermodalité. Les solutions techniques existent, il faut que les politiques vous en donne les moyens, ensuite il y a des problèmes juridiques et Movable peut être une force de proposition pour mettre en place une structure forte et adaptée pour mettre en œuvre les attentes des usagers. Il s'agit d'attentes qui ne peuvent plus attendre, comme l'a souligné Gilles Savary.

## **Conclusions**

### **Pierre Langrand – Président de Movable**

Nous promovons à travers Movable, ici comme ailleurs, la qualité de l'intermodalité bordelaise. Il y a encore du travail à faire, mais nous le comprenons d'autant mieux que nous avons déjà entrepris de grandes réalisations et une expérience de travail en commun depuis plus de dix ans, comme cela a été rappelé.

L'objectif de l'intermodalité consiste à une meilleure gestion des flux dans l'espace et dans le temps. C'est l'une des bases de nos réflexions.

Nous reviendrons toujours sur l'organisation de l'espace avec le réseau de transports. Il y a une interaction lourde et nous ne pouvons pas traiter l'un sans l'autre. Cette interaction concerne également le financement, le foncier, le stationnement...

Il faut que les réseaux soient plus fluides pour proposer un schéma mental aux usagers, que l'organisation institutionnelle des réseaux encourage une vision globale de l'offre de transport.

Il se posera la question de l'évolution, de la transformation institutionnelle pour développer des projets. Il faudra créer l'outil institutionnel qui répondra aux objectifs d'un projet commun si le besoin s'en fait sentir.