



LES NOUVEAUX OUTILS DE L'INTERMODALITÉ

Colloque du 9 novembre 2010

L'intermodalité entre les différents réseaux et systèmes de transports est un élément essentiel des nouveaux services à la mobilité, assurant leur efficacité, leur attractivité et leur optimisation économique.

Aujourd'hui, nombre d'autorités organisatrices ont fait des politiques intermodales un axe essentiel de leur stratégie. L'intermodalité suppose à la fois une approche globale des mobilités, nécessitant une large coopération des acteurs, l'optimisation des pôles d'échange et la mise en œuvre des nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Ce colloque est donc le moment opportun pour dresser un état des lieux jalonné d'exemples concrets et considérer les enjeux de gouvernance qui sous-tendent la mise en œuvre de ces nouveaux services à la mobilité.

Photo de couverture : Centrale de mobilité VITICI.fr – Région Champagne Ardenne

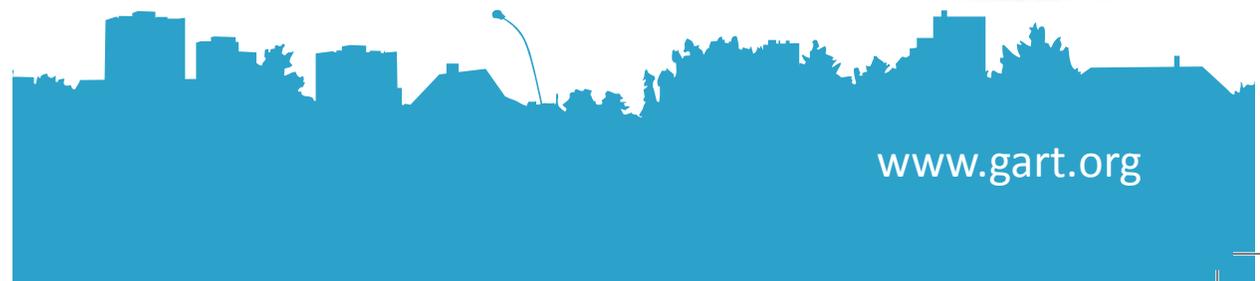


LES NOUVEAUX OUTILS DE L'INTERMODALITÉ

Colloque du 9 novembre 2010



22 rue de Palestro, 75002 Paris
Tél. : 01 40 41 18 19
www.gart.org



www.gart.org

Les nouveaux outils de l'intermodalité

Actes du colloque qui s'est tenu
le 9 novembre 2010 à Châlons-en-Champagne



Sommaire

Il faut généraliser le versement transport	
Jean-Paul BACHY, président du conseil régional de Champagne-Ardenne	6
La coopération institutionnelle au cœur de l'intermodalité	9
La guerre des modes est terminée	10
Philippe PEYROUX, président de la commission Innovations du GART, vice-président de la communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon (COBAS, Gironde)	
L'exemple d'un syndicat mixte SRU	12
François FERRIEUX, président du Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO)	
L'exemple d'un comité de coordination des AOT	16
Alain DEMARE, directeur général adjoint des services de la région Alsace	
Gares : les lieux de l'intermodalité	19
Pour permettre aux AOT de s'organiser, nous avons besoin de lieux d'échange structurés juridiquement	21
Sophie BOISSARD, directrice générale de la branche Gares et Connexions, SNCF	
Clarifions les rôles des maîtres d'ouvrage dans les contrats de gare	23
Charles-Eric LEMAIGNEN, président de la Communauté d'agglomération d'Orléans, vice-président du GART	
Avant de songer à assurer d'autres fonctions, la gare doit assurer sa fonction ferroviaire	25
Jean SIVARDIÈRE, président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)	
Investissement et fonctionnement : la double peine des Conseils régionaux	26
Philippe PICARD, chargé de mission au conseil régional de Champagne-Ardenne	

Les enjeux de l'information multimodale	27
Pierre MATHIEU, vice-président transport du conseil régional de Champagne-Ardenne, <i>Vitici</i>	28
L'expérience bordelaise de l'association <i>Mouvable</i>	31
Pierre LANGRAND, président de l'association <i>Mouvable</i> (Bordeaux)	
La France est en retard sur l'information multimodale	32
Bernard SCHWOB, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, futur président de l'agence française de l'information multimodale et de la billettique	
La billettique	35
Alain LESCOUET, Communauté d'agglomération de Reims	37
Jean-Michel GADRAT, président du Forum des services mobiles sans contact	38
Conclusion du colloque	41
Pierre MATHIEU, vice-président transport du conseil régional de Champagne-Ardenne, <i>Vitici</i>	42



L'intermodalité entre les différents réseaux et systèmes de transports est un élément essentiel des nouveaux services à la mobilité, assurant leur efficacité, leur attractivité et leur optimisation économique. Aujourd'hui, nombre d'autorités organisatrices ont fait des politiques intermodales un axe essentiel de leur stratégie. L'intermodalité suppose à la fois une approche globale des mobilités, nécessitant une large coopération des acteurs, l'optimisation des pôles d'échanges et la mise en œuvre des nouvelles technologies de l'information et de la communication. Voici un état des lieux jalonné d'exemples concrets pour considérer les enjeux de gouvernance qui sous-tendent la mise en œuvre de ces nouveaux services à la mobilité.

“Il faut généraliser le versement transport”

Jean-Paul BACHY,

président du Conseil régional de Champagne-Ardenne



En matière de transports et d'intermodalité, la région qui accueille ces débats a connu une véritable révolution. La Champagne-Ardenne s'étend sur 450 kilomètres du nord au sud. Sur ce territoire, l'offre des TER a augmenté de 40% en trois ans. Notre matériel roulant a été entièrement renouvelé pour un coût de 240 millions d'euros. Nos gares ont été modernisées pour se rendre accessibles aux personnes handicapées, augmenter le confort de tous les usagers et accueillir le TGV. A cet égard, la transformation de la ligne Paris-Strasbourg en ligne à grande vitesse a poussé la région à transformer la gare de Bezannes (Marne) en gare d'interconnexion pour laquelle il a fallu reconfigurer les infrastructures et améliorer la qualité des prestations à destination des passagers. L'information du public a été améliorée. C'est d'ailleurs une première en France : nous avons demandé à toutes les collectivités de la région de rendre disponibles l'intégralité des horaires de bus urbain et de transports ferroviaires afin d'assurer un droit à la mobilité et de rendre notre territoire plus cohérent et plus attractif pour les investisseurs et les touristes. Enfin, nous avons accueilli le record du monde de vitesse et le

premier train bi-courant (diesel/électrique). Concernant les perspectives, un gros travail doit être encore fait sur les chemins de fer qui ne desservent pas tous les territoires. Nous souhaitons également doter la région d'un aéroport international de fret et de voyageurs, pour lequel le site de Vatry (Marne) serait le mieux indiqué. Cet aéroport s'inscrirait dans notre schéma régional d'organisation de la mobilité et de l'ouverture de notre région vers l'extérieur.

En ce qui concerne les financements du transport public en France, nous sommes convaincus qu'il faut en redistribuer les clés. En effet, le par-

tage est encore délicat entre l'Etat, RFF (Réseaux Ferrés de France), les partenaires de transport (SNCF notamment) et les collectivités locales. Je pense qu'il faut dès aujourd'hui faire l'hypothèse suivante : d'une part, la prise en charge européenne de certains enjeux ; d'autre part, la généralisation du versement transport dont la région Champagne-Ardenne devrait pouvoir bénéficier dans son ensemble. L'égalité devant les transports est un droit, et je souhaite qu'un débat ait lieu à ce sujet. Ces mesures sont nécessaires pour que nos transports soient les plus performants possibles.

>>> *L'égalité devant les transports est un droit, et je souhaite qu'un débat ait lieu à ce sujet. Ces mesures sont nécessaires pour que nos transports soient les plus performants possibles.*

La coopération institutionnelle au cœur de l'intermodalité





“La guerre des modes est terminée”

Philippe Peyroux, président de la commission Innovations du GART, vice-président de la communauté d'agglomération du bassin d'Arcachon (COBAS, Gironde)



Le partage des compétences dans les politiques intermodales reste flou. Car si nous sommes bien bordés par le Grenelle de l'environnement d'un côté, en revanche, les perspectives sont troubles du côté de la réforme territoriale. Ce n'est qu'en 2014 que nous aurons véritablement une vue précise sur le sujet.

Quoiqu'il en soit, le GART estime que la guerre des modes est terminée : les différents modes sont complémentaires. Les enjeux futurs sont doubles. Il nous faut d'une part surmonter les difficultés d'intermodalité physique (gérer les ruptures de charge) et billettique ; d'autre part, il nous faut passer d'une politique de transport particulier et personnel (années 1960-1970), via une politique de transport public organisé (années 1980 et les lois Defferre) à une politique de mobilité durable (depuis les années 2000). L'évolution va dans ce sens. Nous ne pouvons plus nous contenter de mettre simplement à disposition des usagers un réseau de bus ou de tram ; nous devons leur proposer un système complet d'intermodalité, synonyme de mobilité durable.

Au-delà, les questions tarifaires et financières se poseront inévitable-

ment. Le versement transport est très efficace mais il ne fonctionne pas pour les départements et les régions qui vont pourtant devoir mettre en place un système pour gérer l'accroissement de la population, la mise en accessibilité des réseaux, le développement de l'offre de services pour attirer les usagers vers les transports en commun et la garantie d'un vrai report modal de la voiture vers les transports collectifs. Ce qui préoccupe donc le GART, ce sont les modalités de financement de tous ces projets. Par exemple, les équipes du GART travaillent actuellement sur la mise en place d'une taxation particulière, basée sur la hausse du prix locatif des résidences qui borderont toute nouvelle ligne de transport. Les recettes supplémentaires seraient conséquentes.

L'intermodalité à la COBAS

La COBAS a développé son offre intermodale, en créant en 2007 un nouveau système de transport. Il s'agit de *Baïa* qui s'organise autour d'une offre de services mixte (bus, train, transport à la demande ainsi que des services spécifiques pour les personnes à mobilité réduite). Jusqu'en 2003, il n'existait aucun

système de transport en commun sur le bassin d'Arcachon et il n'en existe toujours pas dans le nord du bassin. A l'origine, le système de bus électriques gratuits mis en place en 2003 était uniquement destiné à transporter les personnes âgées. Ce bus est « arrêtable » à n'importe quel endroit de la ligne par l'utilisateur qui le souhaite. Aujourd'hui, avec *Baïa*, ce sont onze bus électriques intracommunales fonctionnant gratuitement, à la demande, et qui – preuve de leur intermodalité – sont connectés aux gares. La COBAS a par ailleurs fait installer des bornes de recharge pour les voitures électriques, toujours afin d'améliorer l'intermodalité du territoire. Quel est l'avenir pour la COBAS ? Elle travaille actuellement avec les deux intercommunalités du nord et du sud du bassin d'Arcachon à mettre en place un système de transport public dont elles sont pour le moment dépourvues. L'objectif est donc d'aménager le territoire grâce à un système de transport qui n'existe pas pour le moment. Il est nécessaire de faire évoluer le pays et de lui donner une identité via ce système de transport, qui verra le jour dans quatre ans ou dix ans, au sein de ce grand pays qui réunira les trois intercommunalités.

>>> *Aujourd'hui, avec Baïa, ce sont onze bus électriques intracommunales fonctionnant gratuitement, à la demande, et qui – preuve de leur intermodalité – sont connectés aux gares.*

L'exemple d'un syndicat mixte SRU

François Ferrieux, président du Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO)



ment); et trois compétences particulières que sont la coordination des réseaux, l'information des usagers et la recherche de tarification unifiée. La particularité de l'Oise (800 000 habitants) – et ce qui a facilité le projet – était l'absence de métropole et la présence de trois villes moyennes (Beauvais, Compiègne, Creil).

Les conditions de la création du SMTCO

Le syndicat s'est créé sur la base de quatre piliers :

- **Un porteur de projet**, en l'occurrence le conseil général de l'Oise qui a mené la négociation sur les statuts avec les partenaires.
- **Un outil juridique qui vient accompagner la volonté politique** : le syndicat mixte transport SRU, établissement public administratif, véritable outil de coopération institutionnelle entre AOT.
- **Une ressource** : le versement transport additionnel (VTA), spécifiquement créé pour les syndicats mixtes transport, et qui finance le projet à 100%. Il ne faut pas le confondre avec le versement transport urbain.
- **Un contexte favorable** : le développement durable.

Pour son fonctionnement, le syndicat s'est doté des compétences

Le Système Intégré de Services à la Mobilité de l'Oise (SISMO)

Prochainement, le site internet Oise Mobilité évoluera pour faciliter l'information voyageurs avec l'intégration d'un calculateur d'itinéraire d'adresse à adresse

Site internet avec calculateur d'itinéraire www.oise-mobilité.fr

Centrale téléphonique d'info voyageurs multi-réseaux
N° AZUR 0810 60 00 60

© SMTCO

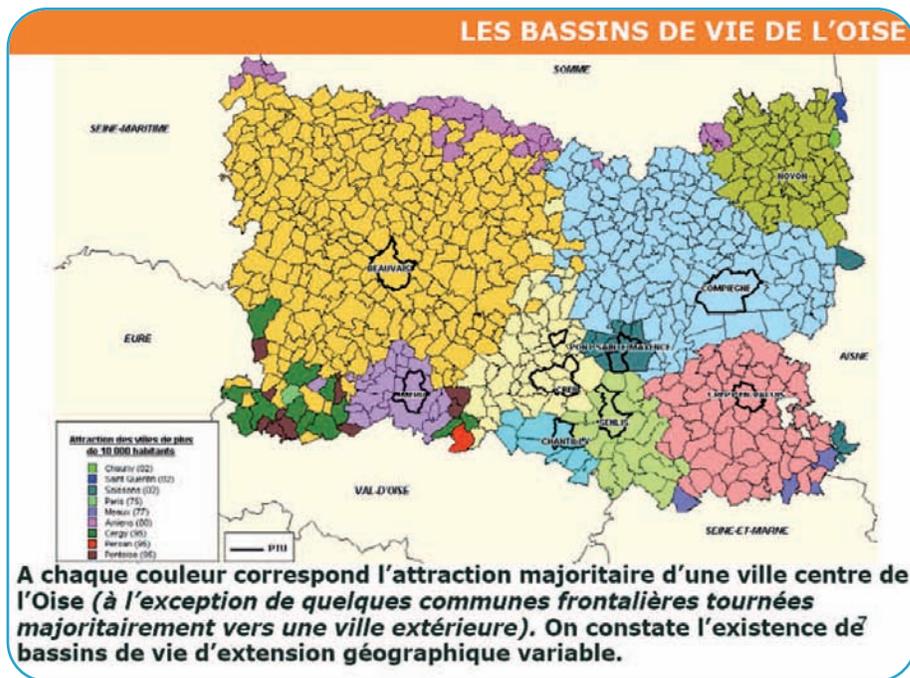
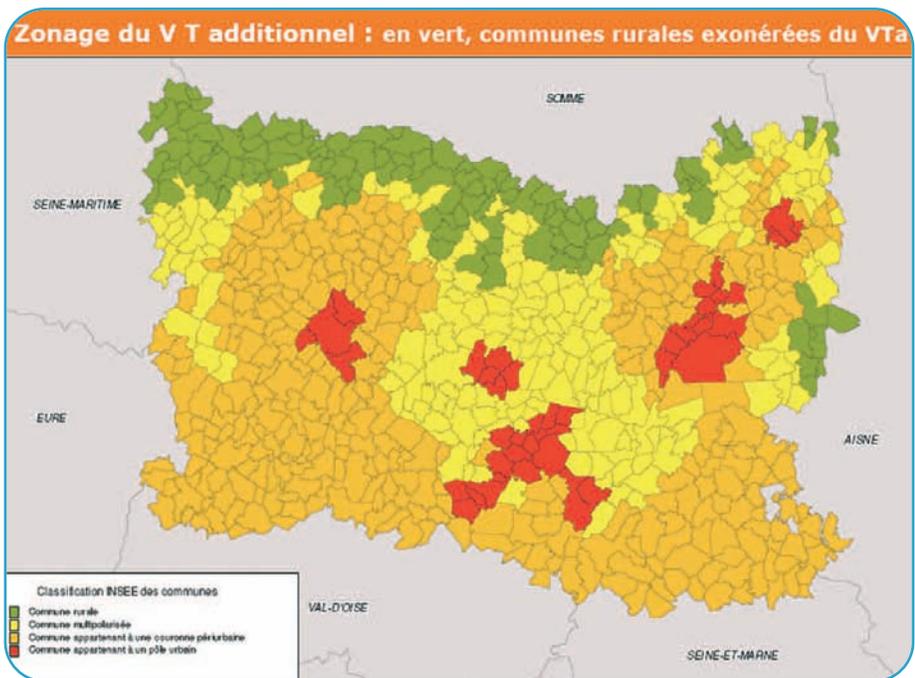
Présentation du site Oise Mobilité

statutaires prévues par la loi (coordination des services, système d'information multimodale et recherche d'une tarification coordonnée) auxquelles il a ajouté trois nouvelles compétences (apporter un concours financier aux AOT pour stimuler leurs transports, rechercher une nouvelle clientèle domicile-travail, rechercher un esprit d'intermodalité). De fait, lorsqu'un organisme réunit ces trois compétences, il est assuré d'obtenir du syndicat un maximum de subventions.

Aux frontières du département, il est nécessaire de développer la coopération avec les AOT des départements et régions limitrophes. Ainsi, aux limites de l'Oise se pose le problème de la transition, surtout avec l'Île-de-France. C'est pourquoi le syn-

dicat a engagé de longue date des négociations avec les instances extérieures (notamment avec le STIF, Syndicat des transports d'Île-de-France) pour lesquelles la région Picardie a apporté son soutien, habituée à négocier avec de très grands organismes.

Aujourd'hui, les objectifs du syndicat sont les suivants : l'amélioration des connexions entre les différents modes de transport en commun ; le renforcement des liaisons structurantes (grands axes) et des liaisons secondaires (heures creuses et petites vacances scolaires) ; l'aide à la mise en place de services de transport à la demande dans les zones périurbaines et rurales ; la création d'un centre d'information voyageurs



multimodale et d'une centrale de covoiturage. Le syndicat est d'autant plus motivé par ces projets que les collectivités sont ravies de voir subventionner les projets d'amélioration de leurs propres transports. Elles apprécient également que le SMTCO les incite à la vertu en leur suggérant de rechercher une clientèle nouvelle domicile-travail. Enfin, les 13 AOT ont bénéficié de retombées financières, notamment sous forme de subventions.

Les particularités du SISMO

Il s'agit du Système Intégré de Services à la Mobilité de l'Oise, dont bénéfi-

cient l'ensemble des AOT. Le principe : placer, dans des boîtes noires incluses dans tous les véhicules, un système électronique d'information en temps réel. Le système existe déjà à Paris ou encore à Strasbourg. Mais c'est la première fois que sont disponibles en même temps toutes les informations sur tous les moyens de transport. SISMO permet de faire des calculs d'itinéraires tels que le font déjà les automobilistes depuis des années. Entièrement gratuit pour les AOT, celles-ci n'auront à payer ni la boîte, ni le contenu (données). Car l'Oise présente une particularité dans son réseau de transport : la moitié des AOT ont un réseau transport urbain totalement gratuit.

>>> Aujourd'hui, le SMTCO souhaite mettre en place une billettique et une information communes (notamment via un site web) pour tout le territoire. Cela représentera – en termes d'intermodalité – d'importantes retombées pour de nombreuses gares, lieux d'échange naturels dans la ville.

L'exemple d'un comité de coordination des AOT

Alain Demare, directeur général adjoint des services de la région Alsace



niser un comité de coordination des AOT, dont la vocation est la même qu'un syndicat mixte de transports... mais qui avait le mérite d'exister bien avant la loi de 2000. La réunion des dix AOT dans cette structure revêt un aspect politique (des réunions stratégiques sont organisées deux fois par an) et un aspect technique (la gestion de l'intermodalité au quotidien). Le comité de coordination ne voit donc pas de raison de changer de dispositif.

Le système multimodal Vialsace

L'Alsace est un territoire particulier. Peu étendu, c'est une bande de 200 kilomètres de long sur 40 kilomètres de large. Elle abrite deux millions d'habitants et sa densité de population est de 400 habitants/km², hors massif vosgien. On y compte trois grandes villes (Strasbourg, Colmar, Mulhouse) et dix villes moyennes. L'Alsace comprend une dizaine d'AOT: la région bien sûr, le conseil général, les trois grandes villes et quelques une des dix villes moyennes. Elles gèrent à elles toutes 700 TER et 70000 voyageurs par jours. Bien avant que ne soit votée la loi SRU (13 décembre 2000), la région avait décidé d'orga-

Le *Vialsace* est un calculateur intégré d'itinéraire de porte à porte. Le coût de *Vialsace*: 4 millions d'euros, sur dix ans à partager entre dix AOT. Le système a été financé par un partenariat public-privé (PPP), plutôt qu'en suivant une procédure classique de marché public. Pourquoi? Parce que nous ne souhaitons pas faire travailler nos collaborateurs pour l'achat d'un système figé et non pérenne. Nous voulions un système pro-actif, qui fasse davantage que les autres systèmes et qui puisse s'intégrer dans la durée. Nous ne voulions pas d'un système caduc dès sa mise en place. C'est pourquoi, le PPP, procédure qui permet le dialogue avec les entreprises, a été retenu. Il per-



Présentation du site Vialsace

met une optimisation continue, une relation durable avec le partenaire et grâce à sa stabilité, il incite les AOT hors-Alsace à se joindre au comité de coordination. Plus largement, le

comité souhaite s'allier avec les trois länder limitrophes de l'Alsace. Mais cette volonté se heurte pour le moment à des difficultés d'ordre technique.

- >>> *Le Vialsace est un calculateur intégré d'itinéraire de porte à porte. Le coût de Vialsace : 4 millions d'euros, sur dix ans à partager entre dix AOT. Le système a été financé par un partenariat public-privé (PPP).*

Gares : les lieux de l'intermodalité





De gauche à droite : Philippe Picard, Charles-Eric Lemaigen, Sophie Boissard, Jean Sivardière

© GART

>>> La France compte 3 000 gares qui sont autant de lieux de l'intermodalité. On estime que d'ici à 2030, le trafic de voyageurs y sera deux à huit fois plus important. Côté actualité, l'année 2009 a vu la remise du rapport de Fabienne Keller sur le « Concept de gare contemporaine » et la création de la nouvelle branche de la SNCF, Gares et Connexions.

“Pour permettre aux AOT de s'organiser, nous avons besoin de lieux d'échange structurés juridiquement”

Sophie Boissard, directrice générale de la branche Gares et Connexions, SNCF



La SNCF gère 3 000 gares, réparties comme suit :

- 33 gares desservant 30 agglomérations régionales (TGV, grands flux de voyageurs, connexions avec les métros, les RER, etc.) A elle seule, la Gare du Nord voit chaque année passer 180 millions de voyageurs.
- Des pôles d'échanges dédiés aux transports quotidiens : ils représentent entre 300 et 350 gares dont les flux de voyageurs sont très importants. Il s'agit de toutes les gares périurbaines, notamment en région parisienne. Elles sont entièrement dédiées au transport de proximité et les plus importantes d'entre elles voient passer 10 millions de voyageurs par an.
- Des haltes et points d'arrêt, dont la fonction est souvent saisonnière et/ou touristique.

La gestion des gares est stratégique pour deux raisons. Parce que de la qualité du service en gare dépend en partie la performance du système de transport et la satisfaction de l'utilisateur. Parce qu'elles sont emblématiques pour les AOT et les transporteurs. Les enquêtes le disent : le public a une bonne opinion des gares, tant pour leur ambiance que pour

Pourquoi la SNCF a-t-elle choisi de dédier une de ses branches aux gares ? « Gare et Connexions » a vu le jour en janvier 2010, suite au rapport Keller. La SNCF a fait deux constats :

- Autour des gares sont présents tous les autres modes de transport ainsi qu'un grand nombre de compétences qu'il est nécessaire d'organiser.
- La nouvelle loi ORTF (relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires) ouvre à la concurrence du transport de voyageurs. Elle oblige la SNCF à s'organiser.



leur fonction dans la ville. L'ambiance apparaît comme aussi importante que la qualité technique du transport qui y est organisé. De fait, le travail sur la gare elle-même est primordial.

Les points clés du développement d'une gare

Il faut miser sur trois éléments décisifs dans le développement d'une gare. La facilité d'accès aux modes de transport (informations sur les trains, articulation des centrales d'information); le confort et la qualité (sécurité, température, propreté) des zones d'attente; la qualité des correspondances avec les autres modes de transports, autrement dit, la mise en relation de la face modale de la gare (les trains) avec sa face urbaine (les autres modes).

La gouvernance appropriée

Pour qu'une politique de service en gare soit juste, il faut qu'elle soit correctement conçue et mise en œuvre. Aussi, la question de la gouvernance est majeure. La SNCF, en tant qu'établissement public, doit avoir une continuité et une homogénéité de service. Mais elle gère ces paramètres avec les autres opérateurs. Le terme de gouvernance est-il approprié? Il est certes à la mode mais demeure flou. La gouvernance revêt deux aspects. Un aspect opérationnel (organiser des lieux de passage) d'une

part, avec de fortes contraintes (exploitation, sécurité). Il est donc nécessaire de pouvoir s'appuyer sur un gestionnaire performant. Un aspect stratégique d'autre part, qui consiste à articuler différentes politiques de transport. La SNCF n'a pas cette vocation mais elle doit permettre aux AOT de s'organiser entre elles. Pour cela, nous avons besoin de lieux d'échange structurés juridiquement, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Certes, il existe des sites pilotes notamment à Dijon où – à la faveur de la restructuration de la gare – sont réunis le conseil général, le conseil régional, l'agglomération et la ville, ainsi que la SNCF, sous forme de convention partenariale où peuvent être mutualisés les éléments de services. Mais je pense que cela ne suffit pas. C'est pourquoi, la SNCF travaille à des structures de type associations syndicales ou GIE (Groupement d'intérêt économique), comme cela existe déjà à Montpellier (Hérault). Enfin, derrière la question de la gouvernance se pose la question du modèle économique. Pour être soutenu, ce modèle doit atteindre deux objectifs :

- Attirer des activités susceptibles de financer les charges liées à l'équipement.
- Mutualiser les équipements et les activités entre AOT. Car il faut savoir que le coût d'une gare est réparti comme suit : 1/3 financement du bâtiment, 1/3 gestion du site, 1/3 présence humaine. Il y a donc certainement des postes budget à mutualiser.

“Clarifions les rôles des maîtres d'ouvrage dans les contrats de gare”

Charles-Eric Lemaigen, président de la communauté d'agglomération d'Orléans, vice-président du GART



La gare est un lieu essentiel dans la constitution d'une ville, autant que peuvent l'être le fleuve ou la cathédrale. La gare fait partie du paysage structurant. C'est pourquoi aujourd'hui, fort de cette prise de conscience, nous voyons fleurir tant de projets et de travaux autour de ces pôles d'échange. Ils permettront à terme de rendre nos territoires plus attractifs et – à plus petite échelle – de réanimer nos quartiers.

A l'intérieur même des gares, il est nécessaire de rendre les services de base (le transport, l'information, la signalétique, la facilité d'usage pour le client, etc) de la façon la plus efficace

possible avant de chercher à en développer d'autres (services e dépannage, commerces). En deuxième lieu, il faut développer l'accessibilité de la gare et son intermodalité (connexions aux bus, tram, vélo, etc). L'important dans tous ces domaines est de conserver une vision globale de la gare et des transports dans la ville. Si ces questions sont réglées, alors peut enfin se poser la question de l'animation de la gare (commerces, parvis). Pour les usagers, cette animation est capitale car c'est d'elle que dépend leur confort et la minimisation du temps perçu (celui du voyage), à différencier du temps réel (celui de l'horloge). Mais s'il est important de favoriser l'installation de commerces, il est également important de ne pas laisser les commerces choisir de leur implantation : il faut que ce soit la collectivité qui gère le schéma de développement commercial, afin que ne disparaisse pas le petit commerce face à l'implantation de grands centres commerciaux dans les gares.

Quelle gouvernance ?

Le GART a fait les constats suivants :

- Les AOT ne sont pas toujours associées aux concertations.



- Il est généralement difficile d'organiser les réunions avec la SNCF et RFF.
- Il y a un grand manque de clarté entre la gestion des régions et la gestion des autorités organisatrices de transport urbain que sont généralement les agglomérations. Comment mêler correctement gestions ferroviaire et urbaine ?
- La nature du lien entre les payeurs (les collectivités) et les décideurs (RFF et la SNCF) reste encore à définir.

Le GART estime que la solution passe par des contrats de gare et des comités de pilotage animés par la collectivité responsable de l'urbanisme. En effet, transport et aménagement urbain ne peuvent pas être déconnectés. Pour cela, nous rappelons la nécessité de la transparence des liens qui unissent RFF et la SNCF :

les collectivités subissent littéralement leurs querelles sans comprendre le détail des accords. Nous rappelons également le besoin de clarifier le rôle des maîtres d'ouvrage. Il est nécessaire pour cela d'élaborer le contrat de gare bien plus en amont. Les protocoles d'accord laissent jusque-là des flous à cause desquels les maîtres d'ouvrage ne se sentaient pas totalement responsabilisés dans leur rôle. Il faut dès aujourd'hui clarifier les rôles et circonscrire les financements afin que chacun en assume les dérives s'il y a surcoût. Il faut que chaque projet prévoie un contrat de gare en ce sens, incluant les modalités d'avenants. Il faudra formaliser les comités de pilotage afin qu'ils puissent passer de la construction du projet à son fonctionnement.

>>> *Transport et aménagement urbain ne peuvent pas être déconnectés. Pour cela, nous rappelons la nécessité de la transparence des liens qui unissent RFF et la SNCF.*

“Avant de songer à assurer d'autres fonctions, la gare doit assurer sa fonction ferroviaire”

Jean Sivardière, président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT).



- Installant plus de consignes, de toilettes, de salles d'attente, et de cheminements compréhensibles par le voyageur.

La gare a également une fonction intermodale

Analysons les combinaisons de modes de transport disponibles en gare.

- *Train-marche* : il n'y a pas de plan de ville dans les halls de gare.
- *Train-vélo* : l'intermodalité évolue bien en ce sens. A Lille (Nord), un parking de 500 places pour les vélos est en construction. Le vélo a vocation à être un transport de masse, comme on le voit dans plusieurs villes du nord de l'Europe (Amsterdam, Copenhague, etc).
- *Train-transports collectifs* : un net problème de fléchage demeure dans la plupart des gares.
- *Train-autocar* : dans beaucoup de villes, les gares routières sont trop éloignées des gares ferroviaires.

Petits commerces et services de dépannage

Enfin, la gare a pour fonction d'abriter les petits commerces et les services de dépannage aux voyageurs.

La FNAUT a constaté que l'espace disponible pour les voyageurs dans les gares est insuffisant, et qu'il le sera de plus en plus vu que la SNCF prévoit un quadruplement du nombre de ses voyageurs. Une gare a plusieurs fonctions, dont la première est bien sûr ferroviaire et avant de songer à assurer d'autres fonctions, elle doit assurer sa fonction première en :

- Installant dans chaque gare un plan du réseau ferroviaire.
- Réinstallant les panneaux d'informations horaires et tarifaires qui ont disparu au bénéfice de la publicité.

Nous avons relevé des progrès, notamment à Roanne (Loire) où une crèche a été créée dans une ancienne consigne. Il faut rappeler que les services et les commerces sont très utiles aux usagers de la gare, en particulier aux voyageurs pendulaires. En voici quelques exemples: un bureau de poste, un distributeur de timbres, une brasserie, un accès Internet, un espace pour petites annonces, un monnayeur, un Photomaton, une antenne administrative, une photocopieuse... Eventuellement, ces services pourraient servir aux habitants proches mais ils seraient d'abord conçus pour rendre service aux voyageurs.

Ce qu'il ne faut pas faire

- Chercher à valoriser les espaces disponibles dans les gares en y implantant – pour des raisons financières – des centres commerciaux ou centres d'affaires (exemples à Berlin ou à Cracovie). Cette cohabitation est compatible si l'espace est suffisant et si les deux activités (centre commercial et espace ferroviaire) sont séparés (exemple à Cordoue, Espagne).
- Faire entrer la ville dans la gare («*En faire une place publique*», comme dit le rapport Keller). C'est un concept dangereux dans lequel le ferroviaire est envahi par la ville.

Les enjeux de l'information multimodale

Investissement et fonctionnement : la double peine des conseils régionaux

Philippe Picard, chargé de mission au conseil régional de Champagne-Ardenne

En conclusion, rappelons que les collectivités ont un double rôle financier dans les grands projets de construction ou de rénovation des gares en France. Le premier est lié aux investissements. Le second est lié au fonctionnement même des gares, un fonctionnement qui est pour le moment imputé aux régions. Aussi, si les régions sont véritablement pour le développement des

gares, elles regrettent cette double peine financière qui les accable. La motivation future des conseils régionaux à financer tous ces projets dépendra en bonne partie du règlement de la question des coûts de fonctionnement. Nous pensons que les comités de pilotage devraient permettre diverses configurations selon que l'on parle de l'investissement ou du fonctionnement.

Pierre Mathieu, vice-président transport du conseil régional de Champagne-Ardenne, Vitici



gratuitement aux usagers toutes les informations (via un ordinateur ou un téléphone mobile) sur l'offre régionale et l'offre SNCF. Cet outil est à la fois :

- Une aide à la décision pour les AOT, voire pour les entreprises ou les administrations qui doivent organiser des plans de déplacement pour leurs salariés ou pour les clients qui fréquentent leurs établissements.
- Un outil pour développer la mobilité durable sous tous ses aspects (horaires, accessibilité, informations en temps réel).
- Un outil multi-partenarial, qui mutualise les informations de la région et celles de la SNCF.

Notre territoire est une région vaste abritant quatre départements. Les lignes ferroviaires la traversent d'est en ouest mais beaucoup de maillons sont encore manquants, notamment entre Troyes (Aube) et Chalons (Marne). Nous faisons face à une faible métropolisation puisque nous ne recensons que 1,3 million d'habitants. La densité de notre territoire est deux fois inférieure à la moyenne nationale, alors que les flux de transport routier (rapportés au nombre d'habitants) sont 2,5 fois supérieurs à la moyenne nationale.

Pour Vitici, l'objectif était donc de donner les informations de base pour effectuer un cheminement porte à porte d'un point A à un point



Page du site Vitici.fr

B. Toutes les possibilités existantes pour l'utilisateur s'affichent et aucun tri a priori n'est fait par le logiciel. C'est une petite révolution pour les utilisateurs. Parmi les fonctionnalités que propose le système : la possibilité d'intégrer la fiche horaire à son agenda électronique (ordinateur ou téléphone mobile), l'accessibilité depuis les téléphones, et bientôt la géolocalisation des transports à proximité de l'utilisateur.

La région fonde beaucoup d'espoirs sur la centrale d'information multimodale qui sert de support à Vitici. Car à l'avenir, la collectivité souhaiterait s'en servir pour élaborer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations (hôpitaux, poste par exemple) de leurs salariés. A condition d'assurer la confidentialité des données et la

réglementation de la CNIL, notamment. De même, pour les AOT, cette centrale d'information multimodale pourra servir à évaluer et planifier les plans de transports (détecter les zones blanches, mettre en évidence les points de correspondance, vérifier l'accessibilité heure par heure, etc). C'est donc un outil qui facilite la vie des voyageurs mais qui permet également de planifier la politique future des transports.

Les marges de progression

- Intégrer le dernier département : l'Aube n'a pas souhaité participer au projet, ce qui laisse une zone non-couverte par le système. L'utilisateur s'en trouve pénalisé.
- L'interconnexion avec les régions voisines : il est nécessaire de trouver

comment mettre en cohérence les différents services qui existent à l'intérieur de chaque région.

- L'information en temps réel : facile à mettre en place, elle pose pourtant problème lorsqu'on veut la coordonner avec l'information en amont (la préparation du voyage plusieurs jours avant, lorsque l'utilisateur réserve ses billets) ainsi qu'avec la saturation des flux (inévitables si chaque utilisateur veut une information personnalisée).
- La collaboration avec des sites

grands publics : la région envisage de travailler en collaboration expérimentale avec *Mappy.fr*.

- La création d'un encart électronique : chaque site web pourrait se saisir de cet encart et le positionner sur sa page d'accueil. L'utilisateur y entre les adresses de départ et d'arrivée et obtient immédiatement le trajet qu'il désire. Il peut ensuite le faire glisser dans son agenda électronique. Cette application est susceptible de faire décoller la fréquentation de notre site.



75 personnes ont participé à cette journée de réflexion

L'expérience bordelaise de l'association *Movable*

Pierre Langrand, président de l'association *Movable* (Bordeaux)

Movable est une association loi 1901, créée en 2010. Elle est l'association support de la conférence des autorités organisatrices de transport de l'agglomération bordelaise. La structure associative a été retenue d'une part pour formaliser notre entente, d'autre part pour afficher – par son statut même – une neutralité d'intervention. Avec *Movable*, il s'agissait de créer une culture de la mobilité et de faire participer les usagers – à travers des séminaires – pour trouver des réponses à leurs problèmes de déplacement.

L'image que le public – et parfois même les professionnels – a de l'usage des transports est généralement tronquée. Ainsi, dans notre agglomération, selon les dernières enquêtes transport, les trois quarts des trajets ne sont pas des déplacements travail-domicile. En réalité, un quart d'entre eux ont un objet multiple (crèche puis pharmacie puis courses, par exemple). Deux tiers des déplacements font moins de trois kilomètres et 50% d'entre eux se font à pied ou à vélo. Dans la communauté urbaine, cela tombe même à 10%. La question est donc de savoir comment faire pour que les déplacements de moins de trois kilomètres à l'extérieur de l'hypercentre puissent aussi se faire selon des modes doux.

Voici quelques exemples des dossiers intermodaux sur lesquels travaille *Movable*.

- La comparaison entre le TER et le tram pour des trajets tels que Pessac centre-Gare Saint-Jean. C'est six minutes en train, trente minutes en tram. On pense souvent que le tram est le nec plus ultra des transports, mais sa moyenne est de 15 km/h et s'il y a une correspondance, elle tombe à 13 km/h. Pour indication, le vélo est à 12 km/h. Aussi, *Movable* réfléchit à la création d'un billet unique pour le train et le tram. Mais le risque est grand de saturer l'infrastructure.

- Compte tenu des affluences horaires sur certaines portions du tram, *Movable* réfléchit à la possibilité de faire venir des trams à vide sur les arrêts les plus fréquentés.

- *Movable* a constaté que les étudiants voyageaient selon un PDE (Plan de déplacements entreprise) inversé. C'est-à-dire qu'au lieu de laisser leur voiture chez eux et d'aller travailler en transport en commun, ils garent leur voiture sur le lieu de travail (campus) avant de rentrer chez eux (l'hypercentre de Bordeaux où il n'y a pas de place pour se garer) en transport en commun. Aussi, ne pouvons-nous pas imaginer des grandes zones de parking à l'extérieur (zone industrielle), et favoriser leurs aller-retour en transport en commun dans la semaine ?



“La France est en retard sur l'information multimodale”

Bernard Schwob, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, futur président de l'agence française de l'information multimodale et de la billettique

L'agence française de l'information multimodale et de la billettique est en cours de création et n'a pas encore de président. Pourquoi créer une nouvelle entité ? L'idée est venue pendant le Grenelle de l'environnement où il est apparu que certains pays étaient plus en avance que la France sur l'information multimodale. Il n'est encore pas évident pour l'utilisateur d'obtenir des informations pour un itinéraire allant d'une région à l'autre, parce qu'il faut encore que les systèmes soient interopérables – autrement dit qu'ils fonctionnent ensemble. Et cela n'est pas véritablement assuré. Il en va de même pour la billettique qui présente aussi des problèmes d'interopérabilité. Ainsi sur un trajet Strasbourg-Paris, le voyageur perdra du temps (qu'il a gagné avec le TGV) en gare de l'Est à acheter son billet de métro/RER.

Pour ces raisons, le ministre des Transports a choisi de créer cette agence. L'information multimodale en elle-même est un enjeu. Pour que le recours à la voiture ne soit pas le moyen évident, il faut montrer au voyageur qu'il est facile de voyager

d'un point A à un point B. La voiture n'a pas de rupture de charge et si l'on veut la dépasser, il faut que l'information soit totalement opérationnelle.

Les enjeux

- **La couverture complète du territoire.** Elle est inexistante pour le moment. En Allemagne, la couverture complète est bien assurée puisque chaque land offre un système d'information complet. Même constat en Grande-Bretagne. La France est donc en retard. Mais qui doit prendre l'initiative ? Il y a matière à réflexion.

- **L'interopérabilité.** Prenons un exemple : une région souhaite mettre en place un système multimodal alors qu'il existe déjà des systèmes départementaux. Faut-il faire table rase en créant un nouveau système général ou bien coordonner les réseaux déjà existants ? Ainsi, au niveau national, l'agence a déjà proposé un projet pour assurer la mise en réseau des différents systèmes existants. Mais les obstacles à cette mise en réseau sont d'ordre politique



Interopérabilité : le credo phare des centrales de mobilité

(que veulent les différents acteurs ?) et technique. En effet, il est nécessaire de s'entendre sur le protocole d'échange entre les différents systèmes puisqu'il faut qu'un système puisse interroger un autre. Aujourd'hui, aucun protocole (ou langage) commun n'a été fixé pour que les systèmes d'information puissent communiquer. Au niveau européen, la situation est la même. Il va donc falloir élaborer un standard, une norme d'échange entre systèmes d'information. Je pense notamment à la directive ITS sur les systèmes de transport intelligents (qui vient d'être publiée) et qui demande que ces systèmes soient interopérables.

- **La montée en gamme des systèmes.** Des services supplémentaires

s'ajoutent peu à peu et une deuxième génération de système d'information multimodale pointe déjà son nez (*Destineo*, en région Pays de la Loire). L'agence a commandé une enquête pour connaître les services spécifiques que proposent les systèmes. On peut citer : le covoiturage, le vélo libre service, le transport à la demande, les parkings de rabattement (lien voiture/transport collectif), l'utilisation de la cartographie (possibilité de recherche sur carte), les informations en temps réel, afin de passer d'une culture des temps de parcours théoriques (tels qu'ils devraient être) à une culture des temps de parcours réels (tels qu'ils sont), les informations tarifaires, le calcul des émissions de CO₂, l'accessibilité pour les personnes à mobilité

réduite (cheminement dans un pôle d'échange). Enfin, il faut également prendre en compte parmi ces évolutions l'arrivée de nouveaux supports, comme l'internet mobile.

A plus long terme, quelles pistes de progression ?

- Etablir des liens avec la billettique. Car après l'élaboration de son trajet, ce qui intéresse d'abord l'utilisateur, c'est d'acheter son titre de transport.
- La gestion des flux d'informations en temps réel.
- La comparaison possible entre un trajet en transport en commun et un trajet en voiture particulière en tenant compte des congestions routières et des possibilités de parking.
- Concernant les collaborations avec des sites grands publics (exemple avec *Mappy.fr*), la question de la sécurité des données devra être posée. Les collectivités et les autorités publiques seront-elles prêtes à livrer leurs données à des sociétés privées à des fins éventuellement commerciales ?

Dans la salle, un professionnel pro-

pose lui aussi d'utiliser les systèmes en ligne déjà existants. *« Les outils pour l'information multimodale existent déjà : Google, Mappy, TomTom permettent de calculer des itinéraires. Il faudrait désormais agréger ces sites afin que les utilisateurs puissent les utiliser pour leur trajet en transport en commun, ce qui est déjà disponible avec Google Maps. Ce sont des systèmes complémentaires à des systèmes comme Vitici, qu'il ne faut pas négliger. Et dans la mesure où ils sont plus connus, ils peuvent servir à augmenter le trafic des visiteurs sur les sites régionaux qui ont été évoqués ici. »*

Sur cette question, Guy Le Bras, directeur général du GART, estime cependant que la sécurité des données est compromise par les partenariats éventuels avec de grandes entreprises. *« Le modèle économique de sociétés comme Google, estime-t-il, est basé sur la vampirisation, c'est-à-dire la réutilisation des données vers de nouvelles applications. Nos données ne peuvent être soumises à ce modèle économique et il faudra faire bien attention à cela. »*

La billettique



De gauche à droite : Sylvain Haon (Polis), Alain Lescouet, Jean-Michel Gadrat

© GART

Alain Lescouet, Communauté d'agglomération de Reims



unitaire, abonnement mensuel, abonnement annuel, etc). Il n'y aura plus de frein à l'utilisation des transports. La carte sera offerte gratuitement à l'ensemble des habitants de l'agglomération afin que chacun l'ait dans sa poche.

- *Un billet rechargeable*, pour les visiteurs occasionnels. Ce billet a un coût pour Reims Métropole : 30 centimes. Mais si – jusque-là – le ticket ne permettait d'effectuer qu'un trajet, demain il permettra d'effectuer une durée (une heure de trajet sur tout le réseau). De même, il sera possible d'acheter des tickets-journée qui correspondent à 24 heures réelles : si le voyageur l'achète à 13h le lundi, sa validité prendra fin à 13h le mardi.

L'agglomération de Reims porte actuellement le projet de son futur tram. Le projet a été lancé en 2003 et a véritablement débuté en 2005 par le choix d'une délégation de service public global. L'objectif est de mettre en place un système de billettique sans contact intégrale. La particularité de l'agglomération est la suivante : la plupart des billets achetés sont des billets à l'unité, notamment auprès des chauffeurs, ce qui ralentit la marche des véhicules.

Reims Métropole proposera à terme deux supports :

- *La carte « Grand R »* que le voyageur pourra charger à sa guise (ticket

Concernant l'intermodalité sur le réseau TER, Reims Métropole a mis en place un système avec carte SAM compatible entre la Région, Reims métropole et l'agglomération de Troyes. L'agglomération est donc aujourd'hui prête à faire fonctionner tous ces éléments ensemble. Une intermodalité accrue encore grâce à la compatibilité du système avec les cartes d'étudiants du réseau universitaire, dont les codes de lecture sont compatibles, ce qui permettra aux jeunes d'utiliser leur carte d'étudiant pour se déplacer.

Jean-Michel Gadrat, président du Forum des services mobiles sans contact



sieurs milliers d'emplois – de bon niveau – travaillant depuis des années sur le sujet.

Mettre en place une billettique basée sur la carte et le ticket, c'est bien. Mais l'étape véritablement utile, c'est de passer directement au mobile. Prenons l'exemple de Nice (Alpes Maritimes) qui propose aux usagers un système de mobile sans contact. Cela fonctionne très bien, il y a une parfaite adéquation entre les besoins de l'utilisateur et l'offre disponible. Le voyageur passe le mobile devant un lecteur, et peut dès lors disposer de l'information sur le réseau de transport (horaires, incidents en temps réel). Le mobile est un outil simple. Pour le moment, il n'en existe qu'un modèle compatible, de la marque *Samsung*. L'année prochaine, ce seront 500 000 mobiles sur l'ensemble du marché français qui seront mis à la disposition des clients par tous les opérateurs. L'enjeu pour le déploiement des mobiles est évidemment le service : accès à la culture (visiter sa ville), information sur le transport et services à la personne seront bientôt tous réunis sur l'écran du téléphone. Le problème qui demeure est celui du paiement. Les banques – partenaires indispensables – sont prêtes, même si elles ne sont pas toutes parvenues au même niveau opérationnel.

L'usage du mobile sans contact va

se développer rapidement. Par exemple, l'ADMR – l'association du service à domicile – va équiper l'ensemble de ses salariés (plusieurs dizaines de milliers sur l'ensemble du territoire national) d'un système de ce type. Le ministère de l'Industrie a lancé récemment un appel à projets collaboratifs visant à développer des services innovants s'appuyant sur les téléphones mobiles de nouvelle génération. Quinze agglomérations (Rennes, Strasbourg, Caen, Troyes, la région Basse Normandie, etc) ont fait acte de candidature. C'est très bien car il faut très rapidement atteindre un haut niveau de service offert au client pour qu'il y ait de l'appétence.

La question des coûts

Cela ne coûtera pas trop cher. C'est un système qui peut se développer rapidement dans toute la France dans la mesure où les informations voyageurs existent déjà. Il ne reste plus qu'à les mettre sur l'écran du téléphone mobile avec le plus d'interactivité possible et le moins de délai possible. Côté financement, nous estimons qu'il ne faut pas faire payer au consommateur une communication, mais qu'il faut rester dans l'esprit des packs forfaitaires que proposent déjà les opérateurs. Il faut imaginer un système où toutes les commissions (banques, AOT, etc) ne découragent pas le client. En ce qui concerne les applications, les PME doivent proposer des services

qui faciliteront la vie quotidienne. Il reste beaucoup de logiciels à créer pour offrir ces petits services.

Il existe actuellement en France 70 réseaux de transports urbains équipés de cartes sans contact. Nous sommes donc convaincus que le maillage est prêt à passer du « sans contact en carte » au mobile sans contact. Il suffit de peu : une volonté politique, quelques moyens, le règlement des problèmes contractuels, et le règlement des trois interfaces (AOT/collectivités et AOT/banques et AOT/opérateurs téléphoniques).

Enfin, il faudra sans aucun doute régler la question de la sécurité des informations. Nous sommes attachés à ce que l'usage du mobile ne soit pas liberticide et il serait nécessaire que le législateur fixe dès maintenant le déploiement de cet outil. Quant à la sécurité bancaire, nous pouvons aujourd'hui affirmer qu'il n'y a pas de risque d'accès malveillant aux comptes en banque des voyageurs.

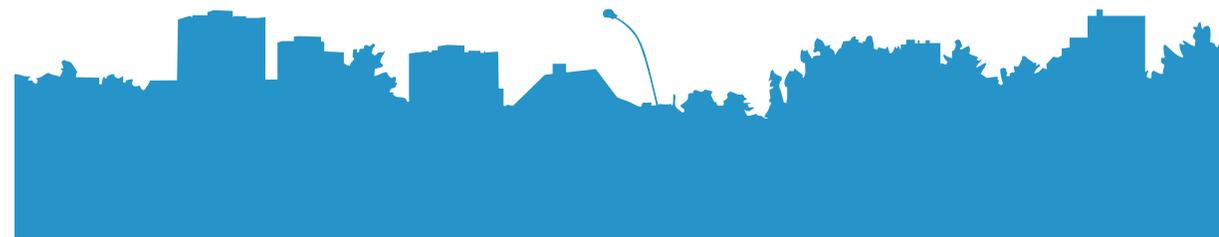
François Ferrieux émet des doutes sur les facilités d'usage du téléphone mobile. « Pensons à la totalité des usagers. Si je suis bien favorable au mobile sans contact, il restera toujours des gens qui n'auront pas de téléphone mobile, comme de nombreuses personnes âgées par exemple. De même, j'estime que si la plupart des AOT se lancent dans l'information via l'utilisation de sites Internet, il faudra impérativement conserver la plate-forme téléphonique, encore très utile aux personnes âgées notamment. »

Pour que l'intermodalité soit effective, il faut qu'elle s'appuie sur un triptyque :

- une base politique et institutionnelle ;
- une offre de transport car il n'y a pas de bonne intermodalité sans une offre complexe et fluide ;
- des outils. Ce chantier-là reste encore inachevé. C'est pourquoi a été créé le *Forum des services mobiles sans contact*.

Il s'agit d'une association créée à l'instigation du ministère de l'Industrie il y a deux ans pour faire cesser le désordre qui régnait dans le domaine du « sans contact » dans tous ses aspects industriels, économiques et commerciaux. La France a la chance d'avoir un coup d'avance sur le sans contact qui génère plu-

Conclusion du colloque



Pierre Mathieu, *vice-président transport du conseil régional de Champagne-Ardenne, Vitici*

Dans un contexte global où tous les acteurs conviennent qu'il faut développer l'offre de transport collectif, mais aussi en accroître les performances et en optimiser les coûts, l'intermodalité joue un rôle essentiel en améliorant la cohérence et les correspondances entre systèmes et modes de transport qui ont chacun leur domaine de pertinence. La possibilité pour un voyageur de passer aisément d'un système de transport à un autre – autrement dit l'intermodalité – ne peut être réellement mise en œuvre que par la coordination des acteurs concernés, permettant de gérer avec pertinence les correspondances entre réseaux et les pôles d'échange. Mais cette intermodalité ne peut être réellement efficace que si elle est associée à un large accès à des informations multimodales mises à jour ainsi qu'à une politique de tarification et de diffusion des titres de transport adaptée. Ces thématiques supposent deux approches complémentaires sur lesquelles le colloque a été basé. La première, principalement de nature organisationnelle, institutionnelle et politique ; et la seconde, principalement de nature technique, relative aux applications des TIC (technologies de l'information et de la communication) dans ce domaine. Revenons sur les points mis en exergue durant ce colloque.

La première table ronde a montré comment et pourquoi la coopération institutionnelle est indispensable à la mise en œuvre de l'intermodalité. La LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs) répartit précisément les rôles et les prérogatives des différents niveaux d'autorités organisatrices et établit le monopole ferroviaire. Il appartient donc aux AOT de mettre en œuvre les formes de coopération indispensables et de s'accorder sur les financements qui transcendent ces clivages, permettant aux acteurs techniques de réaliser l'intermodalité et de faciliter la multimodalité effective offerte à tous nos concitoyens. Cette thématique, par nature transversale, est une préoccupation de longue date du GART, évoquée au cours de nombreux colloques et congrès, nécessitant une approche globale impliquant toutes les parties prenantes dans l'organisation du transport collectif dont, en premier lieu, les AOT. Les syndicats mixtes SRU sont des dispositifs intéressants de coopération institutionnelle mis en place par les AOT.

La deuxième table ronde a montré l'importance stratégique des pôles d'échange que sont les gares. La gare est le lieu central de l'intermodalité, ce qui signifie aussi qu'elle concentre les problématiques tant en matière de gouvernance qu'en matière d'in-

formation multimodale et en matière de billettique. Le GART s'est impliqué de longue date dans l'évolution du rôle des gares qui sont à la convergence des principaux acteurs du transport collectif. La réorganisation du transport ferroviaire qui constitue l'armature des transports collectifs, et son ouverture éventuelle à la concurrence font évoluer le rôle des gares à l'instar de ce qui peut être observé dans de nombreux pays comme l'Allemagne qui ont eu cette approche de l'intermodalité bien avant la France.

La troisième table ronde traitait de l'information multimodale. La diffusion la plus large de ces informations rendue obligatoire par la loi SRU de décembre 2000, de façon exhaustive et fiable, est essentielle pour promouvoir l'offre existante de transport collectif et faciliter leur utilisation. Elle doit être accessible par tous les moyens modernes de communication dont Internet et le téléphone mobile. C'est d'ailleurs devenu un enjeu majeur pour les opérateurs de téléphonie mobile. En France, il existe de plus en plus de sites régionaux d'information multimodale. Malheureusement, il n'existe pas encore de système global proposant sur un portail unique des informations exhaustives à la différence de portails à l'étranger (Allemagne et Suisse, notamment) qui proposent des informations fiables. Il est donc nécessaire de faire converger toutes

les initiatives françaises et c'est une des intentions de l'agence française de l'information multimodale et de la billettique dont la création a été soutenue par le GART.

Enfin, la billettique a longtemps été considérée comme un des vecteurs principaux de l'intermodalité. Mais elle ne peut pas pallier le manque de coopération institutionnelle et le manque d'information multimodale. En effet, l'objectif essentiel d'une billettique intermodale est de faciliter l'interopérabilité des systèmes pour les voyageurs sur le plan tarifaire. Or, la majeure partie de la centaine de systèmes billettiques en France n'est pas interopérable. Les enjeux sont donc importants. On parle beaucoup de mobile sans contact (MSC), c'est-à-dire de communication par interaction de proximité, appelée technologie sans contact mobile et du déploiement d'application billettique sur téléphone portable, carte bancaire ou clé USB. Ces enjeux sont notamment relatifs à la standardisation et à la normalisation des systèmes dans un contexte mondialisé et fortement concurrentiel. La position française dans ce domaine suppose qu'une gouvernance à l'échelon national soit mise en œuvre entre l'Etat et les collectivités. Le GART a décidé de jouer un rôle central dans cette gouvernance à côté de ses adhérents et de ses partenaires tel le Forum des services mobiles sans contact.

**Colloque du 9 novembre 2010 co-organisé
par le GART et la Région Champagne Ardenne**

Pôle communication :

Gilles Averty
Valérie Rathier
Catherine Marion

Conception et réalisation de la maquette

Evelyne Simonin

Merci aux intervenants

Jean-Paul Bachy
Sophie Boissard
Alain Demare
François Ferrieux
Jean-Michel Gadrat
Pierre Langrand
Charles-Eric Lemaignan
Alain Lescouet
Pierre Mathieu
Philippe Peyroux
Philippe Picard
Jean Sivardière
Bernard Schwob