

Favoriser l'accessibilité internationale et la fluidité interne des déplacements pour une aire métropolitaine lyonnaise plus performante

L'enjeu des déplacements pour la métropole avait été pointé dès la charte RUL 2010 avec un triple objectif : affirmer la métropole comme **seconde porte aéroportuaire française** avec l'aéroport international, **gérer les grands flux de transit européen** et dans le même temps **organiser une fluidité interne des relations** pour permettre les échanges et le développement des grandes fonctions dans l'aire métropolitaine.

L'aire métropolitaine lyonnaise dispose d'un réseau particulièrement dense de transport, avec un aéroport international Lyon-Saint Exupéry et un aéroport à Saint-Etienne, un **carrefour TGV européen** nord-sud qui a vocation à s'ouvrir vers l'Italie et l'Europe de l'Est avec la perspective de l'infrastructure transalpine Lyon-Turin, le projet d'un contournement ferroviaire pour le fret (CFAL) un réseau autoroutier dense concerné par plusieurs projets d'infrastructures nouvelles A89, A45, A48, COL (Contournement Ouest Lyonnais) destinées à favoriser le trafic de transit mais également le maillage intercity.

L'offre de transport collectif est particulièrement développée dans la région urbaine lyonnaise avec une étoile ferroviaire très présente et bien maillée avec l'urbanisation qui représente une réelle opportunité. L'offre TER a fait l'objet d'amélioration constante par la Région (matériel roulant, cadencement, électrification de lignes, valorisation des gares, création de haltes ferroviaires, billettique...). Les réseaux de transports urbains ont fait l'objet d'investissements importants des collectivités notamment pour la création de transport collectif en site propre (Lyon, Saint-Etienne), le développement des réseaux et de l'intermodalité (création de pôles d'échanges, de parcs-relais). Les réseaux de transport non-urbains assurent le maillage des territoires hors agglomérations. Mais cette offre de transport collectif est également complexe puisque **douze Autorités Organisatrices des Transports** interviennent sur le territoire.

La Directive Territoriale d'Aménagement a formalisé les grands principes d'un schéma de déplacement multimodal fondé sur la gestion des grands flux de transit par la réalisation d'infrastructures nouvelles permettant également d'achever le maillage intercity, par la valorisation de l'étoile ferroviaire, le développement de l'intermodalité et l'interconnexion des réseaux de transport collectif.

« Le développement de Satolas (Saint Exupéry) doit être conçu dans une double perspective de partenariat : avec les autres aéroports régionaux, mais aussi avec Roissy et Genève-Cointrin. »
Charte RUL 2010

Favoriser le développement de la plate-forme aéroportuaire Lyon-Saint Exupéry

Dans le cadre du projet métropolitain DATAR/DIACT, ce premier objectif est porté au niveau du Réseau des villes-centres et grandes agglomérations de Rhône-Alpes.

La RUL soutient le projet d'un développement de la plate-forme de Lyon-Saint Exupéry, tant dans sa vocation aéroportuaire que de plate-forme TGV majeure pour les années à venir avec la perspective de la liaison Lyon-Turin.

Dans la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, l'Etat réaffirme à son tour la nécessité de conforter la plate-forme de Lyon-Saint Exupéry et de préserver ses capacités de développement.

Rappel des actions et perspectives envisagées au niveau de l'espace commun de coopération

- Elaboration d'une stratégie collective pour le soutien au développement de Lyon-Saint Exupéry
- Démarche collective de recherche de complémentarité des différentes plates-formes
- Programme d'amélioration progressive des dessertes en transports collectifs de la gare de Lyon-Saint Exupéry



Renforcer le maillage intercités

Cet objectif est aussi porté au niveau du Réseau des villes-centres et grandes agglomérations. Il vise à promouvoir des projets ferroviaires à la mesure des ambitions métropolitaines de nos territoires.

La Charte « RUL 2010 » plaide pour un renforcement des liaisons ferroviaires entre Lyon et Saint-Etienne, entre Lyon et les autres agglomérations, l'amélioration de l'accessibilité entre les différentes agglomérations pour que le maillage soit plus complet.

Rappel des actions et perspectives envisagées au niveau de l'espace commun de coopération

- Mise en place du cadencement ferroviaire pour améliorer l'attractivité du réseau TER
- Définir une position collective des grandes agglomérations sur les orientations prioritaires du futur Schéma Régional des Transports
- Organiser les correspondances avec les TC départementaux et urbains (rencontres des AOTC)
- Poursuivre et accentuer la modernisation des infrastructures programmées dans le cadre du CPER



Coordonner les transports collectifs à l'échelle de la région urbaine

Un thème privilégié de coopération

*« Ce modèle de développement multipolaire ne peut être mené à bien que si tous ces espaces ont, de la même manière, accès les uns aux autres »
Charte RUL 2010*

La RUL a toujours porté l'ambition d'une aire métropolitaine multipolaire structurée par ses agglomérations.

La Charte RUL 2010 affirmait déjà que pour être mis en œuvre ce modèle multipolaire de développement réclamait que ces différents pôles soient très bien maillés et accessibles entre eux et donc que la région urbaine lyonnaise puisse bénéficier d'un système de transport collectif très performant identifié comme « réseau express de la région urbaine lyonnaise » ainsi que d'un système routier complété de nouvelles infrastructures.

Le forum de la RUL sur le développement durable en 1998 a permis d'initier une réflexion sur le système de transport collectif qui a abouti à la mise en place de la Conférence des présidents des Autorités Organisatrices de transports, en 2000.

Offrir un meilleur service à l'usager « métropolitain »

*Quatre motivations :
- répondre aux besoins de déplacements en proposant des combinaisons optimales et satisfaisantes entre les modes de transport
- faciliter le fonctionnement du bassin d'emploi pour une plus grande fluidité du marché du travail
- conforter l'armature urbaine et les relations entre les territoires
- optimiser les offres de transports collectifs par une meilleure articulation des réseaux
Conférence des AOTC 2000*

Un postulat a été fait dès le démarrage des travaux de la Conférence des AOTC : se positionner du point de vue de l'habitant/usager pour rendre l'offre de transport collectif lisible, attractive en termes d'intermodalité comme de tarif.

On constate en effet que pour développer aujourd'hui des parts de marché et des parts modales pour le transport collectif, il faut jouer sur les paramètres relevant de la qualité urbaine et du matériel roulant ainsi que du confort d'usage (information fiable et facilement accessible, titres de transport simples à utiliser, tarification incitative...)

Localement il s'agit de pouvoir répondre de manière simple et efficace aux attentes d'un habitant de l'aire métropolitaine qui, pour se déplacer par exemple de Saint-Etienne à L'Isle d'Abeau, va devoir utiliser le TER et plusieurs réseaux de transports urbains et donc mobiliser les services apportés par plusieurs Autorités Organisatrices de Transport.

Des avancées importantes

Cette volonté d'articulation des réseaux des AOTC s'est traduite également à l'échelle régionale par l'engagement d'une démarche d'interopérabilité de la billettique. Ces travaux ont donné lieu à l'élaboration d'une charte régionale d'inter-opérabilité billettique qui a été signée par 17 autorités organisatrices rhônalpines en avril 2005. La Région a choisi de déployer progressivement un support unique de l'intermodalité billettique, la carte OÙRA (pour « Allez où vous voulez en Rhône-Alpes ») sur l'ensemble du territoire régional.

Souhaitant renforcer le développement de toutes les actions qui concourent à l'intermodalité, les collectivités ont engagé en 2005 la démarche REAL (Réseau Express de l'Agglomération Lyonnaise) avec la SNCF. Le protocole d'accord et le plan d'actions qui lui est lié visent à valoriser l'étoile ferroviaire lyonnaise ainsi que stéphanoise par des actions opérationnelles en faveur de l'intermodalité (cadencement, aménagement des pôles d'échanges, rabattement...)

Une mobilisation particulière sur les services

Dans ce dispositif, la RUL est plus particulièrement chargée de pousser plus avant les propositions sur les services :

- par l'**information des usagers** d'abord avec le projet d'une centrale de mobilité MULTITUD,
- par la facilité d'usage ensuite avec un projet de **tarification multimodale zonale** (carte orange métropolitaine),
- enfin en posant la question de l'**organisation institutionnelle** ad hoc pour mettre en œuvre les coopérations.

Naturellement, la RUL a choisi d'inscrire ces trois actions dans le cadre de la coopération métropolitaine, avec la volonté de mettre en œuvre des projets qui pourront être étendus ou transposés au niveau régional.

Ils font ainsi l'objet d'échanges d'expériences avec le Sillon alpin.

Les Autorités Organisatrices impliquées dans le projet :

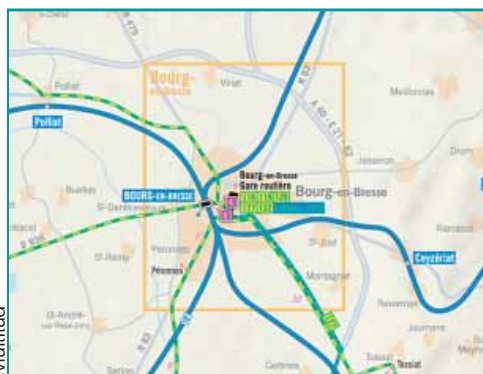
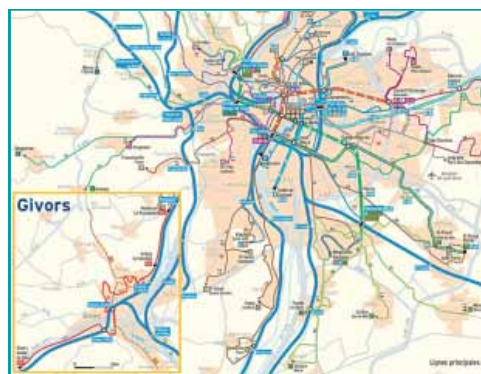
- Région Rhône-Alpes
- SYTRAL
- Département de l'Ain
- Département de l'Isère
- Département de la Loire
- Département du Rhône
- Saint-Etienne Métropole
- Communauté d'agglomération du Pays Viennois (CAPV)
- Communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI)
- Communauté d'agglomération de Villefranche-sur-Saône
- Grand Roanne Agglomération
- Communauté d'Agglomération de Bourg-en-Bresse

MULTITUD' de l'information à la centrale de mobilité : partager et rendre accessible l'information

L'objectif de la démarche MULTITUD' est de centraliser toutes les informations pratiques indispensables à l'utilisateur pour se déplacer dans la région urbaine, dès lors qu'il sort des périmètres de transports urbains et doit mobiliser plusieurs réseaux : des fiches horaires, des informations tarifaires, et surtout le calcul de son itinéraire d'un point à l'autre du territoire.

La RUL a initié la mise en œuvre d'un système d'information multimodale regroupant les 12 réseaux de transports collectifs du territoire. L'objectif d'un tel système est de « gommer » les différences entre réseaux qui entravent habituellement la combinaison de plusieurs modes de transport. Idéalement, le système doit donc valoriser la notion de « réseau des réseaux », pour reprendre une image propre à internet.

Comme dans tout projet partenarial de cette ampleur, le planning doit prendre en compte un temps de maturation assez important, pour des raisons techniques autant qu'institutionnelles. De ce fait, la RUL a proposé aux partenaires un système évolutif qui a apporté de manière progressive à l'utilisateur une information multimodale de plus en plus performante.



Multitud

Acquis de la démarche

Les premiers outils d'information ont été mis en place dès 2003 : guide et carte papier d'abord puis portail internet : www.multitud.org.

La RUL a initié la démarche, animé le partenariat et assuré la maîtrise d'ouvrage du projet (réalisation et actualisation des supports papier et internet). Jusque fin 2006, date à laquelle le cahier des charges et les clés de répartition financière ont été validés entre les partenaires pour le déploiement du système d'information, la RUL a assumé l'ensemble des coûts relatifs à la démarche et a ainsi joué son rôle d'incubateur de projet avant qu'une maîtrise d'ouvrage collective ne soit formalisée pour porter la poursuite du programme.

Actions envisagées

A compter de 2007, la Région assure la maîtrise d'ouvrage et 30% du financement, dans le cadre d'une convention passée avec les AOTC partenaires.

Un marché de service sera confié pour une durée de 4 ans (deux ans fermes et deux ans renouvelables) à un prestataire pour un montant estimé à 1 200 000 euros. La Région envisage l'extension ou la transposition de l'outil dans le reste de Rhône-Alpes.

Le déploiement du système internet permettra fin 2007 d'éditer des fiches horaires et d'effectuer des calculs d'itinéraires.

A plus long terme, il s'agira d'enrichir le système à deux niveaux :

- en termes de fonctionnalités : informations sur les conditions de circulation en temps réel (retards, perturbations imprévues, ...), sur le trafic routier, voire sur d'autres modes de transport (vélo et autres modes doux, taxi, avion, ...)
- en termes de moyens de diffusion : d'autres médias peuvent aussi être envisagés (service d'information par téléphone, agence de renseignements, PDA ou autres technologies émergentes, ...)

Il conviendra donc d'adapter le système aux besoins des utilisateurs et aux évolutions des technologies pour en faire une véritable centrale de mobilité.

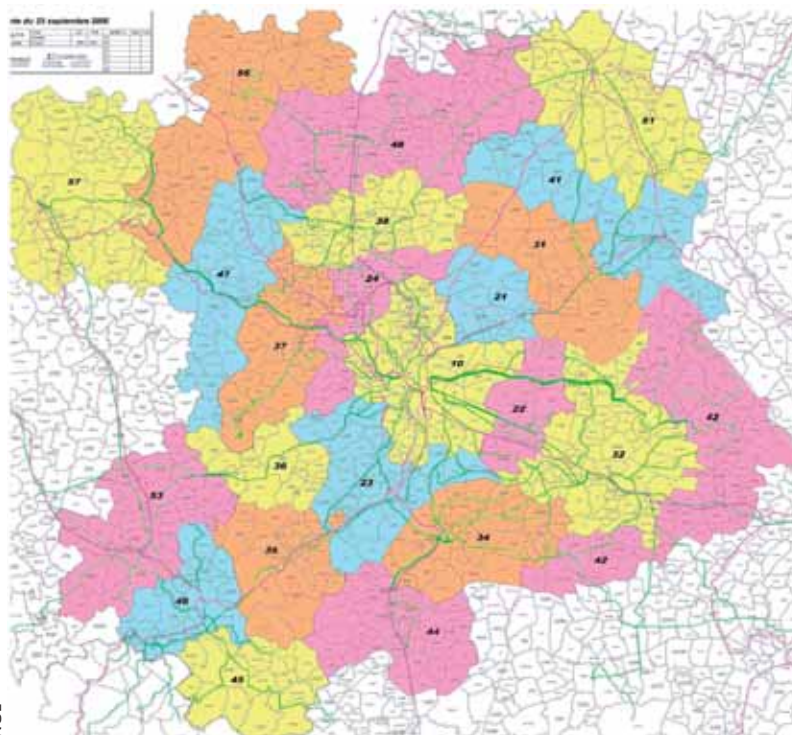
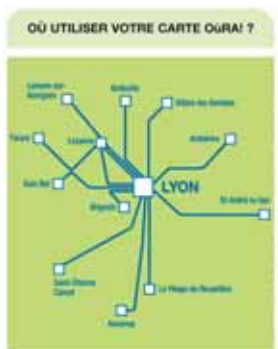
Vers une « carte orange métropolitaine » : organiser une offre tarifaire et billettique intégrée

Dès 2003, un groupe de travail RUL, piloté par le Conseil Général de l'Isère a réalisé une première étude exploratoire sur la tarification multimodale zonale.

Par ailleurs, une étude basée sur le principe de l'analyse de la valeur a été lancée par la Région Rhône-Alpes en 2003. Elle a porté sur l'ensemble du territoire régional et a proposé plusieurs scénarii de tarification multimodale, dont un scénario « zonal » pour les bassins de vie, pour lesquels la densité des déplacements rend ce scénario pertinent.

De ces deux réflexions, sont ressortis les principes suivants pour la mise en œuvre d'une tarification multimodale:

- Des tarifications multimodales qui concernent les clients multimodaux (avec possibilité de maintien des gammes monomodales en parallèle),
- La création d'une gamme simple et lisible pour l'utilisation de tous les réseaux,
- La cohérence par rapport au fonctionnement du territoire et aux pratiques de déplacements en s'affranchissant si nécessaire des limites administratives,
- Cohérence et équité à l'échelle régionale,
- La valorisation vis-à-vis du client du supplément de service lié à la multimodalité (Prix spécifique pour la multimodalité : $\text{prix monomodal} \leq \text{prix multimodal} < \text{cumul des prix monomodaux}$),
- La maîtrise partagée entre les autorités organisatrices de l'élaboration et de l'évolution de la future tarification multimodale (publics visés, niveaux de prix et hausse tarifaire),
- Une gamme multimodale portant sur les publics et les titres :
 - Publics : grand public, jeunes (à définir)
 - Titres : abonnement mensuel, abonnement annuel ou illimité, titre journée,
- Une identification de l'intermodalité par la billettique « OùRA ! » mise en œuvre par la Région,
- La mise en œuvre d'éventuelles tarifications sociales traitées indépendamment de cette gamme.



RUL

Sur la base de ces principes la RUL a engagé en septembre 2005 une réflexion permettant :

- d'affiner le découpage zonal,
- de proposer une gamme tarifaire simple,
- d'évaluer les impacts sur les recettes,
- de faire des propositions de mécanisme de répartition des recettes.

Un groupement d'étude franco-suisse (RGR – Transétude) a accompagné ce travail qui aboutit à un scénario de découpage de la région urbaine lyonnaise en 25 zones environ. Le principe est que les usagers multimodaux puissent acheter des titres pour une, deux, trois ou quatre zones, avec un tarif lié au nombre de zones achetées leur permettant d'accéder à tous les réseaux (TER, Urbains, cars départementaux).

Le dispositif proposé pour une mise en œuvre à l'horizon 2009 tient compte des tarifications multimodales existantes ou en projet (Isère, Saint-Etienne métropole, TER combiné aux TCL...)

Acquis de la démarche

Sur la base de ce scénario de découpage en zones, dit « système alvéolaire », il est proposé :

- que la gamme tarifaire comprenne deux abonnements (« grand public » et « réduit »), éventuellement un titre « journée » ;
- que pour la simplicité, le prix soit calculé uniquement en fonction du nombre de zones traversées ;
- que les prix proposés pour chaque zone soient positionnés pour avantager le maximum de voyageurs par rapport à la situation actuelle tout en générant des pertes de recettes prévisionnelles très réduites et récupérables grâce aux croissances de trafic.

Ce scénario (zonage, tarifs et gamme de titre) doit être validé en mars 2007 par le comité de pilotage.

Actions envisagées

L'examen des conditions de mise en œuvre fonctionnelles et techniques de ce dispositif, ainsi que la question des « moyens communs » à prévoir, devront faire l'objet d'une étape complémentaire.

Il s'agira d'examiner la politique commerciale, la gestion des recettes, la gestion de la gamme, la traduction billettique sur le support OURA et les propositions de solutions transitoires.

La question d'une organisation institutionnelle pour mettre en œuvre et gérer les projets d'intermodalité : information, billettique et tarification intégrée.

L'outil MULTITUD' a été mis en œuvre dans le cadre d'une convention entre les AOTC. Mais on perçoit bien les limites du cadre conventionnel pour gérer dans la durée les nouveaux services multimodaux : suivi du système, répartition des recettes pour la tarification, réévaluation régulière des tarifs, mise en vente, promotion...

Actions envisagées

Si un syndicat mixte classique n'est juridiquement pas possible dans le cas présent, un syndicat mixte type loi SRU avec possibilité de lever un Versement Transport additionnel constitue une hypothèse plausible, qu'il convient d'étudier sous l'angle des différentes fonctions à assurer, des ressources financières mobilisables, des moyens humains nécessaires et de la gouvernance de l'outil.