

ASSISES DE LA MOBILITÉ

*Compte-Rendu de l'atelier « une mobilité intermodale »
Epernon, 17 novembre 2017*

1. Introduction

Qu'est-ce que la mobilité intermodale ?

C'est le fait d'**utiliser au moins deux modes de transport différent dans un même trajet** que ce soit pour des personnes ou des marchandises.

Quel mode de transport existe-t-il ?

Vélo, voiture, train, car, bus, roller, piéton, trottinette.... En groupe, en covoiturage, autopartage, libre-service, ...les solutions existantes sont déjà nombreuses.

2. Les échanges

Ils ont été nombreux. Nous nous sommes limités au transport de personne.

Pour plus d'intermodalité entre les modes de transport, il faut différencier au départ de chez soi (en campagne) et à l'arrivée (souvent en ville, aggro,...). Effectivement il faudra trouver des solutions différentes entre les deux zones.

Nous avons par exemple pensé à du **co-voiturage** au départ de chez soi pour se rendre à la gare pour prendre un TER. On peut imaginer aussi un système de navette ou de ramassage des personnes. Il faudra dimensionner le véhicule selon la fréquentation. Inutile d'avoir un grand car de 50 personnes quand un minibus de 9 places suffirait (pas de permis de transport). D'ailleurs, ce moyen pourrait être mis en place le matin-soir pour les actifs et fonctionner en journée pour les retraités. Un **bon maillage sur l'ensemble du territoire paraît important particulièrement en zone rurale**. Il faudrait créer des noyaux qui soient de véritables carrefours des transports.

Pour les deux solutions, il faudra améliorer la communication pour que cela marche. Il existe aujourd'hui un site internet au niveau du département mais pas d'application mobile. Avec une application et pas d'engagement, on attirera plus facilement les utilisateurs d'autant plus s'ils n'ont pas des horaires fixes.

Une fois arrivée à la gare de destination, souvent se pose la question de comment je vais à ma destination finale. Prenons exemple de Chartres, pour aller au jardin d'entreprise qui concentre un grand nombre d'emploi, il n'y a pas de bus direct allant dans l'ensemble de cette zone. Cela rallonge la durée du trajet de plus de 30 minutes. On peut parler aussi de la problématique de la **fréquence ou de la correspondance des horaires** entre les sociétés de transport.

On pourrait imaginer une navette qui fasse des allers-retours réguliers entre les deux lieux stratégiques (6km). Elle pourrait être autonome comme cela est testé à Rambouillet ou pas. Cela doit être en adéquation avec les horaires de la SNCF et en partenariat avec les entreprises de la zone.

L'idée de **parking non pas en centre mais aux abords des villes** serait un gros plus pour favoriser la mobilité multimodale.

Ce parking situé stratégiquement serait le point d'entrée dans la ville. En plus, d'un pôle d'information unique sur l'ensemble des moyens de transport possible, on y trouverait un nombre plus ou moins grand de modes de transport selon la ville. En Eure-et-Loir, on peut par exemple imaginer que l'accent soit mis sur les **véhicules électriques** avec des bornes à disposition ou des **voitures en autopartage**.

Les personnes pourraient aussi venir en covoiturages et prendrait un autre mode de transport pour la destination finale. Des bus ou navette là encore qui relie directement la gare sans arrêt. Des tarifs pourraient être mis en place pour inciter à l'utilisation des moyens plus propres (par exemple, venir seul dans sa voiture vous ferait payer un tarif, et en co-voiturage, le tarif serait moins cher).

Des **vélos électriques en libre-service**, pourrait par exemple être aussi à disposition contenu de l'entendu de la ville.

Au passage, nous remarquons un manque de parking de co-voiturage (gratuit et pourquoi pas vidéo-surveillé) sur nos territoires, aux abords des villes ou des péages d'autoroute notamment, ne facilitant pas cette pratique. Dans ces endroits, il pourrait y avoir des panneaux indicateurs sur les places pour définir le lieu de destination (« je vais à la gare de Chartres »).

Enfin, il a été abordé le regard à porter sur l'hyper-centre de nos grandes villes. La marche doit aussi être vue comme un mode de transport. Et avec plus de zone piétonne ou du moins plus grande, on peut intensifier le système des navettes « relais des portes » à Chartres par exemple.

3. Conclusion

Il n'y a pas fondamentalement de solution miracle ou de révolution, d'autant plus que beaucoup de choses existent déjà. Les situations sont variées et nombreuses, on ne répondra pas à toutes. Mais il faut réfléchir à sa mise en œuvre avec l'ensemble des acteurs (qui sont certes nombreux) en ayant en tête des **axes d'améliorations sur la communication, le coût et surtout la fiabilité des transports en commun**.

La transformation de nos voiries aussi sera nécessaire. Mais c'est tout cela qui nous permettra de redonner confiance aux utilisateurs ! Et si plus de confiance... plus d'utilisation !

Cela prendra du temps car c'est aussi un problème culturel et d'éducation.