**Qualité de service**

 **Idée 1 -** Intitulé

**Amélioration de l'information des voyageurs**

**Idée 1 - Objectif poursuivi à moyen / long terme**

Les calculateurs d'itinéraire qui existent dans la plupart des régions, souvent, ne sont pas complètement multimodaux .C'est le prochain objectif à atteindre mais en y intégrant tous les modes (train, car, bus, tramway, métro, vélo, marche à pied, covoiturage, stationnement, autopartage...). Une étape importante est le temps réel .Un objectif (utopique?) est de permettre, au cours du voyage, un changement de mode non prévu. Voilà un rôle supplémentaire des nouvelles mobilités comme par exemple avec le covoiturage dynamique en cas de perturbation forte dans les transports publics; l'information orale, par panneaux électroniques ou par messagerie pourrait d'ailleurs, dans ces situations, faire bénéficier les voyageurs de suggestions alternatives.

**Idée 1 - Première mesure proposée**

Finir la couverture nationale des SIM, si possible en les obligeant à une compatibilité permettant d'intégrer des voyages entre deux régions. C'est le rôle auquel s'est attelée l'AFIMB. Mais il y a lieu d'inciter les régions à vraiment intégrer tous les modes possibles dans leurs SIM

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Idée 2 -** Intitulé

**Développement des offres de mobilité complémentaires aux transports publics**

**Idée 2 - Objectif poursuivi à moyen / long terme**

Faire des offres de mobilité complémentaires un instrument de la qualité de "chaînes de mobilité".

Cette qualité de la chaîne entre A et B est un élément décisif dans la compétitivité de cette chaîne par rapport à la voiture-solo.

La construction de "chaînes de mobilité" performantes suppose deux conditions:

1) la meilleure qualité possible pour chacun de ces maillons (les AOM s'y emploient évidemment).

2) éviter les grippages entre maillons et intervenir sur les "maillons faibles" qui ne nuisent pas qu'à eux-mêmes, mais ruinent la compétitivité de la chaîne

Les nouvelles mobilités ont une opportunité de participer au processus. Il y a lieu d'en tenir compte dans les PEM qu'ils soient "light", "frugaux" ou au contraire d'importance.

**Idée 2 - Première mesure proposée**

Confier à une structure de coopération d’AOM la construction et la maintenance de la qualité des principales chaînes. Parmi les structures recensées par le GART, le syndicat mixte régional SRU est particulièrement adapté à cette tâche en faisant travailler ensemble toutes les AOM d'un territoire de taille variable. Des conférences d'AOT peuvent aussi arriver à un résultat voisin. Mais il faudra également mettre dans le coup les opérateurs et notamment ceux des nouvelles mobilités (comités de pilotage sur un bassin de vie par exemple)

**Intermodalité et multimodalité**

 **Idée 1 -** Intitulé

**Développement des nouvelles mobilités**

**Idée 1 - Objectif poursuivi à moyen / long terme**

De nombreux exemples existent en matière de vélo, de marche à pied aménagée.

Ils devraient conduire à faire de ces modes une méthode banale de déplacement. Ceci impose des aménagements "light" (comme les garages vélos sécurisés dans les PEM). Les solutions de voiture partagée en forte croissance pour des distances conséquentes devront s'étendre aux courtes distances (rabattement sur PEM ou sur zones d'activité).Les bonnes dispositions des jeunes pour ces solutions "douces" devrait permettre d'envisager leur progression, notamment pour les transports scolaires.

**Idée 1 - Première mesure proposée**

Les régions et l'ADEME devraient non seulement favoriser les plans de déplacements d'établissements scolaires mais en piloter les suites. Le nombre de plans de déplacements d'entreprises (ou de zones d'activités) reste insuffisant et devrait faire l'objet de plus fortes incitations (y compris dans les suites...) …

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Idée 2 -** Intitulé

**Amélioration de l'articulation entre l'offre publique de mobilité et les services librement organisés**

**Idée 2 - Objectif poursuivi à moyen / long terme**

La complémentarité entre offre publique et services privés est une condition nécessaire pour permettre à de nombreux usagers actuels et potentiels d'atteindre la "mobilité courante" (comme l'eau courante).

La compétitivité d'une "chaîne mobilité" entre A et B, par rapport à la voiture-solo (sur la totalité du trajet AB) ne pourra être approchée que par la possibilité pour chacun d'optimiser-de son point de vue- son déplacement. Chacun des modes peut apporter sa pierre à la réussite des chaînes AB proposables (à un coût raisonnable pour tous, usagers comme AOM).

**Idée 2 - Première mesure proposée**

Les PEM de toutes envergures doivent intégrer les services publics ou privés; et celà déjà dans la phase d'élaboration (voire dans la phase de gestion ?) . Ceci pourrait être mis en oeuvre dans les formes actuelles de co-construction public/privé (DSP, GIE, contrat de partenariat...) .

La Région saura bien sûr faire prévaloir sa vocation de chef de file et veillera à la cohérence de l'ensemble (par le volet SRI du SRADDET) .Elle devra jouer un rôle moteur dans l'expérimentation sur les territoires volontaires notamment à l'échelle des bassins de vie. Un Syndicat mixte régional SRU pourrait en être le levier. Chacun des modes peut apporter sa pierre à la réussite des chaînes AB proposables (à un coût raisonnable pour tous, usagers comme AOM).

**Desserte des territoires peu denses (rural, périurbain)**

**Idée 1 -** Intitulé

**Accompagnement des plans de mobilité rurale**

**Idée 1 - Objectif poursuivi à moyen / long terme**

Démentir l'idée que vivre en domaine rural oblige à posséder de nombreuses voitures.

Mais il ne faut pas à l'inverse conduire certains à l'isolement.

Même si la "mobilité courante", disponible comme l'eau courante, est peut-être plus difficile à garantir que dans une métropole, on doit pouvoir la faire progresser par une action volontariste des groupement de communes dans leurs plans de mobilité rurale que les régions et les départements auront à cœur d'appuyer au nom de la lutte contre la fracture territoriale.

**Idée 1 - Première mesure proposée**

Inciter les communautés de communes à prendre la compétence du transport intercommunal par délégation des régions et à réaliser leur plan de mobilité intercommunal, où les réseaux de transports classiques seront complétés par des modes nouveaux (TAD, autopartage, covoiturage...).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Idée 2 -** Intitulé

 **Voiture partagée**

**Idée 2 - Objectif poursuivi à moyen / long terme**

Les formes de partage des véhicules doivent trouver leur place en milieu rural. Les faibles densités en rendent difficile la mise en œuvre, mais leur utilité sociale est claire. Les communautés de communes devront faire preuve de volontarisme pour faire "prendre la mayonnaise" et contribuer à assurer à tous la "mobilité courante". Les départements peuvent s'intéresser à cette question pour lutter contre la fracture sociale .Si le covoiturage longue distance pénètre dans ces zones, les autres formes comme le covoiturage de proximité sont plus marginales mais doivent progresser avec un peu de volontarisme des intercommunalités.

Des expériences de ciblage vers les déplacements domicile/travail sont à suivre.

**Idée 2 - Première mesure proposée**

Expérimenter les formes diverses de voiture partagée qui peuvent ou non s'adapter à un territoire.

Penser aux secteurs de faible densité dans les PDE**Desserte des territoires peu denses (rural, périurbain)**

**Idée 3 -** Intitulé

 **TAD**

**Idée 3 - Objectif poursuivi à moyen / long terme**

Compte tenu du très grand nombre de types de TAD existant, chercher pour chaque territoire le mieux adapté.

Lutter contre le risque financier que pose une absence d'action pour le regroupement des voyageurs (cause de la forte mortalité des expériences de TAD). Une fois assumé le sacrifice financier, le TAD doit contribuer, avec d'autres nouveaux modes à la "mobilité courante", c'est-à-dire à la mobilité rendue disponible comme l'eau courante.

**Idée 3 - Première mesure proposée**

Faire connaître à toutes les communautés de communes le bilan des TAD sur la France et dans leur région afin qu'elles choisissent "sur mesure" le type qu'elles pourront assumer financièrement.

**Question subsidiaire :Thème libre**

**Thèmes libres**

Pour une approche « intégrée »

Le club national pour la "mobilité courante" s'est créé à partir de plusieurs initiatives locales autour de la métaphore l'eau courante (voir le blog: [http://mobilitecourante.fr](http://mobilitecourante.fr/)).

Il propose que certaines des problématiques traitées séparément dans ces états généraux (concernant l'information, la billettique, la nécessaire complémentarité entre transports publics et nouveaux services parfois privés ou collaboratifs), puissent être intégré dans un système global. Ce n'est pas une "usine à gaz", puisque cela existe, parfois au niveau d'une métropole, de quelques départements.C'est le cas de l'Oise avec le SISMO .Mais il reste à construire la structure de gouvernance des "chaînes de mobilité":

La coopération entre AOM devrait être la règle. La structure des **syndicats** **mixtes SRU** y est particulièrement adaptée (avec possibilité de la recette propre du VTA).D'autres structures moins volontaristes existent, ayant la **forme associative.** Le club national pour la "mobilité courante" a pour raison d'être la prise en compte non pas d'une obligation de moyens mais au contraire d'une **obligation de résultats**.

L'effet des différentes recommandations que préconiseront les états généraux devra se mesurer dès leur mise en œuvre. Nous proposons la création **d'indicateurs de la "mobilité courante".**

Nous y travaillons déjà, Nous souhaitons que d'autres fassent de même de leur côté, ou ...travaillent avec nous

**Desserte des territoires peu denses (rural, périurbain)**