

Certifié conforme à l'acte transmis au contrôle de légalité



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du lundi 19 novembre 2012

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. TRAHARD et M. BORDAT

Convocation envoyée le 12 novembre 2012

Publié le 20 novembre 2012

Nombre de membres du Conseil de Communauté : 82

Nombre de présents participant au vote : 69

Nombre de membres en exercice : 82

Nombre de procurations : 6

SCRUTIN : POUR : 75

ABSTENTION : 0 CONTRE : 0 NE SE PRONONCE PAS : 0

Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. Benoît BORDAT	M. Louis LAURENT
M. Pierre PRIBETICH	M. Joël MEKHANTAR	M. Roland PONSAA
M. Gilbert MENUET	M. Christophe BERTHIER	M. Michel ROTGER
Mme Colette POPARD	M. Philippe DELVALEE	Mme Louise BORSATO
M. Rémi DETANG	Mme Anne DILLENSEGER	M. François NOWOTNY
M. Jean-Patrick MASSON	M. Georges MAGLICA	M. Michel FORQUET
M. José ALMEIDA	Mme Christine DURNERIN	M. Claude PICARD
M. Jean-François DODET	Mme Elizabeth REVEL	M. Pierre PETITJEAN
M. François DESEILLE	Mme Elisabeth BIOT	Mme Claude DARCIAUX
M. Michel JULIEN	Mme Christine MARTIN	M. Nicolas BOURNY
Mme Marie-Françoise PETEL	Mme Nathalie KOENDERS	M. Jean-Philippe SCHMITT
M. Gérard DUPIRE	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
Mme Catherine HERVIEU	M. Alain MARCHAND	M. Gilles MATHEY
M. François-André ALLAERT	M. Mohammed IZIMER	M. Patrick BAUDEMMENT
M. Jean-Claude DOUHAI	Mme Hélène ROY	Mme Geneviève BILLAUT
M. Jean-Paul HESSE	Mme Myriam BERNARD	M. Murat BAYAM
Mme Badiaâ MASLOUHI	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	M. Michel BACHELARD
M. Yves BERTELOOT	Mme Joëlle LEMOUZY	M. Rémi DELATTE
M. Patrick MOREAU	M. Jean-Yves PIAN	M. Philippe BELLEVILLE
M. Dominique GRIMPRET	Mme Stéphanie MODDE	M. Norbert CHEVIGNY
M. Didier MARTIN	M. Philippe CARBONNEL	M. Gilles TRAHARD
M. Jean-Pierre SOUMIER	M. Alain LINGER	Mme Noëlle CABBILLARD.
M. André GERVAIS	M. Franck MELOTTE	
M. Alain MILLOT		

Membres absents :

M. Laurent GRANDGUILLAUME	M. Jean ESMONIN pouvoir à M. Roland PONSAA
M. Patrick CHAUPUIS	Mme Françoise TENENBAUM pouvoir à M. Gérard DUPIRE
M. Jean-François GONDELLIER	Mme Nelly METGE pouvoir à Mme Colette POPARD
M. Mohamed BEKHTAOUI	Mme Christine MASSU pouvoir à M. François NOWOTNY
M. Gaston FOUCHERES	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET pouvoir à M. Michel FORQUET
M. Philippe GUYARD	Mme Françoise EHRE pouvoir à M. Jean-Claude GIRARD.
M. Jean-Claude GIRARD	

OBJET : DEPLACEMENTS**Relations entre les Autorités Organisatrices de Transports de la Région Bourgogne - signature d'un protocole d'accord**

Au niveau national, le Grenelle de l'environnement a fixé l'objectif de « réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2020, afin de les ramener au niveau qu'elles avaient atteint en 1990 ».

Au niveau régional, le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), élaboré de façon collaborative en 2011 et adopté en juin 2012, définit une feuille de route pour la Bourgogne pour atteindre ces objectifs. En matière de déplacements, le schéma propose de favoriser le changement de comportement en faveur de l'usage des modes doux et des transports en commun notamment. Pour y parvenir, le schéma préconise un renforcement de la gouvernance des politiques de transport à l'échelle régionale, outil visant également à favoriser l'intermodalité.

Sur l'ensemble des territoires des démarches de même nature se font jour, qu'il s'agisse des Plans climat-énergie territoriaux, du projet du Département de la Nièvre « Nièvre 2021 », de celui du département de Saône-et-Loire « Sirius » pour n'en citer que quelques-uns. Toutes font état d'un manque de coordination des offres de transport et plus globalement de mobilité.

L'importance et les enjeux environnementaux, énergétiques, avec la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre dans un contexte de diminution de la disponibilité du pétrole, s'imposent dans le domaine du transport en Bourgogne. S'y ajoutent des enjeux économiques (avec l'augmentation du prix du pétrole, l'éloignement de plus en plus important de la population de leur lieu de travail et des services) et sociaux (accessibilité physique et financière aux différents modes de transport, cohésion des territoires et risque d'exclusion d'une partie des Bourguignons résidant en zone peu dense notamment).

Les 13 autorités organisatrices de transport (AOT) de Bourgogne et la communauté de communes de l'Autunois ont pris la mesure de leur responsabilité commune pour apporter une offre de déplacements cohérente et globale sur l'ensemble du territoire régional, ce qui implique une coordination efficace entre elles.

Cette démarche de coordination, engagée par la Région Bourgogne dans le respect des compétences de chaque AOT, a été accueillie favorablement lors de la conférence régionale des AOT du 16 janvier 2012.

La volonté des AOT se concrétiserait dans un protocole d'accord pour le « Développement des offres de transport et de l'intermodalité en Bourgogne ». Tenant compte des réalités démographiques régionales, ce protocole définirait des objectifs pour coordonner l'offre de transport public et de mobilité à l'échelle du territoire régional, simplifier l'accès aux réseaux de transport publics et aux modes alternatifs à la voiture individuelle et, enfin, mener ensemble des projets innovants liés à la mobilité.

Les autorités organisatrices de transport (AOT) et une autorité organisatrice de transport de niveau 2, signataires du protocole d'accord pour le « *développement et la coordination des offres de transport et l'intermodalité en Bourgogne* » s'engageraient à travailler conjointement pour atteindre les objectifs suivants :

- Coordonner l'offre de transport public et de mobilité à l'échelle du territoire régional ; construire une offre de transport attractive et adaptée, améliorer la cohérence des réseaux de transport entre eux...
- Simplifier l'accès aux réseaux de transport publics et aux modes alternatifs à la voiture

individuelle ; mettre en place une centrale de mobilité régionale permettant de renseigner le voyageur sur l'intégralité de son parcours, développer les tarifications multimodales et les systèmes billettiques

- Mener ensemble des projets innovants liés à la mobilité : projets pouvant être liés à la mobilité touristique, à des modes spécifiques ou à des actions de communication communes...

Gouvernance :

un comité de pilotage composé de représentants des AOT sera créé. Il se réunira au moins une fois par an. Il devra veiller à la mise en œuvre des objectifs du protocole d'accord.

Pour ce faire, il s'appuiera sur un comité technique, composé des services des AOT, qui sera chargé d'élaborer un plan d'actions.

Vu l'avis de la Commission,

LE CONSEIL,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- **d'approuver** le principe du protocole d'accord fédérant les autorités organisatrices de transport autour des objectifs indiqués ci-dessus;
- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer le protocole d'accord tel qu'annexé.

Protocole d'accord pour le « Développement des offres de transport et de l'intermodalité en Bourgogne »

PREAMBULE

Au niveau national, le Grenelle de l'environnement a fixé l'objectif de « réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici à 2020, afin de les ramener au niveau qu'elles avaient atteint en 1990 ».

Au niveau régional, le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, élaboré de façon collaborative en 2011 adopté en juin 2012, définit une feuille de route pour la Bourgogne pour atteindre ces objectifs. En matière de déplacements, le schéma propose de favoriser le changement de comportement en faveur de l'usage des modes doux et des transports en commun notamment. Pour y parvenir, le schéma préconise un renforcement de la gouvernance des politiques de transport à l'échelle régionale, outil visant également à favoriser l'intermodalité.

Sur l'ensemble des territoires des démarches de même nature se font jour, qu'il s'agisse des Plans climat-énergie territoriaux, du projet du Département de la Nièvre « Nièvre 2021 », de celui du département de Saône-et-Loire « Sirius » pour n'en citer que quelques-uns. Toutes relèvent le manque de coordination des offres de transport et plus globalement de mobilité.

L'importance et les enjeux environnementaux, énergétiques, avec la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre dans un contexte de diminution de la disponibilité du pétrole, s'imposent dans le domaine du transport en Bourgogne. S'y ajoutent des enjeux économiques (avec l'augmentation du prix du pétrole, l'éloignement de plus en plus important de la population des lieux de travail et des services) et sociaux (accessibilité physique et financière aux différents modes de transport, cohésion des territoires et risque d'exclusion d'une partie des Bourguignons résidant en zone peu dense notamment).

Les 13 autorités organisatrices de transport (AOT) de Bourgogne et la communauté de communes de l'Autunois ont pris la mesure de leur responsabilité commune pour apporter une offre de déplacements cohérente et globale sur l'ensemble du territoire régional, ce qui implique une coordination efficace entre elles.

Cette démarche de coordination, engagée par la Région Bourgogne dans le respect des compétences de chaque AOT, a été accueillie favorablement lors de la conférence régionale des AOT du 16 janvier 2012.

La volonté des AOT se concrétise dans le présent protocole d'accord pour le « Développement des offres de transport et de l'intermodalité en Bourgogne ». Tenant compte des réalités démographiques régionales, ce protocole définit des objectifs pour coordonner l'offre de transport public et de mobilité à l'échelle du territoire régional, simplifier l'accès aux réseaux de transports publics et aux modes alternatifs à la voiture individuelle et, enfin, mener ensemble des projets innovants liés à la mobilité.

ARTICLE 1 : OBJET DU PROTOCOLE D'ACCORD

Les autorités organisatrices de transport (AOT) et une autorité organisatrice de transport de niveau 2, signataires du protocole d'accord pour le « *développement et la coordination des offres de transport et l'intermodalité en Bourgogne* » s'engagent à travailler conjointement pour atteindre les objectifs suivants :

- 1. Coordonner l'offre de transport public et de mobilité à l'échelle du territoire régional ;**
- 2. Simplifier l'accès aux réseaux de transport publics et aux modes alternatifs à la voiture individuelle ;**
- 3. Mener ensemble des projets innovants liés à la mobilité.**

1. COORDONNER L'OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC ET DE MOBILITE

1.1 Construire une offre de transport public attractive

Constat :

De nouveaux enjeux ont émergé et vont modifier la donne dans le domaine des transports en Bourgogne : la nécessité de lutter contre le réchauffement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, l'augmentation du coût du carburant qui pèse sur le budget des ménages utilisant des véhicules particuliers, l'étalement des logements en zone périurbaine qui allonge les trajets, ainsi que le besoin de renforcer la cohésion sociale entre territoires urbains et ruraux.

Cette situation va générer de nouveaux besoins pour les voyageurs et entraîner des nouveaux comportements de mobilité. Elle impose aux acteurs de la mobilité de développer l'attractivité du transport public pour inciter les voyageurs à l'utiliser davantage et de faciliter l'intermodalité.

Objectif :

L'objectif est d'améliorer la cohérence des réseaux de transport entre eux (urbains, interurbains et régional) afin de proposer aux voyageurs une offre de transport public reposant sur la complémentarité, en évitant leur concurrence dans les zones où peuvent se côtoyer plusieurs réseaux.

Cet objectif pourra se traduire par une optimisation commune des dessertes, des correspondances et des horaires, même s'il appartient à chaque autorité organisatrice de transport d'améliorer l'offre de son propre réseau. Afin de disposer d'un diagnostic global sur l'offre de transport à l'échelle régionale, les différentes autorités organisatrices de transport pourront notamment s'appuyer sur les nouvelles fonctionnalités offertes par Mobigo à compter du 1^{er} janvier 2013, à savoir des outils permettant :

- d'analyser les correspondances (restitution graphique sur la base du renseignement utilisateur, permettant la synchronisation et la mise en cohérence des offres) ;
- d'analyser les redondances et les lacunes d'offre (restitution sur la base du renseignement utilisateur - d'un couple origine/destination, d'une date et d'une heure

données, d'une contrainte horaire, permettant l'analyse des redondances, des lacunes d'offre et des ruptures de charge) ;

- de générer des courbes isochrones (visualisation de secteurs accessibles en un temps donné autour d'un point de départ donné, pour un ensemble de conditions et de critères donnés -mode de transport, période, contraintes horaires, etc.).

Les différentes autorités organisatrices devront aussi tenir compte des modes complémentaires aux transports collectifs, qu'il s'agisse des modes doux, du transport à la demande ou des services de véhicules partagés par exemple, afin de répondre aux problématiques de trajets initiaux et terminaux dans une logique de rabattement vers un transport collectif.

1.2 Desservir tout le territoire bourguignon avec une offre de transport adaptée

Constat :

La Bourgogne est une région vaste, de faible densité, caractérisée par un habitat dispersé. Pour ces territoires, comme le rappelle le récent rapport du Centre d'analyse stratégique*, l'enjeu de la mobilité est triple :

« - un enjeu social de limitation de la dépendance automobile face aux risques de renchérissement du coût d'usage et aux difficultés d'accès aux services quotidiens ;
- un enjeu de limitation de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂, compte tenu notamment de l'inefficacité des transports collectifs dans les territoires à faible densité ;
- un enjeu d'attractivité et d'équité territoriale, afin que les territoires péri-urbains et ruraux qui accueillent une population croissante demeurent des lieux de qualité de vie. »

Objectif :

L'objectif est d'offrir une solution de transport à chaque habitant en étendant, sous une forme nouvelle, l'offre en mobilité dans les zones les moins denses du territoire régional, là où les réseaux de transport collectif « classiques » ne sont pas pertinents. Cet objectif pourra se traduire par la mutualisation des dispositifs de transport à la demande entre autorités organisatrices de transport opérant sur des territoires communs, la promotion de services d'automobiles partagées (covoiturage, taxis, auto-partage par exemple) ou d'autres solutions innovantes de transport, de façon à proposer aux voyageurs une véritable alternative à l'utilisation des véhicules particuliers, notamment en zone rurale.

Ces solutions doivent permettre de mailler le territoire avec des possibilités de rabattement efficaces vers les lieux dédiés à l'intermodalité et assurer la continuité des services de mobilité dans une logique de déplacement origine-destination.

1.3 Développer les lieux dédiés à l'intermodalité

Constat :

Etablir un réseau de lieux d'intermodalité interconnectés, qu'il s'agisse de stations de transports collectifs ou de pôles d'échanges multimodaux, qui puissent desservir les pôles de services et d'emploi. Ces lieux pourront accueillir les différents réseaux de transport publics,

* *Les nouvelles mobilités dans les territoires péri-urbains et ruraux*, Centre d'analyse stratégique, février 2012

ainsi que toutes les autres formes de mobilité, qu'il s'agisse des modes doux (marche et vélo), ou encore des véhicules partagés. Les différents lieux d'intermodalité devront faciliter le passage d'un mode à l'autre.

Objectif :

Ainsi, lorsque les collectivités territoriales s'organisent pour mettre en place un partenariat efficace afin de réaliser les études et les investissements nécessaires à la construction des Pôles d'échanges multimodaux, leur action coordonnée se poursuit dans la phase de fonctionnement des pôles d'échanges.

L'objectif est de continuer à maintenir un partenariat entre les acteurs concernés après la construction des pôles d'échanges afin d'y permettre une coordination des horaires, des possibilités de stationnement, de l'information aux voyageurs et de toute action visant au développement de l'intermodalité dans la durée. Il en est de même dans tous les lieux dédiés à l'intermodalité, comme les parkings relais, les aires de covoiturage ou les gares routières par exemple.

2. SIMPLIFIER L'ACCES AUX RESEAUX DE TRANSPORT PUBLIC

2.1 Mettre à disposition des usagers une information sur l'ensemble des services de transport

Constat :

L'information sur les services de transport est, à l'heure actuelle, délivrée par l'ensemble des acteurs compétents ou impliqués sur le territoire :

- chaque autorité organisatrice et son exploitant associé, délivrant une information monomodale liée à son réseau ;
- Mobigo !, qui intervient au niveau monomodal et multimodal pour le compte de l'ensemble des autorités organisatrices (voir encart ci-dessous)
- Les plates-formes de mobilité et les Pays, qui délivrent de l'information transport monomodale et multimodale locale associée à un public cible ou non
- Les autres acteurs de la mobilité (offices du tourisme, associations, acteurs sociaux et du secteur de l'insertion professionnelle, communes, etc.) qui délivrent également de l'information transport monomodale et multimodale associée à leur mission.

Rappel :

Créé en 2006, dans le cadre du Pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Dijon-Ville par le Grand Dijon, le Département de la Côte-d'Or, la SNCF et la Région Bourgogne, le système d'information multimodale Mobigo!, comprend actuellement :

- un **site Internet** doté d'un calculateur d'itinéraires et son référentiel de données associé. Le site présente également de l'information mobilité sur l'actualité / les perturbations du réseau ; les tarifs monomodaux et multimodaux ; la présentation des réseaux de Bourgogne (points de vente, lignes et fiches horaires, plans de réseau, lien vers le site du partenaire, etc.) ; le transport sur réservation ; une rubrique vélo ; de l'information touristique
Et le service régional de covoiturage.

- une **centrale d'appels** pour les réseaux TER Bourgogne, Divia, Transco et Le Vingt, disponible au 03.80.11.29.29, ouverte du lundi au samedi, de 7h à 20h, avec une plage étendue et le dimanche et les jours fériés en cas de situation perturbée (cf. grèves). Créée en 2007, elle a connu une forte augmentation d'utilisation (de 65 000 en 2007, 235 000 appels entrants en 2010, en forte période de perturbation, et 160 000 appels en 2011).

Objectif :

L'objectif est de mettre en place une nouvelle centrale de mobilité régionale en lieu et place du système actuel Mobigo qui puisse renseigner le voyageur sur l'intégralité de son déplacement en Bourgogne, voire au-delà, en délivrant des informations sur l'ensemble des services de transports, publics et privés.

Afin de répondre à la multiplicité des acteurs et la fragmentation des sources d'information, auxquelles s'ajoute une demande croissante de services de la part des usagers, la nouvelle version de Mobigo va évoluer pour apporter de nouveaux services aux usagers à l'échelle régionale :

- Prise en compte de l'ensemble des modes de mobilité à l'échelle de la Bourgogne
- Enrichissement du calculateur d'itinéraire avec l'ensemble de l'offre de transport bourguignonne
- Prise en compte des mobilités alternatives à la mobilité pendulaire (notamment touristique, événementielle, etc.)
- Prise en compte des modes alternatifs à la voiture individuelle (vélo, auto-partage, covoiturage, etc.)
- Vente en ligne de titres de transport
- Transport à la demande

La nouvelle version de Mobigo délivrera une information en temps réel, notamment en cas de trafic perturbé, et proposera des alternatives, comme le covoiturage ou même la location de vélos par exemple. Elle sera accessible via divers supports - Internet, téléphone, écrans, bornes.

En plus d'un outil unique extrêmement utile à l'utilisateur, la centrale de mobilité régionale constituera une illustration publique de la coordination entre AOT et acteurs de la mobilité et permettra aux autorités organisatrices de transport de mieux identifier les optimisations possibles de leurs réseaux (en termes de coordination des horaires, optimisation des dessertes, correspondances, fréquences...).

Les autorités organisatrices de transport partenaires de la nouvelle version de Mobigo bénéficieront d'un pack de services de base accessible depuis Internet, mobiles ou tout autre support - qui comprend le calculateur d'itinéraires enrichi de tous les modes ; de la cartographie ; les informations liées aux mobilités touristiques et événementielles notamment en anglais ; l'accès aux offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle sur le territoire - et pourront adhérer à des services à la carte, comme le transport à la demande par exemple.

Les acteurs délivrant de l'information liée aux déplacements (communes, acteurs touristiques et secteur social et de l'emploi notamment), pourront utiliser Mobigo pour renseigner efficacement les usagers en matière de mobilité et d'intermodalité. Des sessions de formation spécifiques pourront être envisagées dans ce cadre.

2.2 Développer les tarifications multimodales et la billettique

2.2.1 Les tarifications multimodales

Constat :

Il existe à l'heure actuelle plusieurs types de dispositifs tarifaires en Bourgogne :

1. Tarification par « ajout »

Il s'agit de la création d'un titre unique par ajout de plusieurs titres existants, pour autant que les profils tarifaires soient compatibles.

Ex : Tarification Bourgogne Fréquence + bus urbain

Dans le cadre de la promotion de l'intermodalité et des nouveaux services liés à la mobilité, la nouvelle gamme tarifaire offre la possibilité d'abonnements combinés TER et bus urbain. Ainsi, les usagers n'ont besoin que de contracter un abonnement pour accéder à plusieurs réseaux de transport public.

2. Tarification intégrée

Il s'agit d'une tarification commune pour des parcours multimodaux, faisant appel à des règles de répartition financière.

Ex : Tarification TRIO

Tarification en place sur la liaison Imphy / Nevers, permettant, pour un coût réduit d'emprunter les cars départementaux, les TER et les bus urbains.

3. Acceptation de la gamme tarifaire d'un réseau à bord d'un autre réseau

Il s'agit pour une autorité organisatrice d'accepter des usagers ayant en leur possession un titre de transport d'un autre réseau. Ce dispositif fait appel à un système de compensation.

Ce projet permet :

- de s'inscrire pleinement dans la réflexion d'intermodalité, en travaillant sur la complémentarité des réseaux sur un territoire donné.
- d'offrir une meilleure qualité de service aux voyageurs, qui peuvent se déplacer indifféremment sur un réseau situé sur le périmètre d'une agglomération avec le même titre de transport, pour un coût moindre

Objectif :

Développer l'usage des transports collectifs par la création de dispositifs tarifaires adaptés localement permettant de répondre aux besoins des usagers par :

- La création de supports uniques plus pratiques permettant d'emprunter plusieurs réseaux différents et faciliter la multimodalité (voir paragraphe suivant, billettique)
- Un coût du transport plus abordable
- La création de gammes tarifaires pertinentes en fonction de profils tarifaires harmonisés.

2.2.2 Billettique

Constat :

Avec l'arrivée du tramway en gare de Dijon-ville fin 2011-début 2012, le réseau urbain du Grand Dijon et interurbain de la Côte-d'Or décident de s'équiper d'un système billettique.

La billettique correspond au remplacement du support papier par un support dit intelligent (carte sans contact, clef USB, téléphone portable...) et à l'informatisation de toute la chaîne de déplacement, pour une meilleure qualité de service aux usagers, par :

- La possibilité de charger sur le support billettique des titres de transport de tous les réseaux équipés bourguignons.
- La mise en place de solutions technologiques simples et accessibles (rechargement sur Internet, information par SMS, SAV, reconstitution de titres ou d'abonnements perdus, etc.).
- La possibilité d'étendre le service (parking, vélo, application de « vie » type cartable numérique, etc.).

La billettique est un outil technologique étroitement lié à la réflexion commerciale des réseaux : s'il devient possible d'héberger un titre commun à plusieurs réseaux sur le support, il convient avant tout de définir des accords commerciaux entre les réseaux concernés.

La Région coordonne cette action afin d'assurer la cohérence et la compatibilité des systèmes billettiques entre eux (interopérabilité billettique).

Cette coordination s'est manifestée par la signature, en 2006, de la Charte d'interopérabilité billettique par les 13 autorités organisatrices de Bourgogne. En 2009, ces dernières sont allées encore plus loin par la signature d'une Convention-cadre, fixant les conditions de la gouvernance sur la billettique et validant un ensemble de documents techniques permettant de garantir cette compatibilité (instanciations, cycle de vie, tirage de clés, etc.).

La Région Bourgogne a stoppé en 2011 le déploiement de la billettique sur le réseau TER, dans l'attente de :

- solutions fonctionnelles qui répondent de façon complète aux besoins des usagers et des AOT partenaires ;
- nouvelles solutions technologiques (vente à distance, e-billet, etc.) répondant de façon satisfaisante aux besoins régionaux ;
- la maîtrise complète des enjeux financiers.

Sa position pourrait être amenée à changer en fonction des évolutions attendues sur ces trois points.

Objectif :

Développer les systèmes billettiques répondant aux exigences de la convention-cadre, en complément d'une tarification multimodale, simplifier l'accès des voyageurs au transport public grâce à un support unique pour l'ensemble de leurs déplacements et permettre aux autorités organisatrices une meilleure connaissance des pratiques de déplacement des voyageurs.

3. MENER ENSEMBLE DES PROJETS INNOVANTS LIES A LA MOBILITE

Tout ou partie des signataires du protocole, pourront mener ensemble des projets innovants en matière de mobilité, qu'il s'agisse de projets liés à la mobilité touristique, à des modes spécifiques comme le vélo, aux mobilités de demain, ou encore à des actions de communication commune en matière d'information voyageurs ou de promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle par exemple.

Des projets de recherche, des enquêtes déplacements ou de mobilité, des expérimentations liées à l'usage des TIC et au développement de nouvelles applications numériques pourront être portés par plusieurs partenaires.

Ces actions pourront associer des acteurs tiers, comme des acteurs touristiques, sociaux, des représentants d'autres collectivités, des représentants des chambres consulaires, des acteurs de l'environnement et de l'urbanisme ou tout autre acteur ayant un intérêt pour le projet concerné.

ARTICLE 2 : PARTENAIRES DU PROTOCOLE D'ACCORD

L'organisation de la coordination des autorités organisatrices de transport à l'échelle régionale permet d'intégrer tous les réseaux du territoire bourguignon (Transports express régionaux, transports collectifs urbains et non urbains), d'offrir une vision large pour mieux appréhender les déplacements quotidiens, d'intégrer les phénomènes de frange et de réaliser des économies d'échelle sur des prestations éventuellement mutualisées. La Région Bourgogne propose d'assurer la coordination de la démarche entre les autorités organisatrices du territoire régional.

Le périmètre de référence du protocole d'accord recouvre les 13 autorités organisatrices de transport bourguignonnes et une autorité organisatrice de niveau 2 :

- La Région Bourgogne et les quatre Départements de Côte-d'Or, de la Nièvre, de Saône-et-Loire et de l'Yonne ;
- Les agglomérations du Grand Dijon, le SITUM, le Grand Chalon, l'agglomération de Nevers, l'agglomération Beaune Côte et Sud, la communauté d'agglomération de l'Auxerrois et la communauté urbaine du Creusot-Montceau ;
- Les communautés de communes du Sénonais et de l'Autunois.

ARTICLE 3 : GOUVERNANCE DU PROTOCOLE D'ACCORD

Les instances

A l'issue de la signature du protocole d'accord, un **comité de pilotage** sera mis en place. Les signataires du présent protocole d'accord sont de fait les membres du comité de pilotage. Le comité de pilotage a pour mission de veiller à la **mise en œuvre des objectifs du protocole d'accord**.

Le comité de pilotage s'appuiera sur un **comité technique**, constitué de membres des services des autorités organisatrices de transport (AOT et AO de niveau 2) signataires. Le comité technique a pour mission de proposer un **plan d'actions** permettant d'atteindre les objectifs du protocole d'accord, de le mettre en œuvre et d'en rendre compte au comité de pilotage.

Le comité technique pourra être étendu, en fonction des thèmes de travail, à d'autres acteurs de la mobilité en Bourgogne, comme les exploitants des réseaux de transport, les plates-formes de mobilité ou tout autre promoteur de services de mobilité. De plus, les représentants des Pays, des plans climats territoriaux, des SCOT ou de toute autre démarche territoriale ayant trait à la mobilité, pourront être conviés aux réunions, en accord avec le comité technique.

Le fonctionnement

Le comité de pilotage se réunira au moins une fois par an.

Le comité technique se réunira au moins deux fois par an. Il pourra mettre en place des groupes de travail thématiques spécifiques. Ces groupes de travail pourront associer des membres extérieurs au comité technique, cf supra.

Sont concernés par le présent protocole d'accord :

La Région Bourgogne
Le conseil général de la Nièvre
Le conseil général de la Côte-d'Or
Le conseil général de Saône-et-Loire
Le conseil général de l'Yonne
L'agglomération de Dijon
L'agglomération Beaune-Côte-et-Sud
L'agglomération de Nevers
L'agglomération de Chalon
La communauté urbaine du Creusot-Montceau
Le Situm
La communauté de communes de l'Autunois
La communauté d'agglomération de l'Auxerrois
La communauté de communes du Sénonais