

L'intermodalité en Alsace,
facteur de mobilité durable

Avis



Avis

• • • • •

**L'intermodalité en
Alsace, facteur de
mobilité durable**

28 mai 2015

Vu la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions,

Vu les articles L. 4111-1 et suivants du code général des collectivités territoriales, relatifs à l'organisation de la Région,

Vu les articles L. 4241-1 et L. 4241-2 du code général des collectivités territoriales, relatifs aux compétences du Conseil économique, social et environnemental régional,

Vu la décision d'auto saisine du Bureau du Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace en date du 8 avril 2014,

Vu le projet d'avis transmis par la commission Transports, réseaux et mobilités du CÉSER-Alsace en date du 22 mai 2015,

Vu la décision du Bureau du CÉSER-Alsace en date du 28 mai 2015,

Sandra JACOB, rapporteure, entendue en séance plénière,

Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace
a voté le présent avis par :

58 pour

0 contre

6 abstentions

Sommaire

Introduction	7
I. Optimiser les déplacements et la mobilité sur le territoire	8
1. Intégrer les enjeux de la mobilité à l'aménagement du territoire	8
1.1. Penser la mobilité en amont.....	8
1.2. Doser et compenser les mesures contraignantes	9
1.3. Corriger les défauts des zones d'activités / commerciales et de loisirs	9
2. S'appuyer sur les outils numériques	10
2.1. Favoriser et développer le télétravail	10
2.2. Poursuivre la dématérialisation et les services à distance	11
3. Anticiper le commerce de demain	12
II. Favoriser une meilleure coordination des acteurs et des modes de transport	12
1. Coordonner les acteurs de la mobilité	12
1.1. Instaurer une coopération durable entre les intervenants	13
1.2. Prendre en compte en amont les usagers et les acteurs du territoire.....	13
1.3. Recourir à un Observatoire régional	14
2. Améliorer l'articulation des modes de transport sur le territoire	14
2.1. Présenter une offre modale coordonnée et pertinente.....	14
2.2. Développer des plateformes multimodales efficaces	15
2.3. Assurer des horaires cohérents	15
2.4. Garantir une information adaptée et de qualité	16
III. Rendre les pratiques intermodales plus attractives	17
1. Faciliter l'accès et le confort physiques	17
2. Faciliter l'accès par le prix	17
2.1. Créer des supports billettiques uniques	18
2.2. Proposer une offre tarifaire lisible et incitative.....	18
2.3. Généraliser les tarifications combinées.....	18
IV. Renforcer l'appropriation des usagers et ancrer leurs habitudes intermodales ...	19
1. Construire l'appropriation d'une nouvelle intermodalité qui s'affranchit de la voiture	20
1.1. Agir sur les leviers subjectifs	20
1.2. Favoriser une attente perçue comme utile/agréable	21
2. Communiquer en amont sur les possibilités de transport	21
2.1. Renforcer l'information sur l'offre de transport multimodale.....	21
2.2. Développer l'éducation à la mobilité et à l'intermodalité	22
Un exemple transversal : les Plans de Déplacements Entreprises et Inter-Entreprises	23
Conclusion	24

Introduction

En Alsace, on comptabilise aujourd'hui environ quatre déplacements par jour et par personne. Comme dans les autres régions françaises, la voiture demeure le mode le plus utilisé, d'autant plus lorsque l'on s'éloigne des centres.

Or, l'utilisation de la voiture comme seule modalité de transport (avec un nombre moyen d'occupants inférieur à 1,5) provoque des pollutions, des atteintes à l'environnement et à la santé, des engorgements et une saturation des axes routiers entraînant des difficultés d'accès avec des conséquences économiques et sociales.

L'intermodalité, c'est le choix et l'utilisation de différents modes de transport au cours du même déplacement ; elle permet de limiter le recours à la voiture en favorisant l'utilisation de modes de transport « doux » et en commun. Elle constitue ainsi pour les citoyens et les collectivités publiques un levier pour réduire les nuisances liées à l'impact d'un usage prédominant de la voiture.

La pratique de l'intermodalité est insuffisante en Alsace et présente dans notre région un fort potentiel de développement. Aujourd'hui, seuls 2,5% des déplacements effectués chaque jour¹ associent au moins deux modes motorisés. L'intermodalité concerne aujourd'hui essentiellement l'accès aux grandes agglomérations et les déplacements les plus longs avec association principalement de la voiture (avec le train ou les transports urbains).

Considérant que l'intermodalité constitue un levier pour optimiser les déplacements et réduire la prédominance de la voiture, le CÉSER-Alsace s'est auto-saisi de ce sujet en se focalisant sur les déplacements des personnes, qu'ils soient longs ou courts. En effet, si un tiers des déplacements font plus de 3 kilomètres et représentent 80% des kilomètres parcourus, le traitement des déplacements courts, même s'ils ne représentent que 20% des kilomètres, est tout aussi essentiel pour des questions tant environnementales que d'engorgement des axes.

Il ne s'agit bien sûr pas de supprimer la voiture mais de favoriser son utilisation rationnelle optimale en tenant compte de la pertinence des différents modes et de leurs possibles combinaisons. Chaque mode de transport, y compris routier, a ainsi son domaine de pertinence.

Par conséquent, le CÉSER-Alsace a cherché à identifier les leviers d'une intermodalité efficiente pour les voyageurs : faciliter le recours à différents modes de transport, associés à la voiture ou non, qu'ils soient en commun ou dits doux, en rendant le passage d'un mode à l'autre aussi fluide que possible.

Pour cela, le CÉSER-Alsace s'est interrogé sur les freins au développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et de leur combinaison.

- Pourquoi les transports en commun et les modes de déplacements dits doux ne sont-ils pas autant utilisés qu'on le souhaiterait ?
- Quels sont les critères qui entrent dans la prise de décision de l'usager, quel est le poids des habitudes, de l'ancrage et des représentations ?
- Comment faire cohabiter au mieux les différents modes de transport et éviter les conflits d'usage ?

Quatre axes de réflexion ont été explorés :

- l'optimisation des besoins en déplacements et de la mobilité sur le territoire,
- la coordination des acteurs et des modes de transport existants,
- l'attractivité des pratiques intermodales,
- l'appropriation et l'ancrage des usagers aux habitudes intermodales.

¹ par les résidents du Bas-Rhin, soit 100 000 déplacements (un déplacement correspondant à un motif).

I. Optimiser les déplacements et la mobilité sur le territoire

La réflexion autour d'une intermodalité efficace doit être accompagnée par une réflexion sur l'optimisation des déplacements : comment peut-on éviter ou réduire certains déplacements ? Il ne s'agit pas d'empêcher les besoins en mobilité, mais de réfléchir à rendre les déplacements plus courts, plus accessibles ou à les réduire.

La diminution de la mobilité physique n'entraîne pas celle de la mobilité sociale, c'est-à-dire de l'accessibilité aux mêmes services et fonctions.

L'aménagement du territoire mais aussi les outils numériques constituent une opportunité pour répondre à l'optimisation de la mobilité et des déplacements sur les territoires.

1. Intégrer les enjeux de la mobilité à l'aménagement du territoire

En France, l'aménagement de l'espace a été conditionné par la vitesse tant des voitures que des transports en commun, permettant d'aller de plus en plus loin dans le même temps et provoquant par conséquent l'étalement urbain. La société s'est ainsi construite autour de la voiture et une grande partie des fonctionnalités du territoire sont devenues tributaires du mode routier. Les comportements des usagers et leurs choix modaux sont donc aussi conditionnés par cette organisation des territoires.

En parallèle, l'accessibilité aux centres-villes est rendue difficile par la congestion des axes. L'organisation des infrastructures de transports en commun a parfois manqué d'une réflexion d'aménagement en amont.

Pour être compétitive, efficace et attractive, l'intermodalité doit offrir un service équivalent ou supérieur à l'usage de la voiture.

1.1. *Penser la mobilité en amont*

Le volet mobilité durable de la démarche prospective « Alsace 2030 » a mis en exergue une nécessaire interaction entre l'évolution des modes de déplacement et l'aménagement qualitatif de l'espace public pour les usagers : lieux de rencontre, de circulation apaisée -sans conflit- multimode, d'information simple et rationalisée.

Tous ces enjeux nécessitent d'être traités avec une approche globale amont intégrant à la fois les enjeux sociologiques (comportements, besoins de déplacement des usagers, attention portée à la non discrimination...), techniques (possibilités du territoire, étude des flux) et économiques (rapport entre l'euro investi et le gain marginal).

Diminuer les besoins en mobilité physique implique de recentrer les usages et les fonctions des territoires. Il faut penser les villes ou centres de vie de manière globale mais aussi multifonctionnelle, avec une mixité d'usages, pour réduire le besoin de voiture et permettre l'accès aux activités par des modes de transport « doux » ou en commun.

Le CÉSER-Alsace attire donc l'attention sur la nécessité de :

→ **Favoriser l'aménagement des villes en quartiers densifiés et multifonctionnels** (mixité des fonctions), pour réduire les besoins en déplacements et minimiser la place de la voiture.

- **Rapprocher l'habitat du commerce et de l'emploi** (prévoir des possibilités de construction de logements près des zones d'emploi) mais aussi de **rapprocher le commerce et l'emploi de l'habitat** (par l'implantation d'entreprises ou par la création de tiers lieux de travail ou plateformes de télétravail près des lieux d'habitat actuels).
- **Consolider et renforcer les mesures d'accès au logement en zone urbaine pour répondre au prix élevé du foncier** qui constitue une injonction à la mobilité (éloignement contraint).

1.2. *Doser et compenser les mesures contraignantes*

Quelle est la place de la mesure contraignante dans les changements de pratiques ? Il est indéniable que la contrainte produit un effet : l'exemple des centres des agglomérations montre que plus la contrainte est forte (stationnement payant, saturation...), moins la voiture est utilisée.

Cependant, certaines actions publiques contraignantes visant à réduire la vitesse automobile sont perçues comme relativement inefficaces (par exemple : implanter les arrêts de bus sur la chaussée, obligeant les voitures à s'arrêter derrière le bus à chaque arrêt). Ces mesures d'obstruction physique n'induisent pas le changement de mode de transport des automobilistes soumis à des contraintes mais provoquent des nuisances (congestions, pollution, énervement potentiellement accidentogène des automobilistes), d'autant plus que cette obstruction à la voiture agit sur des critères objectifs secondaires dans la prise de décision du choix du mode de transport².

De la même manière en termes de limitation ou d'interdiction du stationnement, il est difficilement concevable que la voiture soit totalement écartée de la ville, au risque d'en faire une ville « sous cloche » touristique et de fragiliser toute son activité économique. La réponse se trouve dans une articulation optimale. Il peut toutefois être considéré que les voitures soient exclues de certaines zones hyper centrales, zones historiques par exemple.

Le CÉSER-Alsace souhaite que les mesures contraignantes soient dosées et offrent des services de compensation. Il préconise donc de :

- **Développer des plateformes multimodales** tant à la périphérie des villes qu'à la périphérie des hyper-centres **et de renforcer la multimodalité au sein des parkings-relais existants** (avec implantation de vélos en libre-service, parkings vélo, etc.).
- **Développer l'offre de systèmes de stockage de courses ou de livraison à domicile ou en parking-relais** pour assurer un confort au moment des achats en ville sans voiture.

1.3. *Corriger les défauts des zones d'activités / commerciales et de loisirs*

Les zones d'activités, commerciales ou de loisirs ont souvent été conçues avec une logique d'accès exclusif par voiture. Rien d'étonnant à ce que ces zones soient aujourd'hui encore mal desservies par les transports en commun et présentent peu de solutions d'accessibilité autres que la voiture.

La spécialisation de l'espace en termes d'aménagement du territoire ne va pas dans le sens de la volonté d'un recours à l'intermodalité.

Des mesures peuvent néanmoins être prises pour corriger cela et favoriser à court terme le report modal de leurs salariés et usagers.

² Cf. *infra*.

Le CÉSER-Alsace préconise de :

→ **Densifier les zones d'activités et commerciales actuelles et d'y favoriser la complémentarité des activités** autres que le travail (crèches, services aux personnes, sport, voire logement...).

La Région pourrait inciter les employeurs de ces zones à mettre certaines mesures en place et les valoriser, comme :

→ **Développer des services** (restaurants d'entreprise, crèches d'entreprise, transports collectifs des salariés) **ou des activités de convivialité ou de loisirs sur site**, avec horaires adaptés.

→ **Favoriser le rapprochement des entreprises pour une offre mutualisée de ces services** et contribuer ainsi à une synergie rendant les entreprises plus attractives pour leurs salariés.

2. S'appuyer sur les outils numériques

Les déplacements du quotidien (travail et loisirs) sont de plus en plus importants en raison de l'étalement urbain, ils provoquent des congestions et limitent la qualité de la mobilité.

En plus des impacts environnementaux et sur la santé déjà détaillés, les impacts économiques et sociaux sont également importants : l'accès au travail devient plus coûteux pour les ménages et l'accès aux compétences plus difficile pour les employeurs.

Le télétravail constitue une piste de réflexion pour réduire la mobilité physique de certains salariés sans porter atteinte à la mobilité sociale tout en favorisant un report vers des modes de transport vertueux (ou au-moins une diminution des distances parcourues).

La dématérialisation constitue un autre levier pour réduire la mobilité physique des citoyens.

2.1. Favoriser et développer le télétravail

L'Alsace est l'une des régions pilotes pour une action visant à développer le télétravail dans les PME, qui peuvent bénéficier d'une action de conseil et de formation adaptée. L'Eurométropole de Strasbourg procède également à une expérimentation en cours.

Le CÉSER-Alsace soutient l'extension de ces expérimentations au niveau régional.

Le télétravail permet d'exercer une activité en dehors des locaux de son employeur de manière volontaire grâce aux liens assurés par les technologies de l'information et de la communication depuis le domicile, une plateforme de télétravail ou un tiers lieu (qui préexiste et n'est pas forcément dédié au télétravail) ou encore de manière nomade (en déplacement).

Travailler ne serait-ce qu'un jour par semaine en télétravail réduirait les déplacements pendulaires de près de 20%.

Le télétravail permet aux entreprises de faciliter leurs recrutements, fidéliser leurs salariés et éviter les recours à des investissements fonciers. Il répond également à des enjeux sociaux et économiques en termes d'accès à l'emploi et aux compétences et représente une réponse adaptée aux personnes en situation de handicap (transport-fatigabilité).

Actuellement, le télétravail se pratique principalement à domicile et concerne essentiellement les postes de cadres. Il se heurte à des réticences de la part des employeurs (peur de la perte de contrôle) et à des freins techniques et réglementaires (réglementation applicable pour le salarié, sécurité des données).

Deux leviers permettront de développer le télétravail :

- l'augmentation de la part des travailleurs dont la nature des postes est adaptée (travail en mode projet, par objectifs...).
- l'élargissement de la cible de travailleurs pour toucher d'autres postes que les cadres (fonctions administratives...).

Les plateformes de télétravail ou les tiers lieux présentent de nombreux avantages d'un point de vue technique et humain. Plus proches du domicile des travailleurs, elles ouvrent la possibilité aux déplacements en mode « doux » et réduisent les temps de trajet.

C'est pourquoi le CÉSER-Alsace préconise de :

→ **Favoriser et financer le développement de tiers lieux de travail et de plateformes de télétravail.**

Il sera pour cela nécessaire de :

- Réaliser une étude des flux de déplacements selon les zones d'habitat et la situation des entreprises, pour identifier les lieux les plus pertinents pour installer ces plateformes de télétravail et favoriser en amont les modes alternatifs à la voiture.
- Identifier les tiers lieux potentiels (collectivités, entreprises, bibliothèques...).
- Réaliser des enquêtes sur les comportements de transport des salariés actuellement en télétravail (à domicile et en plateformes / tiers lieux), afin de connaître les leviers d'amélioration.
- Inciter à la création de services associés (garde d'enfants, restaurants collectifs...).
- Réaliser des expérimentations à l'échelle de la Région.

→ **Développer une forte culture du télétravail dans les entreprises alsaciennes**, tant auprès des employeurs et des salariés que dans les écoles de formation des cadres et des dirigeants, par des actions d'information et de sensibilisation.

Cela permet d'introduire cette question dans le cadre du dialogue social.

→ **Sensibiliser et de financer l'accompagnement des entreprises qui s'engagent** (colloques, formations aux nouveaux modes de management en mode projet, solutions réglementaires, techniques,...) avec la préoccupation permanente que le télétravail n'isole pas le salarié.

→ **Participer aux investissements des entreprises pour l'équipement de leurs salariés à domicile** (Internet, sécurisation, validation des conditions de télétravail en amont par un spécialiste³...).

→ **Encourager Pôle Emploi à informer les entreprises et les demandeurs d'emploi de l'existence des plateformes de télétravail** et des tiers lieux existants pour élargir le champ de recherche de chacun.

2.2. Poursuivre la dématérialisation et les services à distance

De nombreuses démarches administratives ne nécessiteraient pas forcément que les usagers se déplacent en personne, sans remettre en cause la présence des services de proximité sur les territoires.

Afin de limiter les besoins en déplacements, notamment des usagers des administrations, le CÉSER-Alsace préconise de :

→ **Sensibiliser et accompagner les collectivités à la dématérialisation des documents administratifs et aux services à distance** (renseignements, formulaires administratifs...).

→ **Informé et sensibiliser le grand public aux possibilités offertes.**

³ A l'instar de l'expérimentation actuellement menée au sein de l'Eurométropole de Strasbourg.

3. Anticiper le commerce de demain

De nombreuses évolutions du commerce sont déjà en cours tant au niveau des circuits de distribution qu'au niveau des nouveaux comportements d'achat.

Des études prospectives⁴ montrent que les petits magasins de proximité devraient continuer à se développer, mais que le consommateur souhaitera pouvoir acheter à tout instant et par tous les moyens mis à sa disposition. Ces études montrent que les consommateurs s'orienteront vers des formes d'achats de plus en plus centrées sur les recommandations Internet de leurs amis et se doteront de compétences de choix de plus en plus expertes. Le commerce se voudra ainsi plus nomade avec des unités spécialisées mais aussi des points de vente mobiles... L'acheteur pourra réaliser ses achats tout en se déplaçant, voir le produit en réel si nécessaire dans un espace de démonstration et se faire livrer.

Il convient donc pour le CÉSER-Alsace de :

- Favoriser, accompagner la création et l'installation de commerces (Internet / à distance / petits commerces) sur les cheminements de voyageurs, voire dans les transports-mêmes et les plateformes multimodales et gares, jusque sur le lieu de travail.

II. Favoriser une meilleure coordination des acteurs et des modes de transport

De nombreux freins et difficultés nuisent à la fluidité de passage d'un mode de transport à l'autre, provoquant un découragement de l'utilisateur qui limite les chances de retenter par la suite un report modal vers les transports « doux » ou collectifs.

On constate que les choix modaux de déplacement sont fortement liés à la qualité de l'articulation de l'offre urbaine, et qu'aujourd'hui, le passage de la voiture à un autre mode découle souvent de la contrainte (« on ne peut pas faire autrement »).

Les préconisations qui suivent apportent un éclairage sur la nécessaire coordination des acteurs pour pouvoir définir une offre bien articulée tout en prenant en compte les besoins des usagers.

Si certaines préconisations représentent pour la collectivité un coût conséquent, les mesures relevant de la coordination et de la prise en compte le plus en amont possible des besoins des usagers sont bien moins coûteuses.

1. Coordonner les acteurs de la mobilité

Le cloisonnement des différents acteurs de la mobilité et certains manques de cohérence dans l'offre globale sont unanimement pointés comme des freins majeurs au développement de l'intermodalité.

Il existe actuellement 46 Autorités Organisatrices de Transports au niveau de la future grande Région (dont 10 en Alsace), ce qui complexifie d'autant plus l'organisation et l'accord sur les solutions à mettre en œuvre. Sans compter les conséquences de la loi MAPAM⁵ du 27 janvier 2014, qui remplace les Autorités Organisatrices de Transports urbaines par des « Autorités Organisatrices de la Mobilité ». Ces

⁴ Etude « Prospective du commerce urbain - Tendances, gouvernance et acteurs », Professeur Olivier Badot (ESCP Europe/PRES Hesam), Professeur Jean-François Lemoine (Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne/PRES Hesam) et Laurent Butery (Ecole Doctorale de Management, Panthéon-Sorbonne/PRES Hesam).

⁵ Loi MAPAM : loi relative à la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles.

dernières se voient confier en plus (de manière optionnelle) des compétences élargies au-delà des transports collectifs urbains de personnes dans divers domaines : usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), modes actifs (dont les services de location de vélo) et logistique urbaine.

Par ailleurs, des problématiques contradictoires se posent pour les réseaux interurbains/périurbains, pour lesquels il s'agit de trouver une fréquentation optimale par des services adaptés aux besoins, alors que pour les réseaux urbains, il s'agit de gérer au mieux cette fréquentation, entre heures de pointe surfréquentées et heures creuses.

1.1. Instaurer une coopération durable entre les intervenants

Le développement de l'intermodalité sur le territoire régional nécessite une volonté politique de gouvernance de coopération entre les acteurs de la mobilité pour pouvoir élaborer une stratégie commune, d'autant plus essentielle au niveau d'une grande Région.

Il semble donc indispensable au CÉSER-Alsace de :

→ **Définir en co-construction avec les Autorités Organisatrices de Transports le rôle de chef de file de l'intermodalité de la Région.**

Prévu par la loi MAPAM et par la réforme territoriale en débat, ce rôle permettrait une meilleure coordination des politiques publiques dans le domaine de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport.

→ **Elaborer le Schéma Régional d'Intermodalité tel que prévu par la loi.**

La démarche « Alsace 2030 » a mis en avant l'intérêt d'un Schéma des mobilités durables pour améliorer la coordination des services de transport au niveau régional.

La loi MAPAM prévoit l'élaboration d'un Schéma Régional d'Intermodalité opposable, élaboré par les Régions en concertation avec l'Etat et l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports. Il doit coordonner les politiques de transport sur le territoire régional ainsi qu'assurer la complémentarité des services des Autorités Organisatrices de Transports, une information multimodale pour les usagers et la mise en place de tarifs et billets donnant accès à plusieurs modes de transport.

→ **Créer une entité en charge de l'intermodalité sous forme d'un Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports.**

Si l'importance de l'actuel Comité de Coordination des Autorités Organisatrices de Transports alsaciennes est à souligner, il ne suffit pas pour mettre en place et gérer une stratégie unique et cohérente. Les différentes Autorités Organisatrices de Transports doivent dépasser leurs concurrences pour tendre vers une réelle complémentarité.

1.2. Prendre en compte en amont les usagers et les acteurs du territoire

La communication avec logique ascendante⁶ tient une place prédominante dans le fonctionnement actuel des transports et de l'offre intermodale.

La mise en place d'un projet de transport devrait découler des besoins de déplacements exprimés par les usagers. **Une expertise d'usage citoyenne est nécessaire**, car les usagers, par leur connaissance des problèmes et dysfonctionnements, ainsi que par leurs pratiques et contraintes quotidiennes, peuvent jouer un rôle d'alerte et être de bons conseillers en termes d'aménagement.

Les Autorités Organisatrices de Transports doivent prendre en considération les besoins au plus proche des pratiques.

⁶ Aussi appelée « bottom-up ».

Il est donc essentiel pour le CÉSER-Alsace de pouvoir :

- **Créer des conseils locaux d'usagers et d'acteurs du territoire**, entités de concertation du futur Syndicat Mixte Intermodal Régional des Transports.
Cette instance de dialogue permettrait une prise en compte élargie des besoins et des enjeux réciproques. Elle pourrait conduire à des solutions de bon sens comme par exemple diminuer la congestion en heure de pointe en désynchronisant les débuts et fins de cours des universités⁷, lycées, entreprises...

1.3. Recourir à un Observatoire régional

Le rôle d'un Observatoire des Transports est essentiel pour le CÉSER-Alsace, qui propose donc de pouvoir :

- **Elargir le rôle de l'Observatoire Régional des Transports et de la logistique d'Alsace (ORTAL) au transport de voyageurs afin d'alimenter les politiques régionales.**
Les travaux de l'ORTAL sont aujourd'hui principalement axés sur le transport de marchandises. En s'étendant au transport de voyageurs, les données liées aux déplacements pourraient être exploitées comme outil d'aide à la décision.
Par ailleurs, une collaboration renforcée pourrait être mise en place avec l'ADEUS -Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise- et l'AURM -Agence d'urbanisme de la région mulhousienne- qui disposent également de données et d'études sur les déplacements et la mobilité.

2. Améliorer l'articulation des modes de transport sur le territoire

La lourdeur et la complexité de la chaîne de déplacements, avec des correspondances aux attentes trop longues ou des offres tarifaires non coordonnées, constituent des freins indéniables à l'intermodalité et encouragent le recours à la voiture.

Le CÉSER-Alsace souligne que la qualité de l'intermodalité est conditionnée et définie par l'offre intermodale la moins bonne (le temps d'attente le plus long, le moins bon confort, le tarif le plus élevé...). Or, de nombreuses difficultés d'articulation des horaires ou des tarifs sont à déplorer, le passage d'un réseau à l'autre ou au sein d'une même Autorité Organisatrice de Transports relève parfois du parcours du combattant et affecte l'ensemble de l'offre.

2.1. Présenter une offre modale coordonnée et pertinente

L'offre intermodale doit être diversifiée et cohérente par rapport aux besoins de chacun, elle doit offrir des possibilités multiples. L'optimisation du réseau existant constitue une piste prioritaire, d'autant que plus un réseau de transports en commun est dense, plus il est économiquement rentable.

Une offre pertinente est une offre qui tient compte des possibilités du territoire, des contraintes techniques, mais aussi des caractéristiques des voyageurs. Il s'agit également d'une offre qui intègre les moyens humains qualifiés et formés, nécessaires au bon fonctionnement du système.

Une telle offre de modalité pertinente au plus proche des besoins des usagers est donc essentielle.

⁷ Exemple du décalage des heures de début des cours d'un 1/4h à l'université Rennes 2 depuis 2012.

Les priorités pour le CÉSER-Alsace sont les suivantes :

- **Encourager la proposition de modes de transport selon leur domaine de pertinence** en intégrant au sein de l'Alsace des choix différenciés selon les critères précités (recherche avancée avec caractéristiques des usagers, tenant compte des trafics, de la situation urbaine/périurbaine et horaires...).
- **Optimiser et densifier le réseau de transports en commun** : proposer des fréquences adaptées au plus près des usages, des dédoublements de lignes...

Les Autorités Organisatrices de Transports sont confrontées à un problème récurrent de rentabilité des transports en commun, notamment en heures creuses et les weekends. Certaines catégories de personnes (jeunes en milieu rural, personnes âgées en milieu urbain...) voient leur mobilité se réduire ce qui constitue une discrimination d'accès aux services et emplois.

Il convient donc de :

- **Développer des solutions alternatives de transport** (transport à la demande, rabattement par navette...) quand l'offre de transports en commun ou la capacité de certaines catégories de population (personnes âgées...) à y accéder diminue.

2.2. Développer des plateformes multimodales efficaces

Les pôles d'échanges ou plateformes multimodales doivent favoriser les pratiques intermodales, en répondant à des besoins de confort et de sécurité.

Le CÉSER-Alsace préconise donc de :

- **Favoriser les rabattements vers les gares TER** devenant de véritables pôles multimodaux et prévoir en amont :
 - Un **espace suffisant** pour leur aménagement.
 - Une **localisation géographique** adaptée aux principaux flux.
 - **Des liaisons de rabattement** accessibles par tous les modes, y compris routier, sans qu'ils entrent en conflit.
 - **Le développement d'aires / places de covoiturage.**
- **Améliorer les liaisons entre le transport ferroviaire et les transports collectifs urbains et modes « doux »**. En effet, 45% des déplacements intermodaux effectués par les résidents du Bas-Rhin sont liés au TER. Les possibilités d'amélioration sont nombreuses : association des bus/tram, auto-partage, covoiturage, réseaux de vélos en libre-service, vélo à assistance électrique...
- **Mieux adapter l'infrastructure des pôles multimodaux** avec :
 - Des plans inclinés pour les vélos.
 - Des cheminements adaptés aux piétons et aux personnes en situation de handicap (confort, durée du cheminement, lieux d'achats, animations...).
 - L'aménagement des gares qui s'y prêtent en gares traversantes⁸.

2.3. Assurer des horaires cohérents

Sachant que les fréquences de passage comptent plus pour l'utilisateur que la durée du transport lui-même et que le réseau actuel est encore sous-utilisé en intermodalité, il semble plus efficace actuellement d'augmenter les fréquences que de vouloir raccourcir les durées de trajets au niveau régional.

Il est indispensable de se concentrer sur l'harmonisation des fréquences pour assurer une bonne chaîne de déplacements. Les préconisations du CÉSER-Alsace sont les suivantes :

⁸ Disposant de plusieurs entrées.

- **Harmoniser les horaires et fréquences** avec l'ensemble des acteurs des transports pour rendre l'intermodalité efficace et attractive.
- **Organiser le cadencement et optimiser les fréquences** selon les flux potentiels.
- **Faire preuve de flexibilité entre modes de transport** (assurer un délai entre les derniers cars/bus/trams notamment) pour éviter la crainte de rester bloqué en ratant la dernière correspondance.

2.4. Garantir une information adaptée et de qualité

Les informations aux usagers ne sont pas toujours facilement compréhensibles par tous les publics (touristes, primo-usagers, mais aussi usagers réguliers). Un manque de cohérence est à déplorer entre les communications existantes (chartes graphiques, ordre d'information différent etc.).

En outre, les informations multimodales ne sont pas toujours suffisantes : certains usagers et touristes manquent d'information et de communication sur les réseaux urbains et interurbains, notamment en gare.

Diverses actions peuvent être mises en œuvre selon le CÉSER-Alsace pour rendre les réseaux plus lisibles et cohérents pour l'utilisateur :

- **Développer l'affichage des informations multimodales en temps réel.**
- **Afficher les correspondances intermodales** sur les panneaux en gare avec les autres réseaux de transports en commun.
- **Assurer un affichage en plusieurs langues** sur des bornes identifiées avec choix et des informations par pictogrammes, compréhensibles par tous.
- **Favoriser des équipements (panneaux, bornes, fléchage...) au fonctionnement intuitif** : simples, à des emplacements stratégiques, définis au plus proche des usages (cf. Conseil régional d'usagers).
- **Améliorer l'information amont sur l'accessibilité des moyens de transport aux personnes à mobilité réduite.**
L'intermodalité des personnes à mobilité réduite est fortement diminuée si elles ne peuvent savoir à l'avance si leurs correspondances sont accessibles ; cela n'est pas toujours le cas aujourd'hui.
- **Toucher les publics connectés mais aussi non connectés** : s'appuyer sur les outils numériques pour développer l'affichage mais permettre l'accès à ceux qui ne sont pas connectés (bornes, panneaux d'informations en temps réel...).

III. **Rendre les pratiques intermodales plus attractives**

L'effort à fournir pour accéder à l'usage d'un transport doit être le plus faible possible pour pouvoir entrer en concurrence avec la voiture pour laquelle l'effort est très faible (disponibilité, flexibilité, rapidité apparente). Des leviers objectifs peuvent répondre à cette nécessité de réduction d'effort; ils doivent être fortement liés aux besoins et contraintes de l'usager dans un espace-temps minimal avec un confort maximum.

1. Faciliter l'accès et le confort physiques

L'un des freins à l'intermodalité réside dans les ruptures de charge trop fréquentes ou à la pénibilité des transports saturés. Les difficultés physiques d'accès aux moyens de transports, qu'elles soient réelles ou perçues, constituent également un frein important.

Le CÉSER-Alsace propose donc de :

- **Améliorer les cheminements piétons entre les modes de transport** : réduire les temps des cheminements piétons, les rendre continus (étude des flux) et agréables.
Les effets bénéfiques de la marche sont reconnus. Néanmoins, au-delà des difficultés d'accès physique aux transports des personnes à mobilité réduite, un effort lié à une marche trop longue ou fastidieuse d'un transport à l'autre freine les usagers à l'intermodalité, d'autant plus s'ils sont encombrés de bagages.
- **Etendre les correspondances quai à quai** lorsque des flux importants de voyageurs sont concernés.
- **Renforcer la sécurité des cheminements et notamment la cohabitation des dessertes** de pistes cyclables et des piétons (réduction accidents).
- **Améliorer le confort des transports en commun** (bus peu confortables pour des personnes âgées debout, voyageurs debout dans les trains...), tout en valorisant le civisme des usagers. Une mauvaise expérience peut en effet conduire à l'abandon définitif.

2. Faciliter l'accès par le prix

En dehors de tarifications combinées ou intégrées mises en place⁹, le coût de l'intermodalité est élevé en raison des juxtapositions tarifaires. Il limite son utilisation.

On constate en effet plusieurs freins au développement de l'intermodalité : tarifs non incitatifs, complexité des gammes tarifaires et diversité des offres, systèmes billettiques et tarifaires pas tous interopérables, tarification intermodale non satisfaisante.

Les complémentarités tarifaires constituent une solution mais nécessitent en amont une coordination forte des Autorités Organisatrices de Transports.

⁹ Comme le Pass Mobilité donnant accès aux bus et trams de l'agglomération strasbourgeoise, au service Vélhop, au service Citiz (voitures en libre-service), aux 10 Parkings-Relais de la CTS et aux 17 Véloparcs de la CTS, à partir de 22€ par mois.

2.1. Créer des supports billettiques uniques

Au-delà de la tarification, la billettique (support) doit aussi rendre l'utilisation de plusieurs modes de transport plus facile. L'absence de titre de transport sur support unique est à déplorer en Alsace, même si la carte Alséo permet déjà de gérer les titres de transport, simples ou combinés, mais aussi des services autres (location de vélo, ouverture de parkings à vélos...).

Pour le CÉSER-Alsace, les **supports billettiques** doivent :

- **Permettre la juxtaposition d'offres intermodales plus larges** (pour l'ensemble des réseaux).
- **Proposer des supports numériques pour collecte d'information en temps réel, paiement, validation du titre et contrôle** qui s'appuient sur la transmission d'informations par puces NFC¹⁰. Le CÉSER-Alsace encourage l'expérimentation actuellement menée à ce sujet sur le TER Alsace.

2.2. Proposer une offre tarifaire lisible et incitative

L'un des freins à l'intermodalité est son coût pour les usagers, en raison de la superposition des tarifs sur des titres différents. Par ailleurs, il est parfois difficile pour les usagers de s'y retrouver entre les gammes tarifaires des différents réseaux, malgré les efforts déployés par le Comité de Coordination des Autorités Organisatrices de Transports alsaciennes. La tarification intermodale doit donc être avantageuse, mais également lisible pour pouvoir devenir plus concurrentielle par rapport au « tout voiture ».

Il est indispensable d'améliorer la coordination et la lisibilité de l'offre de transports existante et les possibilités d'intermodalité. Le CÉSER-Alsace préconise donc en premier lieu que :

- **Les Autorités Organisatrices de Transports harmonisent les typologies de catégories ouvrant droit à une réduction** (gratuité enfant au même âge, seniors, etc.).
- **Les tarifications soient compatibles et juxtaposables de façon dégressive** pour plus d'attractivité.

Le CÉSER-Alsace attire l'attention sur la nécessité de :

- **Etendre les réflexions tarifaires dans le cadre de la Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine mais aussi de la Suisse et de l'Allemagne.**

2.3. Généraliser les tarifications combinées

On distingue l'intégration tarifaire de la combinaison tarifaire.

L'intégration tarifaire consiste à offrir à l'utilisateur la possibilité de circuler librement sur un territoire donné : elle incite ainsi à l'usage intermodal. Elle rend possible le voyage au sein d'un territoire même si les modes de transport appartiennent à des réseaux différents.

L'intégration tarifaire régionale pose diverses questions :

- celle du zonage -une échelle de tarifs proportionnels aux services utilisés par l'utilisateur, enjeu d'attractivité du système mais difficile à définir,
- celle du niveau de tarification -nécessairement plus intéressante que la superposition des différentes offres simples et combinées existantes,
- celle de la compensation inter-Autorités Organisatrices de Transports.

Ces dernières veulent logiquement que soient réparties équitablement les recettes générées par le titre en fonction des services effectivement utilisés par les usagers, ce qui suppose une mesure des

¹⁰ NFC : Near Field Communication ou communications en champ proche.

fréquentations à travers la validation des titres et une intégration technologique qui est assez coûteuse. Elle est d'autant plus délicate au niveau d'une grande Région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine qui sera polycentrée.

Le CÉSER-Alsace souligne les difficultés politiques et techniques de la mise en place d'une telle intégration tarifaire en Alsace.

Dans le système de tarifications combinées, les collectivités -et donc les contribuables- prennent en charge la différence entre les billets unitaires et les abonnements combinés. Dans le Bas-Rhin et le Haut-Rhin, il existe des tarifs combinés entre le réseau interurbain et le réseau TER, ainsi qu'avec certains réseaux urbains. Mais il n'existe pas de tarif combiné entre les trois réseaux par abonnement qui puisse être utilisé de manière alternative au départ d'une même gare.

Si les prix des billets sont combinés (c'est-à-dire une offre de cumul de titres de transport à des prix avantageux), chaque Autorité Organisatrice de Transports consent une diminution des prix tout en gardant la maîtrise de sa tarification. L'offre est incitative pour l'utilisateur, favorise l'intermodalité et est adaptée à un territoire polycentré.

Le CÉSER-Alsace préconise donc de :

- ➔ **Généraliser une combinaison des titres sur le territoire alsacien avec tarification par zone.**
Les Autorités Organisatrices de Transports doivent étendre ce qui fonctionne sur le territoire et s'accorder sur une règle de combinaison entre les titres conduisant à une simplification pour l'utilisateur.

IV. Renforcer l'appropriation des usagers et ancrer leurs habitudes intermodales

Près de 2/3 des déplacements de 1 à 3 km dans le Bas-Rhin¹¹ se font en voiture, et ce sont la moitié de ces mêmes déplacements qui s'effectuent en voiture dans l'Eurométropole de Strasbourg. Les trajets courts présentent donc un levier fort de pratiques intermodales car ils sont le cœur de cible d'autres modes de transport moins polluants.

En effet, l'impact environnemental et de santé publique lié aux petits trajets en voiture est conséquent. Le Service d'information sur les transports, les routes et leurs aménagements montre que le démarrage à froid conduit à produire des surémissions polluantes, qui sont d'autant plus fortes que la part du trajet faite avec un moteur froid est importante¹². Les mesures restrictives en cas de pic de pollution montrent leur effet tant sur la pollution que sur le désengorgement de la circulation.

Si les usagers choisissent la voiture pour des déplacements si courts alors que l'offre de transport existe, il faut s'interroger sur la nature des critères de choix : objectifs ou subjectifs ?

En effet, le choix d'un mode de transport dépend à la fois de critères objectifs mais aussi de critères plus subjectifs, comme l'appropriation, la représentation qu'on se fait d'un mode de transport, ainsi que l'ancrage lié aux habitudes prises depuis le plus jeune âge.

Le choix modal de chaque personne est en effet conditionné par la conjonction de facteurs individuels croisés avec des éléments du territoire, du contexte sociétal, politique, institutionnel et réglementaire.

¹¹ L'enquête ménages déplacements a été menée au niveau du Bas-Rhin, mais pas au niveau régional.

¹² Note d'information « Emissions routières de polluants atmosphériques » de 2009 : Les émissions polluantes pour un véhicule fonctionnant à froid (4 à 5 premiers kilomètres) sont multipliées par 3 pour les composés organiques volatils et le CO₂ et majorées de 85% pour les particules en suspension (PM10) et 25% pour les émissions de CO₂ et d'oxydes d'azote ainsi que pour la consommation de carburant.

Trois dimensions déterminent les logiques de choix d'un mode de transport :

- Les représentations liées à l'image véhiculée par un mode de déplacement, et donc de celui qui l'utilise, jouent sur l'usage.
- L'ancrage dans la vie quotidienne : un choix se transforme progressivement en habitude, en mode de vie. Il est important d'ancrer l'intermodalité le plus tôt possible, et de la rendre possible par des actions de découverte (comme la gratuité pour tout non abonné pendant un jour...). Aujourd'hui, c'est l'utilisation de la voiture qui est solidement ancrée.
- L'objectivité, qui intègre les critères de coût et de durée du déplacement ainsi que les contraintes personnelles en lien avec les activités du quotidien. Seules 25% des personnes seraient réellement « objectives » dans leur choix modal.

Or les politiques s'appuient de façon quasi-exclusive sur les critères objectifs, tels que le temps ou le coût pour essayer d'influencer les modes de déplacement ; il est nécessaire de tenir également compte des critères subjectifs que sont l'ancrage et la représentation pour permettre une nouvelle appropriation de modes de transports.

1. Construire l'appropriation d'une nouvelle intermodalité qui s'affranchit de la voiture

L'ancrage de l'automobile est tel que la voiture est maintenant un véritable héritage culturel, mais aussi contextuel (aménagement des villes, commerces...).

Cette forme de mobilité subordonne tous les autres modes de transport. Il n'est donc pas possible de la supprimer, mais envisageable de s'en affranchir davantage.

Pour cela, de grandes marges de progrès existent pour changer les comportements et elles doivent reposer sur les leviers objectifs mais aussi subjectifs.

1.1. Agir sur les leviers subjectifs

Les politiques de communication s'appuient beaucoup sur les critères « objectifs ». Les leviers « subjectifs » de la représentation et de l'ancrage doivent être davantage mobilisés pour conduire au changement en matière de choix de mode de transport. Tous les individus ne sont pas sensibles aux mêmes messages, il est nécessaire d'en tenir compte.

Le CÉSER-Alsace préconise donc de :

→ **Engager une politique de communication engageante pour accompagner le changement sur le long terme à tous les âges et en tenant compte de tous les modes de vie.**

Il s'agit de mettre en avant ce qui est à gagner, en termes de représentation, d'avantages non perçus (activité rendue possible ou détente), de pousser à l'action une première fois (demander un acte peu coûteux pour en provoquer d'autres plus engageants), de développer et diversifier les actions de découverte pour faire « tester » de nouvelles formes de transport (journée transport en commun gratuit, journée vélo, marche etc.).

→ **Former des animateurs ou ambassadeurs de l'intermodalité aux techniques de communication engageante** qui s'appuie sur les critères objectifs et subjectifs.

→ **Valoriser l'image du transport en commun et des modes « doux », ainsi que le covoiturage.**

De la même manière que la voiture a pu représenter le symbole d'une réussite, le transport en commun, mais aussi le covoiturage, pourraient devenir le symbole de l'intelligence, de la débrouillardise, grand levier utilisé actuellement au niveau marketing par de nombreuses marques (exemple d'une campagne à Strasbourg pour la marche : « *Un con qui marche ira toujours plus loin qu'un intellectuel assis.* »).

→ **Agir avant que l'ancrage modal de la voiture ne s'installe**, dans les nouveaux quartiers par exemple, en informant les nouveaux habitants, en faisant adopter immédiatement des modes de transport alternatifs à la voiture.

→ **Ancrer l'habitude de la marche.**

La sédentarité de la population est un problème de santé publique dont l'une des réponses réside dans la marche quotidienne. L'Organisation Mondiale de la Santé recommande d'effectuer au moins 10 000 pas par jour ou équivalent¹³. En outre, la marche n'est pas plus chronophage que les transports en commun pour les courts trajets. L'habitude de la marche doit être incitée et ancrée. On constate par ailleurs qu'il existe un très fort différentiel d'usage entre les quartiers lié à la densité urbaine, à l'existence de centralités ainsi qu'à la qualité de l'espace public incitant à la marche : il faut créer des raisons et des envies de marcher (chemins agréables, perception d'un effort moindre, sécurité...).

1.2. Favoriser une attente perçue comme utile/agréable

Les temps d'attente et d'interconnexion sont souvent considérés comme perdus. **Il est indispensable que les collectivités valorisent le temps de voyage par du temps utile** comme une réponse qui fait concurrence à la voiture, avec la mise en avant de multiples possibilités comme des connexions Internet, du repos, de la lecture, des services de bibliothèque, des films etc. Un nouveau rapport au temps peut ainsi être insufflé.

Pour réduire la perception d'effort des usagers et favoriser l'intermodalité, le CÉSER-Alsace préconise de permettre de rendre les attentes utiles :

→ **Rendre l'activité, notamment professionnelle, possible pendant les temps d'attente et de transport**, particulièrement par des connexions Internet.

→ **Animer les lieux intermodaux** : commerces, musique, spectacles, ce qui contribue également à réduire la perception d'insécurité.

2. Communiquer en amont sur les possibilités de transport

En parallèle de l'affichage sur site des informations, les Autorités Organisatrices de Transports doivent aussi axer leurs efforts sur la communication amont, entendue comme l'ensemble des éléments qui permettent de donner la compétence préalable à l'utilisateur pour réaliser ses choix objectifs puis d'ancrer son comportement intermodal (sensibilisation, éducation, communication engageante).

L'intermodalité suppose en effet un véritable savoir-faire, une expertise pour l'utilisateur. Il doit pour cela avoir accès à l'information pour connaître l'offre existante et systématiser son recours à l'intermodalité.

L'objectivité du choix modal (qui pèse pour 25% dans le choix retenu) se fait sur la base d'une analyse de l'information existante. Ensuite, l'interprétation de l'information, sa lisibilité, sa simplicité et l'envie qu'elle suscitera, ancreront la pratique.

2.1. Renforcer l'information sur l'offre de transport multimodale

L'information sur la coordination des offres est la pierre angulaire de la démarche d'intermodalité. Chaque acteur devrait informer sur les moyens de transport des autres Autorités Organisatrices de Transports, de façon harmonieuse : une information intermodale est une information interconnectée.

¹³ 1 minute de marche normale = 90 pas / 1 minute de vélo = 150 pas / 1 minute de natation = 96 pas.

En Alsace, en parallèle des moyens « traditionnels » de communication des collectivités, le système d'information multimodale Vialsace joue ce rôle. Son originalité repose sur le fait qu'il concerne les 10 Autorités Organisatrices de Transports alsaciennes qui travaillent de manière mutualisée et permet ainsi de faciliter la vie des usagers.

Mais force est de constater que Vialsace n'est pas suffisamment connu par le public.

Afin de renforcer l'information multimodale, le CÉSER-Alsace préconise de :

- **Mener une campagne forte pour améliorer la connaissance et la reconnaissance du système d'information multimodale Vialsace existant.**
- **Développer plus de services sur Vialsace** -comme les tarifications- pour se démarquer des autres moteurs de recherche en intégrant les possibilités de contraintes personnelles des usagers (poussette, bagages, mobilité réduite...).
- **Renforcer les partenariats entre les Autorités Organisatrices de Transports pour la promotion d'une mobilité régionale durable et co-construite** (tarifs incitatifs, coordination, offres alternatives comme le BHNS¹⁴).
- **Agir sur les leviers de représentation et d'avantages concurrentiels sur la voiture pour revaloriser l'image des transports en commun et des modes « doux ».**
Exemple de grands avantages occultés : la valorisation du temps de trajet pouvant être mis à profit (détente, travail, film, achat...) ainsi que l'attente qui peut devenir active (achats, information...) ou délibérément passive et reposante.

2.2. Développer l'éducation à la mobilité et à l'intermodalité

Le CÉSER-Alsace porte une attention particulière à la sensibilisation et à l'éducation. Ses préconisations sont les suivantes :

- **Eduquer, sensibiliser le plus tôt possible, tout au long de la vie, à tous les niveaux de formation, y compris en entreprise** pour faire prendre conscience des **possibilités** et favoriser une appropriation et une prise de conscience des enjeux citoyens.
Il s'agit de donner les clés pour permettre le meilleur choix de mode de transport en fonction du but du déplacement (le recours à la voiture ne doit plus être systématisé). Les pédibus, pour amener les enfants à l'école à pied en groupe de manière sécurisée, sont un bon exemple d'ancrage par l'éducation.
- **Désigner des ambassadeurs de la mobilité**, dans le cadre du service civique et en lien avec les établissements scolaires, notamment les lycées et CFA qui relèvent de la Région, pour faire connaître les transports en commun et les outils d'information comme Vialsace, en insistant sur les trajets mais aussi sur les économies et l'écologie, en parallèle des vecteurs plus traditionnels de communication.
- **Soutenir des structures de conseil en mobilité**¹⁵, notamment si elles développent un volet solidaire en visant des personnes en difficulté -tant sociale, économique que professionnelle ou en situation de handicap- pour leur permettre de gagner en autonomie de déplacement et augmenter le recours aux modes de déplacements plus respectueux de l'environnement.

¹⁴ BHNS : Bus à Haut Niveau de Service.

¹⁵ A l'instar de l'association Mobilex, qui propose dans le Bas-Rhin des solutions de transport et d'éducation à la mobilité aux personnes pour qui la non-mobilité est un frein à l'insertion professionnelle, ou l'Agence Ecomobilité basée à Chambéry et ayant créé une mission Mobilité solidaire.

Un exemple transversal : les Plans de Déplacements Entreprises et Inter-Entreprises

Le Plan de Déplacements Entreprises ou Inter-Entreprises facilite l'intermodalité et recoupe certaines des préconisations du présent avis du CÉSER-Alsace : information harmonieuse, actions test, mise en relation des usagers, valorisation des pratiques, sensibilisation aux enjeux, prise en compte en amont des besoins et des contraintes des salariés...

La réussite de la mise en place d'un Plan de Déplacements Entreprises ou Inter-Entreprises nécessite de :

- Mettre en place un référent mobilisateur.
- Susciter une prise de conscience des salariés et des employeurs.
- Travailler avec les instances représentatives du personnel.
- Accompagner les salariés et leur montrer les effets bénéfiques d'un changement de mode de transport, même s'il ne concerne pas tous les jours de la semaine.
- Valoriser les changements de comportement sans usage de la culpabilisation.
- Pérenniser les habitudes d'utilisation de transports alternatifs, y compris le covoiturage.

Le Plan de Déplacements Inter-Entreprises résulte d'un travail au niveau d'une zone et permet donc une démarche partenariale entre entreprises et un travail sur la structuration des transports en commun.

Pour le CÉSER-Alsace, certaines améliorations devraient être mises en œuvre :

- **Encourager et valoriser les entreprises et les salariés éco-mobiles** : campagnes de communication par l'exemple, incitation à la nomination de référents/ambassadeurs volontaires bénéficiant de temps à y consacrer, formation de ces derniers, aide à la sensibilisation par des outils communs.
- **Créer des fiches personnalisées de mobilité** avec calcul individuel des émissions.
- **Accompagner la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo¹⁶**, dont la généralisation suite à une expérimentation est prévue par la loi sur la transition énergétique actuellement en cours d'adoption.
- **Des mesures complémentaires**, comme la sécurisation des cheminements piétons ou vélos aux abords des grandes entreprises.

¹⁶ L'indemnité kilométrique vélo est un dispositif qui pourra être instauré par les employeurs pour verser un montant fixé en centimes par kilomètre aux salariés venant au travail à vélo. Elle donne lieu à cotisations sociales et fiscales pour les entreprises comme pour les employés, n'est pas cumulable avec le remboursement des abonnements de transports collectifs sauf si le trajet était multimodal, et exclut les trajets effectués à vélo en libre-service.

Conclusion

Les enjeux environnementaux, économiques et sociaux justifient d'apporter des réponses différenciées pour favoriser l'intermodalité et optimiser les déplacements dans une optique de développement durable.

Pour le CÉSER-Alsace, le développement des pratiques intermodales repose tout d'abord sur une gouvernance moderne et orientée vers la prise en considération des enjeux sociétaux. Il est indispensable de penser les politiques publiques de manière globale, au-delà de la fonction de transport, en y intégrant l'aménagement, les usages, les comportements.

Cette gouvernance nécessite une logique de co-construction entre Autorités Organisatrices de Transports enrichie par une instance de concertation constituée d'usagers et d'acteurs des territoires concernés (entreprises, universités...).

Dans un premier temps, le CÉSER-Alsace a identifié des actions à mettre en œuvre pour développer une mobilité durable en fonction des critères de choix objectifs des usagers que sont le prix et la durée d'un déplacement, incluant l'attente et les contraintes.

Il semble particulièrement indispensable d'aboutir à une harmonisation des conditions tarifaires, une tarification combinée ainsi qu'à une uniformisation des affichages. Tout cela permettra de rendre plus lisible et incitatif le transport intermodal.

En parallèle et pour aller plus loin, le CÉSER-Alsace préconise l'optimisation des réseaux existants, ce qui présente plus de leviers d'amélioration que leur extension à condition d'y associer des solutions complémentaires de rabattement (pour les zones rurales et périurbaines notamment).

Il s'agit ensuite de corriger les aménagements urbains conçus sur le postulat du « tout voiture », en y apportant plus de mixité des fonctionnalités. Les plateformes de télétravail sont un exemple de rapprochement du travail des lieux de vie ; elles constituent une opportunité de mixer les usages, pour réduire les trajets domicile-travail et favoriser l'accès à l'emploi et aux compétences.

Les futurs projets d'aménagements doivent également concevoir des centres de vie multifonctionnels où l'usage de la voiture devient l'exception car toutes les fonctions sont regroupées. Le développement de l'intermodalité pour réduire l'usage de la voiture nécessite la fin de l'hyperspécialisation des espaces.

Enfin, les choix de modes de transport des usagers sont aussi, et pour grande partie, subjectifs. Il est donc indispensable d'actionner des leviers de changements de comportement basés sur la représentation et l'ancrage. Une modification durable de mode de transport nécessite des changements d'habitudes et peut-être aussi un nouveau rapport au temps.

Le CÉSER-Alsace insiste donc sur la sensibilisation et l'éducation à la mobilité tout au long de la vie. Une communication valorisante et engageante associée à des actions de découverte sont autant de clés de réussite.

Ces orientations, et particulièrement la nécessité d'une gouvernance moderne, d'une offre harmonisée, et d'une prise en compte en amont du transport dans les aménagements futurs revêtent d'autant plus d'importance qu'elles s'inscrivent dans la nouvelle architecture d'une grande Région.

Remerciements

Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace tient à remercier pour leur disponibilité, leur contribution et leur partage d'expériences l'ensemble des personnes qui ont participé à ses travaux.

Par ordre alphabétique :

Jean-Philippe CALI	Directeur Mobilité du Conseil Départemental du Bas-Rhin
Frédéric CERVEAU	Coordinateur Environnement, hygiène et sécurité à Merck-Millipore
Raphaèle DEPROST	Plan de Déplacements Entreprise de l'Association pour la Surveillance et l'étude de la Pollution atmosphérique en Alsace
Christophe ENAUX	Laboratoire « Image, ville, environnement » Université de Strasbourg-CNRS
Michel FOUDRAT	Vice-président de l'association Thur Ecologie Transports
Béatrice FRANCÈS-BOULAIRE	Directrice communication des Hôpitaux Universitaires de Strasbourg
Pierre HANAUER	Chargé de mission Mobilités au sein du service Déplacements de l'Eurométropole de Strasbourg
Bruno JANSEM	Directeur Mobilités et Transports de l'Eurométropole de Strasbourg
Jean-Marc KOLB	Directeur Economie numérique de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Alsace
Michèle METZ	Attachée d'administration hospitalière aux Ressources humaines des Hôpitaux Universitaires de Strasbourg
Nadia MONKACHI	Directrice d'études à l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise
Bernard NOTTER	Président de la Commission Infrastructures et Transports du Conseil Départemental du Haut-Rhin
Philippe PAGANON	Responsable du Pôle Mobilité Ingénierie Transports du Conseil Départemental du Haut-Rhin
Patrice PAUL	Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Alsace
Léa PUREUR	Chargée de mission transports-déplacements à la DREAL Alsace – Observatoire Régional des Transports et de la Logistique d'Alsace
Pascal RASCALON	Chef du service Etudes générales, Grands Equipements et International de la Région Alsace

Guy TREFFOT	Chef du service Transports de la DREAL Alsace et animateur de l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique d'Alsace
Benoît VIMBERT	Directeur d'études à l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise
Daniel WALTER	Président de l'association Thur Ecologie Transports
Florian WEYER	Directeur Transports et Déplacements de la Région Alsace
Christophe WOLF	Responsable du Pôle Mobilités et Transports de Mulhouse Alsace Agglomération

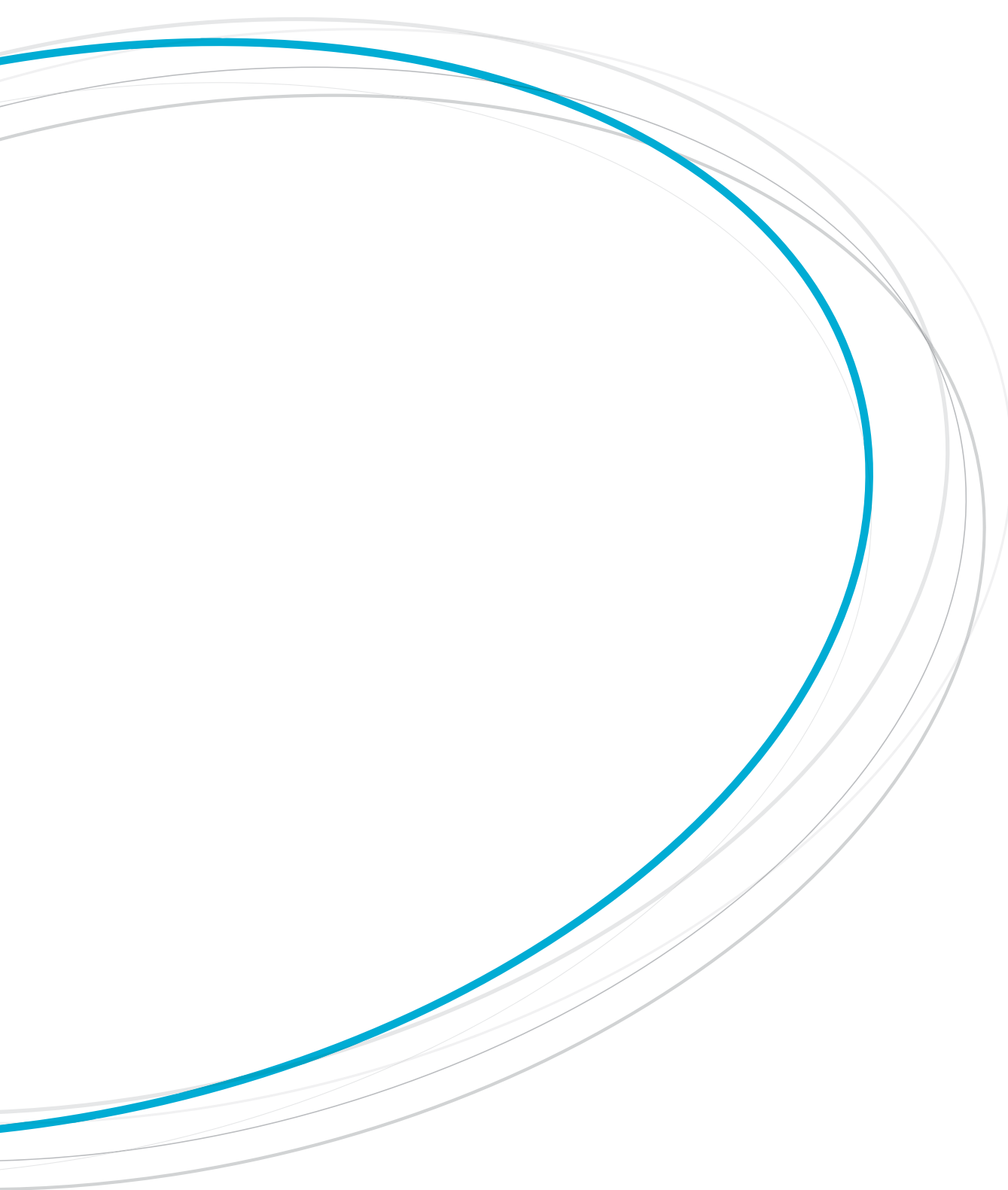
Contact

Conseil économique, social et environnemental régional d'Alsace

Tél. : 03 88 15 68 00

Mail : ceser@region-alsace.eu

Téléchargez toutes nos productions sur notre site internet : <http://www.ceser-alsace.eu>



CÉSER  **Alsace**
Conseil Économique, Social et Environnemental Régional

Maison de la Région, 1 place Adrien Zeller
BP 91 006 - 67000 Strasbourg
Tél. 03 88 15 68 00 - Fax : 03 88 15 68 09
Mail : ceser@region-alsace.eu

www.ceser-alsace.eu