

Les nouvelles mobilités en Alsace

Zoom sur ...

Le développement et la diffusion des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) et la mutualisation des usages et des moyens sont des évolutions sociétales marquantes. Les nouvelles mobilités traduisent ces évolutions dans les domaines des transports des marchandises et des voyageurs. De nouveaux rapports à l'automobile, à la vitesse, à l'espace et au temps, aux enjeux environnementaux, aux modes de consommation et aux échanges matériels de toutes sortes induisent des évolutions significatives dans les pratiques de mobilités.

Un territoire dynamique et propice au développement des nouvelles mobilités



L'Alsace présente des conditions favorables à l'émergence des nouvelles mobilités de par sa densité, sa petite taille mais également ses flux de déplacements massifiés sur le corridor nord/sud et à travers des liaisons transfrontalières. L'Alsace dispose également d'une offre de transport efficace et innovante : une offre TER conséquente, un service d'autopartage développé à l'échelle régionale, un **système d'information multimodal régional** – Vialsace, des systèmes de **vélos en libre service**, des incitations à l'usage de **véhicules électriques**, des innovations autour de la distribution urbaine et un trafic développé sur le Rhin.

Vers un système de mobilité régional ?

Les acteurs du territoire ont exprimé leur forte attente pour aboutir à un système de mobilité régionale intégrant aussi bien les voyageurs que les marchandises et partagé autant à l'échelle des bassins de vie qu'à celle du territoire régional. Ainsi, l'axe de développement serait de chercher à optimiser le système de mobilité actuel par la mise en place d'une instance de gouvernance chargée de créer des synergies et de coordonner les services à l'échelle régionale.

En effet, aujourd'hui, d'une part les acteurs sont multiples et ont des compétences très sectorisées et d'autre part l'instance de coordination existante entre les autorités organisatrices de transports (AOT), notamment à l'origine de la mise en place de Vialsace n'est juridiquement pas adaptée.

Ainsi, il semble intéressant de permettre l'évolution de la gouvernance actuelle notamment pour encourager dès à présent la mise en place d'un schéma régional d'intermodalité (SRI). Ce schéma permettrait la coordination des politiques de mobilité des différents acteurs et assu-

L'ORTAL a réalisé en lien avec le bureau de recherche 6T une étude sur les nouvelles mobilités en Alsace, elle a été finalisée en avril. Les termes colorés se rapportent aux fiches d'actions élaborées par le bureau d'étude.

rerait la cohérence d'ensemble des services développés par les AOT. Par ailleurs, la mise en place de dynamiques d'acteurs (clusters) permettrait la mutualisation des intérêts et le développement de stratégies adaptées à l'échelle du territoire et des thématiques

L'intermodalité et la multimodalité à favoriser pour les marchandises ...

Même si le transport de marchandises est aujourd'hui dominé par la route, le marché a une tendance plutôt favorable au trafic fluvial et un report modal vers le fer plus limité. L'axe de développement consiste à améliorer et optimiser les chaînes logistiques pour adapter le service rendu, réduire les coûts financiers et environnementaux.

Des actions significatives seraient à engager.

- ❖ Intégrer le champ des transports de marchandises dans les documents de planification.
- ❖ Préserver et **mutualiser les espaces à vocation logistique** en milieu urbain. Il s'agira de contourner les obstacles comme le manque d'espaces de stockage et la forte concurrence sur le foncier.

❖ Harmoniser les réglementations existantes sur la distribution urbaine.

❖ Encourager le report modal de la route vers le fluvial et le rail ce qui nécessitera d'adapter les bateaux au format des conteneurs pour le réseau petit gabarit, et la concurrence entre fret et transports de voyageurs sur certains sillons ferroviaires.

❖ accompagner l'évolution des pratiques logistiques des chargeurs.

... et les voyageurs

Plusieurs outils facilitent l'intermodalité à l'échelle régionale (Alsa+, des offres combinées, ...) où l'offre urbaine et interurbaine est très développée. Cependant, la périurbanisation est un phénomène croissant, créant de nouveaux territoires à rallier aux réseaux structurants. L'axe de développement consiste à faciliter les usages multimodaux et intermodaux à l'échelle de la région de manière à inciter au report vers des solutions alternatives à l'auto-solisme.

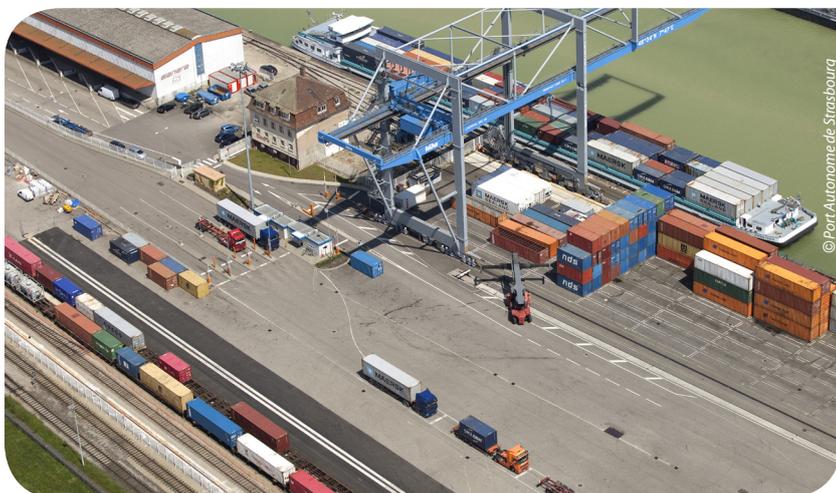
Plusieurs préconisations le permettront, comme prioritairement la promotion et le développement des outils d'intermodalité existants (Vialsa, Strasmapp). De plus, les acteurs présents lors d'un atelier de travail ont exprimé l'import

tance de viser une billettique voire une tarification unique. Ils ont aussi évoqué la nécessité de développer des solutions intégrant toute la chaîne de déplacement : du **vélo à assistance électrique** au bus en site propre en passant par le transport à la demande pour les premiers et derniers maillons. L'offre et la sécurisation du stationnement dédié aux modes alternatifs et l'intégration des services de proximité au sein des **pôles d'échanges** doivent être des services associés.

Pour cela, plusieurs actions sont d'ores et déjà identifiées comme primordiales : rendre les systèmes billettiques compatibles, créer des emplois plurimodaux et limiter la sectorisation des compétences par mode, créer le cadre d'une juste répartition des recettes. Limiter la périurbanisation qui ne favorise pas la mutualisation des usages est un enjeu fort.

La nécessité d'informer et d'accompagner

L'usage prédominant de la voiture particulière et les contraintes budgétaires incitent à l'optimisation de l'offre existante, d'autant que le système de mobilité est développé. L'axe de développement est d'informer et de faire connaître cette palette d'offres aux voya-



Plateforme trimodale, terminal Nord du Port Autonome de Strasbourg



Pôle d'échanges, gare de Strasbourg

Station Vélhop et tram à Ostwald



Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois à Marlenheim



geurs, et d'accompagner ces changements.

Les habitudes, la peur du changement et de la nouveauté, la méconnaissance des outils et services de la mobilité sont des écueils non négligeables. En conséquence, plusieurs pistes de sensibilisation et d'éducation ainsi que du **conseil et de l'accompagnement personnalisé au changement** tel que le marketing individualisé et des **applications ludiques et pratiques** peuvent être explorées. Ces actions peuvent être déployées aussi à destination du grand public (enfants et personnes âgées), que des élus, des techniciens et des entreprises. Les infrastructures doivent également évoluer pour rendre ces changements de comportements plus faciles (stationnement, voies dédiées,

contraintes de l'usage de la voiture individuelle).

L'optimisation des capacités existantes

Une réflexion logistique semble indispensable en Alsace : d'une part, les flux urbains de marchandises se multiplient et se diversifient, et d'autre part, le taux de remplissage de nombreux chargements et de trajets ne sont pas optimaux. L'axe de développement consiste à accompagner le développement du e-commerce et la distribution urbaine en mutualisant les flux de marchandises, notamment en milieu urbain dense, afin d'une part de limiter les nuisances en termes de qualité de vie (pollution de l'air, bruit, trafic...) et d'autre part, de faciliter l'accès des transporteurs à l'hypercentre.

Les actions pour ce champ où l'action publique doit se positionner sont :

- ❖ de renforcer la **traçabilité des marchandises** par des solutions techniques (traçage GPS, Système d'Information Fluviale, coordination des acteurs par les plateformes logistique...) pour rassurer le client et optimiser le trafic.
- ❖ de mutualiser des espaces de stationnement (décalage temporel des activités, autorisation ponctuelle de stationner sur des places réservées, gestion des places de livraison par réservation) et de la voirie (sites propres

à gestion alternée, ouverture des bandes d'arrêt d'urgence).

- ❖ d'inciter les entreprises à mutualiser leurs flux et leurs espaces logistiques (nouvelles solutions de desserte, développement des points-relais...) en particulier au sein d'un même groupe d'entreprise, d'une même rue ou d'une même zone d'activité.
- ❖ de faciliter les modes de retraits des colis (développer les points-relais, consignes, dans les hubs multimodaux, mais aussi dans les quartiers).
- ❖ d'encadrer juridiquement et de contrôler le co-transportage.
- ❖ de combiner logistique et économie circulaire grâce à la **logistique inverse** notamment.
- ❖ de lutter contre la tendance à l'étalement des fonctions logistiques sur le territoire.

L'usage des réseaux structurants

En Alsace, nous sommes confrontés à un risque de saturation de la majorité des réseaux de systèmes de transport en heure de pointe alors qu'aujourd'hui, l'occupation des véhicules est faible. L'axe de développement consiste à décharger ces réseaux en optimisant la **gestion de la voirie** (partage dynamique des voies, désynchronisation des heures de pointe), en optimisant le taux d'occupation des véhicules (**covoiturage**), en encourageant la pratique du **télé-**



Véhicule électrique Twizy, place de la Réunion à Mulhouse



universités, entreprises) pour écri-
ter les pointes de trafic. Pour les
stratégies d'exploitation du réseau
routier : vitesses maximales adap-
tées au débit et gestion dynamique
des voies sont des pistes à considé-
rer.

Pour conclure, de nombreuses ac-
tions sont à mener en priorité pour
que les démarches citées soient un
succès, à la fois sociales pour l'ac-
ceptation de nouvelles pratiques,
techniques pour garantir un fonc-
tionnement permanent et en sécu-
rité, réglementaires pour encadrer
et réguler les nouvelles pratiques
et organisationnelles aussi bien
au niveau des acteurs publics, des
opérateurs de transports et des
acteurs économique sont à mener
en priorité pour que les démarches
citées soient un succès.

travail (poursuivre le développe-
ment du réseau de lieux de travail
partagés, sensibiliser les acteurs
concernés...).

Pour le covoiturage et le télétravail,
le même type de démarches doit
être mis en place : pérennisation

du travail déjà entrepris et commu-
nication à travers des campagnes
significatives. La désynchronisa-
tion des trajets domicile-travail
nécessite d'organiser les décalages
horaires dans des démarches de
planification et de s'appuyer sur les
différentes communautés (école,

Nouvelle méthodologie pour de nouvelles mobilités



*Un déroulé d'étude innovant et
davantage participatif*

L'approche choisie a été de procéder tout
d'abord par un état de l'art, afin de poser
les bases scientifiques et conceptuelles de la
réflexion. Un diagnostic permettant d'ap-
porter les éclairages territoriaux a été ensuite
réalisé, grâce à une analyse des documents
stratégiques, une analyse du contexte régle-

mentaire mais principalement avec la rencontre
des acteurs-clés du territoire. Enfin, un atelier de
travail participatif a permis d'élaborer des pré-
conisations d'actions en vue d'un développement
des nouvelles mobilités en Alsace. Cette démarche
innovante a réuni des acteurs clés autour de la
table pour échanger et réfléchir à des stratégies et
des actions. Le processus est ainsi enclenché pour
que les acteurs continuent à travailler ensemble
autour de ces enjeux et de ces pistes d'actions.

Actions



Les résultats de l'étude sont développés dans un rapport synthétique. Une boîte à outils des « nouvelles mobilités » est également proposée. Elle est constituée de 14 fiches présentant les nouvelles mobilités au regard du contexte alsacien et déclinées pistes d'action, classées en cinq thématiques : la mutualisation des usages, la mobilité électrique, la mutualisation des espaces, les technologies de l'information et de la communication, l'accompagnement au changement.



Les documents relatif à l'étude sont téléchargeables sur
www.ortal.eu