

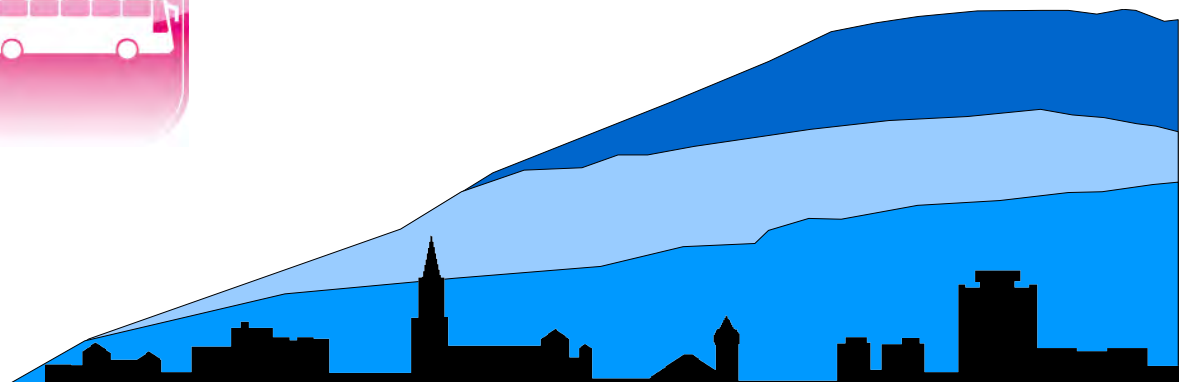
Rencontre de l'ORTAL

« Les Nouvelles Mobilités »



ORTAL

Observatoire régional
des transports et
de la logistique d'Alsace



Civilité	NOM	Prénom	Organisme	Fonction
M.	LATHAM	Antoine		Animateur
M.	MANGIN	Pascal	ORTAL	Président
Mme	RIEG	Julie	Groupe Chronos	
M.	PUCCIO	Benjamin	Adeus	
M.	BLEU	Roger	CC VALLEE DE KAYSERSBERG	Président
M.	FONTANEL	Alain	CUS	Vice-président
M.	KUNEGEL	Daniel	FNTV Alsace	Co-Président
M.	PAUL	Patrice	FNAUT Alsace	Président
M.	PITROIS	Frédéric	GUP / SIL Fala	
M.	TOUCHAIS	Sébastien	GreenMonkeys	
M.			Veolia/Transdev	
M.	TRONCHON	Nicolas	TransWay	Directeur associé
M.	HOELTZEL	Marc	DREAL Alsace	Directeur
Mme	DELANGE	Anne-Michèle	Ademe Alsace	Directrice régionale adjointe
M.	BATHELIER	Christian	DREAL	
Mme	BENSA	Martine	URTA	
M.	BEZZANIER		PNR Ballons des Vosges	
	BOUSSALEM			
M.	BUR	Cyril	Inddigo / Altermodal	Chargé de Projets
M.	CALI	Jean Philippe	CG 67	Directeur de la mobilité
Mme	CARASCO	Valerie	ADIRA	CHARGE D'ETUDES TERRITORIALES
Mme	CHAFFANJON	Claire	ORTAL	Animation ORTAL
M.	DEETJEN	Pierre-Antoine	Chambre de Commerce et d'Industrie	Chargé de Projets
M.	DIETRICH	Guy	DREAL	DIRECTEUR ADJOINT
M.	DREYER	Stéphane	AURM	chargé d'études
M.	DURAND	Michel	Compagnie des transports du bas-Rhin	Président
M.	EDEL	Ludovic	Agence d'Urbanisme de la Région Mul	Assistant d'urbanisme et d'aménagement
M.	FEDELEN	Lionel	LK SODAG	directeur
Mme	FOISSEY	Marie	DREAL Alsace	Responsable unité activités transports
Mme	FORMOSA	Virginie	Adéan	chargée de mission plan climat
M.	FOX	Michel	Alfred PETER Paysagiste	Directeur adjoint
M.	GENEVAUX	Jean-Jacques	DREAL Alsace	responsable pôle Transport durables
M.	GOTTFRIED	Fabrice	Université de Strasbourg Labo LIVE-C	Chercheur
Mme	GROGUHE BAI	Françoise	DREAL Alsace	Secrétaire
M.	HEBERLE	Patrick	Caisse des dépôts	Chargé de mission Interrégional Ville Durable
M.	HELVIG	Pierre	Systra	Ingénieur
M.	HUBER	Luc	Alsace Nature	responsable transports
Mme	HUC	Florence	Ademe Alsace	
M.	HUGUET	Gilles	Ligue contre la Violence routière Haut-	président
M.	JONAS	Michel	DREAL Alsace	Chargé de mission transports durables et multimodalité
M.	JULLIARD	Laurent	DIRECCTE Alsace	Chargé de mission
M.	JUND	Alain	Mairie de Strasbourg	Adjoint au Maire
M.	JUSTE	Nicolas	DREAL Alsace / ORTAL	Chargé de mission "réduction des nuisances transports"
M.	KAHN	Didier	CCI de Région Alsace	Responsable Développement Durable Bas-Rhin
Mme	KAYSER	Elisabeth	DREAL Alsace	Responsable bureau « Registre Voyageurs, accès à la F
Mme	KELLER	Catherine	CCI de Colmar et du Centre Alsace	Service Aménagement
Mme	KEMPF	Suzanne	CG 67	Conseillère générale
Mme	KOHLER-BARBIEF	Christel	SNCF	Directrice des affaires territoriales Alsace
	KUHN			
M.	LALLY	Jean-Philippe	Compagnie des Transports Strasbourg	Directeur Général
Mme	LAMOUR	Regina	Eco-conseil	Etudiante promotion 25
M.	LEMMEL	Roland	EAP	Responsable planification aéroportuaire
M.	LEMPEREUR	Eric	CC VALLEE KAYSERSBERG	Agent de développement
Melle	LOTZ	Stéphanie	CC Pays de Ribeauvillé	Agent de développement
Melle	MANCEAU	Emilie	La Poste	chargée de projets/communication en alternance
M.	MARCHAL	Jean Luc	CUS	
Mme	MARCHI	Julie	DREAL Alsace - CEDD	Chargée d'études pour la valorisation des statistiques
M.	MAURER	Denis	CUS	conseiller CUS

Rencontre de l'ORTAL**"Les Nouvelles Mobilités"****Liste des inscrits**

Mme	MERGY	Marie	URTA/FNTV Alsace	Chargée de mission Charte CO2
M.	MOBASHER	Pacha	ASSOCIATION FRANCO IRANIENNE	DIRECTEUR
Mme	MOURETTE	Aurore	Port Autonome de Strasbourg	Chef de projet développement durable
Mme	MOZZICONACCI	Frédérique	CG 67	Conseillère générale
Mme	MUNCH	Lise	Compagnie des transports du Bas-Rhin	Responsable marketing
M.	NOGUES	Pierre	Grand Pays de Colmar	
M.	PERRIN	Frederic	CC VALLEE KAYSERSBERG	CM Le Bonhomme
Mme	PINEAU	Coralie	Syndicat mixte Sundgau	Chargée de mission PCET
M.	PORTRAIT	Eric	particulier	/
M.	RAT	Yannick	Cityway (Veolia Transdev)	Webmaster (Vialsace, site d'info transport multimodal)
M.	REMONT	Eric	DDT 68	Chargé de mission transport
M.	ROUSSEAU	Didier	PARCUS	Directeur Général
M.	ROYER	Paul	AUTOCARS ROYER SAS - ROYER V	Président
M.	SCHMITT	Régis	DREAL Alsace	Assistant observatoire sécurité routière
M.	SCHOEFFTER	Christian	FNTV Alsace	Délégué régional
M.	SOCCOJA	Georges	DREAL	
M.	TERRIER	Jean	COMPAGNIE DES TRANSPORTS ST	Directeur Commercial et Marketing
	TETERYCZ		Région Alsace	
M.	VAN OOST	Thierry	Conseil Général du Bas-Rhin	Directeur Adjoint de Cabinet

Programme

14h00 : Ouverture

14h10 : Qu'entendons-nous par « nouvelles mobilités »

14h10 : La mobilité dans le Bas-Rhin

15h00 : Table-Ronde

« Les nouvelles mobilités en Alsace, où en sommes-nous ? »

16h00 : Débat avec le public

16h30 : Exemples concrets d'expériences innovantes

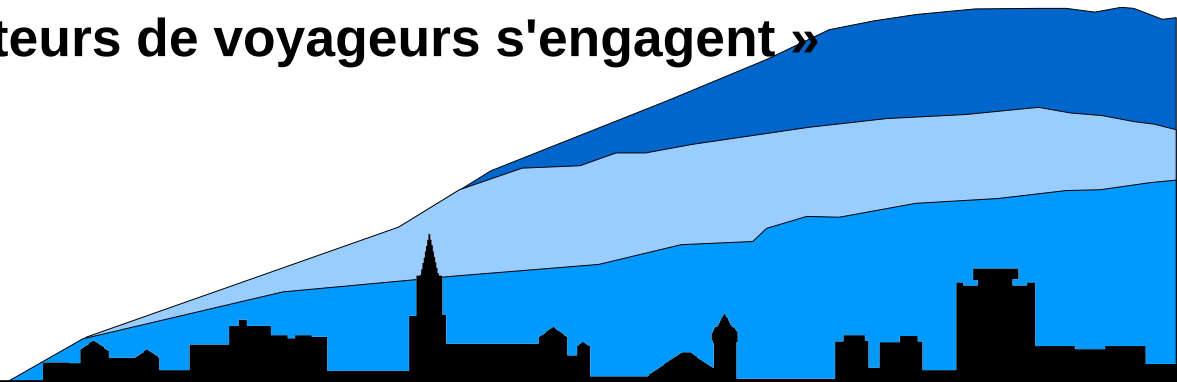
17h10 : Synthèse et clôture

17h20 : Signature des chartes

« objectif CO2 : les transporteurs de voyageurs s'engagent »

17h30 : Cocktail

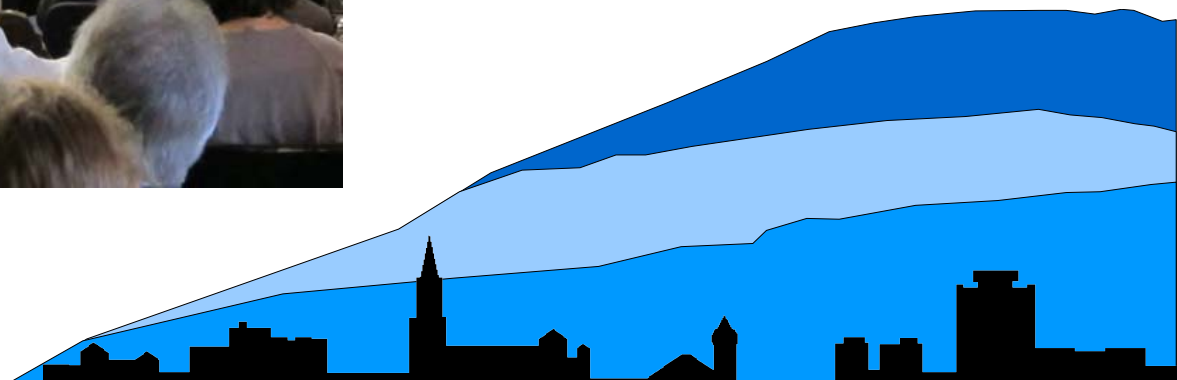
Animation : **Antoine Latham**



Ouverture

Pascal Mangin

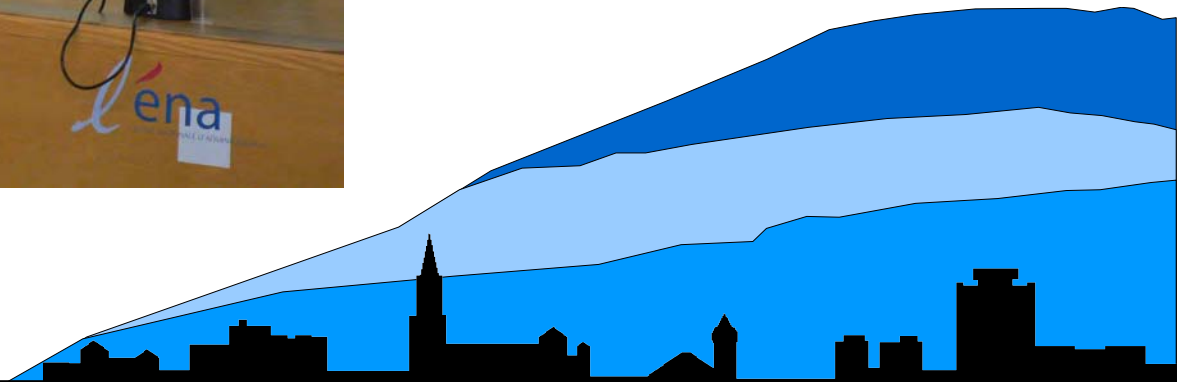
Président de l'ORTAL



Qu'entendons-nous par « nouvelles mobilités »

Julie Rieg

Groupe Chronos





LES NOUVELLES MOBILITÉS

Du diagnostic à l'innovation

21 09/2012

Julie RIEG

1. Chronos



Cabinet d'études et de prospective spécialisé sur les mobilités

Type d'activités : Intelligence socio-économique, études et indicateurs, accompagnement stratégique, prospective territoriale, programmes de recherche, interventions et formations

Thématiques clefs : Déplacements, numérique, quotidien et territoires

Plateforme de ressources auprès de membres :



2.

Julie Rieg



Sociologue

Paris 4 / La Sorbonne et Paris 7 / Denis Diderot

Directrice du développement et des études

Chronos / Paris

Professeur de management de projets

La Sorbonne / Paris

Professeur de veille documentaire et
scientifique

Webschool factory / Groupe Cifacom, Montreuil

3. Des infrastructures aux services

	Transport	Déplacements	Mobilités
Objectif visé	Gérer la logistique des infrastructures	Assurer la fluidité (intermodalité)	Encourager l'accessibilité des ressources (services)
Périmètre	Réseaux (transports, routier...)	Porte à porte	Territoires physique et numérique, équipements, commerces...
Acteurs	Collectivités territoriales (DSP), opérateurs de transport	Collectivités territoriales (DSP), opérateurs de transport, acteurs intermédiaires (billettique, infomobilité...)	Collectivités territoriales (DSP), opérateurs de transport, acteurs intermédiaires (billettique, infomobilité...), entreprises...

4. De nouvelles mobilités ?



Tous les services, produits et offres qui oeuvrent en faveur de l'accessibilité des ressources du territoire, pour tous.

Les nouvelles mobilités supposent des collaborations multi-partenariales.

Elles se mettent en place face à une série de contraintes.

Elles existent avant tout par l'usage spontané, c'est-à-dire que l'individu développe spontanément des stratégies pour faciliter son quotidien.

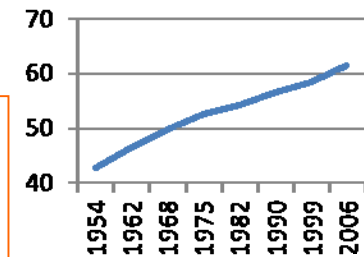
5. Exacerbation des déplacements

Selon l'INSEE, on observe plus de déplacements et de kilomètres parcourus entre 1994 et 2008 (distance : +8% / temps de parcours : +4%), mais, **dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue** (elle augmente toujours ailleurs) !

Fret : le nombre de kilomètres a baissé globalement, notamment pour la route. Le ferroviaire a un peu augmenté (les chiffres clés du transport 2010).

« Dans la plupart des villes françaises, le fret urbain représente en moyenne 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 30% des émissions de gaz à effet de serre » (CAS).

Il y a aussi plus de gens qui se déplacent (croissance démographique).



+12% ces 10 dernières années

Les déplacements ayant pour motif le travail représentent 20 à 25% des déplacements, dont 2/3 sont réalisés en voiture (CERTU, avril 2011). Ils concentrent la plus grande partie des flux problématiques (congestions...).



6. Mutualisation des ressources



Qu'il s'agisse des individus ou des acteurs de l'offre, on observe de plus en plus d'usages en partage (vélo en libre service, covoiturage, autopartage...).

Des villes combinent leurs modes de déplacement doux pour les déplacements individuels et les déplacements de marchandises, selon les heures de la journée (ex : le tram-fret de Dresde).

Certaines collectivités mutualisent aussi leurs achats auprès des industriels afin de bénéficier de tarifs « de gros ».

Covoiturage.fr enregistre 3.000 nouveaux membres par jour, soit plus de 200.000 inscrits sur les deux mois d'été, contre une moyenne mensuelle de 70.000. Il représente 90% du marché avec 2,2 millions d'inscrits.

7. Evitement des déplacements



Les nouvelles technologies permettent d'accéder aux ressources **sans se déplacer** : travail, achat, tâches administratives...

En 2010, les Français ont dépensé 31 milliards d'euros en ligne, contre 24 milliards en 2009 (Fevad).

Les ventes en ligne en France ont progressé de 24% entre 2009 et 2010, et devraient connaître une croissance annuelle de +13% jusque 2015.

Un nouveau rapport au temps et à l'espace s'installe. La distance aux ressources du territoire ne se considère plus uniquement sous un angle métrique.



17% des Français travaillent au moins une fois par semaine en-dehors du bureau (INSEE, 2011).

Ces nouveaux usages supposent de penser autrement l'organisation des territoires (tiers-lieux), les modes de livraison, la gestion du dernier kilomètre...

LES MOBILITÉS DANS UN SYSTÈME DE CONTRAINTES

8. Des pollutions

35%

Parmi toutes les énergies consommées dans le monde, 35% sont consommées par les transports. C'est le cas de 50% des énergies consommées en milieu urbain (Commission européenne).

+4%

Hausse annuelle de consommation d'énergie par les transports (Commission européenne).



9. Un étalement urbain

160

Nombre d'hectares artificialisés en France chaque jour (source : enquête Teruti).

En Alsace, l'espace périurbain s'est accru de moitié en neuf ans (INSEE).



10. Des finances en déclin



2^e

Les déplacements constituent le deuxième poste de dépense des ménages français et souvent le premier des collectivités locales.

63 euros

Coût supplémentaire que les collectivités devraient déboursier pour chaque usager d'ici 2015, passant de 80 à 140 euros (source : CNRS).

11. Un quotidien en évolution



45%

Pourcentage d'actifs franciliens qui travaillent régulièrement entre 20h et minuit (Bureau des Temps de Paris).

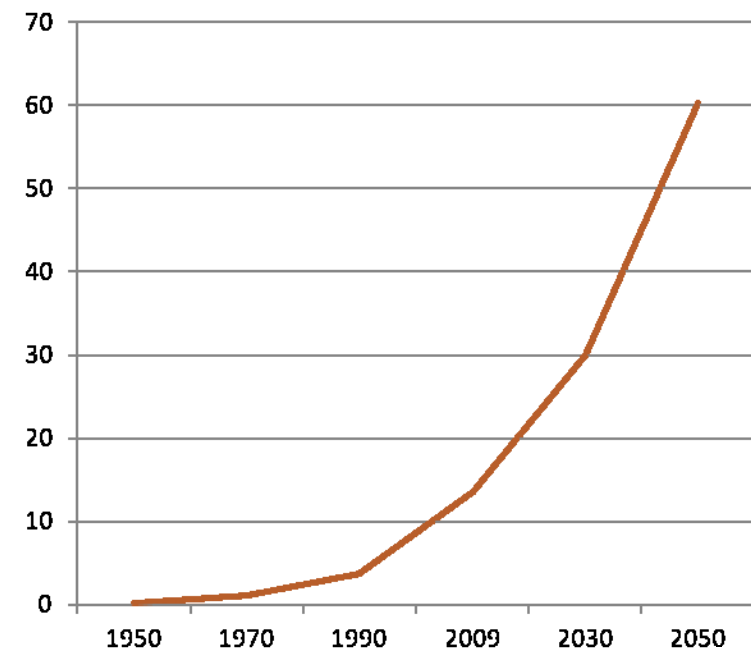
1h30

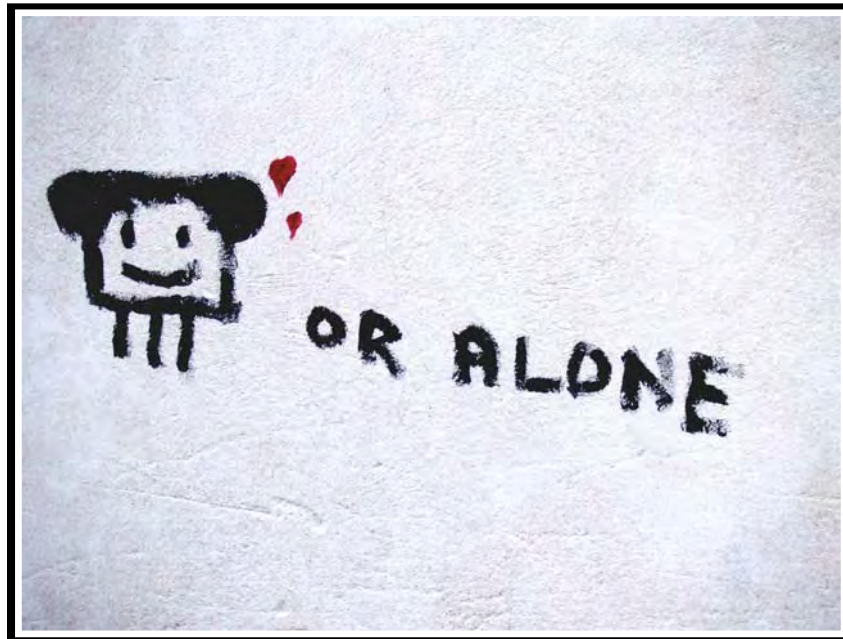
Réduction du temps de sommeil des Français par nuit entre 1950 et 2000 (Institut National du Sommeil et de la Vigilance).

20%

Pourcentage d'individus actifs qui ont envisagé de quitter leur travail du fait des distances parcourues pour s'y rendre (Régus).

Nombre de centenaires en France métropolitaine de 1950 à 2050





QUELLE VIE VEUT-ON ?
QUELLE VILLE VEUT-ON ?
QUELLE MONDE VEUT-ON ?
AVANT DE PENSER L'AVENIR DE
NOS VILLES, POSONS-NOUS
CES QUESTIONS !

13. La *livable city*



Le « durable »

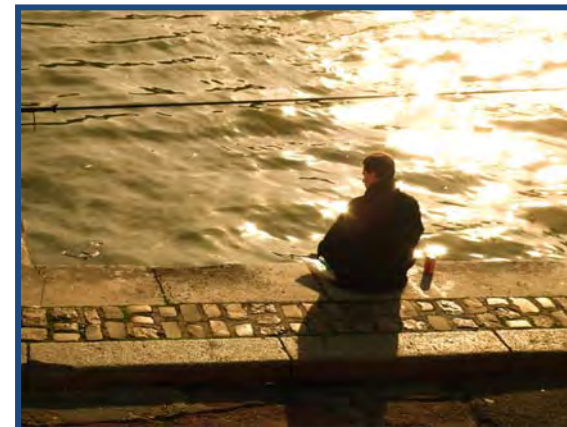
= libre et responsable

Quatre exigences

- Environnementales
- Economiques
- Sociales
- Humaines

Le droit à la mobilité

- Augmenter les mobilités choisies
- Diminuer les mobilités contraintes



14. La maîtrise du quotidien



Les maîtrises

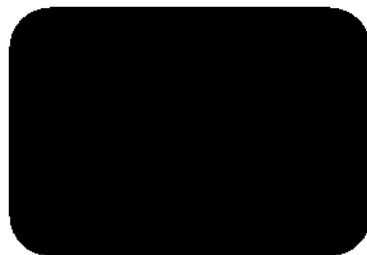
- Du temps
- De l'espace et de ses ressources
- Du numérique

Joindre les trois bouts

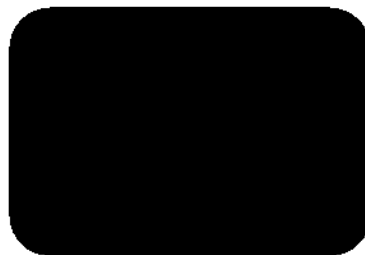
« Comment parvenir à conduire ses enfants à l'école, être à l'heure au bureau, faire de la gym le midi, prévoir des courses de complément sur le chemin du retour pour être à la maison avant 20 heures ?

TPOLOGIE DES NOUVELLES MOBILITÉS

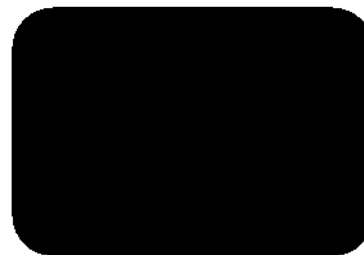
15. Des usages et des offres



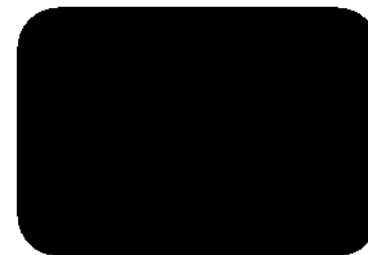
MODES ACTIFS



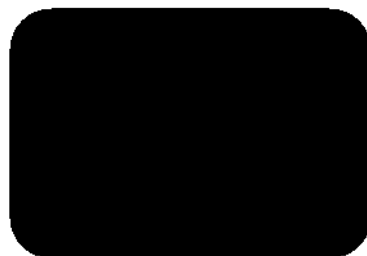
VOITURE EN PARTAGE



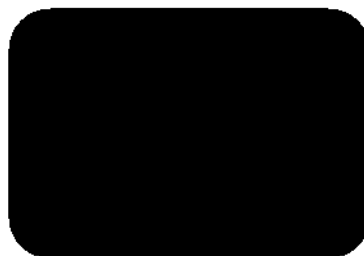
INTERMODALITÉ /
MULTIMODALITÉ



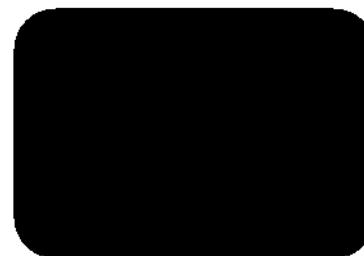
INFOMOBILITÉ



MIXITÉ
FONCTIONNELLE



DÉSYNCHRONISATION
DES HORAIRES



QUOTIDIEN À
DISTANCE

16. Les modes actifs

La marche au cœur des mobilités

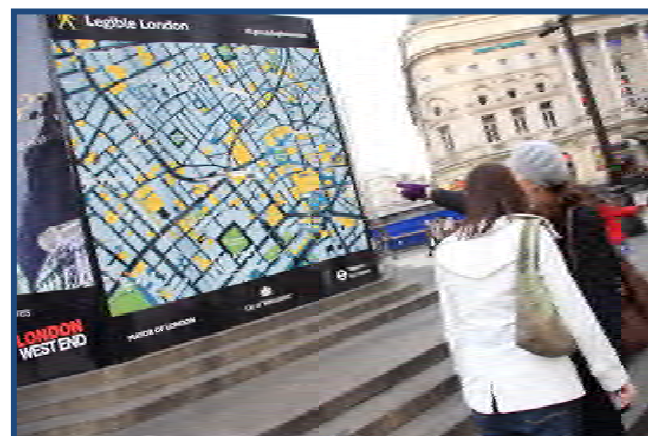
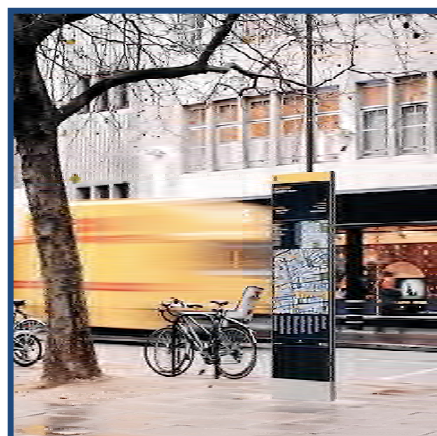
La marche s'intègre au système de mobilités, comme le montre le programme *Legible London* (la marche contre la saturation du métro).

Le vélo en mode actif

Quotidien, urbain, utilitaire, pour tous

Le « réveil des gènes »

Une étude Chronos en téléchargement



17. La voiture en partage



De l'auto-immobile...

(Voiture en stationnement 95% de son temps)

... à la voiture en partage

« Si 10% des 20.000 voitures, soit 2.000 automobilistes, pratiquaient le covoiturage à 2, on économiserait la circulation et le parking de 1.000 voitures », SNCF.

- Covoiturage
- Autopartage
- Voiture des autres
- Taxis partagés
- Transport à la demande



350 HOURS A YEAR HAVING SEX

420 LOOKING FOR PARKING

Drive Zipcars by the hour or day from \$7.75/hr

\$25 FREE DRIVING WHEN YOU JOIN

PARKING INCLUDED

[click here](#)

“350 heures par an de sexe contre 450 heures par an à la recherche de parking. Il y a quelque chose qui ne tourne pas rond !”. C'est la formule décapante d'un bandeau du site de ZipCar, leader américain et sans doute mondial de la voiture en libre service.

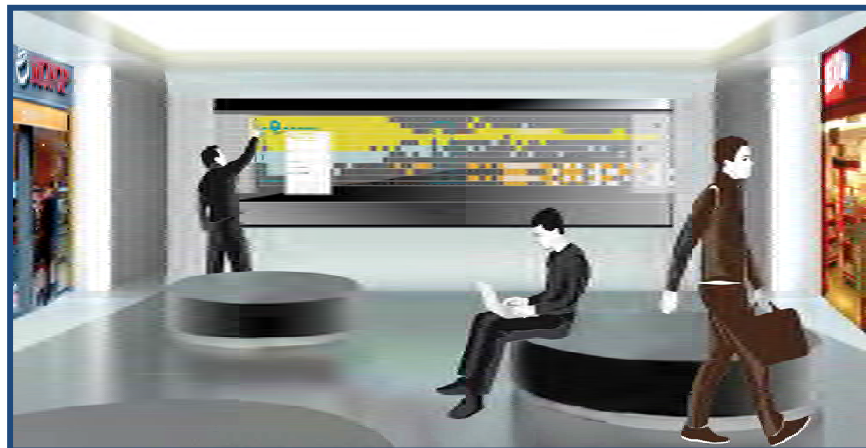
18. L'intermodalité / la multimodalité

Le tram, de nombreux bénéfices

- Revalorisation du foncier et effervescence des commerces
- Pacification des espaces urbains
- Facilitation à l'usage des modes actifs

Assurer le dernier km

- Logique du porte à porte
- Stations et hubs multimodaux



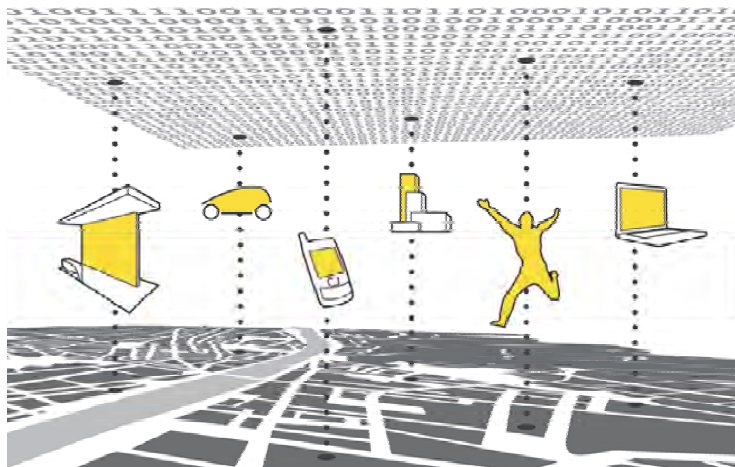
19. L'infomobilité



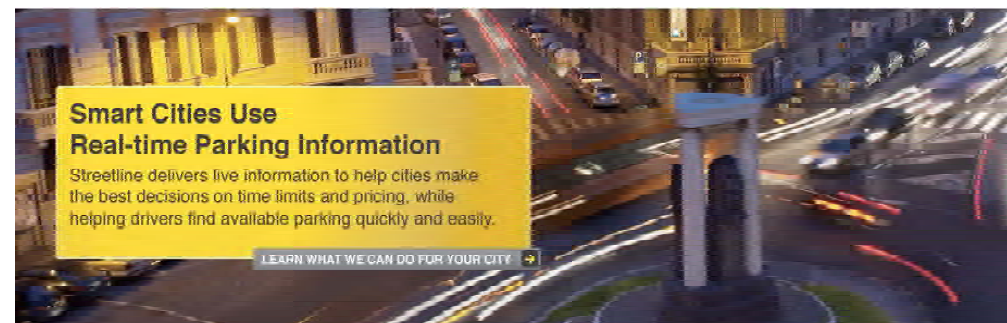
- ✓ Des mobilités plus complexes : intermodalité, nouvelles mobilités, correspondances, connaissances des réseaux et des offres
- ✓ Un levier de maîtrise et de gestion des ressources

Pistes

1. Rendre les informations lisibles dans l'ensemble des formats
2. Ouvrir les données transports pour encourager la création de services (Massachusetts, Londres, Rennes, etc.) et favoriser une information redondante
3. Capturer de nouvelles données (levier réseaux sociaux ?)
4. Créer de nouveaux indicateurs



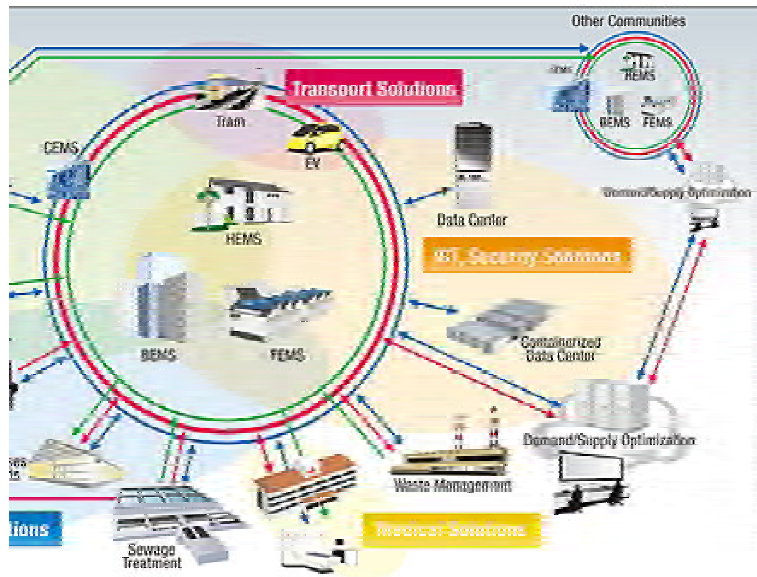
HOME SOLUTIONS TECHNOLOGY COMPANY PRESS CONTACT



20. La mixité fonctionnelle

Décloisonner les territoires

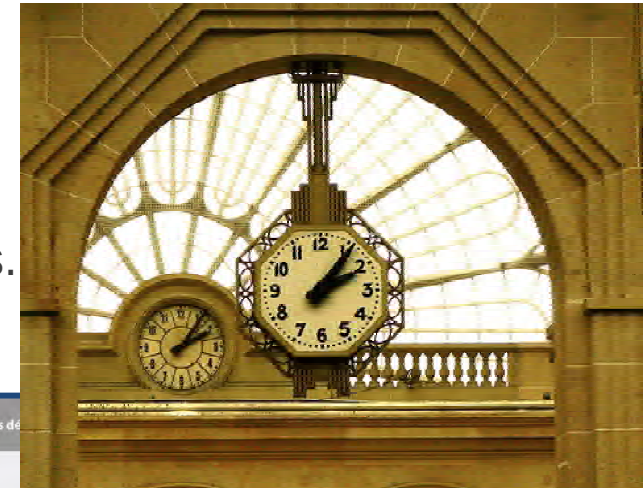
- Mettre du résidentiel, du professionnel, des équipements, commerces et autres
- Favoriser les proximités
- Limiter l'effet centripète des villes centres



21. La désynchronisation des temps

Décaler les horaires

- Jouer avec l'architecture du temps plutôt que d'ajouter des infrastructures sur des infrastructures.
- Exemple des entreprises de la Défense.



Groupe Chronos
Media Mundi

4 RUE DU CAIRE
75002 PARIS

TEL : 01.42.56.02.45

MAIL : contact@groupechronos.org

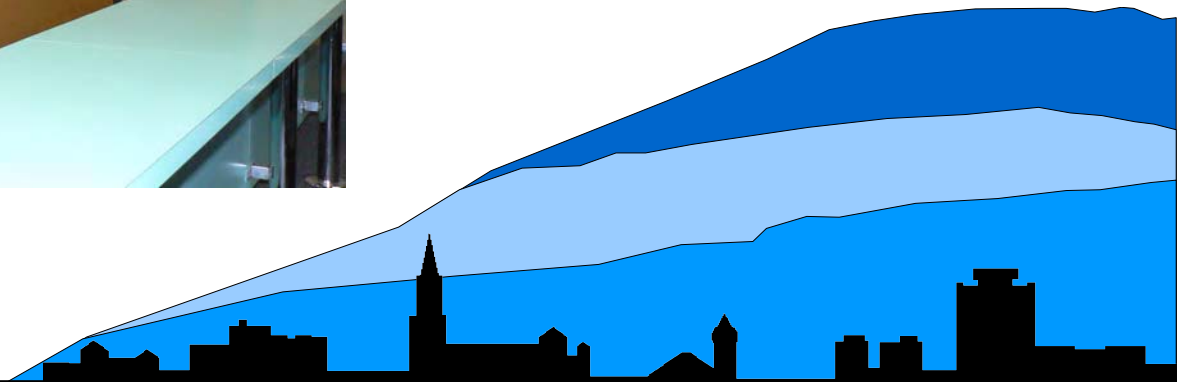
SITE : www.groupechronos.org



La mobilité dans le Bas-Rhin

Benjamin Puccio

ADEUS





Quels enjeux pour quels types de déplacements

les apports de l'enquête ménages déplacements 2009

21 septembre 2012 - Strasbourg

L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise



PREAMBULE

- Un déplacement n'existe qu'au travers du besoin qu'il permet de réaliser
- Les besoins évoluent peu (travailler – étudier – consommer – se divertir – rencontrer des gens _ ...)
- Les modes de déplacements restent peu ou prou identiques ;
- Le territoire se dilate
- les modes de vie évoluent

L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise



Une typologie basée sur la distance et sur la polarité

- Les déplacements sont catégorisés en quatre types distincts :
 - Les déplacements de proximité piétonne : inférieurs ou égaux à 1 km
 - les déplacements de proximité vélo : compris entre 1km et 3 km
 - les déplacements radiaux de plus de 3 km : ce sont les déplacements en lien avec un pôle, relations pour lesquelles les offres TC sont plus développées.
 - Les autres déplacements de plus de 3 km

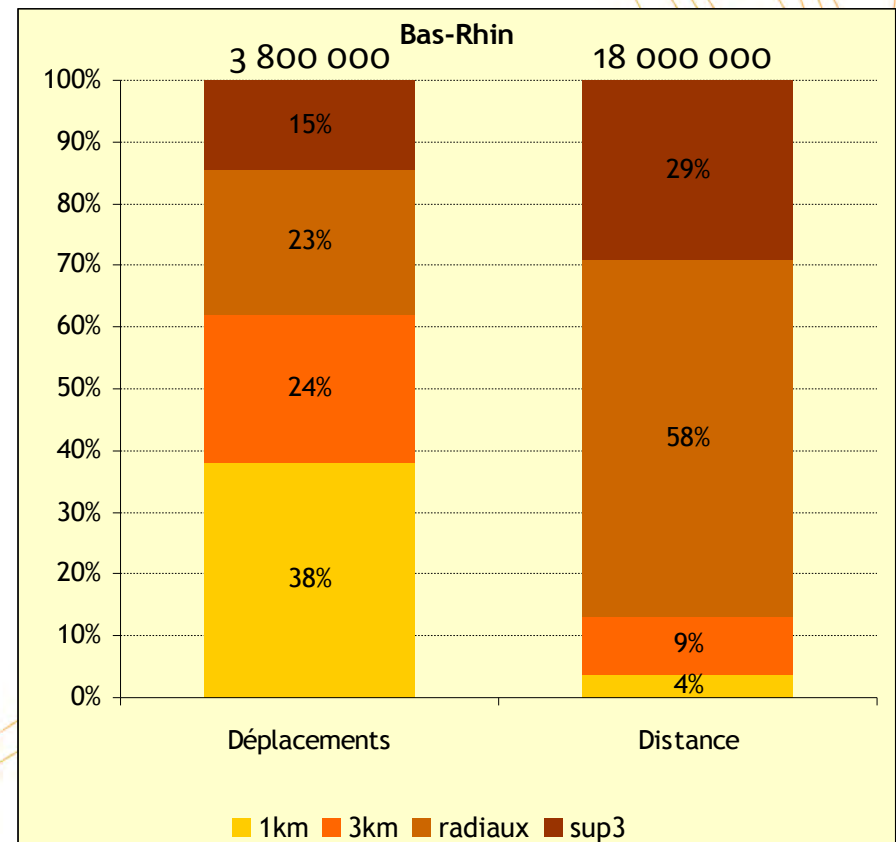
Une typologie pour associer les bons enjeux aux problématiques de transfert modal

- L'usage de la VP et son report sur d'autres modes constitue :
 - *Un enjeu d'utilisation de l'espace public et de cadre de vie ;*
 - *Un enjeu de santé publique présente et à venir (pollution, GES).*

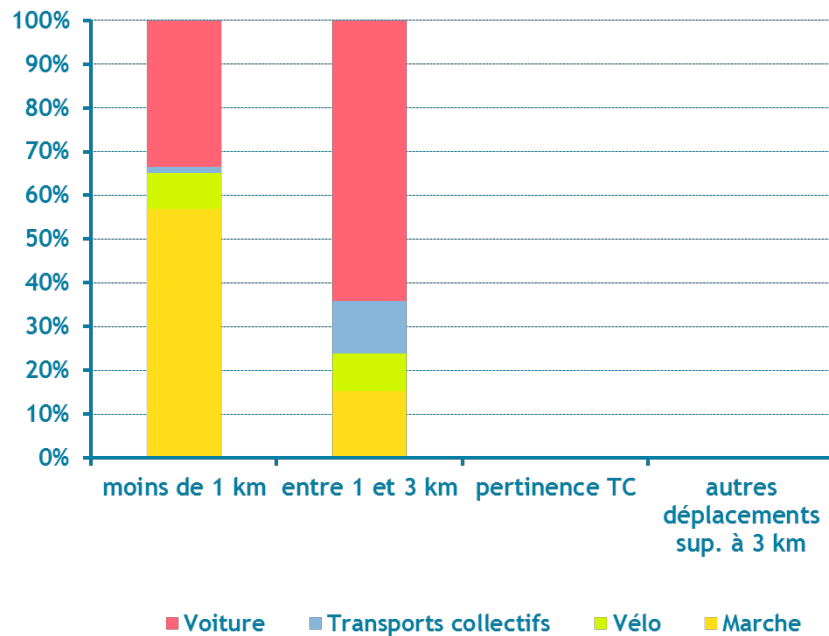


La majeure partie des déplacements s'inscrit dans la proximité ...

- A l'échelle départementale, la majeure partie des déplacements sont inscrits dans une relative proximité avec 62 % des déplacements inférieurs ou égaux à 3 km ;
- en revanche, la production kilométrique est principalement le fait des déplacements de plus de 3 km qui représentent 87 % des distances réalisées, les déplacements radiaux représentant à eux seuls 58 % des distances parcourues.

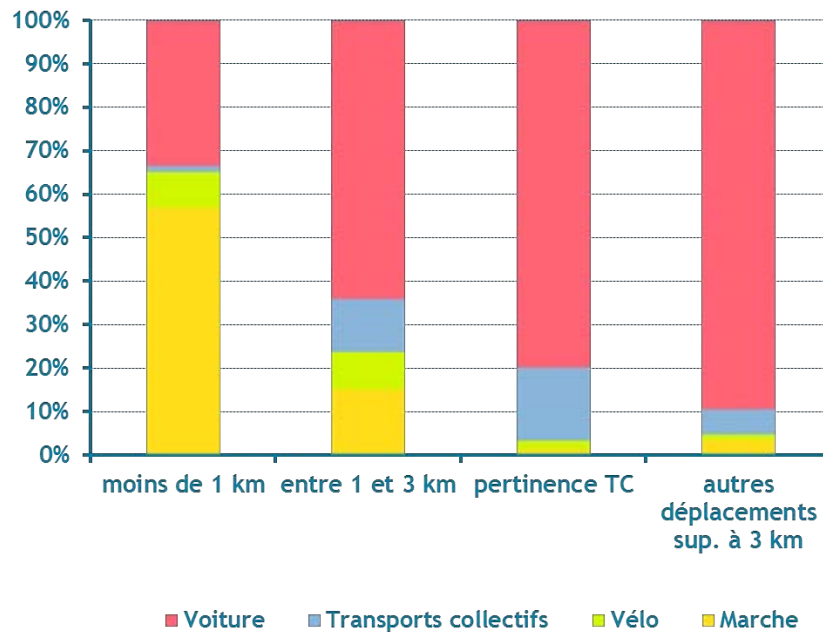


Un usage de la voiture élevé pour l'ensemble des types de déplacements



- La voiture quoique minoritaire sur les courts déplacements, représente néanmoins un déplacement sur trois ;
- Pour les déplacements s'inscrivant dans des distances à priori réalisables à vélo, cette part devient nettement majoritaire avec près de 2 déplacements sur trois réalisés en voiture

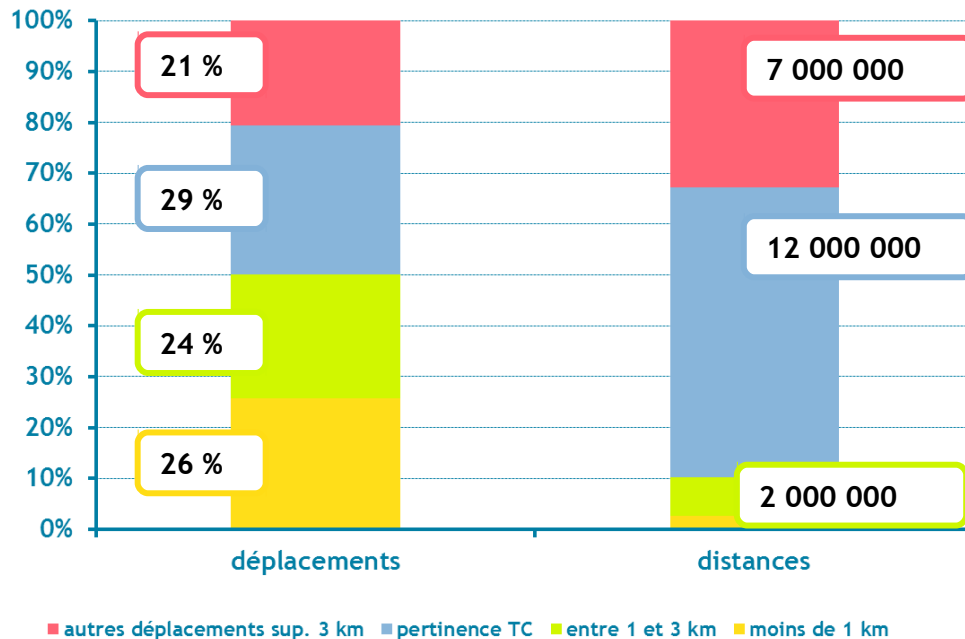
Un usage de la voiture élevé pour l'ensemble des types de déplacements



- Pour les déplacements supérieurs à 3 km la voiture domine la distribution modale et ce même lorsqu'à priori des alternatives en transport collectifs existent

Les marges de manœuvre – où se font les déplacements en voiture

les enjeux en fonction des horizons temporels et les leviers



- Le potentiel le plus important de réduction des distances parcourues est celui des flux radiaux ;
- Les déplacements de plus de 3 km non radiaux représentent quant à eux le tiers des distances parcourues ;
- Du strict point de vue des émissions de gaz à effet de serre, les déplacements courts n'apparaissent pas comme prioritaires mais de leur traitement dépendent notamment
 - le renforcement de l'attractivité des TC ;
 - La qualité de l'air sur des questions notamment de particules

Les marges de manœuvre – où se font les déplacements en voiture les enjeux en fonction des horizons temporels et les leviers

L'enjeu majeur des politiques de déplacements vise à réduire durablement la production des gaz à effet de serre liée aux transports. L'ampleur du chemin à parcourir ainsi que la nécessité d'aboutir à une situation non pas transitoire mais pérenne imposent de dégager un ensemble de politiques complémentaires.

Certaines de ces politiques doivent permettre d'enclencher la réduction des gaz à effet de serre de façon rapide :

- Poursuite des efforts engagés pour la promotion du co-voiturage ;
- Gestion différenciée de la contrainte sur l'automobile - vitesse et stationnement – en fonction de l'occupation des voitures ;
- adaptation et mise en cohérence des offres de transports collectifs ;
- amélioration des conditions des modes actifs ;

D'autres politiques à démarrer ou poursuivre dès à présent ont des effets structurels à plus long terme, en complément des précédentes :

- Planification urbaine avec la mise en œuvre des orientations en matière de renforcement des polarités urbaines ;
- Politiques foncières à destination des résidents et des acteurs économiques permettant de développer et d'organiser de nouvelles offres à même de freiner au moins partiellement l'évolution des migrations résidentielles loin des lieux de travail.

Table Ronde

« Les nouvelles mobilités en Alsace,
où en sommes-nous ? »

Roger Bleu – Communauté de communes de la vallée de Kaysersberg

Alain Fontanel – Communauté Urbaine de Strasbourg

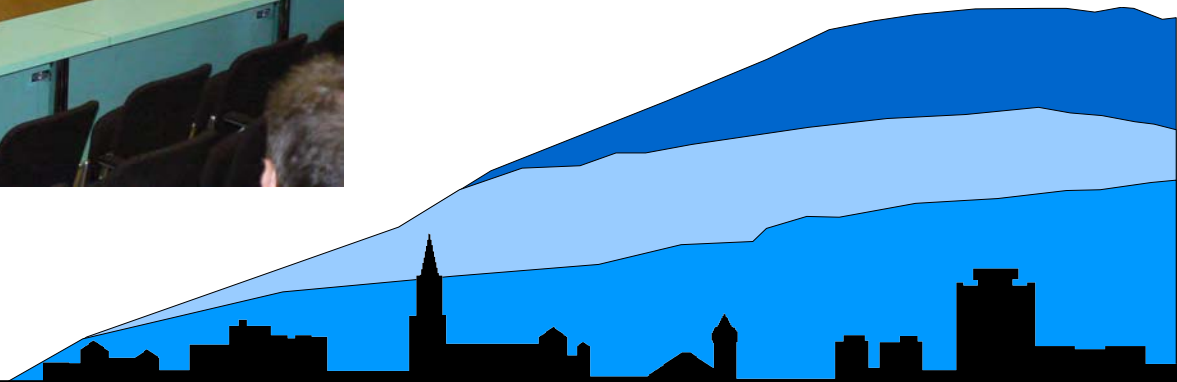
Daniel Kunegel – Fédération Nationale des Transports de Voyageurs

Patrice Paul – Fédération Nationale des Usagers des Transports

Frédéric Pitrois – Groupement des Usagers du Port de Strasbourg

Table Ronde

« Les nouvelles mobilités en Alsace,
où en sommes-nous ? »



Retranscription des débats de la Table-Ronde

« Les Nouvelles Mobilités en Alsace – Où en sommes-nous ? »

Table-ronde animée par **Antoine Latham (AL)**

Antoine Latham - On va passer à la partie débat de cet après-midi, je vais vous présenter très rapidement les acteurs qui sont présents devant vous, on va pas développer ces présentations, on va essayer de nourrir le débat, de véritablement échanger des arguments, partager des pratiques ou des points de vue politique, technique ou entrepreneuriaux, on le verra.

Pour vous parler de tout cela, tout à fait au fond, c'est **M. Patrice Paul**, qui sera notre 1^{er} intervenant, Président de la Fnaut en Alsace. A ses côtés, **Frédéric Pitrois**, responsable qualité, environnement, sécurité chez Silfala, les levures au Port du Rhin, il est là au titre du groupement des usagers du port (GUP), il nous parlera certainement de son entreprise, il représente aussi le groupement des usagers du port qui réfléchit beaucoup à ces problématiques de mobilité dans cette emprise. **Roger Bleu** qui est président de la Communauté de Communes de la Vallée de Kaysersberg (CCVK). **Alain Fontanel** 1^{er} vice-président de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS), et certainement pleins d'autres titres, je vais pas les développer. **Daniel Kunegel** qui est ici en tant que co-président de la Fédération Nationale des Transporteurs de Voyageurs routiers (FNTV), et qui est également dirigeant d'une entreprise de transport importante de la région, qui sera en vedette en fin d'après-midi.

On a vu, on a entendu tout à l'heure plusieurs observations, je pense qu'elles vous ont intéressé, qu'elles ont stimulé votre imagination, on a parlé des usagers, notamment du fait que dans maintes circonstances, les usages précèdent finalement les pratiques officielles, ou l'offre que peuvent mettre en place les collectivités ou même des entreprises privées, alors je me tournerai peut-être vers Patrice Paul, au fond, les usagers, M. Paul, qu'attendent-ils ? on a parlé de ces nouvelles mobilités jusqu'au point des mobilités à éviter, vos usagers, vos adhérents, eux font usage de leur droit à la mobilité et qu'attendent-ils, qu'espèrent-ils des collectivités, des pouvoirs publics ?

Patrice Paul - Je pense que l'essentiel, le principal c'est qu'ils attendent d'avoir une réelle liberté de choix, dans leur mode de déplacement, et notamment un mode de déplacement qui soit, qui nuise moins à l'environnement que certains déplacements actuels, imposés, notamment l'usage de la voiture lorsqu'on n'a pas une offre de transport suffisante et donc ça c'est important, et aussi une possibilité, donc de se déplacer de façon, en termes de qualité de vie, de façon décontractée.

Il n'y a pas, il y a bien sûr des moments où dans les transports en commun, on a une impression d'être serré quand il y a une heure d'affluence, mais tout de même il faut quand même prendre conscience, j'ai l'exemple personnel, je n'ai plus de voiture depuis 3 ans, en en ayant une pendant 40 ans, je bénéficie de temps en temps évidemment de service d'auto-partage, mais je remarque que pour moi, ce n'est plus vraiment un besoin, la voiture, au contraire, parfois c'est une contrainte, lorsqu'on se sent pris dans les embouteillages et que l'on pollue à longueur de temps, et donc il faut voir aussi l'aspect qualité de vie, on peut lire, on peut se reposer, on peut rencontrer des personnes autour de soi, et cela aussi c'est un point à prendre en considération.

AL - Merci. Le problème c'est qu'on ne peut pas mettre des transports en commun, des transports urbains massifs lourds partout, il y a des lignes, il y a des axes, il y a des autres correspondances, mais tout ça coûte assez cher, on sait que les collectivités sont contraintes, c'est le moins qu'on puisse dire, peut-être qu'Alain Fontanel pourra nous en dire quelques mots, je crois qu'il est assez expert en finances.

Au fond, quelle priorité donneriez-vous M. Paul si vous deviez donner 2 priorités dans les choix des décideurs, quelles seraient-elles ?

Patrice Paul - Alors bien évidemment, les priorités dans les choix des décideurs, c'est d'une part, développer certaines infrastructures comme cela a été d'ailleurs activement fait dans certains territoires alsaciens, je ne vais pas les citer, vous les connaissez tous, et donc ça c'est très important, et aussi au niveau ferroviaire, mais aussi le 2^{ème} point qui est aussi sans doute aussi important, c'est l'intermodalité qu'il faut développer et à l'exemple notamment d'un certain pays voisin, et nous, en tant que membres d'associations, nous avons l'habitude d'aller dans les pays proches pour vivre cette inter-modalité, je crois qu'en Alsace, et pourtant l'Alsace est en avance sur d'autres régions de France, il y a encore

beaucoup à faire.

AL - Je me tourne vers Alain Fontanel, représentant d'une très grande collectivité, très grande autorité organisatrice de transport, vous entendez là 2 attentes fortes, développer l'infrastructure, on a vu que ce n'est pas la panacée, mais on va y revenir, et puis aussi des services, et là M. Paul nous dit qu'on est un peu en retard en France et en Alsace et il s'en étonne, car à 2 pas de chez nous, en Suisse, dans le pays de Bâle, il y a des unions tarifaires qui fonctionnent bien, c'est un peu plus problématique semble-t-il en France en raison de l'empilement des autorités organisatrices. Est-ce que vous pouvez nous en toucher un mot ?

Alain Fontanel - Oui effectivement on a cette particularité d'avoir autant d'AOT dans notre région avec un comité de coordination, le COCO-AOT (Comité de Coordination des Autorités Organisatrices de Transports), qui est sensé arbitrer.

Ce type de problème est aussi difficile d'arriver à aboutir que prononcer son nom, il y a des discussions, il y a des améliorations, il y a des perspectives. Un des grands sujets, c'est une carte orange régionale alsacienne.

Il y a eu des avancées pour certains types de publics, pour les étudiants, pour les travailleurs, mais maintenant l'idée c'est d'avoir une carte pour tout le monde, mais je crois qu'il pourrait y avoir dans les semaines ou les mois à venir, de réelles avancées, au fond la volonté politique, c'est la question, c'est l'enjeu, il faut des moyens bien sûr mais il faut d'abord une volonté de politique et une volonté politique qui s'inscrive dans la durée et je crois que c'est ce qui fait la particularité la spécificité aujourd'hui de la mobilité sur la ville et l'agglomération de Strasbourg, on a une politique très volontariste, qui a été mise en place dès le tout début des années 90 et qui a continué au-delà des majorités politiques, qui a été initié notamment par Roland Ries et Catherine Trautmann, et aujourd'hui on a à Strasbourg des résultats qui font la spécificité, le caractère quasiment unique de la ville de Strasbourg, on est une des 3 seules grandes villes en France à avoir une part voiture qui est tombée en deçà des 50%, on est la 1^{ère} ville cycliste de France et je salue Alain Jung qui porte ce dossier et qui pourra peut-être en parler tout à l'heure, on est une des villes où on marche le plus, et on a le 1^{er}, en termes de croissance, le 1^{er} réseau de transports en commun, donc la volonté politique avec les moyens, ça produit des résultats, surtout quand ça s'inscrit dans la durée, et on change les comportements quand on arrive à une offre la plus large possible, vous parlez de la tarification, on a augmenté de 10% le nombre d'abonnés à la CTS, je salue aussi Jean-Philippe Lally le directeur général qui est là, par une tarification adaptée en tenant compte des situations sociales des familles, donc la volonté politique et les moyens, ça paye.

AL - On vient d'entendre quand même un certain nombres d'idées, de concepts, d'exemples sur les nouvelles mobilités, on nous dit qu'il y a des mobilités à éviter qui font partie de ces nouvelles mobilités, c'est toujours frappant on nous dit aussi que ce qui est bien dans un système territorial, c'est des endroits où on puisse travailler entre 2 moyens de transports, c'est que la communication numérique entre les appareils, les terminaux, soit fluide et simple et que finalement il ne s'agit pas seulement de construire des voies en béton ou des infrastructures très lourdes, mais de rendre un système beaucoup plus fluide y compris effectivement pour les modes les plus doux que sont la marche à pied. Tout à l'heure Julie Rieg nous donnait son propre exemple en nous disant qu'aujourd'hui elle a travaillé une partie de sa journée dans un bistrot, est-ce que cette nouvelle façon de vivre, ça demande des mobilités ? Est-ce que vous l'intégrez, vous en tant qu'élus dans des perspectives à long terme ? Quelle est votre vision là-dessus ?

Alain Fontanel - Oui évidemment c'est l'enjeu, le développement du vélo, le développement des transports en commun, tout ça, ce sont des enjeux désormais connus, qui peut encore progresser, mais les résultats commencent à être là et il faut poursuivre.

Il y a des nouvelles frontières, les nouvelles mobilités sont des nouvelles frontières, de nouveaux enjeux pour une agglomération, une ville comme Strasbourg.

Un des enjeux c'est évidemment de bien intégrer dans les documents d'urbanisme, la problématique des transports, c'est ce que l'on fait et ce que porte aussi Alain Jung. Avec les éco-quartiers par exemple, c'est d'avoir des îlots, où la mobilité est prise en compte dès que l'on pense l'urbanisation, dès que l'on pense le quartier avec, par exemple un pass mobilité, mais moins de place par logement pour les voitures qu'ailleurs, c'est aussi le transport, le TMV, encore un terme un peu barbare, la logistique urbaine, on travaille avec l'Ortal et Pascal Mangin sur une étude de diagnostic à Strasbourg, pour la partie fret, la partie logistique, le tram-fret, les derniers 100 m, les derniers km ; tout ça, ces perspectives-là qui doivent s'intégrer pleinement dans les documents, dans la planification urbaine,

pour que en amont, on anticipe pour réduire, j'aime pas la non-mobilité, ça me choque...

AL - Vous avez entendu le pourcentage de strasbourgeois qui restent chez eux, je ne sais pas pour quelles raisons, c'est pas parce qu'il pleut quand même.

Alain Fontanel - L'ouverture c'est la mobilité et inversement, on doit plutôt parler de mobilité douce que de non-mobilité, quitte à réduire le temps de parcours bien sûr, et tout ça doit être pris en compte le plus en amont possible pour construire la ville, en ayant mesuré tous les impacts de déplacements.

AL - On va poursuivre avec un autre élu, Roger Bleu, qui vient évidemment d'un tout autre univers, lorsqu'on s'est parlé au téléphone, vous étiez sacrément rouspéteur, parce que vous m'avez dit : dans mon territoire, nous nous sentons collectivement un peu isolé, nous avons des difficultés pour accéder aux grands réseaux de transport inter-urbains. Je sais que vous avez de très beaux paysages mais ça ne suffit pas pour vivre, vous avez des besoins de mobilité qui sont certainement aussi intense que dans les grandes villes, Pris au niveau individuel, c'est plutôt mal satisfait. Alors, quelles sont les solutions que vous avez imaginé auxquelles vous rêvez ?

Roger Bleu - Je rêve un petit peu d'être à l'échelle de Strasbourg mais c'est pas le cas pour l'instant. La problématique générale, c'est déjà en terme d'aménagement du territoire, on l'a vu, quand on veut développer, notamment la communication, il faut au minimum avoir des infrastructures notamment en haut débit, qui soient fonctionnelles.

C'est déjà pas le cas, on a la double peine, et on n'a pas de moyens de communication suffisamment performants et en plus en termes de mobilité on n'a quasiment rien puisque on avait un train il fut un temps jusqu'après la dernière guerre, on a enlevé les rails, et maintenant il n'y a plus de remplacement, plus de bus, plus rien du tout ; ça veut dire que la collectivité qui va gérer la mobilité intégralement, va mettre la main au portefeuille pour l'ensemble de son développement avec bien sûr je l'espère des aides du département

Je prends l'ex de la région Alsace en particulier qui a mis un TER bus à la place des lignes de chemin de fer, ça n'existe pas chez nous, donc on n'a plus de bus du tout, à part les bus de transports scolaires il n'y a plus du tout de moyens de transports en commun, collectifs, on prend le sujet à bras le corps, on va tout azimuth puisqu'on va développer l'ensemble des possibilités de mobilité, ça passe par un transport à la demande, pour l'instant pour les personnes de plus de 65 ans, etc, ça passe par un bus à haut niveau de service qu'on veut mettre en œuvre, qui va être cadencé à chaque demi-heure, qui va aller jusqu'à Colmar, qui va partir d'Orbey, avec des systèmes de rabattement, le transport à la demande, ça passe bien sûr avec du covoiturage pour le public mais aussi pour les entreprises, donc il y a toute une démarche au niveau des entreprises,

AL - Justement le covoiturage qu'on évoquait, est-ce que vous constatez dans vos territoires où l'habitat est forcément dispersé, enfin, il y a des communes, des hameaux, des villages, mais l'habitat est forcément un peu dispersé, est-ce que vous percevez cette part d'initiative que signalait Julie Rieg en disant, vous voyez, c'est l'usager, ou c'est l'individu qui prend des initiatives et qui finalement démarre le mouvement, relayé peut-être après.

Roger Bleu - Absolument, c'est le cas, mais on avait aussi pris le mouvement, on avait fait le 1er effort, puisqu'on avait créé un site, avant le site du département, avant les sites nationaux, qui fonctionnait relativement bien. Quand il y a eu la baisse du pétrole à un moment, automatiquement, je peux vous dire que du jour au lendemain, le site n'était pas mort, il existe toujours, mais il y a eu une baisse de fréquentation et de trafic, donc vous voyez, on peut être à la merci, mais on sait pertinemment tous ici que le pétrole à moyen terme, il y aura des soubresauts mais, c'est sur le fond, c'est sûr qu'il va augmenter donc ça sera un des moyens, mais l'entreprise aussi, elles le feront, et tant mieux s'il y a des initiatives privées, etc, qui prennent le relais, je crois que c'est tous, ça concourt justement à créer une dynamique qui va essayer au maximum d'avoir moins d'isolement dans nos régions, alors je continue en termes de développement.

Alors notre covoiturage, en matière de pistes cyclable, je me rappelle au début, les pistes cyclables, je suis élu depuis longtemps, c'était du loisir, c'était de la promenade. Aujourd'hui c'est devenu un déplacement courant, un déplacement pour aller faire ses courses, pour se rendre au travail,

AL - et même professionnel

Roger Bleu - Mais absolument, et je crois qu'il faut qu'on pense à cela. On a encore des petits bouts de pistes à raccorder, notamment autour de Kayzersberg, si vous ne connaissez pas Kayzersberg, je rappelle que le maire dit toujours que c'est la plus belle ville du monde, normalement ça devrait être connu.

AL - Oui comme quelques millions d'autres

Roger Bleu - Après il y a aussi, on a eu tout un développement en matière de partage de la voirie, dans chaque commune, on a décidé de travailler sur un site particulier au niveau de chaque village. Pour essayer de faire comprendre, et changer les mentalités au niveau de nos habitants, pour qu'ils comprennent que le tout-voiture ce n'est plus possible.

Il faut aussi reparler de la marche à pied, quels sont les parents qui emmènent pour 100 m, 200 m leurs enfants à l'école, en voiture !, chercher leur pain chez le boulanger, en voiture ! C'est complètement aberrant ! quand est-ce qu'on comprendra que c'est impératif de passer par là.

AL - Ce sont nos concitoyens, nos contemporains, nos pères, nos maris, nos sœurs, etc, c'est nous finalement, ces personnes très conservatrices qui sont attachées à la liberté de se déplacer en voiture même pour des trajets ridicules. Vous, ça vous choque, mais est-ce qu'en tant qu'élus, est-ce que vous avez le sentiment d'avoir un effet d'influence sur ces comportements ?

Roger Bleu - Je l'espère, c'est de la pédagogie, c'est à nous de remettre l'ouvrage, en permanence de rappeler les choses, voir, il faut aussi mettre en œuvre des infrastructures qui ne permettent plus d'aller jusqu'aux services sans marcher.

Une école, elle ne devrait plus être abordable avec des voitures, on devrait être obligé de stationner à 200 m ou 300 m et de faire au moins les derniers 200 m à pied.

Si on n'arrive pas en termes de conception à évoluer et à proposer ce genre de services et d'équipements, c'est sûr que c'est pas bien, parce que si vous laissez faire, c'est pareil que les villes qui n'ont pas pris le taureau par les cornes et disent « Voilà on veut plus que notre cœur de ville soit envahi de voitures particulières », on s'en sortira jamais puisque les personnes qui sont à l'extérieur, automatiquement, qui ont la possibilité d'aller en voiture au cœur de ville, elles continueront à le faire.

AL - Alors, on va passer, on va poursuivre notre petit tour, on va passer dans le secteur plutôt entrepreneuriale, d'abord un prestataire de transport, l'entreprise Kunegel, vous êtes ici au titre de la fédération, mais vous dirigez aussi une entreprise, et vous dites vous que les nouvelles mobilités c'est pas seulement des concepts très avancés ou des concepts ayant recours au numérique, ou à l'intelligence partagée, ou que sais-je, enfin, ce qui nous a été un petit peu exposé, vous dites c'est aussi des modes existants qui ont fait leur preuve, mais dont vous estimez qu'on n'y fait pas assez recours, ou qu'on les néglige, ou qu'on ne les soutient pas assez, à savoir, les transports routiers de voyageurs, bien sûr, donc, expliquez-vous un petit peu là-dessus ?

Daniel Kungel - Permettez-moi déjà de saluer l'autre co-président de la FNTV, M. Royer qui est dans la salle.

Oui effectivement j'entendais avec beaucoup d'intérêt M. Bleu et je me demande, est-ce que quelque part on ne se trompe pas de débat. On parle aujourd'hui de nouvelles mobilités, et ce titre, en le lisant, m'a un peu dérangé, vous m'avez dit M. Latham, vous aussi, m'interpelle,

AL - Euh, ne me mettez pas dans les difficultés, c'est un titre qui donne à réfléchir, c'est comme ça qu'il faut dire.

Daniel Kungel - Et qui nous interpelle parce quand j'entends nouvelles mobilités, je me dis, ça y est il faut qu'on réinvente des choses, il faut qu'on construise de nouvelles choses et j'ai envie de me poser la question, ça rejoint ce que disait M. Bleu, mais nom de Dieu, mais avant d'inventer de nouvelles choses, sommes-nous bien sûr d'utiliser comme il faut ce qui existe ?

Est-ce que en réfléchissant peut-être autrement qu'à des modes qui existent aujourd'hui, est-ce qu'on n'a pas quelques solutions à ces nouvelles mobilités dont nous parlait avec beaucoup de brio Madame qui est de la Vallée de Munster, elle ne trouvait pas les transports en commun, il y a quand même un train, il y a un TER Car, il y a une ligne régulière du Conseil Général, je vous donnerais les horaires.

Très sérieusement, effectivement et là nous en arrivons à l'autocar, c'est ce qui concerne notre fédération mais le sentiment que nous avons clairement, nous avons là un moyen de transport qui peut

aujourd'hui, s'il est utilisé avec intelligence, résoudre beaucoup de problèmes d'encombrement de l'approche de nos villes, de désengorgement de certains sites touristiques, j'ai l'impression qu'on l'oublie, souvent je dis il est tellement dans notre quotidien qu'on ne sait même plus qu'il existe.

AL - L'image de l'autocar qui est aujourd'hui complètement dépassée j'en conviens, c'est qu'il est rare, il est un peu lent, il fait un peu de fumée, mais c'est fini, ça, à partir de ce soir, c'est fini et puis qu'il est pas fréquent surtout. On voit aujourd'hui qu'il est certainement confortable on a presque envie d'être dedans, mais il n'est pas fréquent, et ça c'est un grand drame, j'ai l'impression, des réseaux inter-urbains, c'est ce que parfois, les horaires sont à peine affichés, et s'ils étaient affichés, ça ferait un peu peur, il n'y en a pas suffisamment, et ça vous le regrettez vous-même.

Daniel Kungel - Vous êtes en plein dans le débat, pour qu'un moyen de transports fonctionne, il faut pas grand-chose, il faut qu'il aille à peu près vite, qu'il y en ait régulièrement, qu'il y ait du confort et qu'il soit pas trop cher. A partir de là, nous avons quand même les clés de la réussite.

C'est peut-être un autre point sur lequel j'aimerais arriver tout à l'heure.

Nous parlions au préalable de séparation des pouvoirs en matière de transports, j'aimerais en dire un petit mot à la fin, mais laissez-moi d'abord finir avec la redécouverte de cet autocar et puis plutôt que de faire de grandes théories, je vais vous citer 2, 3 exemples qui ont extrêmement bien fonctionné dans l'utilisation intelligente de l'autocar.

Je commencerai, je peux donner 2 - 3 exemples concrets ?

1^{er} exemple, et je crois que M. Franck Bezannier du Parc naturel régional du Ballon des Vosges est dans la salle, il est le maître d'œuvre de la navette des crêtes, la fameuse navette des crêtes, certainement beaucoup d'entre vous en ont parlé. Permettez-moi juste rapidement de rappeler ce que c'est que ce projet.

Je le resitue en 2010 lorsqu'il était à son apogée, il a été arrêté, il a repris cette année sous forme un peu embryonnaire, mais il est amené à se développer. En 2010, c'est quoi ? c'est 11 autocars qui partent des vallées vosgiennes, et des vallées du côté Alsace et du côté Vosges, qui tous les dimanches et jours fériés, montent sur le sommet de la crête, déposent les clients, à partir de 9-10 h, il y a un système de service pendulaire, entre le col des Bagenelles et le Grand Ballon, toutes les demi-heures, vous avez un autocar qui va dans le sens nord-sud et dans le sens sud-nord. Quel était l'objectif ? 1er objectif, désengorger la route des crêtes, pour ceux qui l'ont déjà pratiqué, c'est infernal, c'est un défilé permanent de voitures, de motos, dans le bruit, c'est n'importe quoi.

2ème objectif, offrir aux randonneurs de nouvelles possibilités de découvrir nos Vosges. Avant, si je voulais me promener, je prenais ma voiture, je la plaçais devant la ferme-auberge, je faisais une petite balade, j'allais manger, je redescendais, je faisais toujours des balades circulaires.

11 autocars, 17 dates, 22 000 voyages, avec une reconnaissance unanime des clients, dès que la navette a été arrêtée, il y a eu des courriers dans tous les sens, en disant mais n'arrêtez pas ce projet et c'était pas pour les touristes, c'était pour les locaux.

2ème exemple, secteur que vous connaissez bien M. Bleu, Colmar, Kaysersberg, Eguisheim, Riquewihr, pendant la période de Noël, une catastrophe, vous ne bougez plus, les locaux ne sortent plus parce que de toute façon, les routes sont bouchées.

AL - Je vous rassure, c'est un petit peu pareil à Strasbourg.

Daniel Kungel - Mais les nôtres sont quand même drôlement plus beaux, il faut quand même qu'on tire un peu vers le Haut-Rhin !

Donc les périodes très chaudes du marché de Noël, nos élus ont eu la bonne idée de se dire « ça ne peut pas continuer comme ça. » Depuis 2 ans c'est la deuxième année, création d'une navette des marchés de Noël.

Le principe, c'est 2 boucles circulaires, avec les clients déposés devant les marchés de Noël, plus besoin d'être dans les bouchons, plus besoin de trouver un parking entre 2 piquets de vigne, de sortir la poussette dans la boue, bref, c'est absolument formidable, 7 500 voyages sur 4 week-end avec des taux de progression à 2 chiffres d'une année à l'autre.

Dernier exemple et on est peut-être plus dans l'urbain. Nos élus ont eu aussi la bonne idée, des élus locaux, des élus régionaux, des élus départementaux, de relier un jour la gare de St Louis à l'EuroAirport et c'est un autobus qui effectue ce trajet, aujourd'hui en 2011, 100 000 voyageurs par an.

Donc en résumé, lorsqu'on utilise l'autocar ou l'autobus de manière intelligente, avec ce qu'il faut du cadencement, de l'amplitude horaire avec une tarification adaptée, ça fonctionne, mais c'est un moyen qui est aujourd'hui complètement oublié et nous avons très à cœur avec Paul Royer et l'ensemble des

adhérents de la FNTV de remettre ce moyen en 1ère ligne, puisque nous parlions coût également, rien à voir avec le coût d'autres moyens.

AL - Juste un petit mot puisqu'on vous tient, en tant qu'autocariste, vous êtes un peu à l'articulation de toutes les autorités organisatrices qui s'empilent les unes sur les autres, dont on sait que leur empilement a créé beaucoup de problèmes, créé beaucoup de solutions pour commencer, mais leur empilement a créé beaucoup de problèmes pour des solutions qui vont d'un centre-ville à une vallée, je veux parler du tram-train ou train-tram, je ne sais pas ce qu'on dit de Mulhouse. On voit bien que cette articulation n'est pas toujours facile. Comment vous la vivez vous ? puisque finalement vous êtes à la campagne, vous êtes en ville, vous êtes inter-départementaux, il n'y a pas de limites à l'autocar.

Daniel Kungel - Exactement, il n'y a pas de limite. Ensuite, nous le disons toujours, à chaque mode son périmètre d'action, je crois mettre aujourd'hui du car sur des liaisons Colmar Strasbourg, ce serait absolument ridicule.

A chaque périmètre de déplacement, son mode de transport, simplement j'aimerais juste insister sur une chose. Je crois qu'aujourd'hui un des blocages en France, au développement ou au passage du transport à la mobilité, comme vous le disiez fort justement, c'est l'organisation administrative, nous avons aujourd'hui une organisation administrative qui est très orientée transports, peut-être déplacements, mais en aucun cas nous ne sommes dans une conception de la mobilité.

La région : le rail, le département : le car, les agglomérations : le bus et le tram, et puis de plus en plus en communauté de communes qui développe le TAD.

Nous ne raisonnons pas en besoin, nous raisonnons en mode, on n'y arrivera jamais.

Même si nous mettons une carte orange, si nous mettons des alsa+, etc. Ce n'est pas en créant l'abonnement que nous favorisons la mobilité, il faut raisonner à l'envers, quels sont les besoins de déplacements dont nous avons besoin sur notre territoire, à partir de là, quels sont les modes, quelles sont les combinaisons de mode qui sont nécessaires pour arriver à répondre aux besoins de mobilité.

Il faut qu'on raisonne à l'envers et vous citiez tout à l'heure le cas de l'Allemagne, voir de la Suisse. Ils ont les fameux « bunds », vous aviez trouvé le bon mot, c'était une coopération tarifaire, une union tarifaire, « tarifverbund », où on ne se pose pas trop la question du comment, on se dit d'abord, à quoi devons-nous répondre.

AL - Merci, La Suisse est très intéressante, je fais une toute petite parenthèse, si vous allez vous balader, vous verrez des petits panneaux partout, les mêmes dans toute la Suisse, c'est le système, le « swiss mobility system », qui intègre tout, les bateaux, les trains, les cars postaux, la marche à pied bien entendu, les vélos à louer avec un système commun, donc on n'a pas besoin de lire tout le bouquin pour y comprendre quelque chose, c'était ma petite parenthèse personnelle.

Je me tourne maintenant vers notre dernier intervenant, Frédéric Pitrois, un industriel, on est là encore dans un autre monde, vous avez des problèmes à résoudre au service de vos salariés, vous souhaitez qu'ils puissent accéder facilement, sans nécessairement recourir à leur voiture, car vous savez bien que le risque routier professionnel pèse aussi sur les entreprises, vous essayez de vous regrouper mais vous avez des besoins différents même dans un univers qui est celui du port assez cohérent, comment est-ce que vous faites ?

Frédéric Pitrois - Avant de commencer sur le sujet, je voulais introduire en fait sur ce que vient de dire M. Kunegel, c'est qu'effectivement dans nouvelles mobilités, ce qu'il y a finalement de nouveau, c'est le besoin.

AL - Enfin, vous savez, c'est presque aussi ancien que l'homme lui-même !

Frédéric Pitrois - Alors au niveau du Port autonome, c'est un secteur qui représente 10 km de long, 375 entreprises pour un petit peu moins de 10 000 salariés, on va retrouver quelques gros établissements, au nombre de 6, entre 200 et 2 500 salariés, mais même pour une entreprise de 200 employés.

AL - C'est votre cas, Silfala, à peu près 200

Frédéric Pitrois - C'est quand même très difficile de proposer des alternatives au déplacement domicile travail. Et donc, au niveau du groupement des usagers du port, on est intervenu auprès du Port autonome justement pour discuter de cette problématique de déplacements, et que l'on travaille,

pas avec ces 375 entreprises, c'est quand même difficile de réunir tout le monde mais au moins avec les plus grosses, réfléchir sur les propositions qui pourraient être mises en place pour les salariés, ça peut pas se faire comme ça, c'est très difficile, il faut être assisté, il faut être assisté de gens qui ont des compétences et des moyens pour analyser finalement les attentes et les besoins des salariés.

AL - Vous les trouver où ces compétences, ces ressources ? dans la collectivité, Chambre de commerce ?

Frédéric Pitrois - Financièrement, oui effectivement ça va être plutôt des administrations qui vont financer en fait des bureaux d'études qui vont être spécialisés dans des démarches d'enquête, d'analyse, de synthèse, de propositions, de solutions, par rapport aux données qui ont été recensées.

AL - Comment vous percevez l'analyse de Julie Rieg, de tout à l'heure, qui nous dit, « Il faut cesser de penser infrastructures », il faut pas renoncer à penser infrastructures mais il faut un peu décaler notre point de vue, penser davantage services, penser davantage nouveaux usages, spontanéité aussi des pratiques, est-ce que c'est imaginable dans la plus grande zone industrielle d'Alsace où on a l'impression parfois que les problématiques sont un peu similaires à celles de votre voisin, cette très grande zone avec beaucoup de besoins et finalement très peu de dessertes.

Frédéric Pitrois - Alors effectivement on ne sait pas, enfin l'étude ne s'est pas arrêté uniquement sur les problématiques de déplacements. La part service qui peut être apportée au niveau des salariés est également prise en compte.

AL - Parce que pour trouver le bistrot dont rêvait Mme Rieg sur la zone, c'est pas forcément facile ! là aussi c'était une réflexion C'est pas tout à fait la même. Qu'est-ce que vous, blague à part, mais j'aime bien vous faire sourire, qu'est-ce que vous attendez en tant qu'industriel et en tant qu'usager du port, est-ce que vous attendez plus d'implication de la collectivité, est-ce que au fond, vous souhaiteriez que toute la zone du port soit irriguée des extensions du système de transport en commun qui fonctionne par ailleurs dans l'agglomération ?

Frédéric Pitrois - C'est difficile de faire des souhaits, à partir du moment où on ne connaît pas le besoin des salariés réellement. En termes de participation, aujourd'hui on a un Port autonome, et d'autres administrations, le Conseil Général, l'Ademe, qui sont très engagés dans cette démarche, la preuve en est puisqu'il y a eu un budget pour l'étude, et les actions vont être mises en œuvre par rapport également à de gros projets de réaménagement du Port autonome, il est vraiment dommage qu'on ne profite pas justement de ces travaux de voirie, ou modifications d'infrastructures, pour ne pas proposer finalement des services différents que ce soit en termes de déplacements ou également en termes de loisirs.

AL - Il n'y a pas beaucoup de pistes cyclables dans cette zone-là, il y en a, ou les routes sont assez larges mais il y a aussi des grands ensembles routiers qui sont parfois assez efficaces dans leur conduite, vont assez vite d'un point à l'autre. C'est pourtant un des plus beaux endroits de Strasbourg, le port, avec des alignements d'arbres somptueux, des paysages improbables, c'est vraiment un très bel endroit, très agréable, mais pour s'y déplacer à pied ou en vélo, c'est quand même pas... Alain Fontanel, est-ce que vous avez des solutions à préconiser, ou à imaginer face aux attentes de notre industriel ?

Alain Fontanel - D'abord la collectivité travaille beaucoup avec le Port sur l'accessibilité, il y a des enjeux d'infrastructures, il faut pas les négliger avec la liaison inter-port, et après il y a le changement de comportement, les plans de déplacements entreprises, on travaille, la collectivité travaille avec les grandes entreprises, pour mettre en place des plans de déplacement qui permettent sensiblement de modifier les comportements, et la part de la voiture, la part des transports en commun, l'auto-partage, en prenant en compte les réalités de la place de l'entreprise dans la ville, parce que c'est pas la même chose quand on est un peu excentré que quand on est au centre de la ville, mais on le voit bien, au centre administratif, place de l'Etoile, on a obtenu des résultats tout à fait notables, même exceptionnels, dans le transfert modal du trajet domicile travail.

AL - En travaillant avec vos agents. Ils sont à peu près 5 ou 6 000.

Alain Fontanel - Voilà, il y en a peut-être 1 500 qui sont sur le site proprement dit mais on est arrivé, je me souviens plus du taux mais on doit être à 35% je crois pour la part de la voiture dans le domicile travail, 35%, on peut arriver à des résultats extrêmement importants en travaillant avec les agents, avec des incitations financières, la collectivité est allée au-delà de l'obligation légale de 50% pour la prise en charge de l'abonnement de transports en commun, on est à 75%, mais c'est pas que l'incitation financière, souvent c'est de montrer de manière opérationnelle qu'il est possible de faire autrement pour les agents.

AL - Je voudrais revenir vers Patrice Paul de la fédération des usagers, on a l'impression parfois que les usagers souhaitent eux des infrastructures, puisque c'est rassurant, il y a les fréquences dont on disait que c'était quelque chose d'important. Les usagers souhaitent parfois les meilleures infrastructures possibles, c'est-à-dire, du tram ou du ferroviaire, les plus coûteuses aussi à réaliser, parfois les plus difficiles à réaliser, est-ce qu'il faut pas aussi arriver dans un temps du raisonnable, on a beaucoup entendu le mot partage, est-ce que c'est quelque chose où une fédération d'usager comme la votre peut apporter une contribution utile ?

Patrice Paul - Effectivement, étant donné les moyens disponibles des collectivités, nous avons tout à fait conscience qu'on ne peut pas espérer des améliorations rapides de certaines infrastructures, c'est évident, on en a conscience, ceci étant, il y a certains, d'abord au niveau de la façon de travailler, je pense qu'en ce qui concerne la SNCF, on se rend compte qu'il y a beaucoup d'inertie, et sur lesquelles il faudrait réfléchir pour changer certaines façons de travailler, alors ça, on essaye d'en parler avec nos interlocuteurs, il y a sans doute des économies que l'on peut avoir, ceci étant, il y a aussi un souhait extrêmement profond des usagers, et aussi je pense des citoyens qui veulent se déplacer, d'un lieu à un autre, c'est la contrainte de la faible amplitude horaire de certaines lignes de chemin de fer. Alors qu'on l'a bien vu tout à l'heure par le 1^{er} exposé, il y a des horaires de travail tardif ou très précoces le matin, décalés, et nous savons que nous avons des usagers qui sont contraints de prendre leur voiture parce qu'ils peuvent se déplacer dans un sens en transport en commun mais pas dans l'autre, or, prenons l'exemple de nombreux pays voisins, si on étudie un certain nombre d'horaires, et notamment au niveau des chemins de fer et des autocars inter-urbains, on s'aperçoit qu'il y a des services en soirée et également, le matin en Alsace, les services sont quand même relativement précoces, ça c'est vrai, mais en tout cas c'est en soirée que ça coïncide.

AL - Si évidemment on se lève tôt le matin, on n'a plus d'énergie pour sortir le soir.

Patrice Paul - C'est un point sur lequel il faut réfléchir, surtout dans l'inter-urbain, mais également dans l'urbain parfois, en ce qui concerne les horaires de certaines lignes de bus, notamment les bus en rocade et pas seulement les liaisons radiales.

AL - Daniel Kunegel, vous entendez cette demande ? mieux desservir les heures creuses alors que vous, vous souhaitez quand même que vos autocars qui sont chers et beaux, enfin beaux et chers, vous entendez qu'ils soient bien remplis, c'est-à-dire, qu'au-delà de 20h, j'imagine c'est un peu difficile de remplir des autocars. Qu'est-ce que vous répondez à M. Paul ? Sur cette demande de service disons de soirées voir nocturne ?

Daniel Kunegel - Bien souvent c'est l'autocar, qui, à partir de certaines heures, prend le relais du train, voir tôt le matin, mais encore une fois nous ne sommes pas dans un débat de mode, mais je crois que monsieur l'a très bien dit, à partir du moment où on veut avoir la prétention, ou l'ambition plutôt, que les usagers prennent ou reprennent des moyens de transport en commun. Il n'y a pas de secret, il faut de l'amplitude, vous avez raison.

Si je n'ai pas de solution de reprendre un transport collectif après 19h, je ne le prends pas. Qui aujourd'hui peut prétendre avoir des horaires qui sont des horaires figés ?, les mobilités changent, peut-être qu'avant de rentrer de mon travail, je vais encore vite faire une course, et si mon horaire de train, de car, de bus, est à 18h15, eh ben tant pis, je reprends ma voiture.

Il faut absolument arriver à jouer sur ces leviers que sont l'amplitude de service, la fréquence, on parlait prix, on parlait confort, mais avant tout l'amplitude de service et la fréquence et ensuite j'aimerais aussi peut-être des fois qu'on regarde un peu ce qui se passe, et ça a été dit à plusieurs reprises, chez nos voisins.

Nous sommes des latins, à un moment donné, pour que ça marche, il faut qu'on ait un peu de contraintes. Si on veut qu'en France, nous prenions malgré l'augmentation des amplitudes de service, malgré l'augmentation des cadencements, si on veut que, enfin, on privilégie les transports en

commun, il faut un peu de contraintes, et je pense que l'exemple des radars sur autoroute est un parfait exemple. Quand on nous a demandé de rouler à 130, on ne l'a pas fait, maintenant qu'on doit payer effectivement une amende ou qu'on perd quelques points, on commence à y réfléchir.

AL - Si un dirigeant d'entreprise commence à demander des contraintes, je ne reconnais plus mes enfants, moi.

Daniel Kunegel - mais vous savez, dans une entreprise, c'est également beaucoup de contraintes

AL - Oh je le sais bien mais en général, ils demandent plutôt qu'on en enlève.

Daniel Kunegel - Le cas des Suisses, pourquoi ça marche en Suisse. Il y a une offre formidable, mais aujourd'hui vous voulez une place de parking en Suisse, ça coûte 200 euros, ça coûte entre 150 et 200 euros, et là je commence à me poser quelques questions !

Alain Fontanel - Je voulais revenir sur cette question, et l'amplitude horaire et l'accessibilité. Il y a une part de non-dit dans le débat, c'est qu'il est clair qu'on peut pas vouloir toujours habiter dans des espaces plus grands, moins chers, et plus loin du centre-ville tout en gardant le même avantage. On peut pas être à 20 km de Strasbourg et pouvoir avoir une amplitude d'horaires d'un transport en commun en site propre de 6h du matin à 22 ou 23 heures, il y a des déséquilibres, on le sait bien et plus on s'éloigne, plus il est difficile d'assurer sur le plan de l'infrastructure, sur le plan de l'équilibre économique, sur le plan de l'accessibilité, c'est tout le débat sur l'étalement urbain qui est au cœur, en tous les cas, qui est la part parfois non dite.

AL - On dit à Strasbourg qu'on veut reconstruire la ville sur la ville, densifier, ce qui est un discours qui ne passe pas toujours très bien ?

Alain Fontanel - Disons que ça passe moins bien chez celui qui voit un immeuble se construire à côté de chez lui, oubliant que lui-même a parfois été le 1er occupant d'un immeuble qui s'est construit à côté de son voisin, donc c'est une réalité urbaine mais si on ne fait pas ça, d'abord on ne relève pas le défi du développement durable, et puis on ouvre des chimères, de laisser croire qu'on peut avoir des terrains moins chers, une fiscalité locale moins chère tout en ayant le même niveau de service public et de qualité de vie que si on est en centre urbain. Cette réalité n'est pas possible sur le plan foncier, sur le plan environnemental et sur le plan économique.

AL - Mais si finalement on se souvient de ce que nous a dit Benjamin Puccio tout à l'heure, c'est surtout le facteur économique, il y a le désir d'avoir un jardin avec des nains dessus, mais je crois que le plus souvent c'est quand même l'impossibilité d'accéder à un logement dans les zones centrales pour des pures raisons économiques que ce soit en termes de loyer ou en termes d'acquisition.

Avant de vérifier dans le public s'il y a des questions, je suis sûr qu'il y en a, je ne dois pas avoir le monopole, donc préparez-les, on va y venir. Un dernier petit mot sur quelque chose, dont on a beaucoup parlé, d'infrastructures, des services de transport, je voudrais vous entendre réfléchir un petit peu sur les services associés, je pense notamment à quelque chose de tout bête qui est l'information sur les services de transports qui souvent, un petit peu lacunaire ou difficile d'accès, ou vraiment incompréhensible, je ne vise personne, pas la CTS, c'est très clair à la CTS. Quand on veut avoir une vue globale de l'offre de transport public ou semi-public ou à la demande comme vous le disait M. Bleu, c'est quand même difficile, tout ça n'est pas complet. Est-ce qu'il n'y a pas là-dessus des progrès possibles de la part des collectivités, ou de la part d'autres acteurs privés ? Alain Fontanel ou M. Bleu peut-être ?

Alain Fontanel - On peut toujours faire mieux et la CTS a fortement amélioré la qualité de l'information ces dernières années.

AL - Enfin ça se discute

Alain Fontanel - ça se discute pas, ça s'est amélioré

AL - Il y a encore du chemin à parcourir

Alain Fontanel – Bien sur et puis la technologie évolue, la relation de l'utilisateur à toutes les technologies mobiles évolue aussi, il faut suivre ce rythme-là et jamais se laisser décrocher.

AL – M. Bleu, sur les territoires ruraux comme le vôtre finalement, vous disiez qu'il y avait aussi des problèmes d'accessibilité numérique, mais est-ce qu'au fond, apporter davantage d'information à vos concitoyens, aux habitants de cette région, est-ce que c'est pas parfois une solution intelligente au problème de demandes de déplacements.

Roger Bleu - Bien évidemment et je pense qu'il faut renouveler en permanence, parce que la communication et l'information pour qu'elle aille et qu'elle touche le particulier qui peut être concerné, c'est ce qu'il y a de plus difficile. Parce qu'on s'aperçoit que même, si on a un site internet, si on a de multiples journaux qui paraissent, des bulletins municipaux, on fait des réunions publiques, etc. Malgré tout cela vous aurez toujours une tranche de population qui n'aura pas cette information. Il ne faut pas se décourager, il faut reprendre les choses jusqu'au moment où on progresse. Il faut du temps, il faut sans arrêt repartir, alors ce qui est encore mieux c'est pouvoir avoir cette information. Sur les grands serveurs, quand on va sur le site de la SNCF, ou des bus, on devrait pouvoir avoir l'information générale, ça on a encore peut-être beaucoup de progrès dans ce domaine là, puisque nous, nous à notre échelle, 18 000 habitants, c'est pas suffisant que d'informer que nos 18 000 habitants puisqu'on a tout le vecteur touristique, on a un apport de touriste très importants, 300 000 touristes au marché de Noël, c'est aussi ces personnes-là qu'il faut pouvoir toucher, et le moyen c'est sûrement pas avec un petit site internet local, c'est plus sur les grands réseaux.

AL - D'ailleurs vous citez la SNCF, on va citer aucun transportant, mais tous les alsaciens savent que pour avoir la meilleure information sur les trains circulant en France, il vaut mieux aller sur le site de la Deutsche Bahn qui est beaucoup mieux organisé, vous êtes d'accord avec moi ?

Roger Bleu - Tout à fait d'accord, et même en se déplaçant d'une région à l'autre, à l'intérieur du territoire français

AL - C'était une petite joke pour terminer cette 1ère série d'échanges, j'ai pas indisposé quiconque j'espère en disant cela. Est-ce qu'il y a des questions ?

Bonjour, je réagis à la petite blague, je suis **Christel Kohler-Barbier**. Je suis directrice aux affaires territoriales pour la **SNCF**, je n'aurais pas réagi, je m'en serai voulue. On n'a rien à cacher sur l'information qu'on met en place à la SNCF, puisque voyages.sncf.com est le plus grand site marchand donc je pense qu'on trouve beaucoup de choses sur notre site, moi-même je connais bien le site de la DB, c'est un site qui a été reconstruit, qui a été construit de toutes pièces, et notre site a un historique beaucoup plus lourd et beaucoup plus long, ce qui fait qu'effectivement il y a des fonctionnalités qui sont remis au goût du jour tout le temps, mais je pense qu'on trouve bien nos trains sur notre site, on les trouve et on les prend.

Je voulais aussi parler des services que l'on trouve au niveau de vialsace, qui est un site internet de la Région Alsace, qui traite beaucoup d'intermodalité également, il y a des besoins, je pense qu'il y a beaucoup de choses qu'on va développer. On aura desancements qui seront annoncés dans le public au niveau des smartphones, on souhaite que nos clients puissent n'avoir que leur téléphone pour prendre le TGV, c'est des choses dont vous entendrez parler.

Je prends le point pour la DB, c'est effectivement un site qui est très bien fait, il n'y a rien à redire.

AL - Juste, puisqu'on vous tient, puisque vous êtes là au titre de la SNCF, est-ce que vous ressentez, vous, en tant que grand acteur du transport public, ça c'est une évidence, est-ce que vous ressentez cette évolution des besoins de vos clients vers davantage de service, là vous parlez d'information mobilité, pas forcément facile à mettre en œuvre, mais on voit bien aussi que toutes les catégories de public n'ont pas le même accès à ces terminaux, comment est-ce que vous voyez les choses sur cette notion de service dont on n'a pas encore suffisamment parlé ?

Christel Kohler-Barbier (SNCF) - On est une entreprise en constante recherche d'innovation, je rappelle que sur la ligne TGV Paris-Strasbourg, on a initié, on a étendu maintenant le e-billet qui est certainement connu des voyageurs TGV, on a des sites de covoiturage, on met à disposition dans certaines gares des voitures électriques, donc on est sûr de la mobilité écologique également, sur des sites d'expérimentation en France très diverses, on est résolument du côté du fret également, sur de la mobilité durable avec notamment à Strasbourg, le lancement du traitement du dernier km de transport

de marchandises avec le produit « distripolis » dans les rues de Strasbourg, on a signé un protocole avec la Ville de Strasbourg, vous verrez des véhicules bleus qui sont des véhicules électriques qui vont assurer au fil du temps un déploiement progressif, une distribution fine dans l'hyper-centre de Strasbourg, on fait ça en fonction des différentes contraintes, quelle que soit l'activité de la SNCF qui est une grande maison, puisqu'on fait du transport urbain, transport marchandises, on fait beaucoup de choses, on est sur un versant de service et d'éco-mobilité et aujourd'hui j'ai pas prévu de vous parler complètement de toutes nos innovations, mais évidemment c'est notre axe de développement.

Luc Huber (Alsace Nature) - Je m'occupe de transport à Alsace Nature, je voulais juste revenir rapidement sur un point, sur un sujet qui à mon sens n'a pas été évoqué dans les nouvelles mobilités, donc on est bien d'accord sur ce qu'a dit le monsieur de l'Adeus, que le but c'est de réduire la part de la voiture, nous on serait même plus précis, on dit réduire la part de l'autosolisme, parce que le problème, c'est d'utiliser la voiture tout seul et là il y a peut-être un problème de fonctionnalité de ce qu'on achète. En fait on achète une voiture à 5 places, qui pèse 1,5 tonne, qui permet de rouler à 130 km/h, une autonomie de 700 km, et dans 90% des cas, on l'utilise tout seul pour aller à son travail, pour faire 15-20 km, des zones péri-urbaines jusqu'à l'agglomération strasbourgeoise.

AL - et une fois dans l'année pour aller à Rimini avec tout le reste de la famille

Luc Huber (Alsace Nature) - Alors là, il y a certainement un vrai besoin qui n'est pour l'instant pas couvert par le marché, c'est le véhicule vraiment adapté aux besoins du pendulaire, qu'il ait 2, 3 ou 4 roues, peu importe, électrique, etc, ou qui consomme 1L/100, et le problème c'est que pour l'instant ça existe mais ça se vend à 30 000 euros, à ce prix là les gens veulent aussi la voiture pour aller en week-end, et pour aller en vacances, et quand est-ce que les constructeurs nous feront des véhicules, peut-être à 3 roues, 4 roues, électriques, et qui roulent à 50 à l'heure parce que dans les bouchons on peut pas rouler beaucoup plus vite, quand est-ce que les constructeurs nous feront ça à 5 000 euros pour que les gens puissent avoir leur berline dans le garage pour les week-end et les vacances et utiliser tous les jours, alors 3 ou 4, des véhicules, je dirais mieux adaptés aux besoins.

Et puis je voulais, si on ne les fait pas en France, ce serait les Indiens, les Chinois qui vont nous les vendre dans quelques années, je veux juste encore aborder une autre idée, c'est cette idée qu'a développé la dame de Chronos, c'est vrai que souvent les gens pourraient avoir une alternative à l'autosolisme, mais c'est vrai qu'il y a l'école, le travail, la gym, et les déplacements multiples et du coup il n'y a que la voiture qui est adaptée, ça c'est vrai certains jours, mais est-ce que c'est vrai tous les jours ? est-ce qu'on pourrait pas dire aussi qu'il faut arrêter de se comporter en individu mais aussi à un moment donné avoir un comportement citoyen et sans diaboliser la voiture, si tous les gens qui sont autosolistes 5 jours sur 5, ils se disaient déjà, 1 jour sur 5, je prends pas la voiture, je prends le bus, je prends le vélo, je covoiture avec mon voisin, parce que ce jour, ça m'arrange plus qu'un autre jour ; c'est déjà une première piste et si en moyenne tout le monde renonçait, tous les autosolistes actuels, 5 jours sur 5, renonçaient à leur voiture 1 jour sur 5, on résout déjà 20 % du problème, ce qui est énorme.

AL - Il faut réhabiliter l'autostop en ville. On va passer à M. Mangin qui avait déjà demandé, on va prendre tout le monde, on est en démocratie, en république, et puis Alain Jung aussi.

Pascal Mangin (ORTAL) - Je ne veux pas prendre la parole 2 fois, ce qui est fait, une fois en tant que président et maintenant en tant que conseiller régional et je voudrais dire que je suis totalement d'accord avec le monsieur d'Alsace Nature.

AL - Oh bah dis-donc ! Notez-le greffier !

Pascal Mangin (ORTAL) - Alain Fontanel peut faire un tweet et ce que je dis ici je le redirai dehors. Je trouve que le débat a malheureusement un peu trop proposé les modes de transports les uns aux autres et a trop peut-être pointé la voiture ou diabolisé la voiture. Il me semble que la question de la nouvelle mobilité doit nous interroger sur la complémentarité. C'est de la complémentarité, c'est vrai qu'il y a la question du produit, de l'offre qui a été évoqué, mais il y a aussi, moi je pense la question de l'intelligence qui est mise, ce qu'on appelle les « smart city ». Aujourd'hui avec tous ces réseaux, quelle intelligence pouvons-nous faire pour que : je suis à un endroit, je veux aller à un autre endroit, et avec mon ordinateur, mon téléphone, enfin peu importe l'objet, mais l'objet qui existe aujourd'hui, et l'intelligence numérique, on me fournisse le meilleur projet de déplacement pour remplir mon besoin et ce projet va forcément aujourd'hui combiner des usages. C'est de cette liaison, de l'intelligence de cette capacité à lier, que nous créerons une vraie offre, parce

que la question des infrastructures, la question de la temporalité, de servir, d'avoir plus de train le matin, plus de train le soir, quelque chose n'a pas été dit me semble-t-il, c'est la question du coût. Qui paye ? Est-ce que c'est l'usager ? alors dans ce cas-là il va falloir que les tarifs augmentent assez fortement. Est-ce que c'est le contribuable ? dans ce cas-là c'est tout le monde mais y compris les 13 ou 15% évoqués qui ne se déplacent jamais. Est-ce que c'est nos enfants, et je pense qu'à nos enfants, on laisse assez de dettes. Il me semble qu'une partie de la réponse est plus dans l'intelligence que dans l'offre, et enfin je voudrais dire que en relation avec la SNCF, c'est au-delà de cette question d'intelligence pour combiner les déplacements, il y a aussi ce qui va se développer, les nouveaux usages, le paiement sans contact, le ticket NFC, etc.

De tout ça va jaillir me semble-t-il des sources qui finalement sont assez peu coûteuses et qui vont encore renforcer l'attractivité des transports en commun et nous inciter à laisser la voiture, parce que c'est vrai qu'il faut avoir un comportement citoyen mais quand même, ce qui nous incite vraiment à laisser la voiture, c'est que ce qui existe en dehors de la voiture est encore plus compétitif que la voiture.

AL - Voilà, un meilleur service rendu. On va passer le micro à Alain Jund qui sera très court et concis comme il en a l'habitude.

Alain Jund (CUS) - Je vais être très bref, je vais dire que je suis tout à fait d'accord avec ce que disait Daniel Kunegel avant, sur 2 choses, à la fois, sur la question de la réhabilitation du car ou du bus et sur la question de la contrainte. Mais je voudrais insister sur deux aspects : le 1^{er}, travaillons aussi sur l'évitement des déplacements. Comment nous pouvons diminuer un certain nombre de déplacements par les politiques d'urbanisme, Alain Fontanel en parlait avant. Mais aussi sur la réflexion : où mettons-nous nos zones d'activités ?

Je ne parle même pas du village de marque qu'on a mis à St Glinglin où tous les salariés et tous les usagers vont être obligés d'y aller en voiture

AL - Il y a une ligne de chemin de fer pas loin

Alain Jund (CUS) - Je suis d'accord, un peu de lucidité dans l'avenir, sinon, dans dix ans on se reposera les mêmes questions avec des contraintes de mobilité en véhicule qui seront encore accrues et on pourra toujours parler de carte, de smartphones, on sera complètement à côté.

Et 2^{ème} élément, 62% des déplacements de moins de 3 km se font en voiture et 1/3 des déplacements de 1 km et moins se font en voiture. Là aussi de grâce, les nouvelles mobilités sont là, ayons un peu de nouveau les pieds sur terre.

AL - On n'a pas beaucoup parlé des piétons d'ailleurs en fait, pieds sur terre, mais on va y revenir, on n'arrivera pas à tout traiter. Monsieur ?

Gilles Huguet, actif dans différentes associations, j'aurais quelques chose d'anecdotique à dire qui s'adresse un peu plus spécialement à la 1^{ère} interlocutrice de Chronos.

Je suis invité le mois prochain à un colloque de sécurité routière à Paris, comme chaque année. Si j'y vais, je prends le TGV pour Paris, et je constate qu'il y a 200 ou 300 personnes dans la salle qui viennent des 4 coins de France, disons, des 6 angles de l'hexagone.

Si je prends par exemple, parmi ces 200 personnes, il y en a 100 qui ont pris le TGV ou l'avion pour venir de leur région respective et qui ont dépensé peut-être en moyenne 100 euros. Il y a déjà 100 x 100 = 10 000 euros de dépenses d'avion et de TGV pour converger vers Paris, donc colloque de sécurité routière mais il y a « n » colloques toute l'année à Paris qui attirent tous les provinciaux. Or, on a parlé il y a quelques années de la vidéo-conférence et des télé-conférences qui devaient se développer et on n'en parle plus, est-ce que c'est un problème de coût qui empêche de développer la télé-conférence, moi je souhaiterais ne pas aller à Paris le mois prochain, qu'il y ait 100 personnes ou 200 qui n'aillent pas à Paris mais qui, dans leur ville, Préfecture, soient à la vidéo-conférence. Est-ce que c'est un problème de coût, est-ce que l'installation des vidéo-conférences dans les 90 préfectures de France revient plus cher que les déplacements avion et TGV ? Puisque bien sûr, je suis prêt à payer ma part de télé-conférence si c'est moins cher que le prix du TGV aller-retour.

AL - Julie Rieg a pleins d'idées, on l'a vu, elle a pas eu le temps de toutes les dire, en plus, par ma faute. Il y a peut-être quelque chose sur la visio-conférence

Julie Rieg (Groupe Chronos) - Merci. J'aurais plein de choses à dire mais je vais me concentrer sur votre question. On parle encore de visio-conférence et de vidéo-conférence, c'est vraiment encore des sujets qui sont d'actualité, ça, c'est le 1^{er} point déjà. Moi je connais des acteurs justement qui développent cette offre-là lors d'événement, parce qu'un événement reste un événement. L'intérêt aussi c'est de favoriser l'échange et l'émulation par cet échange.

En tout cas, il y a vraiment des offres qui se mettent en place effectivement pour suivre ça à distance, pour les gens qui ne veulent pas se déplacer, après effectivement ça pose la question du coût et de l'installation dans les différents lieux du territoire, et cela renvoie à ce que j'expliquais tout à l'heure. Remettre d'autres centralités et on peut aussi le penser à l'échelle nationale en fait, Paris qui est aussi cette logique centripète qui attire justement pour les événements et tout le monde qui s'y rend, d'imaginer d'autres centralités, ça peut s'inscrire dans les fameux tiers-lieux que je présentais, c'est-à-dire ces lieux qui ne sont ni domicile, ni travail, mais qui donnent accès à des ressources, dont la visio-conférence, mais ça peut être aussi une crèche pour déposer son enfant, enfin voilà, des lieux multi-serviciels justement qui peuvent proposer ce type de service en même temps.

AL - Et certains d'ailleurs s'appellent des centres commerciaux, ils sont entourés de voitures.

Julie Rieg - Ils font partie des tiers-lieux !

AL - Ca m'arrive d'être taquin !

Julie Rieg - Oui, c'est à eux de le proposer, on est complètement d'accord, tout comme dans l'événementiel, c'est à eux de proposer du covoiturage parce qu'ils repèrent d'où viennent les gens, etc, il y a plein d'offres à construire autour de ça, le milieu événementiel est effectivement un milieu à travailler.

*AL - Vous avez tous remarqué qu'on aime bien se voir physiquement aussi en plus de la vision numérique des choses, et même parfois se toucher !
Monsieur tout au fond*

Franck Bezannier, je coordonne les maîtrises d'ouvrages de la navette des crêtes au **Parc naturel régional du ballon des Vosges**

AL - Coup de chapeau !

Franck Bezannier - Oui justement c'est un travail énorme, pourquoi, parce qu'en 2013, la navette des crêtes ce sera 5 AOT à coordonner, 5 politiques publiques différentes.

AL - C'est comme Facebook, c'est beaucoup d'amis !

Franck Bezannier - Vous imaginez ce que cela représente ! Là une première question, quand est-ce qu'on pourra simplifier cela et rendre les passerelles beaucoup plus faciles entre les différentes AOT et faciliter la coopération entre ces autorités ; et puis deuxième point, c'est le coût du transport et en particulier le transport touristique, la fiscalité aujourd'hui du transport ne permet pas de financer le transport comme il devrait, et en particulier le transport touristique. On sait qu'en Autriche, en Allemagne, la taxe touristique permet de financer le coût du transport, en France la taxe de séjour ne le permet pas, or potentiellement on aurait là de quoi développer une offre beaucoup plus intéressante et de quoi s'adapter à une véritable demande des usagers en termes de développement, cette offre touristique avec tous les services qu'on pourrait y associer.

AL - Pascal Mangin a une réponse mais je ne la retient pas, c'est le conseil unique mais ça ne résoudra pas le problème des agglomérations. Alors sur le rapprochement des AOT, leur coordination, leur coopération. Est-ce que Alain Fontanel aurait des idées ?

Alain Fontanel - Le conseil unique supprime 2 AOT sur 3

AL - Ça va rien supprimer du tout, je vous en fiche mon billet, mais je serais à la retraite. Sérieusement, ce problème de rapprochement, de coordination des AOT qui est vraiment un mal français lancinant ?

Alain Fontanel - C'est un problème purement lié à la loi et à l'organisation des collectivités territoriales.

AL - Et l'acte III, on peut attendre quelque chose de l'acte III ?

Alain Fontanel - Il y a des débats. Toutes les AOT ne peuvent pas être fusionnées, parce que à un moment donné, lorsqu'on éloigne trop l'autorité du lieu d'exercice de sa fonction, on génère d'autres dysfonctionnements. L'important c'est pas de démultiplier les compétences, de gérer le problème de ce qu'on appelle les zones interstitielles entre les AOT puisqu'il y a aussi ce problème, notamment pour le financement et le versement au transport.

Il y a un projet de loi qui devrait normalement résoudre ce problème, mais c'est aussi sur la volonté politique et la capacité à travailler ensemble, je crois que l'on peut mettre en place des dispositifs légaux que l'on veut, s'il n'y a pas de volonté politique et s'il n'y a pas de collaboration entre les acteurs, de toute manière, on n'arrive pas au résultat escompté.

AL - L'Alsace de ce point de vue là n'est pas totalement exemplaire. Oui, pardon ! Daniel.

Daniel Kunegel - Ce que je constate aussi c'est que bien souvent la volonté politique est là mais aujourd'hui c'est plus forcément la volonté politique qui commande mais c'est plutôt la commande publique. Ce sont les services des marchés, le politique a envie mais souvent on se cogne à une possibilité de faire par rapport au code des marchés.

AL - C'est un facteur ultra limitant

Daniel Kunegel - C'est ultra-limitant parce que la loi est là, il faut rentrer dans ce carcan, et j'ai à côté de moi un élu qui est en train de batailler pour arriver à trouver des solutions, tout le monde est d'accord mais on ne sait pas comment faire.

AL - C'est très français sans doute aussi. Il y a plusieurs demandes de paroles. Tout au fond, monsieur, et puis une dame au bout. On est obligé d'arrêter à un moment ou à un autre, mais on a encore le temps.

Merci. J'ai une question pour M. Pitrois par rapport au projet que vous avez de mobilité des salariés du Port autonome, est-ce que la question leur a été posée d'une participation financière éventuelle ? Et si oui avez-vous des indications à ce niveau ?

Frédéric Pitrois - Sur cette partie-là, en fait, les entreprises fonctionnent de façon différente.

Certaines entreprises proposent aujourd'hui déjà des primes de déplacements, c'est certain que l'employeur ne va pas forcément proposer des montants supplémentaires pour proposer des services, il faut trouver des solutions. Par contre d'autres entreprises aujourd'hui ne proposent pas de prime en dehors de celle qui est de 50% sur les transports en commun, il y a peut-être plus de perspectives de financement sur certains nombres de projets.

Après il y a d'autres pistes, on a également des possibilités de réduction du taux de cotisation des accidents du travail qui peut ramener un peu de budget sur les actions.

On a également des détaxes sur les services de transport en commun, à partir du moment où on mettrait en place par exemple du service privé, on pourrait utiliser du budget de la taxe qui est aujourd'hui versée à la ville. Il y a des réflexions à avoir, je pense qu'il faut pas forcément s'arrêter sur le côté financier dans un premier temps, puisqu'il y aura forcément toujours des solutions.

Les solutions sont variables d'une entreprise à l'autre, d'un horaire également à l'autre, puisqu'on a des gens qui travaillent en journée, des gens qui travaillent en équipe, des gens qui habitent loin, des gens qui habitent proche, donc les solutions sont variables. On rejoint vraiment la multimodalité et l'intermodalité

AL - Merci. Une demande tout au fond d'une dame, je ne vous oublie pas, j'essaye en tout cas !

Merci, moi je suis usagère des transports et je voudrais revenir à quelque chose de très terre à terre, un peu à contre-courant et prendre à contre-pied la « smartcity ».

Moi j'ai bien un smartphone, j'ai bien des ordinateurs, je les consulte, mais il y a des fois des problèmes qui relèvent peut-être d'une mauvaise coordination entre les différentes autorités organisatrices ou je sais pas quoi. Voyez-vous, vous avez beau avoir votre smartphone, avoir une connexion, et tout ce que vous voulez, mais quand vous êtes sur le terrain et que vous savez que le train est remplacé par un

bus, et que vous ne trouvez absolument pas cet arrêt de bus et que ce n'est indiqué nulle part et que vous demandez à toute la ville, que vous traversez dans les deux sens, ça m'est arrivé et en plus sous un orage.

Vous pouvez éventuellement prendre « google maps » pour voir si l'arrêt y est mais en général il n'y est pas non plus. Alors là je ne sais pas quelle est l'autorité responsable d'indiquer les arrêts de bus, des bus qui doublent les services SNCF, en tout cas il y a un problème et pas que dans une ville.

*AL - Je crois qu'il faut invoquer Ste Odile, c'est la seule chose à faire !!!
Je crois que c'est un problème récurrent et on l'a déjà évoqué à 2 ou 3 reprises. Ce sont les services d'information associés aux services du transport, qui à mon avis, mais je n'ai pas le droit de le dire, je ne le dirai donc pas, mais sont très insuffisants en France par rapport à tous nos voisins.*

Là je dirais, l'idéal serait que l'arrêt soit matérialisé, ce serait vachement bien, si en plus les horaires étaient affichés, ce serait super, et vraiment, cerise sur le gâteau, si jamais on avait une indication par un tableau électronique avec le temps d'attente, mais là c'est le luxe !!! et un abribus.

AL - Ne rêvons pas. Je crois pas qu'on ait de réponse. M. Paul est d'accord

Patrice Paul - Non, justement, c'est une de nos préoccupations ces derniers mois. On a des faits absolument caricaturaux, on a informé les différentes entreprises de transport, je vais pas citer de lieux, mais en tout cas c'est quand même très dommage, ce serait pas très compliqué. Je ne vise aucune entreprise, là, parce que c'est chez toutes les entreprises qu'on a ça, mais on a encore des panneaux qui indiquent des horaires du mois de décembre dernier, avant décembre dernier alors qu'il y a eu de gros changements. Là il faudrait vraiment faire un effort dans toutes les entreprises de transports et au niveau des AOT peut-être.

*AL - Vous ne visez aucune entreprise, mais vous les visez toutes. Il y a des progrès à faire, c'est mieux d'ailleurs, parce que sinon...
M. Lally*

Oui merci, **Jean-Philippe Lally**, directeur général de la **CTS**.

Pour interpellier finalement l'ensemble de nos intervenants sur une autre problématique de nouvelles mobilités. Tout le monde a parlé de ces nouvelles mobilités comme moyen d'aller prendre, des gens qui utilisent aujourd'hui leur voiture, pour leur faire utiliser d'autres moyens de transports plus écologiquement responsables dirons-nous. Je pense que nous allons, hélas, être confrontés dans les années qui viennent à un autre besoin de nouvelle mobilité.

A la CTS, le rythme d'augmentation du trafic depuis quelques années, quelques mois, c'est 5, 6% de clients en plus par an. Nous sommes finalement bien sûr toujours dans une logique dans laquelle nous essayons d'attirer de nouveaux clients, et je pense qu'on va aussi finir par être dans une logique dans laquelle il faudra faire face à une situation qui verra sur certains secteurs tout au moins, la demande devenir supérieure à l'offre, sans éventuellement avoir la capacité immédiate, qu'elle soit technique ou financière, de répondre à ces situations qui seront des situations de déséquilibre. Est-ce que quelque part, la problématique des nouvelles mobilités ça n'est pas aussi de dire comment demain le transport public pris globalement, mieux interfacé sans aucun doute, va-t-il pouvoir faire face à ces afflux de voyageurs que nous ne serons pas capable de transporter dans les systèmes tels qu'ils existent aujourd'hui.

AL - Je sens qu'on va parler de la marche à pied ?

Jean-Philippe Lally - Si seulement j'avais la réponse, je me ferais un plaisir de vous la donner mais c'est pour ça que c'est une vraie question.

AL - C'est une question que vous vous posez et que vous voulez partager. Julie Rieg a peut-être des éléments de réflexions à apporter sur ce sujet ?

Julie Rieg - C'est rigolo parce que cette problématique de saturation des réseaux de transports en commun.

AL - C'est pas rigolo quand vous êtes dans les moyens de transports en commun que cite M.

Lally, c'est pas rigolo du tout !

Julie Rieg - Ce qui est rigolo c'est que ce sont les bretons et les alsaciens qui m'en parlent, c'est ça qui est rigolo, c'est vraiment les 2 régions où j'en entends parler. Vous connaissez peut-être déjà ce projet mais je vous encourage à aller voir à Londres ce qu'ils ont fait avec le TFL (Transport For London). Le projet « Legible London » et effectivement ils ont travaillé sur la marche, au même titre qu'on regarde le nombre de km parcourus en voiture et on se dit les trajets de moins de 3 km on pourrait peut-être encourager les gens à les faire autrement. C'est exactement le même principe sur les réseaux, en fait avec TFL, qu'est-ce qu'ils ont fait : Il y a un pourcentage de gens qui emprunte notre réseau alors qu'on est saturé et ils l'empruntent pour 2 ou 3 stations. On va les encourager à marcher, car en fait ça prend le même temps, parce que le temps de descendre, le temps de prendre le métro, etc, ils sont vraiment dans cette logique-là. Ils ont travaillé la signalétique, une signalétique pour piéton, justement, ils ont quand même des résultats qui ne sont pas négligeable, mais après ça résout pas tout mais c'est un type de solution.

AL - Je savais qu'on allait parler de la marche à pied, vous savez l'avenue de Colmar qu'on a rebaptisé la route de Colmar, elle est sympa à pied, surtout depuis que les arbres ont poussé. Au tout début c'était agréable à découvrir, est-ce qu'il y a une dernière observation ou une dernière question à formuler, Monsieur, ce sera la dernière. Après on passera à la découverte d'expériences intéressantes en France

Gilles Huguet, je suis également président de l'association piétons 67 qui défend les droits des piétons

AL - Voilà, la marche à pied, vous vous sentez concerné !

Gilles Huguet - Il est certain que quand on voit le nombre d'automobiliste qui prennent la voiture pour moins d'un km ; il faut qu'ils marchent à pied c'est évident ; j'ai vu un voisin l'autre jour prendre sa voiture pour aller chez le boulanger et revenir avec sa baguette de pain 5 mn après, alors que ma rue est en sens unique en plus, donc il fait le tour alors qu'à pied, il aurait été directement.

Donc, aller chercher son pain ou son paquet de cigarettes en voiture, c'est stupide, donc nous prenons la marche à pied, c'est évident.

Nous saluons le plan piéton de la ville de Strasbourg qui est sorti récemment, on aimerait que les autres communes en sortent aussi, mais on voudrait que ça bouge plus parce qu'il y a des tas de bonnes idées, il y a 10 points au plan piéton, on voudrait que ça débouche rapidement sur des mesures concrètes et également des panneaux qui indiquent les itinéraires piétons en ville.

On flèche les pistes cyclables mais on ne flèche pas les itinéraires piétonniers, c'est dommage, il faut le faire.

Et également un détail, mais qui a son importance, l'attente au feu pour les piétons est beaucoup trop importante en général, donc évidemment les piétons passent tous au feu rouge. Il faut plus de feux verts piétons

AL - C'est très agréable de marcher en ville dans le centre de Strasbourg mais c'est vrai que dans la périphérie là où on vit généralement, ce n'est pas forcément aussi agréable.

On va passer à la 3^{ème} partie de cette réunion. Je vais libérer les participants de la table-ronde. Vous pouvez les remercier par des applaudissements, bien sûr. Ils se sont livrés spontanément et je crois avec beaucoup de richesses. Merci aux uns et aux autres.

Exemples d'expériences innovantes

Smarter Mobility

Véolia Trandev - IBM

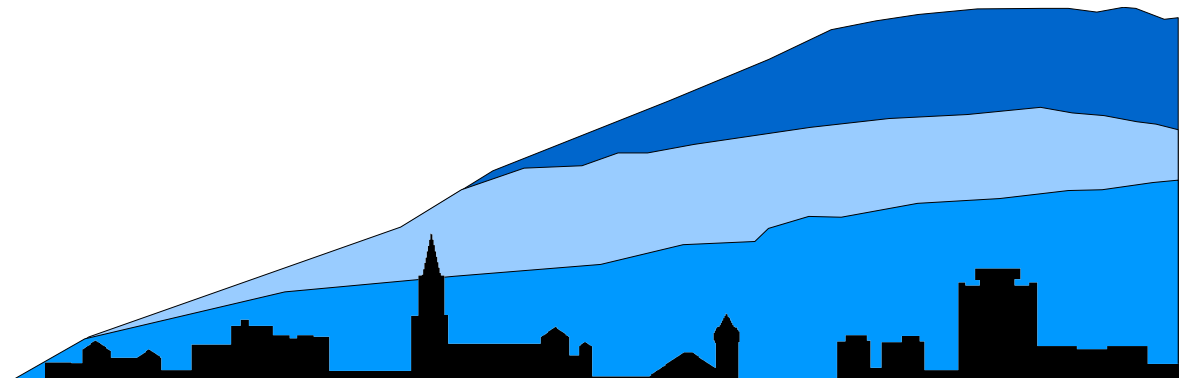


<http://www.youtube.com/watch?v=KfYOPth7EoI>

Exemples d'expériences innovantes

TRACTIF

Sébastien Touchais – Green Monkeys





Covoiturage & Transport à la demande



- Une réponse face aux enjeux environnementaux, sociétaux et économiques
- Predit / Ademe / Certu : le covoiturage manque de professionnalisation et de services associés
- Portage « entreprise » / « organisation » / « collectivité »

TRANSPORTS VOITURES

COÛT ENVIRONNEMENTAL

- Domicile – travail : **1,5 T CO₂**
- Dépl professionnels : **8 T CO₂**



Trajets professionnels
60 000 Kms / an

Trajet domicile-travail
25 kms / aller ⁽¹⁾

COÛT ECONOMIQUE

- **5 500 € coût salarié** ⁽²⁾
- **24 000 € coût entreprise** ⁽³⁾
- **1000 €** location parking
- **1500 € à 2500 € coût** création 1 parking hors foncier

COÛT SOCIÉTAL

- **35 millions de véhicules**
- **450 milliards de kms/an**
- **27,5 millions d'actifs** → 2/3 prennent leur voiture pour travailler
- Saturation / stress / embouteillages



1 – Moyenne nationale selon l'Ademe

2 – base 11 000 Kms (50 km / jour * 220 J) au coût moyen Ademe de 0,50 €

3 – base 60 000 Kms = (60000 * 0,40) barème fiscal moyen

Green Monkeys, c'est 100% du cycle de covoiturage

Trajet

INSCRIPTION CRITERES OFFRES

Logiciel Dynamique
Rabattement d'offres
intelligentes

« Polyvalence »

Planning Long Terme

Optimisation
Flexibilité
Simplicité

PARTAGE DES FRAIS ENTRE USAGERS

Barème unique
et dégressif
-
0,12 € / Km

Transparence
Equité et simplicité

INCIDENTS

Support
-
Garantie
« Retour taxi »
(CGU - CGV)

Fiabilité, sécurité, visibilité

GESTIONS DES TRANSACTIONS

Monétique via porte-
monnaie
électronique

Paypal
(dépôt de fonds)

REPORTING

Assurance que le
trajet a été effectué
(paiement en ligne)

Kms réels
CO₂ certifiable

1. Je m'inscris gratuitement



2. Je planifie mes trajets



3. L'application cherche pour moi



4. L'application a trouvé et m'avertit par mail



5. Je covoiture



6. Green Monkeys gère le partage des frais



Pérenniser le covoiturage et l'intégrer dans le pilotage de la performance globale

Accès - sécurité

- Technologies cloud, Web2.0, SaaS
- Application iPhone/iPad et Android
- Maintenance, support et call center
- Domicile-travail sécurisé, équitable et transparent

Paramétrages

- Habillage Homepage
- Rattachement salarié à l'employeur
- Accès et reporting par communauté et par site géographique

Gestion des déplacements PRO

- Toutes flottes
- Covoiturage événementiel, conventions, séminaires, RV clients...

Dotations

- L'employeur alimente les comptes salariés
- Incitations contextualisées
- Reporting par salarié / CNIL

Le « bonus » covoiturage

- Réversion d'une partie des frais de service GM
- Classement des covoitureurs les plus actifs / Trophées



Pérenniser le covoiturage et l'intégrer dans le pilotage de la performance globale

1 Diagnostic accompagnement

pour analyser le potentiel et les meilleurs canaux d'animation

2 Plan d'accompagnement

pour fixer les objectifs et les moyens en concertation avec le client

3 Lancement

pour informer, sensibiliser, motiver

« Pack lancement »

- *Chef de projet mobilité sur site
- *Kit de communication numérique
- *Communiqués de presse, brèves/flash, blog, quizz..
- *Matériel de communication : affiches, dépliants covoiturage, goodies, autocollants...

4 Accompagnement long terme

« Pack Push »

- *Direction de la Communication (4 fois / an)
- *Sélection d'articles, brèves/flash contextualisés, jeu-quizz
- *Agenda écomobilité ou développement durable

Marketing opérationnel pendant les temps forts du développement durable (stands, ateliers campagnes personnalisées)

Gestion « parking » et merchandising site : animations parking, marquage au sol, totem « covoiturage »

5 Reporting fiable

Kms, nombre de trajets réels



Mobi-Portail Green Monkeys participe avec THALES R&D à l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) piloté par l'ADEME.

Thèmes de l'AMI

- * Chaînes Logistiques
- * Portail Unique / SIM (Système d'information multimodaux)
- * Mobilité Multimodale Intelligente (2MI)
 - * Interopérabilité des systèmes d'information transports
 - * Modes de gouvernance conjoints

Zone : Marne la Vallée
Phase d'accord gouvernemental

Les briques unitaires existent (covoiturage, autopartage, vélo en libre service, Bus à Haut Niveau de Service, hôtels logistiques, capteurs et tags, etc.). Elles doivent être découplées, proposées et gérées sous forme de services complets de mobilité, porte à porte pour les voyageurs, fluides, multimodaux.

Extrait AMI ADEME



**Mobi
Portail**





Une **AGENCE DE MULTIMOBILITÉ** sur les zones III et IV du territoire de Marne-la-Vallée

2013

Tractifs (*)

Couplage Transports publics (TàD public ou privé) et covoiturage

- 1 centrale de mobilité TàD & covoiturage
- Couplage conjoint ou séquentiel
 1. Offres de covoiturage à moindre frais
 2. A défaut, véhicule de transport à la demande
- Bénéficier des apports de chaque service / attractivité renforcée

(*)Partenariat avec Proreantsoft :

Logiciel de gestion des transports publics spécialisée dans les Systèmes de Transport Intelligent (STI).

Service à la carte aux collectivités pour l'optimisation du transport public appliqué à la mobilité en milieu rural et périurbain.

Dans le transport privé, les solutions d'optimisation sont proposées dans le cadre des PDE ou d'événements privés.



Tractifs*

Le diagramme illustre le couplage entre le covoiturage (représenté par une voiture dans un cercle vert) et les transports à la demande (TàD, représenté par un bus dans un cercle bleu). Les deux cercles se chevauchent, symbolisant l'intégration des deux services. Des icônes de personnes et un fauteuil roulant sont placés autour, indiquant l'accessibilité pour tous.

REDUISEZ DES 2012

Les coûts d'exploitation

Votre Bilan Carbone

INFO@TRACTIF.COM
Le regroupement du Covoiturage et du TàD

green monkeys
24 rue Étienne David
13100 Aix-en-Provence

PROREANTSOFT
Europe: Saint-Victor
France: 13500 MEYREUX
Tél: 04 91 10 10 00

Tractif: expérimentation covoiturage et transport à la demande

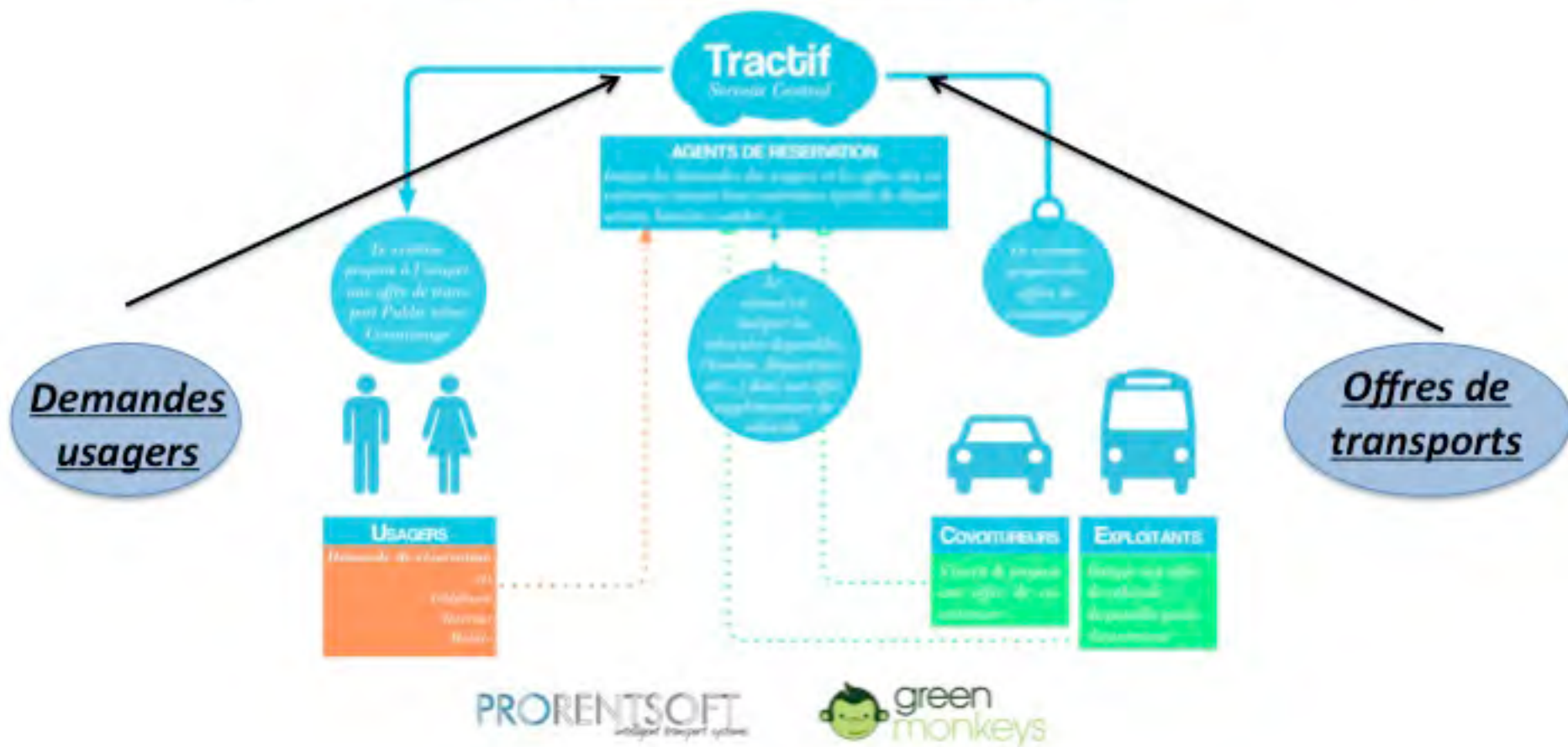


PRORENTSOFT
intelligent transport systems



Systeme d'information multimodal

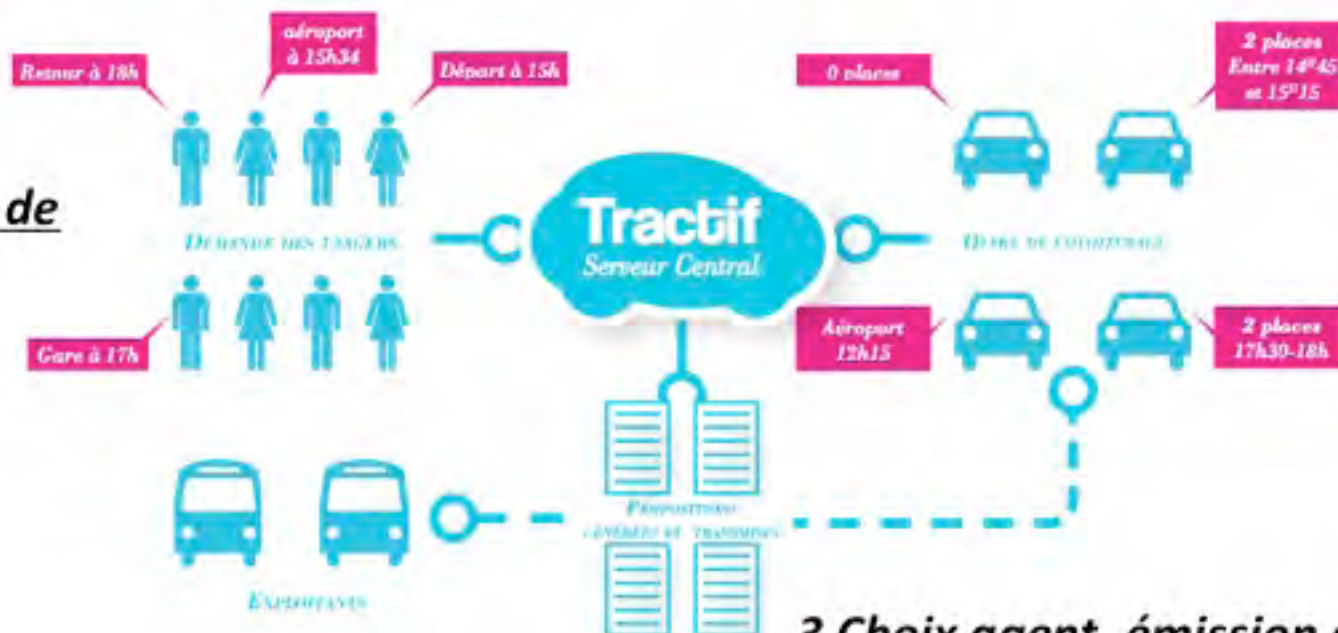
Centralisation de l'information, interface de gestion
offres/demandes en temps réel



Gestion de la demande usager

2 Optimisation de la demande en fonction de l'offre transport en temps réel

1 Demande de l'utilisateur



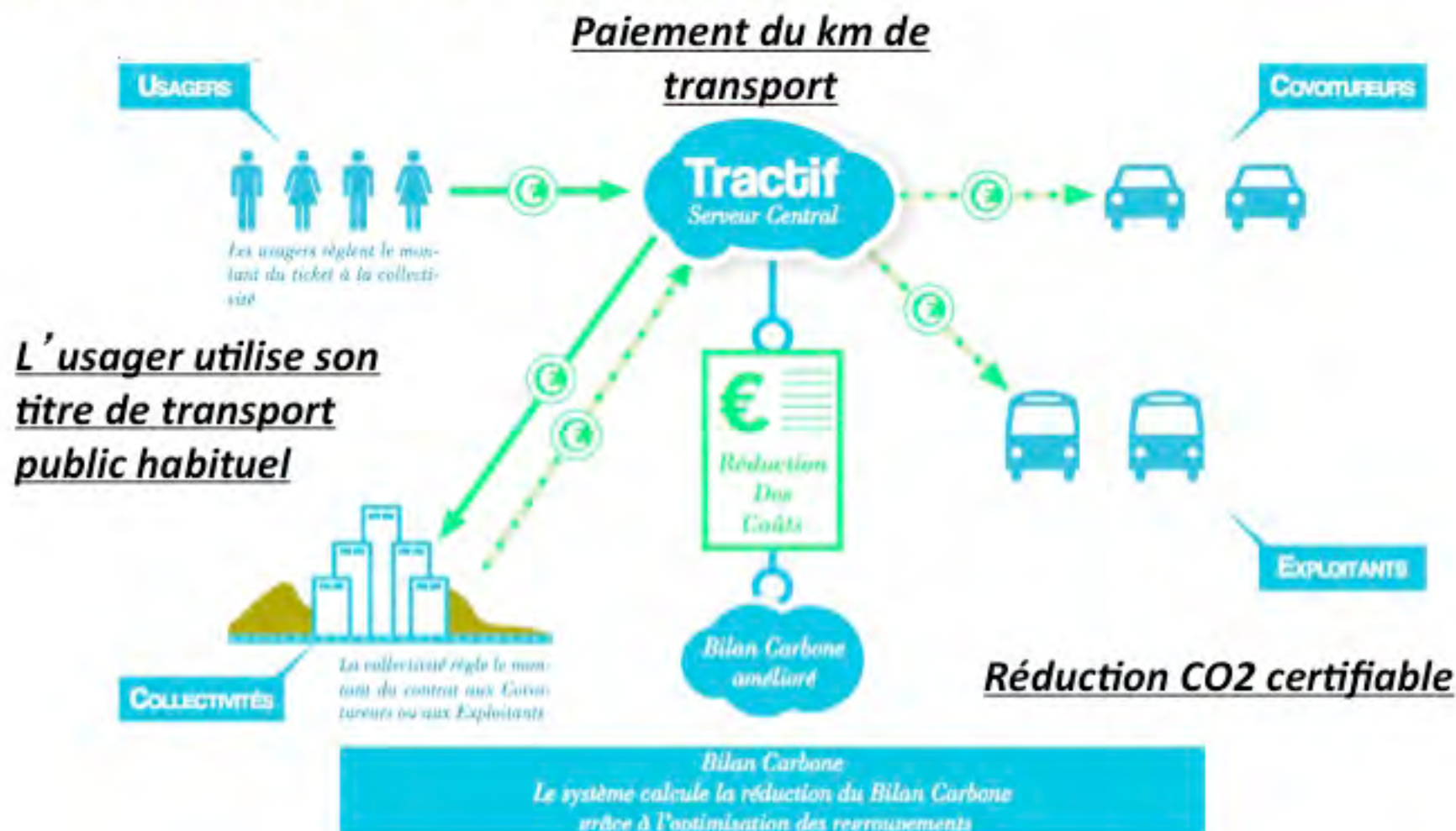
3 Choix agent, émission de la commande de transport

l'algorithme analyse les demandes & les offres et optimise les remplissages en tenant compte de toutes les contraintes

PRORENTSOFT
intelligent transport systems

green
monkeys

Gestion de la transaction



PRORENTSOFT
intelligent transport system



- Expérimentation septembre 2012
- Zone sud-Essonne
- Domicile-travail
- Carence TC
- Priorité au covoiturage
- Transport à la demande pour ceux qui n'ont pas d'offre de covoiturage
- Prise en charge des frais de transports par les entreprises (fond de revitalisation)
- <http://www.laissetavoitureaugarage.com/>



Green Monkeys France

24 rue Emeric David

13100 Aix-en-Provence

Le covoiturage en toute liberté

T : 0821 800 911

F : 0821 218 890

stouchais@greenmonkeys.com

Sébastien Touchais

Blog : <http://blog.greenmonkeys.com>

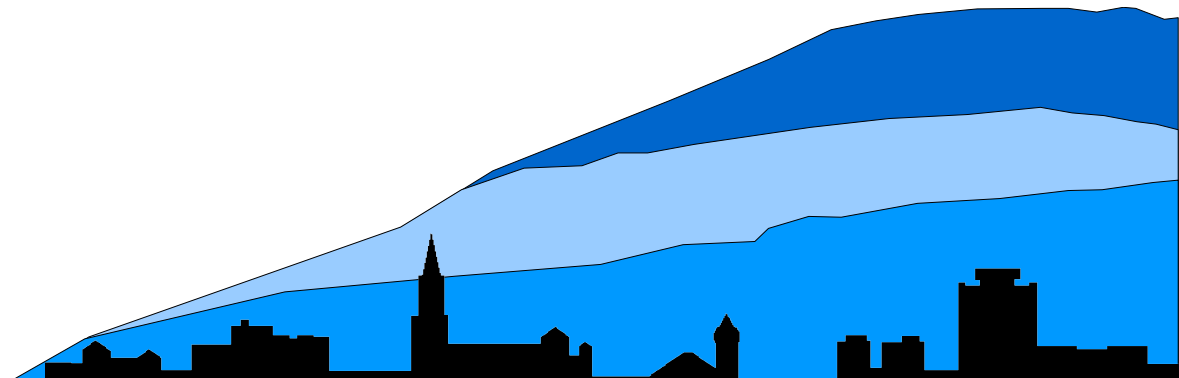
Web : <http://www.greenmonkeys.com>



Exemples d'expériences innovantes

Soleillos

Nicolas Tronchon – TransWay





Soleillos



Rencontre de l'Ortal
Les nouvelles mobilités



Qui sommes-nous ?

- ❧ Spécialiste de l'éco-mobilité
- ❧ Editeur de solutions Web 2.0
 - ❧ *Internet*
 - ❧ *Applications mobiles*



L'équipe !



TransWay®

Playsoft
AGENCE MOBILE

ESIÉE
PARIS



Que proposons-nous ?

- Un programme de fidélité
- Une e-boutique pour vos services
- Une solution alternative à la voiture Solo !



Comment ça marche ?





Soleillos



LOG IN WITH FACEBOOK



LE PROGRAMME QUI RÉCOMPENSE L'ÉCOMOBILITÉ



USAGER



Participez aux concours et gagnez de nombreux cadeaux ...

EN SAVOIR PLUS



COLLECTIVITE



Récompensez les citoyens de votre territoire avec le programme Soleillos

EN SAVOIR PLUS



ENTREPRISE



Animez votre plan de déplacement entreprise avec le programme Soleillos

EN SAVOIR PLUS



OPERATEUR

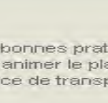


Mettez en oeuvre un programme de fidélité pour votre service de transport

EN SAVOIR PLUS



Soleillos est commun, mais mobilités sur (transport en



Vous et Soleillos ?

Un seul programme de fidélité pour votre service de transport



Marche à pied



Bicyclette



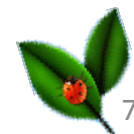
Bus



Télé-travail
Visio-Conférence



Co-Voiturage



Les avantages utilisateurs !

- Un seul espace fidélité
- Un bilan individuel tous modes
- Un baromètre CO2 / GES
- Un outil de mise en relation
- Une seule e-boutique





JE ME DEPLACE EN VELO ...
Je gagne des Soleillos

+15

Icons representing various modes of transport: car, walking, train, bicycle, bus, airplane, @, carpooling, and others.

Three sun icons representing Soleillos points.

Comment GAGNER
des **Soleillos**

[> A découvrir](#)

Sol'Eval
Evaluez votre éco-mobilité

0 km [▶▶](#)

ZOOM
Cadeaux

7000
Soleillos

Abonnement PRESSE

Magazines shown: *la marianne*, *terra*, *40 PR*, *LES PLUS GROS MENSONGES DE LA CAMPAGNE*, *8 MILLIONS DE PAUVRES*.

[> Découvrir](#)



Soleillos
Soleillos
01:37

Dailymotion

Découvrez comment Murielle et Gaëlle ont gagné des Soleillos ...

Thématiques

TOUT LE CATALOGUE

Coups de coeur

Offres Presse

Produits d'éco-mobilité

Produits d'éco-mobilité

La boutique Soleillos vous propose de bénéficier **de remises et de cadeaux** grâce à votre compte Soleillos. Ces avantages sont valables sur de nombreux produits et services d'éco-mobilité du catalogue.

Vous ne disposez pas de compte Soleillos ? Inscrivez vous sans tarder au programme Soleillos, le premier service gratuit qui récompense l'éco-mobilité.



Articles 1 à 12 sur un total de 14

Page : 1 2 ▶

Afficher 12 ▼ par page



E Solex Série 1

Cout en soleillos :
16000 (+ 0.00 €)

AJOUTER



Livraison Valises Navibag

Cout en soleillos :
1500 (+ 20.00 €)

AJOUTER



Velo Gepida Amsterdam

Cout en soleillos :
2000 (+ 294.90 €)

AJOUTER



Nos plus !



Un programme indépendant
Un expert des transports
Un solution externalisée souple



Attente des AO

Disposer de données TR/TD
Des partenariats indépendants
Etablir des liens (billétiques,...)



Ce que nous proposons !

Un échange de données élargies

Un lien direct à l'utilisateur

Un échantillon multimodal



Questions / Réponses

nicolas.tronchon@transway.pro

Tel: 01.41.38.24.27 / Gsm : 06.76.98.58.77



TransWay®

18, rue Soleillet
75020 Paris



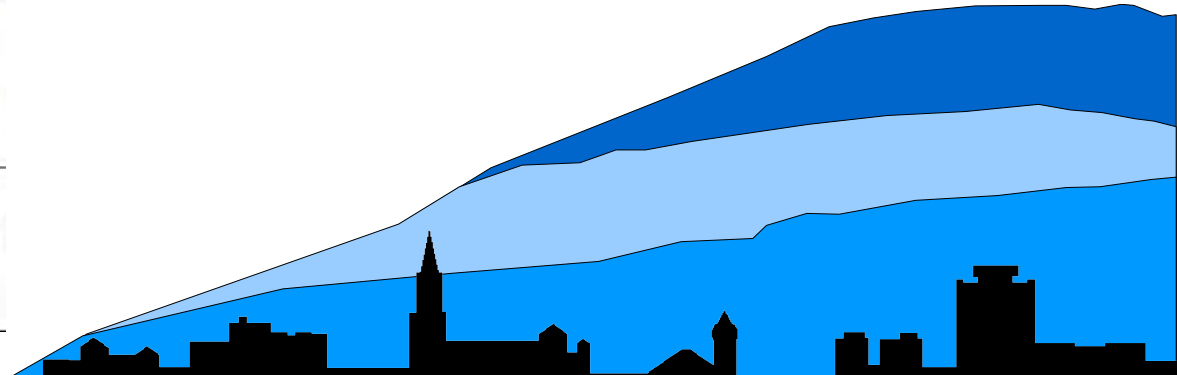
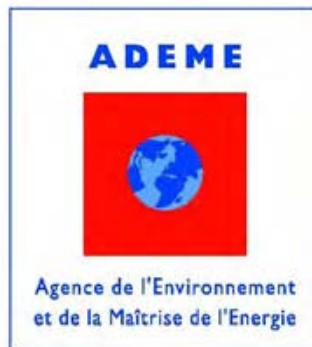
Bilan Charte CO2 marchandises

Anne-Michèle Delange

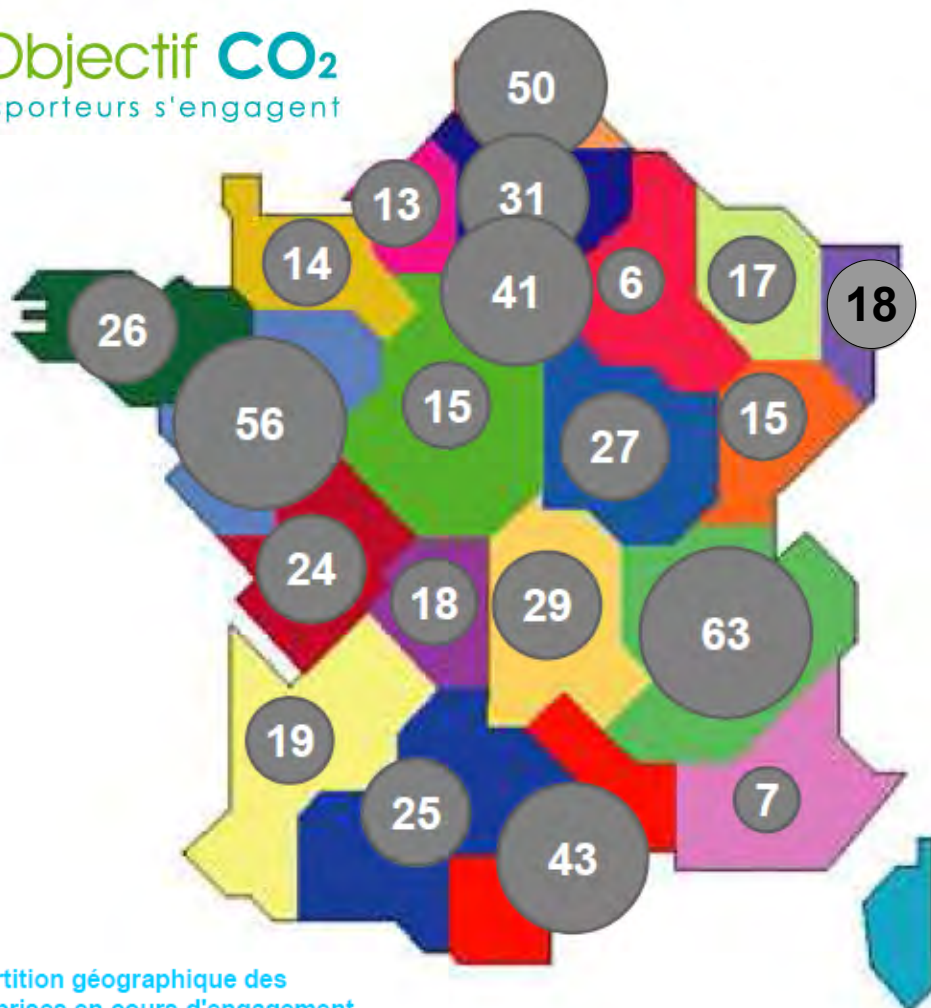
ADEME

Claire Chaffanjon

DREAL / ORTAL



Bilan Charte CO2 marchandises



- 557 entreprises en France
- 18 en Alsace



Répartition géographique des
557 entreprises en cours d'engagement

(la région prise en compte est celle de la
signature de la charte et du siège social
de l'entreprise)

Bilan Charte CO2 marchandises

Quelques chiffres

	France	Alsace
Nombre d'entreprises	557	18
Nombre de conducteurs	78 821	1 476
Nombre de véhicules	70 978	1 318
Potentiel de réduction de CO2 (en tonnes CO2/an)	490 390	8 310
Emissions évitées (sur 13 entreprises)		3 111
Potentiel d'économie de gazole (en litres/an)	166 857 239	3 037 235
Economies réalisées (sur 13 entreprises)		1 216 682

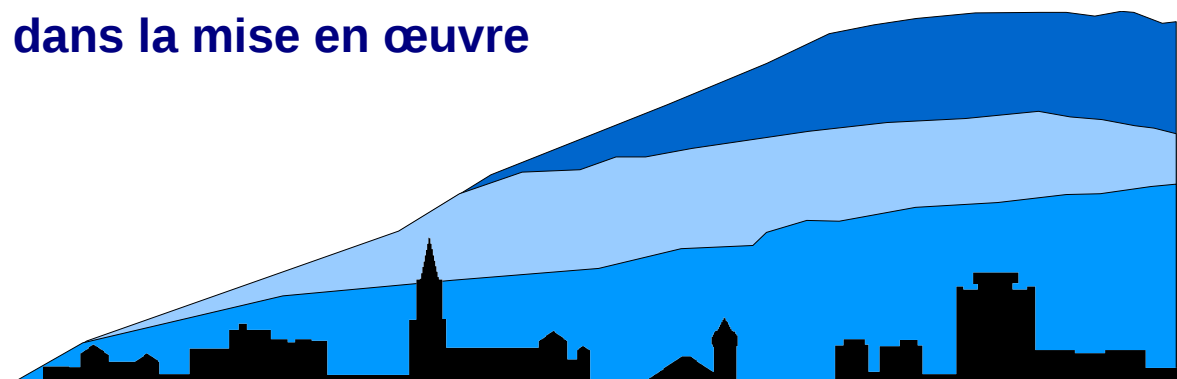
Etat d'avancement des entreprises dans la mise en œuvre de leurs plans d'actions

Au delà des objectifs : **5**

Dans leurs objectifs : **6**

En devenir : **2**

Tout au début : **1 + 4** (2012)



Bilan Charte CO2 marchandises

Les 18 transporteurs alsaciens

2010

TRANSPORTS INTERNATIONAUX
BERNARD BASS

TRANSPORTS TOUTES DISTANCES DE
VÉHICULES UTILITAIRES, POIDS-LOURDS,
VOITURES ET TRACTEURS AGRICOLES

FEIDT
TRANSPORTS ET LOGISTIQUE

KESSLER
TRANSPORTS
& LOGISTIQUE SOUS TEMPERATURE DIRIGÉE
PLATE-FORME ALIMENTAIRE

SATEG

SIT



Transports
CHALOT
FRANCE
Manutention - Location

RHENUS
LOGISTICS

2011



HEBTING

TRANSPORTS
AFFRETEMENTS
ENTREPOSAGE

Heppner
Transport & Logistics



HUBER s.a.r.l.
AFFRETEMENTS TRANSPORTS LOCATIONS

T jung
SELESTAT
S.E.T. JUNG S.A.S

TRANS'MOB
TRANSPORTS INTERNATIONAUX
DE MEUBLES
LOGISTIQUE

2BY
TRANSPORTS

2012

Just
LOGISTIC

Kleyling



WOLFERSPERGER
TRANSPORTS
TRANSPORTS TOUTES DISTANCES - TERRASSEMENT - AFFRETEMENT - STOCKAGE
GLOBAL SOLUTIONS
TRANSPORTS & LOGISTICS

Bilan Charte CO2 marchandises

2 témoignages

Mme FROEHLI - Transports SATEG

La Charte CO₂ vue par Madame Danièle FROEHLI

Dirigeante de l'entreprise Transports SATEG

Mme FROEHLI a souhaité miser sur l'engagement humain et a placé l'ensemble de ses conducteurs au cœur de sa stratégie de réduction des émissions de CO₂. Pour la dirigeante de l'entreprise, la démarche des engagements volontaires est avant tout un état d'esprit. Engagée et impliquée dans la mise en œuvre de moyens toujours plus économes et respectueux de l'environnement, elle souhaite inculquer à l'ensemble de son personnel, une culture responsable s'inscrivant dans une politique de développement durable.



« La démarche des engagements volontaires est avant tout un état d'esprit »

L'obtention de résultats est le fruit d'un long processus où le travail est quotidien et rigoureux. De plus, la Charte CO₂ est avant tout un projet commun à toute l'entreprise. Mme FROEHLI désire que chaque personne devienne un acteur à part entière de la démarche. Enfin, notons également que la Charte CO₂ est un moyen de fédérer l'ensemble du personnel à un même objectif : celui de poursuivre sa route sur le chemin du développement durable.

Propos recueillis par Marie MERGY
Chargée de mission FNTR FNTR Alsace

LES ACTEURS DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE



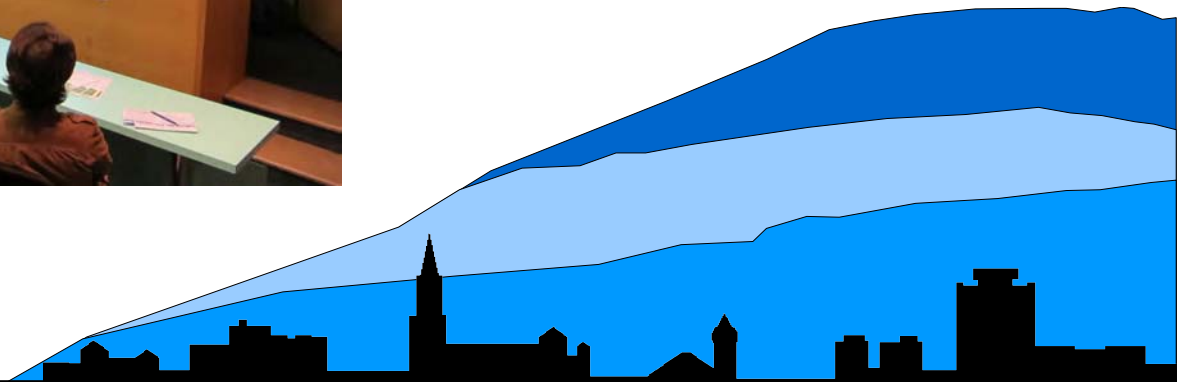
Richard Hahn
Directeur général
Rhenus Logistics Alsace

"Le rapport coût-économie montre qu'il est vraiment intéressant de travailler pour l'environnement."

Clôture

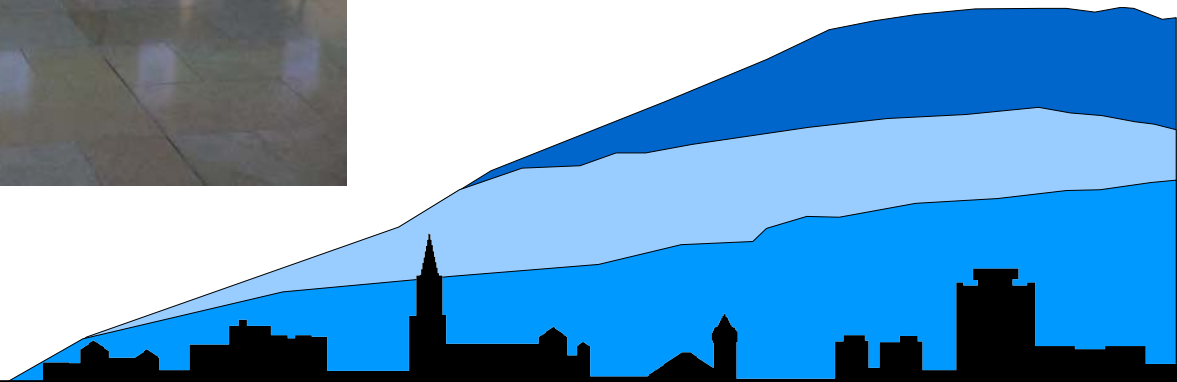
Marc Hoeltzel

**Directeur régional de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement**



Signature Chartes CO2 voyageurs

Cafétéria de l'ENA



Rencontre de l'ORTAL

« Les Nouvelles Mobilités »



ORTAL

Observatoire régional
des transports et
de la logistique d'Alsace

