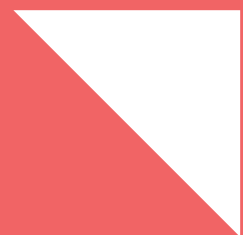


GÉRER DIFFÉREMMENT

15

**TARIFICATION
INTERMODALE :
ÉVALUATIONS ET
PERSPECTIVES,
VERS UNE OFFRE DE
MOBILITÉ SERVICIELLE**

RÉGION GRAND EST



LES AUTEURS



Radia DAOUD

radia.daoud@ingenieurchef-inet.org



Pierre JUNKER

pierre.junker@ingenieurchef-inet.org



Matthieu LHOMMEDE

matthieu.lhomme@administrateur-inet.org



Samira OUARDI

samira.ouardi@administrateur-inet.org

TUTEUR ET TUTRICE AU SEIN DE LA COLLECTIVITÉ

Pascal RASCALON

Chef de Mission INTERMOD

Claire HEIDSIEK

Directrice générale adjointe mobilités

CONTEXTE

Actrices centrales de l'aménagement du territoire, les Régions sont devenues autorités organisatrices des transports en 2002. Depuis, leurs compétences en matière de transports, mais aussi de déplacements et de mobilité n'ont cessé de s'étendre. Cet élargissement de leurs compétences s'est accompagné d'une transformation de la nature même de leur rôle. Une transformation qu'illustre l'usage de la catégorie de « mobilité » plutôt que celle de « transports » pour désigner la politique publique dont elles ont désormais la coordination, l'animation et la charge. De gestionnaires d'infrastructures de transports elles doivent s'affirmer comme le pivot d'une politique de mobilité entendue comme la mise en oeuvre de dispositifs transversaux, aussi bien infrastructurels, techniques que sociaux, destinés à faciliter les déplacements géographiques des individus pour contribuer à leur émancipation individuelle ainsi qu'à la cohésion sociale et territoriale, mais également à répondre aux défis environnementaux, aujourd'hui centraux pour la puissance publique.

Cette mutation profonde du paradigme de la politique des transports et du déplacement précède la loi LOM qui, d'une certaine manière, ne fait que la formaliser. Depuis quelques années déjà, infusent au sein des collectivités territoriales, à bas bruit souvent, de manière inégale toujours, et parfois de façon inconsciente, réflexions et expérimentations travaillées par ce mouvement de fond de translation des politiques de transports vers les politiques

de mobilités.

C'est sans conteste à l'aune de ce mouvement de fond qu'il faut interpréter le lancement par la Région Alsace, en 2011, d'une offre expérimentale, innovante pour l'époque, qui prendra le nom d'Alsa+. Il s'agit, à cette date, de proposer un tarif intégré intermodal sur différentes zones de l'Alsace qui constitue, dès ses prémises, une réponse opérationnelle à la série des enjeux que charrie le paradigme, alors neuf, de la « mobilité » : enjeux sociaux, enjeux environnementaux, mais aussi enjeux économiques.

PROBLÉMATIQUE

Quelle pertinence pour cette offre en 2019 ?

- Du point de vue stratégique : correspond-elle aujourd'hui aux objectifs de politiques publiques de la Région Grand-Est et permet-elle de les atteindre ?
- Du point de vue territorial, répond-elle adéquatement aux besoins des acteurs du territoire ? Lesquels ? A quelle échelle ?
- Et, pour ce qui concerne les usages et les usagers : correspond-elle à des besoins de mobilité réels sur le territoire et permet-elle aujourd'hui de répondre à ces besoins ?
- Constitue-t-elle un outil suffisamment adaptable pour accompagner les évolutions de ces besoins ?
- Et finalement : quel avenir lui réserver ? Sa structure est-elle optimale techniquement et financièrement au regard de ses objectifs stratégiques et constitue-t-elle un modèle à perpétuer sous sa forme actuelle ? Modifier ? Abandonner ?

DES CLÉS POUR AGIR

De manière synthétique on peut dire qu'Alsa+ a été construit avec un prisme avant tout technique et se présente donc uniquement comme un tarif et pas véritablement comme un service. Or l'enjeu de la mobilité d'aujourd'hui et de demain se situe très exactement là.

Une véritable offre de mobilité se doit d'être hybride, arrimée aux pratiques et besoins quotidiens et occasionnels des habitants et des usagers du territoire. Cela impose de penser toute offre tarifaire à partir d'une connaissance des territoires et de leur typologie, de travailler au-delà du spectre unique de l'ingénierie du transport, de s'engager dans la voie du design de service et du pilotage par la donnée.

Cela impose aussi, pour un acteur comme la Région d'embrasser pleinement son rôle de cheffe de file, qui est bien plus que celui d'un ensemblier, mais bien celui d'un chef d'orchestre qui dessine la mélodie que chaque membre doit suivre. Trois exigences basées sur des constats structurants découlent sur des actions concrètes :

Exigence	Constats structurants	Fiches-actions / Fiches-méthode
Mieux définir et structurer les rôles d'AOM et de cheffe de file des mobilités en Grand-Est	<ul style="list-style-type: none"> • La stratégie de l'intermodalité de la Région Grand Est est invisible • La culture et le fonctionnement de la Région Grand Est n'a pas encore émergé 	<ul style="list-style-type: none"> • Arbre des objectifs • Matrice de positionnement • Séminaire interne stratégie de mobilité • Mieux prendre en compte le "cycle des politiques publiques" pour la définition d'une nouvelle offre servicielle
Concevoir et stimuler les dynamiques de transversalité, internes comme externes	<ul style="list-style-type: none"> • Les offres de mobilité se multiplient plus qu'elles ne s'adaptent à chaque territoire • Les parties prenantes à la mobilité peu associées • Le mode projet est peu pratiqué 	<ul style="list-style-type: none"> • Diagramme de qualification d'une offre • Organiser des visites apprenantes thématiques • Proposer un atelier "Intermodalité"
Replacer l'utilisateur et ses besoins au cœur des réflexions et développer le pilotage par la connaissance	<ul style="list-style-type: none"> • Les services ne sont pas fondés sur les besoins • La relation à l'espace, à la famille, au travail, évolue depuis 30 ans • Des données et des savoir-faire peu mobilisés • La performance mesurée par la recette 	<ul style="list-style-type: none"> • La stratégie de l'intermodalité de la Région Grand Est est invisible • La culture et le fonctionnement de la Région Grand Est n'a pas encore émergé

Les chiffres

87 % des Français utilisent leur voiture pour au moins un de leurs déplacements quotidiens

3/4 plus de 3 actifs sur 4 dans la région Grand Est utilisent leur voiture pour aller travailler

2006 entre 2006 et 2013, la part modale de la voiture a augmenté sur les déplacements domicile-travail de +0.4 points

Aller plus loin

[Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité.](#) ADEME, L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir, 2016

Le nouvel âge de la mobilité, *Amar Georges*, FYP éditions, 2011

Motilité et mobilité : mode d'emploi, *Kaufmann Vincent, Ravalet Emmanuel, Dupuit Élodie (dir.)*, Alphil éditions, 2015

