

Périurbanisation	
STAMMTISCH SCIENTIFIQUE PÉRIURBANISATION ET TRANSPORTS PUBLICS EN ALSACE LE 5 OCTOBRE 2010 À STRASBOURG	Joël FORTHOFFER SNCF TER ALSACE Transfrontalier et politique routière Membre de la commission nationale de géographie des transports mailto: contact@par-strasbourg.org

Plan

1 – L'organisation des transports publics.....	2
1.1 - Cadre institutionnel.....	2
1.2 – Les transports collectifs non urbains.....	3
2 – Les transports régionaux de voyageurs en Alsace.....	5
2.1 – TER Alsace : la première convention	5
2.2 – TER Alsace des résultats	7
2.3 – Des services innovants :	9
3 – Les transports départementaux de voyageurs en Alsace.....	10
3.1 – Les réseaux départementaux.....	10
3.2 – Des réseaux interburains.....	12
3.3 – Les déplacements doux ou transports alternatifs.....	13
4 - Mobilités périurbaines et transports.....	14
4.1 – Evolution des déplacements.....	14
4.2 – Evolution des transports régionaux de voyageurs.....	16
4.3 – Des innovations.....	18

Références bibliographiques

Annexes :

Carte des principaux réseaux de transports
Principaux faits marquants : les transports régionaux en Alsace
La tarification du réseau TER Alsace

L'espace périurbain est en dehors de la ville, mais en même temps il entretient des rapports étroits avec elle. Ainsi s'appuyant sur la révolution des transports, d'abord les chemins de fer puis l'automobile, pour s'installer à l'extérieur des centres villes, d'abord les Américains suivis des Européens ont cherché à recréer à la campagne les caractéristiques sociales et matériels de la ville. Les espaces périurbains sont liés à la très forte mobilité des populations et à l'accroissement de la distance domicile travail.

1 – L'organisation des transports publics

Issue des années quatre vingt, les compétences politiques et juridiques des transports publics n'ont cessés d'évoluer pour se rapprocher de leurs « utilisateurs ».

1.1 - Cadre institutionnel

En France la structure administrative est constituée de l'Etat et de trois niveaux de collectivités territoriales, les régions, les départements et les communes. La loi Chevènement du 12 juillet 1999 qui vise à renforcer et à simplifier la coopération intercommunale, révèle la nécessité de développer les regroupements intercommunaux (communautés de communes, communautés d'agglomération ou communautés urbaines), notamment pour élaborer des projets de transport...

La réglementation des activités transport et le contrôle de son application relèvent de la responsabilité de l'Etat. Autorité organisatrice des services de transport public d'intérêt national, l'Etat élabore des schémas directeurs nationaux de transport et met en place une politique d'accords contractuels avec les différentes autorités organisatrices de transport pour la mise en cohérence des actions décentralisées.

La région constitue l'autorité organisatrice des services de transports ferroviaires et routiers d'intérêt régional ; elle établit des schémas régionaux de transport. Le département est l'autorité organisatrice des services de transports publics non urbains (transport scolaire...) ; il élabore des schémas départementaux de transport. Quant aux communes et aux structures intercommunales, elles représentent les autorités organisatrices des services de transports publics urbains et mettent en place des Plans de déplacements Urbains (PDU) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les transports collectifs. Les transports terrestres de voyageurs comporte deux modes :

- le transport ferroviaire avec les trains, mais aussi les tramways et les métros, ainsi que de nouveaux modes apparaissant comme les « trams-trains » permettant aux voyageurs des trains de traverser des agglomérations urbaines sous forme « tramways » sans changer de véhicule dans le cadre de l'intermodalité ;
- le transport routier avec en milieu urbain les bus et trolleybus et en milieu non urbain ou interurbain, les autocars ou véhicules légers.

L'organisation des transports routiers, des transports urbains routiers et ferroviaires obéit aux règles fixées dans le [décret 85-891 du 16 août 1985](#). L'organisation des transports ferroviaires non urbains obéit à un ensemble de règles spécifiques.

L'organisation des transports collectifs. L'organisation des transports collectifs concerne les dessertes régulières, qu'elles soient routières, ferroviaires ou fluviales, les services routiers de transport scolaire et les

services routiers de transport à la demande. Elle est régie par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI, [loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982](#)) sauf pour la région Ile-de-France.

L'organisation des services publics que sont les services réguliers et à la demande est confiée aux autorités organisatrices de transport par l'article 7 II de la LOTI aux termes duquel : « *L'État et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande* ». Ces services sont donc décentralisés.

Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés (article 29 alinéa 8 de la LOTI). A la demande des régions, des départements, des communes ou de leurs groupements, l'Etat peut leur faire assurer tout ou partie de l'organisation et de la mise en oeuvre d'un service d'intérêt national sous réserve, le cas échéant, de l'accord des régions ou des départements concernés.

La localisation et le rayonnement géographique des services réguliers de transport déterminent, conformément aux articles 27 et 29 de la LOTI, la répartition des compétences entre les différents collectivités locales : régions, départements et communes.

1.2 – Les transports collectifs non urbains

Les transports collectifs non urbains dits également interurbains sont prévus à l'article 29 de la LOTI.

La région. Depuis 1974, la SNCF participe à la décentralisation des transports ferroviaires régionaux. La régionalisation est effective depuis le 1er janvier 2002. Le principe : ces lois permettent aux conseils régionaux de définir le service public de leur région, en les obligeant aussi à le financer. L'Etat leur verse une subvention pour compenser les charges financières transférées. la régionalisation permettra à l'Etat de consacrer une enveloppe financière fixe au transport régional sans avoir à s'immiscer et à justifier le choix du maintien de telle ou telle desserte.

Les régions ont ainsi plus de responsabilités pour exercer leur choix politique en matière de transports régionaux. La SNCF exploite les trains et les autocars régionaux pour le compte de la Région Alsace sous une marque commune : le TER Alsace (cf carte : Réseau TER Alsace). Elle est rémunérée par la Région sous une forme qui inclut des bonus-malus en fonction de la ponctualité et de la qualité du service. Pour la SNCF, la régionalisation permet de rétablir l'équilibre économique de l'activité TER.

Le département (le Conseil général) est l'autorité organisatrice compétente pour organiser les transports dans la limite territoriale du département. Seul le département est autorité organisatrice compétente pour les transports scolaires, sauf en Ile-de-France.

A la demande des communes ou des groupements de communes, il peut leur faire assurer tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un service. Ces communes deviennent alors autorités organisatrices secondaires, par délégation du département.

La région est autorité organisatrice compétente pour organiser les services d'intérêt régional qui concernent au moins deux départements à l'intérieur d'une même région.

Elle est également en charge des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires (art. 21-1 alinéa 3 de la LOTI).

Par ailleurs, le [décret n° 85-891 du 16 août 1985](#) (article 29) dispose que « *Peuvent avoir le caractère de services d'intérêt régional les services routiers de substitution des services ferroviaires régionaux effectués sur le réseau ferré national à l'intérieur d'un département* ».

Les relations entre les autorités organisatrices et les sociétés exploitantes. Pour exploiter le réseau de transport en commun, les AOT ont le choix entre l'exploitation directe (régie) et la délégation de service public.

Même si les collectivités locales sont propriétaires d'une partie ou de la totalité des infrastructures et des moyens de production (par et dépôts...), la majorité des transports publics sont exploités par des entreprises du secteur privé. Cela donne lieu à des conventions de délégation de service public. Une convention précise alors les responsabilités réciproques entre exploitant et AOT et fixe des objectifs régulièrement évalués et révisés.

L'article 7-II de la LOTI définit les modalités d'exécution du service de transports publics réguliers de personnes : exploitation directe avec les régies , conventionnement.

Exploitation directe : les régies. Les régies de transport ont pour objet d'exploiter des services de transports publics de personnes et, à titre accessoire, toutes activités de transport ou connexes à celui-ci, effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice (article 12 du [décret n°85-691 du 16 août 1985](#)).

Les régies sont soit des établissements publics à caractère industriel et commercial, soit des régies dotées de la seule autonomie financière (article 7-II de la Loti),.

Elles sont créées par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice : délibération du Conseil municipal ou général.

Conventionnement. La convention a pour but de fixer la consistance générale ainsi que les conditions de fonctionnement et de financement du service. Dans ce cas, l'exploitant est choisi après appel d'offres, sur la base d'un cahier des charges.

Seules les entreprises satisfaisant les conditions définies dans le [décret n° 85-891 du 16 août 1985](#) relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes peuvent signer une convention avec une autorité organisatrice de transport.

Depuis 1974, la SNCF participe à la décentralisation des transports ferroviaires régionaux. La régionalisation est effective depuis le 1er janvier 2002. Le principe : ces lois permettent aux conseils régionaux de définir le service public de leur région, en les obligeant aussi à le financer. L'Etat leur verse une subvention pour compenser les charges financières transférées. la régionalisation permettra à l'Etat de consacrer une enveloppe financière fixe au transport régional sans avoir à s'immiscer et à justifier le choix du maintien de telle ou telle desserte.

Les régions ont ainsi plus de responsabilités pour exercer leur choix politique en matière de transports régionaux. Pour la SNCF, la régionalisation permet de rétablir l'équilibre économique de l'activité TER.

2 – Les transports régionaux de voyageurs en Alsace

Depuis le 1er janvier 1997, la Région Alsace est l'Autorité Organisatrice des "Transports Collectifs d'Intérêt Régional". A ce titre, elle décide du contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment des dessertes, de la tarification, des exigences de qualité et des modalités d'information des voyageurs.

La SNCF exploite les trains et les autocars régionaux pour le compte de la Région Alsace sous une marque commune : le TER Alsace (cf carte : Réseau TER Alsace). Elle est rémunérée par la Région sous une forme qui inclut des bonus-malus en fonction de la ponctualité et de la qualité du service.

Au-delà de son rôle d'exploitant, la SNCF exerce un rôle de conseil auprès de la Région Alsace, en fonction de sa connaissance des besoins de déplacement et dans le souci de combiner développement et efficacité.

Dans une Alsace densément peuplée, la croissance des déplacements de personnes va se poursuivre tant à l'intérieur de la Région (croissance démographique, péri-urbanisation, évolution des lieux d'emploi et de formation) qu'entre l'Alsace et le reste de l'Europe.

Aujourd'hui, la démonstration est ainsi faite que, sur le territoire alsacien n'offre plus guère d'espace disponible pour des infrastructures routières nouvelles. C'est vrai aux abords des grandes agglomérations, mais la même difficulté apparaît aussi tout au long de la plaine d'Alsace ainsi que dans les vallées.

Une utilisation plus intensive des infrastructures ferroviaires et leur amélioration à l'intérieur des emprises actuelles sont donc de nature à répondre à la croissance des besoins en déplacements.

2.1 – TER Alsace : la première convention

Exploité par la SNCF pour le compte de la Région Alsace, Autorité Organisatrice du Transport Régional de Voyageurs depuis 2002, le transport express régional en Alsace (TER Alsace) a connu des évolutions majeures dans son fonctionnement, son offre et les rendez-vous avec ses clients.

La convention d'exploitation et de financement Région Alsace-SNCF pour la période 2002 – 2009. Elle vise notamment à :

- développer l'offre de transport public en réponse aux besoins des voyageurs et aux enjeux de desserte des territoires ;
- étendre le cadencement à l'ensemble de l'offre de transport TER Alsace ;
- renforcer l'intermodalité et la multimodalité des transports en Alsace ;
- améliorer la consistance du service public (billettique, information des voyageurs...) ;
- maîtriser la contribution financière de la Région Alsace ;
- encourager le report modal.

Ce se traduit par de très nombreuses évolutions du service, parmi lesquelles il convient de rappeler :

- le développement continu de l'offre de transport à l'échelle régionale et la mise en œuvre progressive des principes du cadencement ;
- l'articulation d'une offre TER développée avec les nouvelles relations du TGV Est Européen ;
- l'amélioration des services ferroviaires interrégionaux et transfrontaliers ;
- l'enrichissement et la simplification de la gamme tarifaire régionale pour mieux répondre aux attentes des voyageurs ;
- le développement des titres tarifaires multimodaux, permettant aux voyageurs d'emprunter différents modes de transport public ;
- la mise en œuvre d'un système de billettique régional ;

- la modernisation et le renouvellement du parc de matériel roulant affecté au service public régional ;
- la modernisation des gares et des points d'arrêts pour augmenter la capacité et le confort d'accueil des voyageurs ;
- la définition d'un schéma régional d'accessibilité du service public de transport de voyageurs à l'horizon 2015 ;
- la définition et l'application d'un plan de continuité du service ;
- la certification de l'ensemble des lignes du TER Alsace depuis novembre 2009 (toutes les lignes ferroviaires sont certifiées selon les normes NF Service NF281 et NF235).

Les voyageurs qui empruntent le TER sont pour les trois quarts des abonnés (2/3 d'abonnés du travail et 1/3 d'abonnés élèves et étudiants) et pour un quart, des voyageurs occasionnels se déplaçant essentiellement pour des motifs privés ou pour leurs loisirs.

Des innovations tarifaires nombreuses : outre les abonnements Alsaplus - combinant train et transport urbain - et les Pass Evasion - forfaits journaliers valables le samedi ou le dimanche à prix particulièrement compétitifs - ce sont une quinzaine de tarifs différents qui ont été créés depuis 1997. Ceux-ci ont pour vocation de répondre plus finement à la demande et représentent aujourd'hui un voyage sur quatre.

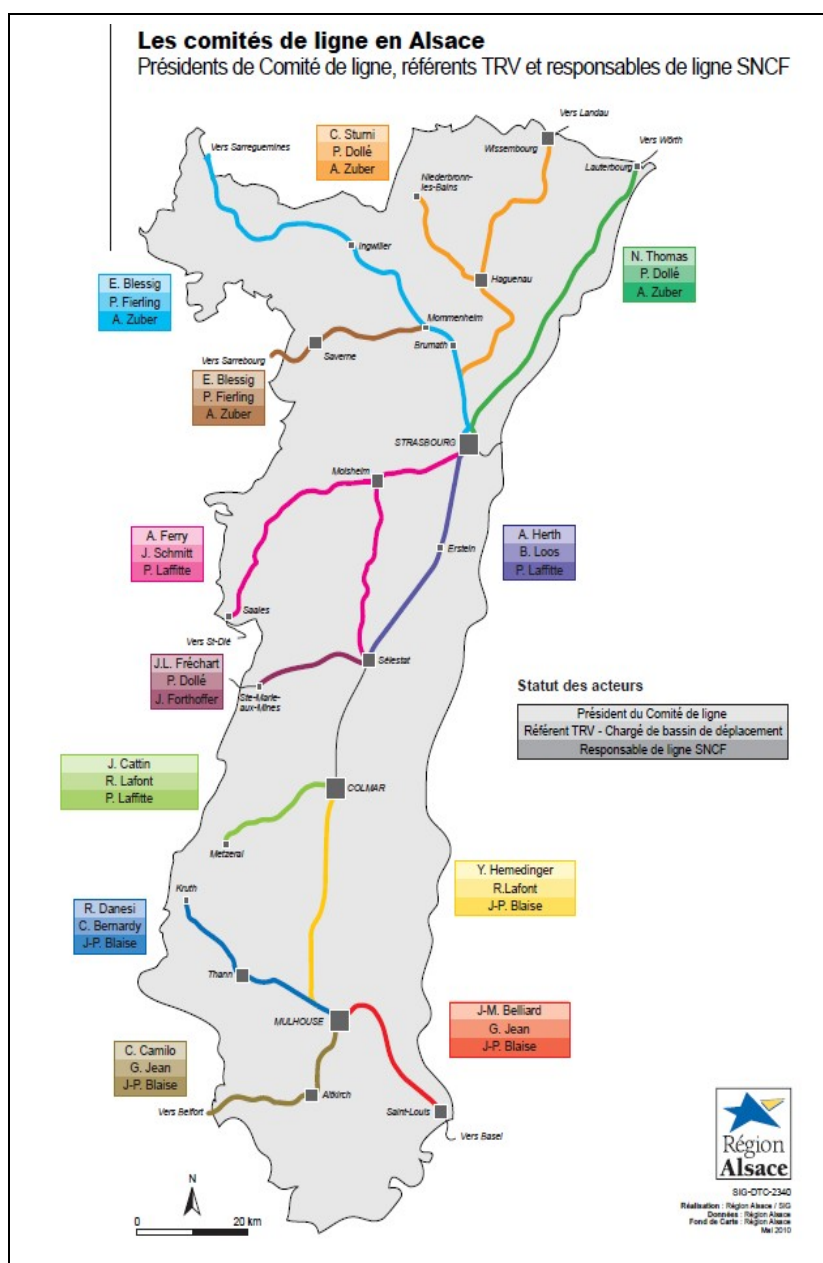
L'ensemble de ces évolutions a largement été concerté avec les partenaires qu'il s'agisse :

- d'une part, des voyageurs, au travers notamment des nombreuses réunions des comités locaux d'animation de ligne (CLAL).

Chaque CLAL est présidé par un élu et rassemble les différents acteurs concernés par le fonctionnement de la ligne : élus locaux, en particulier maires, voyageurs, regroupés ou non en association, autres partenaires institutionnels et économiques (proviseurs de lycée, chefs d'entreprises, etc.), la Région Alsace (autorité organisatrice du TER) et la SNCF. Fin 2009, avec près de 250 réunions tenues depuis 1997, ce processus de concertation a fortement contribué au développement de l'offre de transport.

12 comités locaux d'animation de ligne (CLAL) constituent les lieux de concertation du TER Alsace (voir carte jointe).

- d'autre part, des autres autorités organisatrices et exploitants des réseaux de transport public régionaux et transfrontaliers, au travers notamment du Comité de Coordination des Autorités Organisatrices de Transports (CoCoAOT).



2.2 – TER Alsace des résultats

En 2007, mis en place d'une articulation entre TGV et TER en Alsace. La grande vitesse seule n'apporte rien. Elle accélère les flux dans les deux sens. Elle peut apporter des richesses, mais également contribuer à les exporter vers des régions mieux équipées. Il paraît donc indispensable de penser la grande vitesse dans une perspective globale d'aménagement qui prenne en compte la notion de territoire ou de bassin de vie « à grande vitesse ». Cela suppose de concevoir son rôle et son aménagement à deux niveaux au moins au niveau national et international avec le réseau à grande vitesse et à l'échelle régionale, où il s'agit d'organiser au mieux la diffusion de la grande vitesse à l'ensemble de l'arrière pays traversé, où il convient de repenser la gare dans son environnement et d'en faire un pôle attractif et multifonctionnel, participant pleinement à la vie de l'agglomération.

L'articulation des dessertes TER avec le TGV devrait être une réponse pour permettre à l'ensemble de la population d'en bénéficier. L'autorité organisatrice – le Conseil Régional d'Alsace et la SNCF

ont travaillé à la construction de meilleures correspondances TGV / TER et faire jouer l'effet réseau en créant une réelle complémentarité entre eux.

Les principales nouveautés mise en place en juillet 2007 sont :

- Sur la ligne de Lauterbourg, mise en place de la première phase d'un cadencement avec des trains à la demi heure à Herrlisheim, en heure de pointe et toutes les heures à Lauterbourg.
- Entre Strasbourg et Mommenheim, mise en oeuvre d'un cadencement omnibus à l'heure toute la journée, renforcée en heure de pointe.
- Sur la ligne de Sarreguemines, ébauche d'un cadencement à l'heure, et création de deux correspondances de et vers Paris.
- En heure de pointe, cadencement entre Strasbourg et Molsheim.
- Entre Colmar et Metzeral, optimisation des correspondances à Colmar avec les TGV et TER200.
- Entre Strasbourg et Offenbourg cadencement à la demi-heure en heure de pointe avec mise en correspondance des dessertes à Strasbourg avec le TGV et à Offenbourg avec l'ICE qui relie l'aéroport de Frankfort.
- 7 nouveaux TER 200 relient Strasbourg à Bâle.

Le cadencement du réseau TER Alsace a également été ajuster avec les cadencements réseaux voisins pour faire bénéficier pleinement les voyageurs dessertes cadencées des réseaux voisins. Ils pourront accéder avec le noeu(x) de correspondances comme par exemple Bâle ou Offenbourg.

En 2009, le réseau TER Alsace est constitué de **13 lignes ferroviaires internes, 6 lignes ferroviaires transfrontalières** (vers Bâle, Müllheim/Freiburg, Offenbourg, Woerth/Karlsruhe, Neustadt/Mannheim et Saarbrücken), **7 lignes routières et 162 gares et haltes**. Le réseau est globalement structuré autour de l'axe Nord-Sud, Strasbourg-Mulhouse-Bâle, sur lequel circule des trains **TER atteignant la vitesse de 200 km/h**, ainsi qu'en étoile autour des principales agglomérations.

Le nombre de kilomètres annuels de trains avoisine les 10 millions dont un nombre croissant emprunte plusieurs lignes. Grâce à l'amélioration des temps de correspondance, et au développement des dessertes, ce dernier a quasiment doublé en l'espace de cinq ans et concerne aujourd'hui près de 10% des voyageurs régionaux.

L'axe majeur du TER Alsace se situe entre Strasbourg et Mulhouse comme l'illustre la carte des dessertes quotidiennes par ligne. Il représente un tiers des voyages et la moitié des recettes. Les lignes qui convergent vers Strasbourg (hors agglomération de Strasbourg) réalisent 46% du trafic pour 35% des recettes. Les trois plus importantes sont les lignes de Strasbourg – Haguenau – Wissembourg / Niederbronn, Strasbourg – Molsheim – Saales / Sélestat et Strasbourg – Saverne - Sarrebourg. Les lignes qui convergent vers Mulhouse représentent, elles, 19% des voyages et 12% des recettes. Quand à la ligne Mulhouse à, elle constitue la moitié de ce trafic. Enfin, la ligne Colmar – Metzeral représente 2% des voyages et 1% des recettes du TER Alsace.

La Région Alsace détermine le niveau de dessertes du TER Alsace. Un dialogue constant avec les voyageurs a permis de faire considérablement progresser le niveau d'offre sur l'ensemble des lignes régionales. De 330 en 1997, le nombre de TER quotidiens en circulation en Alsace est ainsi passé à plus de 670 aujourd'hui pour quelque 65 000 déplacements quotidiens.

2.3 – Des services innovants :

Dès lors, le TER apparaît comme une alternative crédible à la voiture. Les 6 années 1997-2003 ont très largement prouvé qu'il était encore possible de convertir les automobilistes au train. En effet :

- les centaines de voitures stationnées sur les parkings des gares TER témoignent que les utilisateurs du train ne sont pas des "captifs", c'est-à-dire des personnes sans autre choix de mode de transport ;
- plus qu'à une augmentation du nombre des captifs, c'est aux clients qui ont fait le choix d'abandonner leur voiture qu'est due la croissance du trafic des dernières années ;
- à chaque fois que la Région Alsace et la SNCF développent l'offre sur une relation où les flux sont importants, apportant une augmentation significative des fréquences, la fréquentation croît à un rythme élevé, de 20 à 50 %, voire plus dans certains cas.

Des gares modernes et mieux accessibles, avec plus de services. Les élus l'ont bien compris : le train est un outil de renouvellement urbain. Là où il s'arrête, la ville se transforme.

En tant que lieu d'accès du transport public, la gare doit remplir un minimum de fonctions de base : accessibilité, avec des parkings voitures et des abris vélos sécurisés, signalétique et information, sûreté, intermodalité avec les autocars, les transports urbains ou les taxis, confort. Tout cet ensemble doit contribuer à véhiculer une image attractive du TER. La gare de Haguenau, deuxième ville du Bas-Rhin de part sa population peut être citée en exemple. Le voyageur potentiel qui pénètre dans la gare doit se sentir pris en charge, rassuré, et doit pouvoir facilement se repérer.

Les travaux d'aménagement des principales gares et station service alsaciennes ont également été motivées par la mise en service du TGV Est européen. La vitesse, en effet, est devenue un facteur fondamental du développement économique, la condition sine qua non de la compétitivité. Cette tendance est liée au gonflement des activités tertiaires et à la mobilité croissante qu'exigent les fonctions aujourd'hui déterminantes dans les entreprises – celles de recherche, conception et création, en amont, de marketing et de vente, en aval. En modifiant considérablement les notions de distance par rapport à l'environnement des habitants et des acteurs des villes. Elle a nécessité l'aménagement des différentes gares alsaciennes afin d'améliorer la circulation et l'accès aux quais, gérer l'augmentation du flux des voyageurs et améliorer les déplacements du public.

Une desserte des bassins d'attraction des grands centres rend nécessaire l'adaptation du matériel. Le matériel nécessaire pour les dessertes dites de "2ème couronne" (20 à 50 km autour de Strasbourg, Colmar et Mulhouse) relève à court terme de la RRR (Rame Réversible Régionale), sous réserve d'une modernisation (climatisation notamment), et surtout d'un matériel moderne électrique et diesel atteignant 160 km/h et offrant 160 places assises.

Les nouveaux matériels avec la livraison de 28 autorails AGC 160 km/h – 160 places assises et des rames de Tram-Train permettra de répondre à ces besoins et d'assurer le remplacement de tous les matériels de type ancien. Par ailleurs, la modernisation intérieure des voitures TER 200 donnera à l'ensemble du matériel un aspect homogène et moderne.

3 – Les transports départementaux de voyageurs en Alsace

Le Conseil Général a la responsabilité des transports collectifs routiers non urbains. En Alsace, les départements présentent des offres différenciées et les communautés de communes les plus dynamiques mettent en place des réseaux de transports collectifs urbains et interurbains. La Communauté de Communes finance le service de transport public. Elle définit les priorités d'organisation du transport, le choix des zones à desservir, la création ou la suppression de ligne, les itinéraires, l'implantation des arrêts de bus, l'élaboration des horaires, la fixation des tarifs. Elle contrôle la bonne exécution du service et le respect des engagements de qualité de l'exploitant.

3.1 – Les réseaux départementaux

Le département du Bas-Rhin développe l'éco-mobilité. Avec le « Réseau 67 », il compte 64 lignes régulières qui maillent tout le département, selon 4 bassins de déplacements : Strasbourg/Kochersberg/Bruche, Haguenau/Nord Alsace, Saverne/Alsace Bossue et Sélestat/Centre Alsace.

Il organise **les transports scolaires** sur tout le territoire départemental, sauf à l'intérieur des périmètres de transports urbains (CUS-CTS, Ritmo Haguenau). Actuellement, 40 000 élèves bénéficient du transport scolaire. Le transport des scolaires jusqu'à l'âge de 16 ans est gratuit.

- En liaison avec des communautés de communes volontaires, Plusieurs services de transports à la demande ont été créés à travers le Bas-Rhin. Depuis le 1er janvier 2010, les **transports à la demande (TAD)** couvrent 121 communes, soit plus de 120 000 habitants. C'est un maillon complémentaire au système global de transport qui permet de répondre de manière fine aux besoins de déplacements, notamment en zone rurale. L'organisation de ces transports à la demande relève de la compétence du Conseil Général qui délègue sa compétence aux communautés de communes et subventionne à hauteur de 50% le déficit d'exploitation. L'utilisation est simple : une réservation au plus tard la veille par téléphone, un transport effectué généralement de porte à porte et des trajets réalisés au moyen de minibus ou de taxis.

Ces services étant complémentaires des autres transports collectifs publics existants (Réseau 67, TER), la clientèle domicile-travail et les scolaires ne peuvent pas y accéder pour des trajets réguliers.

Les lignes touristiques. Le département organise et finance dans le cadre des lignes régulières du Réseau 67, des lignes à vocation touristique. Elles permettent aux touristes et aux Bas-rhinois d'accéder en car aux principaux sites touristiques (navettes Champ du Feu, Haut Koenigsbourg, parc de loisir à Woerth, Château de Fleckenstein...) et à Europa Park.

Les principaux atouts de ces offres sont des correspondances horaires avec les trains régionaux et un billet valable pour les déplacements de toute une journée.

Le département du Haut-Rhin favorise l'usage des transports collectifs. Le Département veille à l'organisation des transports scolaires avec près de 30 000 élèves transportés quotidiennement. 400 circuits spéciaux de transports scolaires, 56 lignes régulières, différents horaires de bus, communes bien desservies, gratuité jusqu'à 16 ans... autant de services qui facilitent les déplacements des habitants du Haut-Rhin. Le Conseil Général souhaite ainsi encourager l'usage des transports collectifs notamment par le public scolaire et 22 400 cartes de transports scolaires sont délivrées (exception faite des transports urbains de Colmar et Mulhouse).

3.2 – Des réseaux interburains

Le réseau des transports collectifs : RITMO à Haguenau. C'est une ville attractive attractive qui bénéficie d'un secteur industriel fort avec de grands groupes comme INA/Schaeffler Gruppe, SEW-Usocom ou Mars France. Ces entreprises emploient plus de 15 000 personnes dans une ville qui compte 35 000 habitants.

Depuis août 2006, Haguenau, Harthouse, Marienthal, et Schweighouse sur Moder ont un réseau de transport de 4 lignes régulières du lundi au samedi de 6h00 à 20h00 avec un cadencement à la demi-heure sur les lignes principales et à l'heure sur les autres.

L'organisation du réseau autour d'un noeud de correspondance central, la gare de Haguenau, permettant de créer un effet réseau.

L'organisation des horaires en relation avec ceux des trains express régionaux et des autocars du Conseil Général 67, permettant ainsi d'offrir aux usagers des correspondances idéales et de favoriser l'intermodalité entre les modes de transport en gare de Haguenau, Schweighouse et Marienthal.

Un réseau de renfort et de navettes en période scolaire matin, midi et soir ouvert à tous. Un transport à la demande zonal.

Le président du syndicat des transport, André Erb dresse un premier bilan après 3 ans d'exploitation : 1,26 million de voyages effectués en 2008, soit plus de 4000 voyages par jour, (+ de 7,1 % par rapport à 2007).

TIS (*Transport Intercommunal de Sélestat*)

Après avoir créé un Périmètre de Transport Urbain (PTU) à l'échelle de son territoire, la Communauté de Communes de Sélestat a confié en 2004, par une délégation de service public aux Autocars SCHMITT, la mise en place d'un réseau de transport public desservant les 12 communes membres.

Le réseau cadencé du transport intercommunal de Sélestat, de type radial il relie les communes périphériques à la commune - centre. La gare constitue le pôle d'échange modal du réseau entre les lignes régionales, départementales et intercommunales.

Opérationnel depuis le 1er septembre 2004, il combine 2 modalités de service avec un cadencement à la demi-heure en heures de pointe et à l'heure en heures creuses :

- Ligne A et qui relie Châtenois-Sélestat-Ebersheim et la ligne B et ses 16 arrêts qui relie Scherwiller- Sélestat- Muttersholtz. Les deux lignes de bus régulières desservent cinq communes, soit environ 26 000 habitants.

- Un service complémentaire de Transport à la Demande (TAD) pour les petites communes souvent plus excentrées (Baldenheim, Dieffenthal, Ebersmunster, Kientzville, Kintzheim, La Vancelle, Mussig, Orschwiller) est assuré par un véhicule léger.

A compter de mars 2010, l'offre est améliorée grâce à un meilleur cadencement.

Un service de transport à la demande en lignes virtuelles desservant huit communes, soit 10 138 habitants. La communauté de communes de Sélestat a aussi ajouté une option « amplitude ». Cette dernière vise à accroître l'amplitude de fonctionnement des lignes A et B afin d'obtenir une meilleure continuité de service avec le service ferroviaire TER. Ce dispositif sera activé durant la période 2010-2016.

Les transports dans la Communautés des communes des trois frontières : DISTRIBUS.

La Communauté de Communes des Trois Frontières est l'autorité organisatrice des transports urbains sur le territoire des dix communes qui la composent. Depuis 1988, les communes lui ont confié la mission de développer les transports publics pour d'une part assurer l'accessibilité interne

de la Communauté de Communes et relier les différents pôles entre eux et d'autre part, accéder aux collèges et lycée, aux emplois internes et activités de Bâle.

Depuis 1994, le réseau Distribus est un service public placé sous l'autorité de la communauté de communes des Trois Frontières et dont l'exploitation est confiée à la société Métro-Cars S.A. de Saint-Louis. Pour remplir sa mission, la Communauté de Communes a choisi de confier l'exécution du service à un transporteur privé. Depuis le 1er janvier 2005, un nouveau contrat de « Délégation de Service Public » a été passé avec la société Métrocars de Saint-Louis, pour une durée de 7 ans.

Quelques chiffres clés : **900 000** kms parcourus par an pour **1 500 000** voyageurs transportés par an avec **116** points d'arrêts dont **5** sur territoire Suisse.

La carte d'identité du réseau : 2 lignes urbaines de desserte interne, 2 lignes urbaines transfrontalières, 1 ligne scolaire, 2 lignes de transport « à la demande » pour Personne à Mobilité Réduite, et 2 navettes reliant la gare de St. Louis aux zones industrielles.

La ligne 11 reliant la gare de Saint-Louis à l'aéroport

Des projets d'amélioration du réseau existent avec le renforcement des lignes existantes, l'amélioration de la desserte des quartiers excentrés avec le développement du transport à la demande et l'interconnexion du réseau Distribus avec le réseau ferroviaire. A noter également que depuis le 1er février 2007, le réseau Distribus est entré dans le système de tarification régionale Alsaplus. Ce qui autorise le voyageur avec un seul titre de transport de combiner l'utilisation du réseau ferroviaire régional TER et un ou plusieurs réseaux de transport urbain à un prix avantageux.

3.3 – Les déplacements doux ou transports alternatifs

En avril 2000 un plan pluriannuel d'aménagement visant à créer un réseau départemental de parkings de **covoiturage** a été adopté par le conseil général. Cette décision fait suite au succès de l'expérience « ruban vert » en 1997 qui incitait les Bas-rhinois à se grouper durant une journée et à la création du premier parking de ce type à Sarre-Union, au péage de l'A4, en 1998.

Le covoiturage fait partie des modes de transports alternatifs à « l'autosolisme » :

- il permet de limiter le coût économique et environnemental de la voiture individuelle
- il est particulièrement pertinent pour des déplacements domicile-travail dans des secteurs peu desservis en transports en commun, pour les travailleurs transfrontaliers ou pour les personnes en réinsertion sociale
- il permet de faire face à l'augmentation des coûts de carburants
- il diminue la saturation des axes routiers.

Le site de Sarre-Union, aménagé pour une douzaine de places, est occupé à 100 %.

Aménagé à l'hiver 2006/2007, **le site de Seltz** fonctionne très bien avec 25 places occupées à 100 %. Il est prévu une extension prochaine de 15 places.

La mise en service en novembre 2009, d'un nouveau parking aménagé sur les anciennes plateformes douanières de **Beinheim (RD4)**, complète ce dispositif.

Le Conseil Général du Bas-Rhin et la Communauté Urbaine de Strasbourg mène une réflexion pour la mise en œuvre d'une centrale de covoiturage départementale unique, accessible à tous les habitants. L'objectif est un site internet pour mutualiser l'ensemble des offres et des demandes de covoiturage au plan départemental et valoriser les parkings existants.

4 - Mobilités périurbaines et transports

4.1 – Evolution des déplacements

La mobilité quotidienne est centrale dans les recherches portant sur le périurbain, au point que cette question apparaisse comme la marque principale de ce mode de vie. Dans les ménages enquêtés, nous nous attachons aux navettes du conjoint "mobile" qui réalise des mobilités hors norme. L'essor de la périurbanisation apparaît sous-tendu par des choix de couples qui mettent en adéquation un projet de vie familiale et un logement, et non nécessairement comme un désir de campagne. De fait, alors que les familles les plus aisées s'installent à proximité des villes, les autres sont reléguées de plus en plus loin dans des zones où les prix restent relativement plus bas. Cet éloignement se traduit par une mise en tension particulière générée par la faiblesse des services et la distance aux pôles d'emploi, point qui nous intéresse pour notre enquête.

Dans cette recherche, la mobilité a été pensée comme étant arrivée dans la vie des familles pour des motifs professionnels, essentiellement. L'enquête nous a détrompées sur nombre d'a priori. Il est ainsi bien souvent difficile de dissocier les motifs professionnels de motifs plus personnels, même si effectivement, dans quelques cas, les décisions apparaissent plus marquées, et ce, quel que soit le lieu d'habitation.

L'importance du choix d'habiter en périurbain prédomine. Les périurbains sont, de fait, parmi les plus mobiles alors même que leurs mobilités géographiques sont nécessairement plus complexes, puisque contrariées par l'espace environnant et la nécessité de posséder un ou deux véhicules. Cette difficulté n'apparaît toutefois pas comme telle aux périurbains lorsqu'ils peuvent se déplacer de façon autonome. Au contraire, l'accessibilité est privilégiée à une proximité.

A la croisée de ses travaux sur les transports collectifs en site propres (TCSP) et sur la relation transport/territoire, le Certu a décidé de lancer une série de réflexions sur la desserte depuis le périurbain des grandes agglomérations.

Un groupe de travail sur les dessertes périurbaines des grandes agglomérations

L'objectif est multiple :

- réaliser un *panorama des projets* autour des grandes agglomérations (TER périurbain, tram-train, tramway périurbain, car à haut niveau de service)
- comprendre comment se positionnent les autorités sur cette question : existe-t-il une *vision globale* ?

4 thématiques seront déclinées : la pertinence des différents systèmes de transports intermodaux, l'organisation des services, les enjeux institutionnels et la relation transport/urbanisme

Ce travail s'appuyera dans un premier temps sur des travaux des Cete puis sur des contributions d'organismes divers (agences d'urbanisme, chercheurs, acteurs du ferroviaire, étrangers)

D'autres études plus ponctuelles sur le mode routier

- approche sur le potentiel de développement de lignes de cars à haut niveau de service en complément des services TER
- méthodologie d'évaluation des projets de transports collectifs sur autoroutes ou voies rapides

Mutations de la société. Au cours des dernières décennies notre société a connu des évolutions majeures et rapides qui ont considérablement transformé la vie quotidienne des alsaciens. Mais curieusement, concernant la mobilité peu d'études ont été menées pour mesurer ces évolutions dans le temps et leurs conséquences sur le transport public. Ces mutations de sociétés passées et futures se retrouvent sur les territoires (habitants du périurbains, zones commerciales...) mais également

dans vie au quotidien (seniors, personnes à mobilité réduite...). Trois mutations significatives des changements qui influent sur les déplacements au quotidien seront présentées ci-après.

Du nord au sud de l'Alsace, les communes du périurbain se sont développées et avec de nouveaux besoins de mobilité. Par exemple les horaires de travail et d'études sont propices à une mobilité diffuse dans la journée. Elle concerne près d'un quart des actifs du périurbain sur au moins 4 jours, entre le lundi et le dimanche et une partie des scolaires et étudiants qui quittent leur établissement avant 15h.

En dehors des déplacements liés au travail et aux études, les principaux lieux fréquentés par ces habitants sont :

- le petit pôle urbain situé à proximité de la commune de résidence qui doit son attraction à la présence d'un établissement scolaire, d'un supermarché, d'un cabinet médical ou de nombreux équipements de loisirs.
- la zone d'activités commerciales souvent implantée sur l'axe d'entrée naturel de la commune.
- le centre-ville de l'agglomération pour s'y rendre plusieurs fois par mois : le samedi en journée, pour des sorties improvisées en fin de journée, et les grandes manifestations (foire, salons, concerts).
- la commune, relais de centralité dispose d'un ensemble significatif de commerces et d'équipements.

La mise en place de navettes ou de transports à la demande, reliant les zones commerciales au centre ville des métropoles, serait dans un premier temps, de nature à désengorger ces zones et les grands axes. A Strasbourg, les navettes mises en place pour relier son magasin de meuble au parking relais du tramway sont un exemple.

Mise en place, dans les agglomérations à l'instar des communes rurales, d'une offre plus proche des habitants avec des prestations de qualité pour favoriser la mobilité des aînés et retarder ainsi le passage à la dépendance.

Articulation urbanisme et déplacements. La démarche Urbagare permet d'articuler développement urbain et développement ferroviaire dans les villes moyennes alsaciennes.

Les quartiers de gare des villes moyennes font apparaître aujourd'hui un double potentiel.

D'un côté, la croissance structurelle de l'offre TER et le renforcement des fonctions de pôle d'échanges des gares nécessite de remanier en profondeur les espaces publics qui les environnent, afin de mieux organiser et de rendre plus fonctionnels les accès aux différents moyens de déplacements en présence : nouvelles aires de stationnement pour les voyageurs TER, modernisation de la gare SNCF, restructuration de la gare routière, réaménagement des accès vélos et piétons...

D'un autre côté, leur accessibilité renforcée dote ces quartiers d'un potentiel de centralité urbaine et de nouvelles possibilités de développement et de renouvellement urbain : implantation de services pour les voyageurs, nouveaux programmes immobiliers, création de logements, développement de services à la population, implantation d'équipements collectifs centraux... En bref, c'est un morceau de ville qu'il est possible de constituer ou de reconquérir.

Bien souvent, les fonctions de déplacements à réorganiser et les potentiels de développement urbain à valoriser sont très étroitement imbriqués les uns avec les autres. Cette imbrication nécessite d'aborder de façon coordonnée les aménagements concernant l'offre de déplacements et le pôle d'échanges et ceux relevant du développement et du renouvellement urbain. Les potentialités d'intervention sont de surcroît fréquemment localisées pour partie sur le domaine ferroviaire et pour partie en secteur urbain, ce qui complique davantage encore les démarches à engager. Enfin, l'articulation des questions de déplacements avec les questions urbaines nécessite d'impliquer un grand nombre d'acteurs différents...

- Quelles possibilités de développement urbain génère la montée en puissance des pôles d'échanges multimodaux au sein des villes moyennes ?
- Comment concilier les impératifs de réorganisation des déplacements avec la valorisation des potentialités de développement urbain ?
- Comment, avec quels leviers et en suivant quelles méthodes, maîtriser l'évolution urbaine des quartiers de gare ?
- Comment concevoir et piloter la transformation complexe de ces quartiers ?

Telles sont, parmi d'autres, les questions qui ont été abordées dans le cadre de la démarche URBAGARE lancée en 2008 à l'initiative de la DRE, en étroite collaboration avec le Conseil Régional d'Alsace, les Conseils Généraux du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, et les DDE 67 et 68.

4.2 – Evolution des transports régionaux de voyageurs

La Région encourage l'intermodalité entre les différents réseaux et modes de transport des voyageurs. Elle participe à la définition d'une politique globale des déplacements et à la coordination des transports collectifs de voyageurs avec les autres autorités organisatrices compétentes notamment sur les zones périurbaines.

Les projets innovants restent nombreux sur l'ensemble du territoire régional. Au-delà de l'échéance majeure de décembre 2008, les projets qui permettront d'améliorer encore à moyen terme l'offre « TER Alsace » restent nombreux. En **décembre 2009, la desserte péri-urbaine entre Strasbourg et Sélestat** sera renforcée grâce aux nouvelles possibilités de dessertes offertes par la mise en œuvre de deux tronçons longs (20 kms environ au total), de **3ème voie à hauteur d'Erstein**.

En **décembre 2010**, c'est le **TRAM-TRAIN Mulhouse – Vallée de la Thur**, premier projet d'interconnexion en France entre réseau urbain et réseau ferré national (circulation de matériel spécifique à la fois sur le réseau ferré et le réseau de tramway) , qui entrera en service. Enfin, en **2011**, la **mise en service du TGV Rhin-Rhône**, deuxième ligne à grande vitesse alsacienne, sera très probablement l'occasion d'une nouvelle refonte des horaires à l'échelle du TER Alsace en généralisant notamment le cadencement.

Le **Contrat de Projet de la région Alsace 2007-2013** prévoit un volet « Modes de transports favorables au développement durable ». Le montant total inscrit au contrat de projet au titre du volet "Modes de transports favorables au développement durable" est de 426,3 M€, dont 125 M€ apportés par l'Etat, 116,2 M€ par la Région, 19,28 M€ par le Département du Bas -Rhin, 8,71 M€ par le Département du Haut-Rhin, 50,63 M€ par Mulhouse et la CAMSA, 37,54 M€ par Strasbourg et la CUS. Le montant relatif aux opérations ferroviaires et aux transports collectifs urbains et péri-urbains s'élève à 384,48 M€ dont 114,05 M€ pour l'Etat

Les opérations relèvent de trois grandes catégories dont la desserte fine des territoires urbains et péri-urbains :

- Poursuite de la réalisation des premières phases des tram-trains de «Mulhouse- Vallée de la Thur» et de «Strasbourg – Bruche – Piémont des Vosges» (42,37M€ dont 15,97 M€ Etat).
- Etudes de la seconde phase du tram-train de Mulhouse – Vallée de la Thur.
- Construction du transport collectif en site propre à l'ouest de Strasbourg (étude globale, 1ère tranche de la section interurbaine Wasselonne – Eckbolsheim) (22M€ dont 7M€ Etat).
- Modernisation des services ferroviaires sur les lignes régionales, en particulier la ligne Haguenau-Niedebrohn (24 M€ dont 8 M€ Etat), ligne Mulhouse- Chalampé vers Fribourg.

- Prolongement des tramways dans les grandes villes (Strasbourg et Mulhouse) (10M€ Etat pour chacune des villes).

Les autres volets améliorent la fluidité des trafics et concernent la capacité de l'épine dorsale ferroviaire Nord-Sud et le report intermodal du transport de marchandises.

A titre indicatif, compte tenu de l'avancement actuel des projets de modernisation de l'infrastructure ferroviaire, notamment ceux inscrits au Contrat de projet Etat - Région, les projets ci après sont envisagés et étudiés pour être mis en œuvre au cours de nouvelle convention 2010-2018 :

- en décembre 2010 : mise en service du Tram-Train Mulhouse - Vallée de la Thur ;
- en décembre 2011 : refonte des horaires du Sud Alsace (étoile Mulhousienne) dans le cadre du cadencement horaire lié à la mise en service du TGV Rhin Rhône ;
- en décembre 2012 : réouverture de la ligne transfrontalière Mulhouse – Müllheim ;
- en décembre 2013 : refonte des horaires du Nord Alsace en lien avec la mise en service des nouvelles infrastructures en sortie Nord de Strasbourg ;
- en décembre 2014 : refonte de l'offre Haguenau – Niederbronn-Les-Bains suite aux travaux de modernisation de l'infrastructure.

De nouvelles perspectives sur le périurbain avec le tram-train

Dans un contexte d'utilisation croissante des transports publics, de réduction des frontières entre l'urbain et le périurbain, la SNCF développe des concepts innovants : adapté aux nouveaux modes de vie, le tram-train répond aux exigences d'intermodalité, de simplicité et de fluidité des déplacements. Il est une solution originale d'intermodalité à la disposition des Autorités Organisatrices, car il peut aussi bien circuler sur le réseau ferroviaire, comme un train classique, que pénétrer au cœur des villes, à la manière d'un tramway. Il permet ainsi l'accès direct au centre ville sans changement de mode. Il dessert en outre plus de stations qu'un train dans le même temps, grâce à ses capacités d'accélération et de freinage supérieures.

Le 1er tram-train de France a été mis en service sur la ligne Bondy-Aulnay en novembre 2006. D'autres vont suivre : Mulhouse Vallée de la Thur en Décembre 2010 et Strasbourg Piémont des Vosges en 2015.

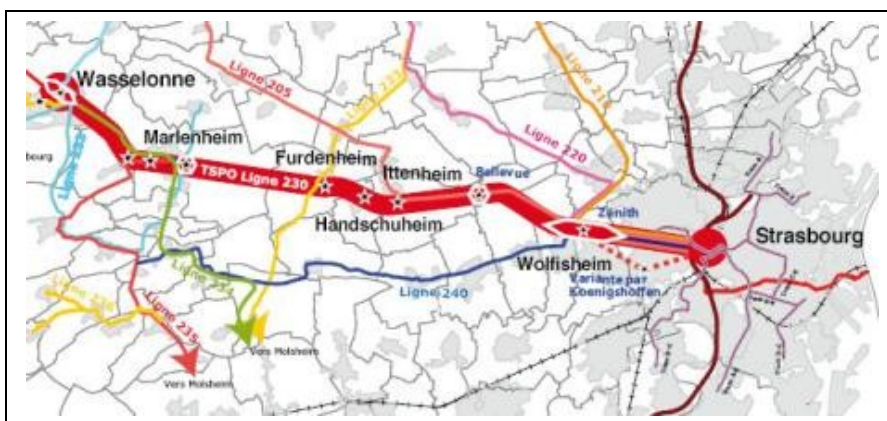
C'est une réponse à la saturation routière à l'entrée des villes. Face à l'engorgement des métropoles, les collectivités locales ont compris que le tram-train conjugait l'effet positif du tramway dans le périmètre urbain et celui du ferroviaire traditionnel dans un secteur allant jusqu'à quelques dizaines de kilomètres du centre-ville. Très attractif pour les voyageurs, il leur fait gagner du temps sur leur parcours en évitant les ruptures de correspondances. De ce fait, il fait diminuer la contribution publique au voyageur.

D'où l'intérêt des collectivités territoriales à opter pour ce mode de transport. D'autant que le coût d'investissement pour les infrastructures est relativement réduit ; en effet, on utilise généralement une partie des infrastructures existantes. Le léger surcoût du matériel roulant est ainsi compensé par l'économie réalisée. Le coût d'exploitation pour les collectivités et les Autorités Organisatrices reste peu élevé grâce à une exploitation cadencée et à une organisation optimisée. Au final, le coût du tram-train au kilomètre s'avère nettement moindre que celui du mode ferroviaire traditionnel.

Le Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO) est un projet de bus express entre Wasselonne et Strasbourg.

Prévu au contrat de projets Etat-Region 2007 à 2013, il est destiné à améliorer les conditions de déplacements dans ce secteur et à proposer une alternative crédible à la voiture. La première phase d'aménagement se situe entre Wasselonne et Ittenheim. Il prévoit :

- un site propre, ou voie réservée, le long des routes existantes, sans réduire leur capacité actuelle puisque le nombre de voies sera maintenu
- des aménagements donnant la priorité au bus pour franchir les carrefours lors des traversées de villages
- la mise en service de bus de dernière génération (dits « bus à haut niveau de service »)
- divers équipements pour l'accessibilité à ce moyen de transport et votre confort (parkings relais, information voyageur en temps réel...).



La concertation du **TSPO** vient de démarrer. Après l'expérimentation de la voie réservée sur autoroute A48 à Grenoble, il s'agit du 2ème vrai projet de "**BHNS périurbain**"¹ en France. Les études préliminaires permettent d'identifier différents scénarios d'insertion sur les 3 tronçons qui composent cet axe (RD 1004, RN4/A351 et arrivée dans Strasbourg). La forme en "tuyau" permet d'optimiser la réalisation de sites propres. Environ 12 000 voyageurs/jour sont attendus sur la partie la plus utilisée.

Cet exemple montre que le BHNS commence à trouver sa place et sa forme dans des zones périurbaines, à potentiel intermédiaire entre tramway et bus. Sans doute que ce genre d'approche pourrait se développer dans d'autres agglomérations en complément des efforts apportés sur le ferroviaire. Les études sont de plus en plus fournies, (même s'il manque toujours de vraies évaluations socio-économiques) et les réflexions permettent de placer la question complexe des compétences (Etat, CG, CR et AOTU) au coeur des discussions.

4.3 – Des innovations

L'idée d'un **système d'information voyageur multimodal** (abrégé SIM) a été lancée il y a quelques temps déjà au niveau de la région Alsace. Lancé fin 2009 et il doit comprendre l'ensemble des compagnies alsaciennes de transport urbain et interurbain, le transport ferroviaire alsacien, tous les tarifs ainsi qu'un affichage des perturbations en temps réel.

Une centrale de mobilité prendra place avec l'arrivée du nouveau maillage du réseau. Cette centrale permettra aux usagers, en téléphonant ou sur internet, de pouvoir obtenir des informations sur leur

¹ BHNS pour Bus à Haut Niveau de Service

trajet (sur le réseau 67) comme les heures de circulation et les perturbations (déviations, retards, etc.) mais aussi de pouvoir réserver son car ou bus sur les lignes de transport à la demande ou pour les personnes à mobilité réduite sur les lignes non accessibles. Cette centrale de mobilité, au niveau du Transport A la Demande, permettra la réservation d'un véhicule sur n'importe quel réseau de transport à la demande du Bas-Rhin. Il intègre également les possibilités de déplacement doux comme la marche à pied et le vélo.

La Région Alsace a mis en œuvre, en partenariat avec les 9 autres Autorités Organisatrices de Transport alsaciennes² et en lien avec ses différents partenaires transfrontaliers, un projet de système d'information multimodale. Les différentes AOT associées souhaitent ainsi encourager l'usage des transports collectifs et répondre à la forte demande de leurs concitoyens en offrant une information globale sur l'offre de transport à l'échelle du territoire alsacien. Chaque AOT est responsable de la fourniture des données horaires (théoriques et circonstanciées) et du contenu éditorial concernant son offre de transport. Ainsi, la SNCF transmettra dans ce cadre les données nécessaires au système d'information multimodal alsacien.

Le système d'information multimodale permet d'effectuer des recherches d'itinéraires à partir d'adresses, de lieux publics et d'arrêts sur le périmètre et sur l'offre de transport des différents réseaux partenaires du système.

Ce système d'informations multimodales est accessible par l'intermédiaire principalement d'un site Internet dont l'adresse est www.vialsace.eu ou www.vialsace.fr. A termes, il devrait également être accessible via différents outils comme le téléphone portable ou les fils d'actualités RSS (pour les perturbations par exemple).

² **Projet mis en œuvre par :** la Région Alsace – TER Alsace ; le Conseil Général du Bas-Rhin et le Conseil Général du Haut-Rhin – cars interurbains, transports scolaires et à la demande ; la Communauté Urbaine de Strasbourg – CTS ; le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne – SITRAM ; la Communauté d'Agglomération de Colmar – Trace ; le Syndicat des transports de Haguenau et Schweighouse-sur-Moder – Ritmo ; la Ville d'Obernai – Pass'O ; la Communauté de Communes de Sélestat – TIS ; la Communauté de Communes des Trois-Frontières – Distribus

Références bibliographie

Ouvrages généraux :

Bavoux Jean-Jacques, Beaucire Francis, Chapelon Laurent, Zembri Pierre, 2005, Géographie des transports, Armand Colin – collection U, Paris, 231 p.
Bavoux Jean-Jacques, Charrier Jean-Bernard, 1994, Transports et Structuration de l'espace dans l'Union européenne, Masson géographie, Paris, 222 p.
Brocard Madeleine, 2009, Transports et territoires-enjeux et débats, Ellipses-Carrefours, Paris, 188 p.
Capot Rey Robert, 1946, Géographie des circulations, NRF Gallimard Géographie Humaine, Paris, 296 p.
Marcadon Jacques, Etienne Auphan, Barré Aain, Chesnais Michel, 1997, Les transports, Armand Colin-Prépas Géographie, Paris, 215 p.
Mérenne Emile, 1997, Géographie des Transports, Nathan université - Géographie d'aujourd'hui, Paris, 192 p.
Wolkowitsch Maurice, 1992, Géographie des transports, Armand Colin – cursus, Paris, 191 p.

Ouvrages et articles spécialisés :

Woessner Raymond, L'Alsace, territoire(s) en mouvement, Jérôme Do Bentzinger Editions, Colmar, 2007, 184 p.

Etudes et rapports :

Agence d'Urbanisme pour l'agglomération de Strasbourg, Vers un schéma directeur de l'agglomération de Strasbourg- éléments pour un dialogue, Strasbourg, 1970, 100 p.
Agence d'Urbanisme pour l'agglomération de Strasbourg, Strasbourg métropole - moyens et limites d'un rayonnement, Strasbourg, 1972, 176 p.
Agence d'Urbanisme pour l'agglomération de Strasbourg, Strasbourg métropole - place dans l'armature urbaine, Strasbourg, 1973, 217 p.
Ville et communauté urbaine de Strasbourg, Strasbourg – Annuaire statistique 1981, Strasbourg 1982, 279 p.

Revues :

Rail&Transports, Transports Publics

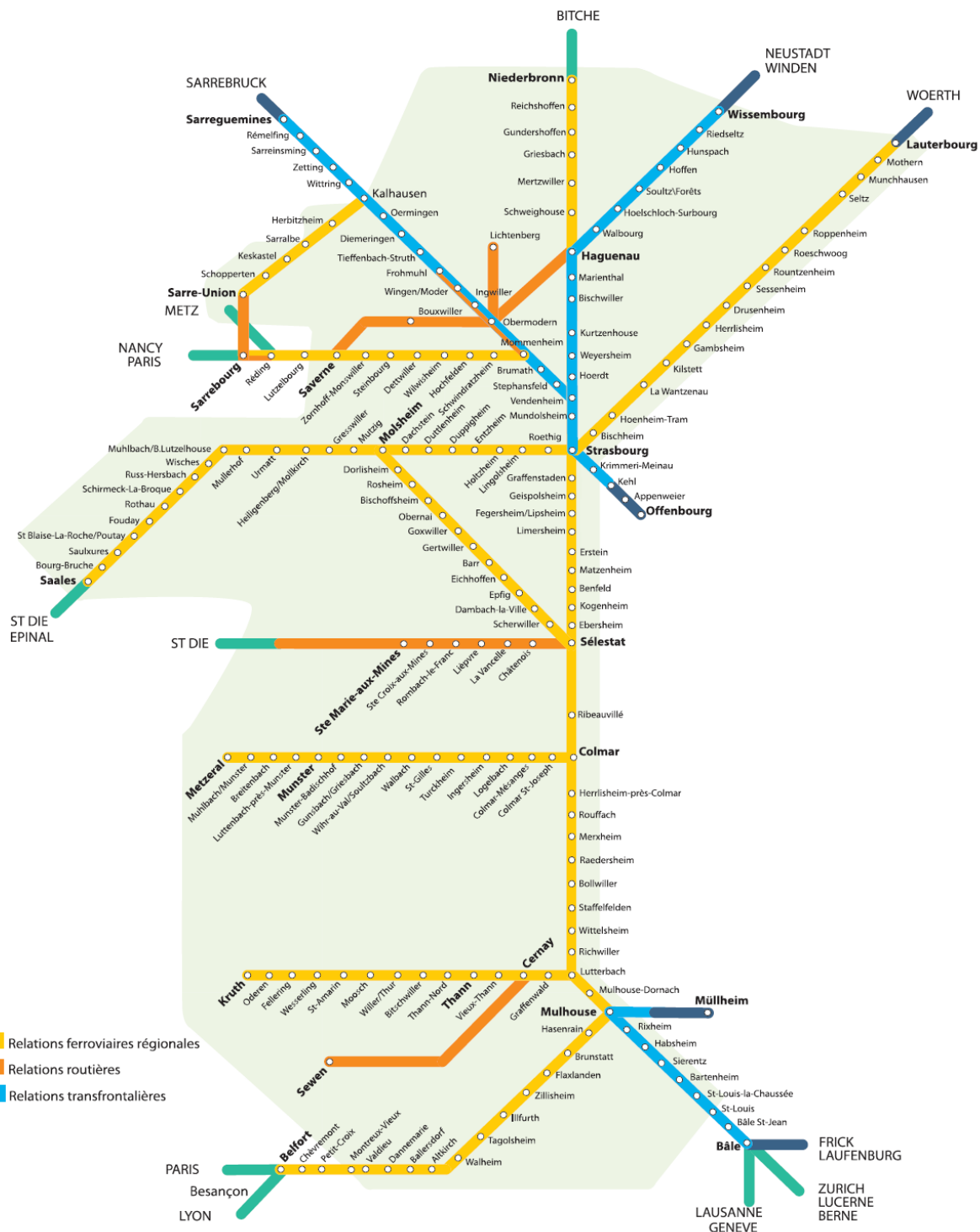
Sources internet :

www.alsace.equipement.gouv.fr
www.bas-rhin.fr/se-deplacer/reseau-67
ww.cg68.fr/fr/routes
www.cts-strasbourg.fr
www.region-alsace.eu/ter-transport-express-regional
www.ter-sncf.com/Regions/alsace/Fr
www.tis-selestat.com

Annexe

Cartes des principaux réseaux de Transports Publics en Alsace

Réseaux TER Alsace



Mai 2008



Source : www.ter-sncf.com/Regions/alsace/Fr

Plan des lignes interurbaines du Réseau 67

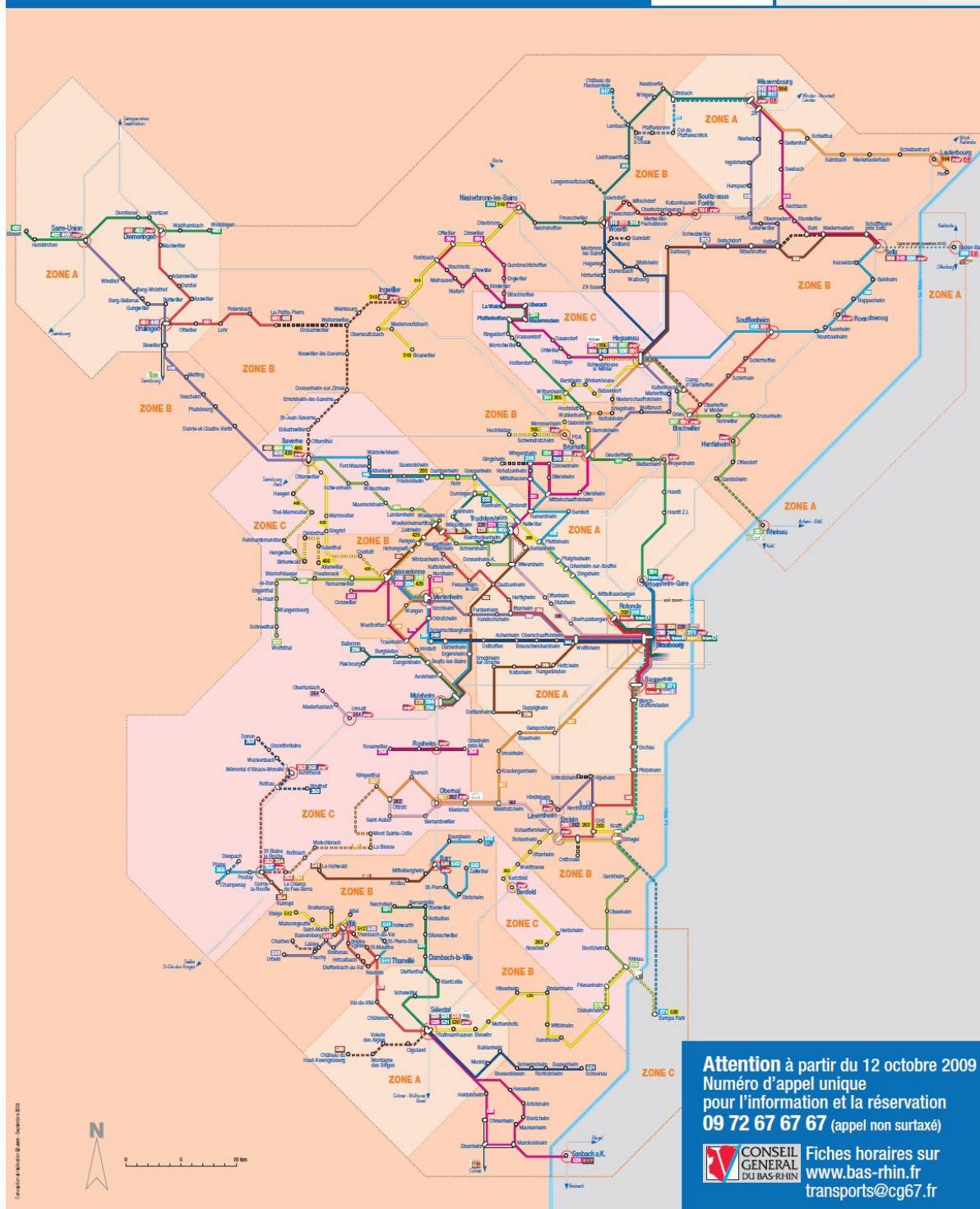
Edition septembre 2009

CONSEIL
GENERAL
DU BAS-RHIN
www.bas-rhin.fr

LE TRANSPORT DU CONSEIL GENERAL
réseau 67

LÉGENDE

- Ligne régulière
- Desserte à certaines heures
- Pôle d'échanges
- Voie ferrée
- ZONE C Limite des zones tarifaires
- Limite du Département
- ☒ Bac rhénan



Attention à partir du 12 octobre 2009
Numéro d'appel unique
pour l'information et la réservation
09 72 67 67 67 (appel non surtaxé)

CONSEIL
GENERAL
DU BAS-RHIN

Fiches horaires sur
www.bas-rhin.fr
transports@cg67.fr

Source : www.bas-rhin.fr/cartes

Plan des lignes interurbaines du Réseau 67

RENSEIGNEMENTS

CTBR - Gare routière des Halles - ctbr@ctbr67.fr - Tél. 03 88 23 43 23

201 203 205 209 210 220 221 222 223 230 231
232 233 234 235 236 240 256 257 260 261 262

263 270 271 404 405

Striebig - Tél. 03 90 40 98 30

251

Josy - Tél. 03 88 97 02 50

252 253 254 255

Kunegel - Tél. 03 88 10 55 10

305 320 420

Royer - Tél. 03 88 96 97 22

306

Attention à partir du 12 octobre 2009

Numéro d'appel unique

pour l'information et la réservation

09 72 67 67 67 (appel non surtaxé)

Fiches horaires sur

www.bas-rhin.fr

transports@ctbr67.fr

Tél. 03 88 76 67 67



CTBR

Bassin de Strasbourg-Kochersberg-Bruche

ÉDITION SEPTEMBRE 2009



Source : www.cts-strasbourg.fr

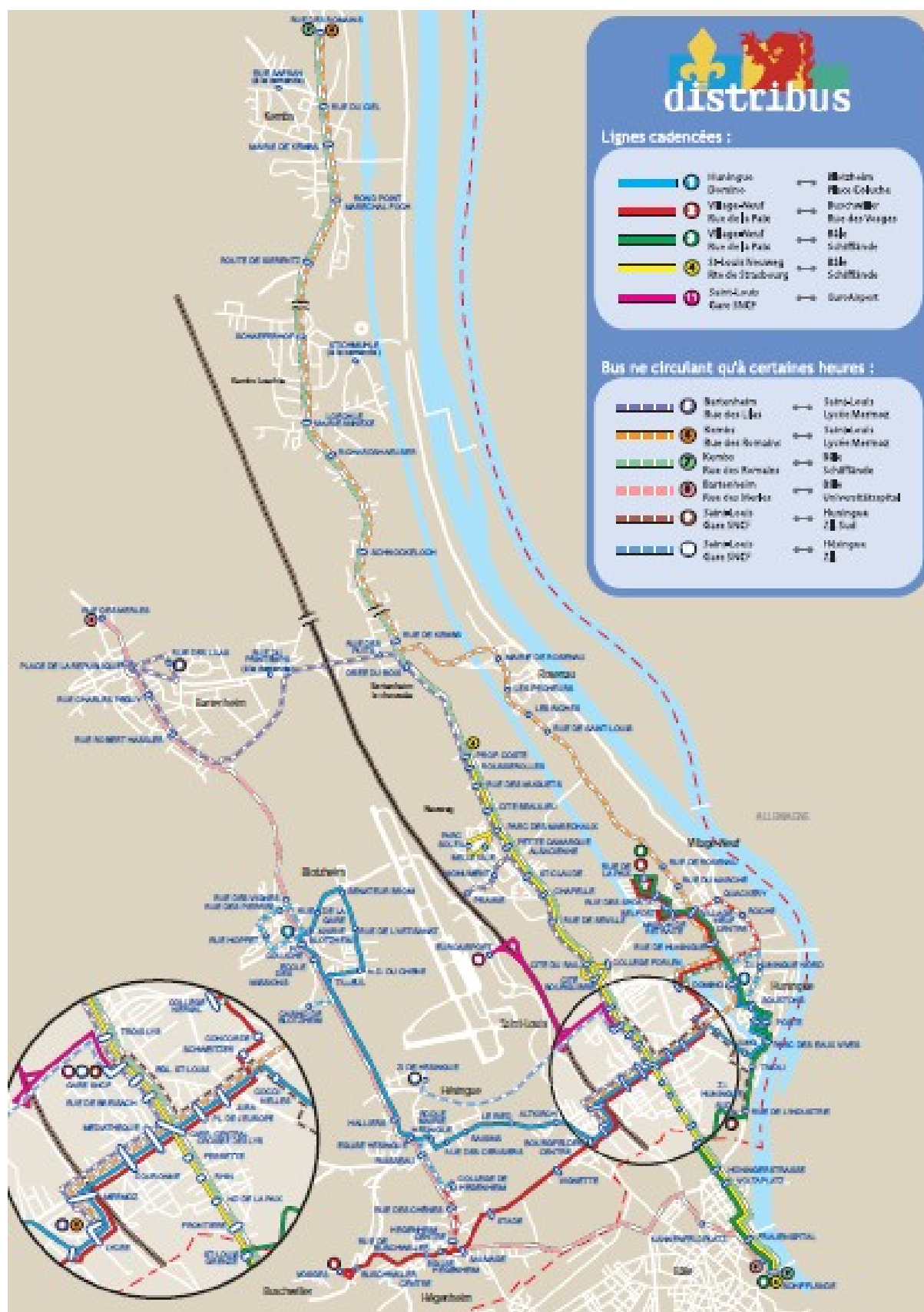


Source : www.cg68.fr/fr/education/proximite-et-transport-scolaires.html

RITMO : le réseau des transports collectifs à Haguenau



Source : www.ritmo.fr



source : www.distribus.com

Annexe

Principaux faits marquants :

Les transports ferroviaires régionaux en Alsace

Depuis 1997, date à laquelle l'Alsace se lançait dans l'expérimentation de la régionalisation, le nombre de trains a fait un bond considérable sur le territoire régional.

Outre les nombreuses créations ponctuelles de dessertes très appréciées des voyageurs, chaque année a été marquée par au moins une réalisation majeure de développement d'offre, on pourra citer :

1991 : lancement du TER 200, premier train régional en Europe roulant à 200 km/h

La Région Alsace avec six autres régions se propose d'expérimenter la décentralisation

1997 : Refonte de desserte sur la ligne Mulhouse – Bâle et mise en œuvre de liaisons transfrontalières vers le Fricktal (7 aller-retour : AR)

1998 : Première phase de cadencement de l'axe TER 200 entre Strasbourg et Mulhouse

1999 : Augmentation de près de 40% de l'offre entre Strasbourg – Molsheim et le Piémont et de plus de 30% de l'offre entre Strasbourg et Lauterbourg

2000 : Suite à la modernisation d'une partie des infrastructures, refonte complète des dessertes des lignes Mulhouse- Thann- Kruth et Strasbourg- Haguenau- Nord Alsace

2001 : Amélioration de l'offre entre Strasbourg Molsheim et la Vallée de la Bruche

2002 - Signature de la première convention Région-SNCF (2002-2009)

2002 : - Réouverture de la ligne transfrontalière Lauterbourg – Wörth (18 AR)

- Cadencement intégral du TER 200 suite à la mise en exploitation du dernier tronçon Mulhouse – Saint-Louis à 200 kilomètres-heure

- Création de trains entre Strasbourg et Molsheim

Ouverture du pôle d'échange intermodal de Hoenheim Gare

2003 : - Cadencement de la desserte routière Sélestat-Sainte-Marie-aux-Mines

- Adaptation de l'offre entre Strasbourg et Sarreguemines et prolongement de dessertes vers Saarbrücken

- Ouverture du pôle d'échange intermodal de Krimmeri-**Meinau** et première étape de la refonte de la desserte transfrontalière Strasbourg – Kehl – Offenburg

2004 : - Adaptation de l'offre entre Strasbourg, Saverne et Sarrebourg

- Refonte des dessertes routières du nord de l'Alsace

- Adaptation du service de transport régional suite à la mise en service du TGV Strasbourg-Marseille
- 2005 : - Cadencement intégral à la demi-heure de la ligne Strasbourg-Haguenau
 - Expérimentation de la réouverture de la desserte week-end entre Haguenau et Niederbronn-les-bains
 - Liaison directe Neustadt-Strasbourg les samedis et dimanches (1 AR)
- 2006 : - Réouverture de la ligne transfrontalière Mulhouse-Müllheim (-Freiburg) au trafic occasionnel de voyageurs.
 - Adaptation de l'offre entre Strasbourg et la vallée de la Bruche suite à la réouverture de l'évitement ferroviaire en gare de Saint-Blaise La Roche
- 2007: - Refonte et développement de l'offre TER Alsace en lien avec l'arrivée du TGV Est Européen sur l'ensemble du réseau régional : + 17% de trains, avec 630 TER quotidiens, + 28 % de places assises et + 13 % de trains x km (Tkm), soit une production annuelle supérieure à 10 millions de Tkm.
- 2008 : *la première étape de concrétisation du projet de tram-train de Strasbourg. Cette redéfinition de l'offre, qui concerne la ligne vers Molsheim puis celles de la Bruche et du Piémont des vosges, se traduit principalement par :*
 - *un renforcement des circulations : + 40 trains/ jour avec notamment un train toutes les demi-heures depuis et vers le Piémont des Vosges (Strasbourg-Molsheim-Barr) ;*
 - *une desserte avec 4 trains/ heure et par sens de la nouvelle gare d'Entzheim-Aéroport, construite directement en face de l'aéroport international de Strasbourg*
- 2009 : la desserte péri-urbaine entre Strasbourg et Sélestat sera renforcée grâce aux nouvelles possibilités de dessertes offertes par la mise en œuvre de deux tronçons longs (20 kms environ au total), de 3ème voie à hauteur d'Erstein.

En 2009, TER Alsace c'est...

- 65 000 voyages/jour
- + 54 % de trafic entre 2002 et 2008
- + 35 % de TER quotidiens en circulation entre 2002 et 2009 : de 494 à 670 TER
- + 57,3 % d'augmentation du budget annuel d'exploitation qui de 2002 à 2009 passe de 116,3 M€ à 183 M€)
- 90 % du matériel roulant TER neuf, rénové ou en cours de rénovation

2010 - Signature de la convention Région - SNCF (2010-2018)

Les projets ambitieux pour les années à venir se fondent sur le succès des premières années de décentralisation et ont conduit les élus à renouveler leur confiance au TER. Une nouvelle convention, signée pour la période 2010-2019, prévoit des investissements très importants dans l'infrastructure régionale et le matériel roulant.

Annexe

La tarification du réseau TER Alsace

Dans le cadre de ses missions, la Région Alsace est compétente pour décider, sur l'ensemble du territoire régional, de la création et de la mise en œuvre de tarifs régionaux spécifiques. Ces derniers ont pour objet de compléter le système tarifaire national de la SNCF.

En application de la loi SRU et du décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001, la Région exerce sa compétence en matière de tarification dans le respect des principes du système tarifaire national. Elle peut, par exemple pour favoriser une offre multimodale de transports, décider des dispositions tarifaires spécifiques aux services d'intérêt régional dans le respect des principes tarifaires visés au titre 4 de la présente convention.

En application de ces mêmes dispositions, les tarifs sociaux nationaux, y compris les tarifs conclus au titre de l'article 41 du cahier des charges de la SNCF (tarif militaire), s'appliquent aux services régionaux de voyageurs. Le prix des titres de transport fixé sur la base des tarifs nationaux figure dans le document "tarifs voyageurs" homologué par l'État.

Les tarifs nationaux s'appliquent au service TER dans les conditions suivantes :

- dans tous les cas pour les voyages en correspondance empruntant successivement un train TER et un train du service national ;
- pour les voyages dépassant le territoire de la Région, sauf si un accord particulier a été mis en œuvre entre les régions limitrophes pour l'application d'un tarif régional spécifique valable sur la totalité du parcours ;
- pour les voyages à l'intérieur du territoire régional, en l'absence de tarifs spécifiques régionaux décidés par la Région.

Les propositions tarifaires de la SNCF doivent viser une augmentation globale de la fréquentation et/ou des recettes du service objet de la présente convention.

La SNCF peut prendre l'initiative et mettre en œuvre des tarifs promotionnels limités dans le temps. Ces tarifs sont construits de façon à ne pas avoir d'impact sur les charges, ni d'incidence négative sur les recettes du compte de facturation conventionnel.

La Région Alsace peut compléter la gamme nationale de tarifs nationaux SNCF par des tarifications régionales spécifiques aux TER. Dans le respect de l'encadrement législatif qui existe autour de cette compétence, la Région Alsace a construit progressivement depuis 1997 une gamme tarifaire régionale. Celle-ci vise, d'une part, à combler et à assouplir la gamme tarifaire nationale et, d'autre part, à répondre à des besoins spécifiques de déplacements liés aux caractéristiques géographiques de la région. Aujourd'hui, la tarification régionale spécifique représente d'ores et déjà près de 30% des ventes de titres liés aux déplacements réguliers et environ 25% des déplacements occasionnels. Des réflexions sont actuellement en cours pour faire encore évoluer ce dispositif en simplifiant et en facilitant son usage par le voyageur régional et devrait se traduire par de nouvelles évolutions durant l'année 2009.

Différents besoins de déplacement sont pris en compte par cette tarification :

- les **déplacements domicile-travail** dans le cas des distances supérieures au périmètre d'application de l'abonnement de travail national, c'est-à-dire pour les distances comprises entre 75

et 225 km, qui sont couvertes par l'*abonnement de travail régional* et l'*abonnement annuel de travail* ;

- les **déplacements liés à l'insertion sociale et à la formation professionnelle** qui sont facilités par le biais du *Pass Aide Mobilité*, du *Pass Emploi* et du *Pass Formation* ;

- les **déplacements privés-loisirs** possibles grâce aux titres suivants : Carte de réduction *TONUS Alsace*³ et *REFLEXE Alsace*⁴ qui offrent des niveaux de réduction allant de 30 à 70% sur le plein tarif ;

- les **déplacements transfrontaliers**, qu'ils soient réguliers ou occasionnels, limités à l'usage du train ou multimodaux, avec du nord au sud : le *Ticket Saar-Alsace* et le *Pass Alsace-Saarland* pour le Saarland ; le *Pass Alsace-RheinNeckar* pour la Rhénanie-Palatinat ; l'*Europass* pour l'Ortenau ; le *Pass Haut-Rhin Breisgau* pour la Région de Fribourg ; l'*AlsaPlus TNW* et le *Ticket Tri-Regio* pour la région de Bâle et l'extrême sud de l'Allemagne ;
- enfin, les **déplacements multimodaux** en Alsace avec les formules *AlsaPlus Job* et *AlsaPlus Campus* ou les *forfaits Traima*, *TriRégio* et l'*Europass*.

Les titres multimodaux sont **des formules « tout compris »** qui combinent un abonnement purement ferroviaire avec au choix un ou deux abonnements de transport urbain ou interurbain de votre choix.

Les formules **AlsaPlus Job** et **AlsaPlus Campus** sont disponibles pour toutes les agglomérations alsaciennes : de Strasbourg à St-Louis en passant par Haguenau, Obernai, Sélestat, Colmar, Mulhouse et même Bâle. Elles sont également disponibles sur les lignes interurbaines (Réseau 67 et cars 68) structurantes dans les deux départements alsaciens.

La Région Alsace et les différentes autorités partenaires de ces titres encouragent fortement l'usage de ces différentes formules et participent à leur succès par l'intermédiaire d'une prise en charge financière complémentaire. En choisissant une formule multimodale, et grâce à ces « primes » à l'intermodalité versées directement par les collectivités à leurs exploitants respectifs, le voyageur bénéficie donc d'une réduction supplémentaire par rapport aux formules d'abonnement mono-modales.

Par ailleurs, les **forfaits Traima** pour l'agglomération Mulhousienne et **Europass** pour l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau offrent une libre circulation sur tous les modes de transport collectif au sein des territoires concernés.

Enfin, l'ensemble des partenaires du transport public régional a convenu d'étudier la mise en oeuvre à court terme d'un titre multimodal unique d'une durée de 24h idéal pour simplifier les déplacements occasionnels !

Les dernières nouveautés billettiques et tarifaires. Initiée par la Région Alsace et la SNCF, la carte ALSEO a été déployée sur l'ensemble du réseau TER Alsace. Cette carte à puce, dénommée ALSEO, personnalisée par la photo du voyageur et ses nom et prénom, sert de **support unique pour les abonnements TER mono-modaux ou multimodaux** en remplacement des titres papiers et, le cas échéant, de la carte Badgéo. Elle contient l'attestation patronale et le titre de transport hebdomadaire ou mensuel. Elle permet la validation sur les bornes du réseau de la CTS, ainsi que le contrôle sur le réseau TER. En outre, elle est très facilement et rapidement rechargeable aussi bien aux guichets des gares qu'aux automates de vente régionaux de la SNCF.

³ La carte est destinée aux jeunes de **12 à 25 ans** pour 15 €, elle offre 50 % de réduction en permanence, pendant un an, sur tous les trajets en Alsace (Bâle, Belfort, St Dié, Sarreguemines et Sarrebourg compris).

⁴ La carte destinée aux **26 ans et plus**, vendue 25 €, également valable 1 an sur un périmètre identique, elle offre au titulaire 30 % de réduction en semaine et 70 % les week-ends. Cette réduction week-end peut également profiter à 3 personnes voyageant avec le titulaire de la carte.