

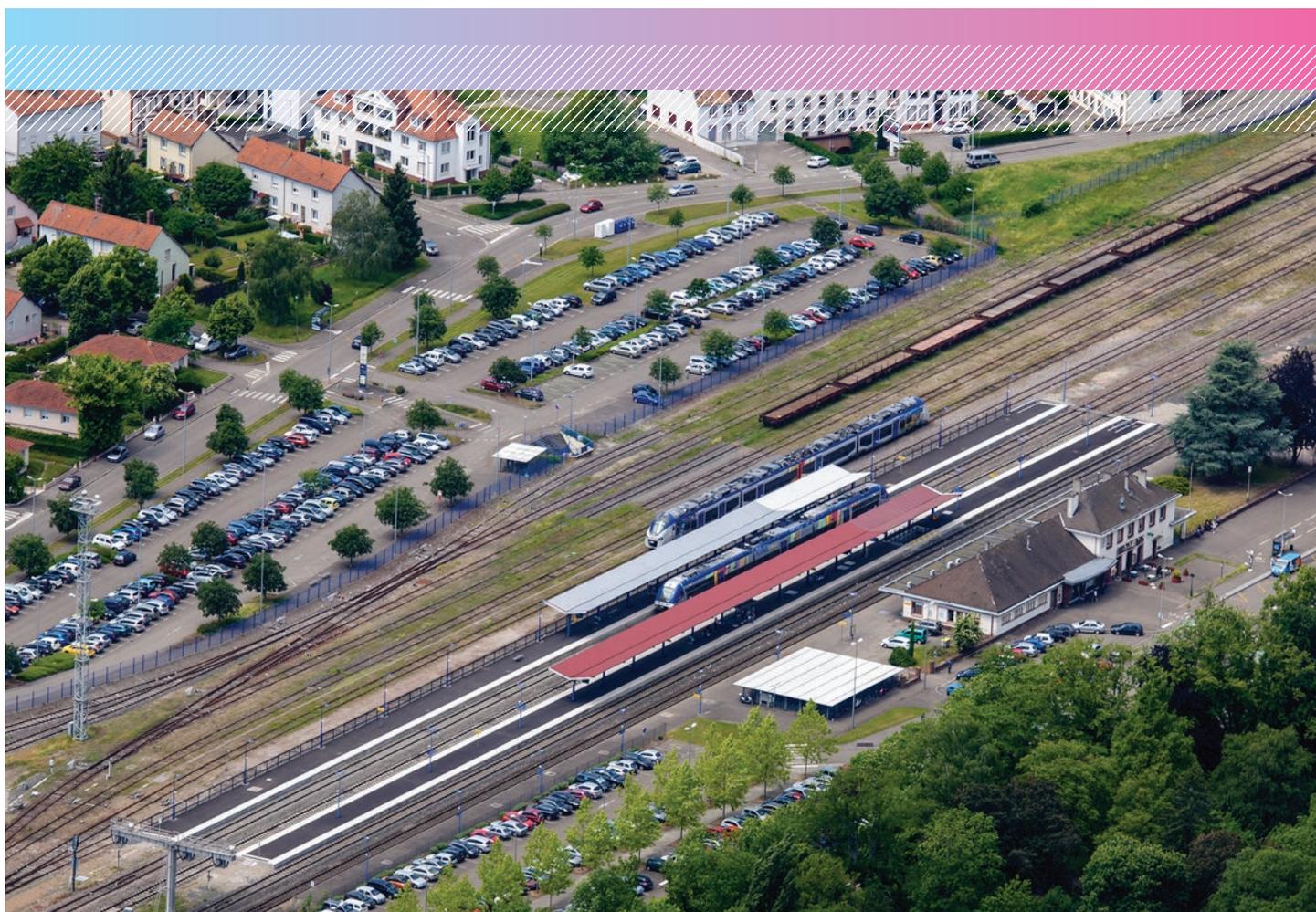
# OFFRE ET DEMANDE TER DANS LE BAS-RHIN

## QUELLE ADÉQUATION POUR L'ACCÈS À L'EUROMÉTROPOLE ?

230

DÉCEMBRE 2016

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↔ ↠ ↡ ↢ ↣ ↤ ↥ ↦ ↧ ↨ ↩ ↪ ↫ ↬ ↭ ↮ ↯ ↰ ↱ ↲ ↳ ↴ ↵ ↶ ↷ ↸ ↹ ↺ ↻ ↼ ↽ ↾ ↿ ○ ○ ○ ○ DÉPLACEMENT



La récente réforme territoriale, avec la création des grandes régions, entraîne une importante redistribution des cartes en matière de gouvernance et d'aménagement du territoire. Ces changements s'opèrent dans un contexte énergétique, écologique et financier complexe qui implique de prendre certaines décisions importantes. C'est le cas en matière de politique de transport : la dissociation entre lieu de résidence et de travail se poursuit et offrir des alternatives concurrentielles à la voiture n'est pas sans soulever des questions.

Dans le cas de l'offre TER, ces réflexions sont particulièrement prégnantes, puisque c'est la nouvelle région Grand Est qui est autorité organisatrice. C'est elle qui, sur la base des spécificités de chacune des anciennes régions, définit les priorités en termes d'offre ferroviaire régionale.

Les travaux engagés en 2015 par l'ADEUS, visant à mettre en regard offre à destination des communes agglomérées de l'Eurométropole de Strasbourg et demande théorique, ont permis d'apporter un regard neuf sur le fonctionnement de deux lignes TER.

Ces travaux ont été élargis cette année à l'ensemble du réseau TER à l'échelle du Bas-Rhin, afin de donner un maximum de clés de compréhension de la pertinence et des limites de cette offre TER pour accéder au cœur métropolitain.

*Cette publication est cofinancée par le Fonds social européen dans le cadre du programme opérationnel national "Emploi et inclusion 2014-2020".*

# Les « pendulaires », clientèle de choix pour le TER

## Une demande importante, concentrée dans l'espace...

Les communes agglomérées de l'Eurométropole de Strasbourg représentent un important générateur de déplacements avec près de 80 000 actifs<sup>1</sup> qui viennent quotidiennement y travailler (en plus des 170 000 qui y travaillent en plus d'y habiter).

Ce sont ainsi près de quatre millions de kilomètres qui sont réalisés quotidiennement par les seuls migrants pendulaires pour accéder à ces communes agglomérées (auxquels il faut également ajouter les flux de scolaires et étudiants ainsi que ceux des usagers plus ponctuels). Une grande partie (76 %) de ces déplacements est réalisée en voiture. Les coûts collectifs induits (infrastructures et entretien, nuisances diverses, accidentologie, etc.) sont particulièrement importants. Encourager le report du plus grand nombre d'automobilistes pendulaires vers les alternatives à la voiture existantes serait un moyen de réduire ces coûts, d'optimiser l'usage des transports publics parfois sous-utilisés et de

répondre en partie aux enjeux environnementaux et énergétiques que nos déplacements génèrent.

La concentration dans l'espace d'une grande partie de ces migrations apparaît comme un atout réel en faveur des transports collectifs, pour qui massification des flux rime souvent avec taux de remplissage élevé.

## ... mais pas toujours concentrée dans le temps

À destination des communes agglomérées de l'Eurométropole, 83 % de ces flux se font avant 10h et 46 % se font entre 7h30 et 9h. Ainsi, si une partie de la demande se concentre effectivement sur une période de pointe le matin, une autre part s'étale sur le reste de la journée. Ce sont ces écarts d'affluence qui rendent complexe et coûteuse l'organisation de l'offre TER : d'un côté elle vise à répondre au pic de demande du matin, et d'un autre elle cherche à garantir un service public d'accès au territoire, lequel paraît parfois coûteux au regard du nombre de voyageurs qui vont l'utiliser.

1. MOBPRO INSEE, 2012. Ces chiffres sont affinés dans la suite de la note.



GARE DE FEGERSHIM-LIPSHEIM



# TER : une offre de qualité, bien qu'inégale selon les territoires

## Près de 80 000 places offertes chaque jour vers le cœur de l'Eurométropole de Strasbourg

En 2015, l'offre TER quotidienne à destination des communes agglomérées de l'Eurométropole avoisinait les 80 000 places<sup>2</sup>.

A l'échelle du département du Bas-Rhin, cette offre particulièrement dense se répartit sur 12 tronçons ferroviaires, dont cinq pénètrent finalement dans l'Eurométropole. Ce sont ainsi près de 90 communes du département qui disposent d'une gare permettant d'entrer sur ce réseau TER et d'accéder directement à l'agglomération grâce à cette offre ferroviaire de qualité.

Au cours de la seule période de pointe du matin (offre permettant d'accéder à l'agglomération entre 7h30 et 9h du matin), ce sont environ 16 500 places qui sont proposées, soit près de 20 % du total journalier.

## Une offre renforcée au départ des villes moyennes du département

Parmi toutes ces lignes permettant d'accéder aux communes agglomérées de l'Eurométropole, certaines ressortent comme structurantes. C'est en particulier le cas des lignes reliant les villes moyennes du département à Strasbourg : Sélestat, Molsheim, Haguenau et Saverne.

Ces lignes fortes du réseau présentent pour leur majorité un profil distinct des autres : une majeure partie de leur offre est directe ou semi-directe afin d'améliorer leur temps de trajet. En contrepartie, les gares intermédiaires sont donc moins bien desservies : dans le cas de la ligne Sélestat-Strasbourg, sur plus de 24 000 places quotidiennes offertes, seules 36 % sont accessibles en gare d'Erstein et seulement 14 % à Ebersheim. Pour autant, au regard de l'importance de l'offre de ces lignes majeures, le volume de places offertes reste malgré tout élevé dans ces gares intermédiaires. La ligne Haguenau-Strasbourg déroge à ce fonctionnement avec une offre qui reste relativement homogène sur toutes les gares qui séparent les deux polarités.

2. Journée type de semaine, hors offre depuis l'Allemagne ; places assises majorées d'un pourcentage de places debout variable selon le type de matériel roulant.

## Les territoires moins denses, loin d'être oubliés cependant

En complément des quatre tronçons structurants, le réseau TER propose plusieurs lignes omnibus relativement étendues. Ces lignes, dont le niveau de couverture territoriale et la qualité de desserte sont à souligner, s'inscrivent davantage dans une logique de service public. Elles offrent peu (voire pas du tout) de courses directes en raison de leur montée en charge progressive et connaissent logiquement des temps de parcours plus longs.

Malgré ses inégalités territoriales, le réseau TER alsacien se révèle dans l'ensemble bien plus dense que ses voisins lorrain et champardennais, en lien direct avec la densité de population.

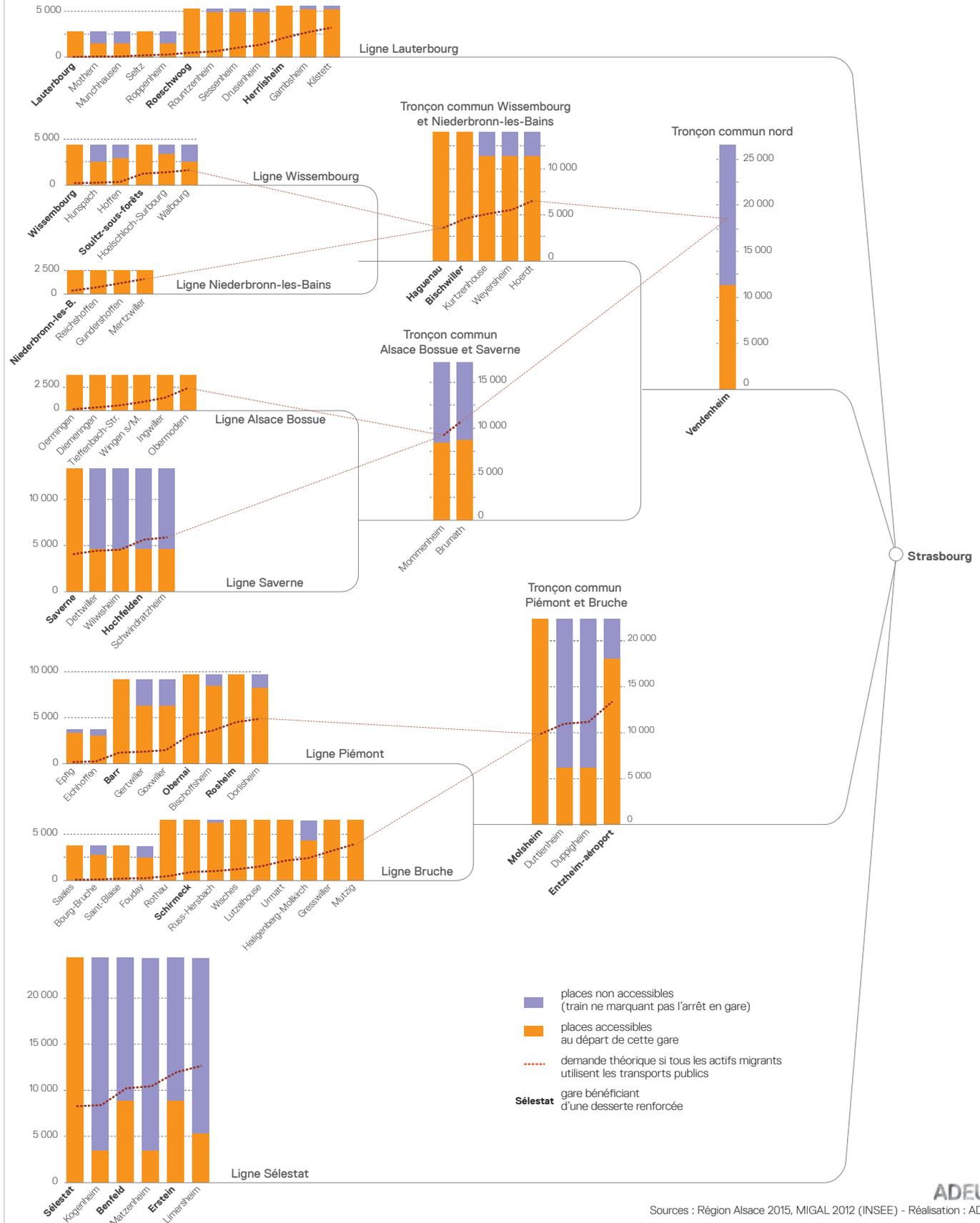
### ÉCART ENTRE OFFRE QUOTIDIENNE DIRECTE ET OMNIBUS SUR LES 4 LIGNES STRUCTURANTES DU RÉSEAU TER

Lignes	Places quotidiennes offertes	
	en début de ligne (dans les villes moyennes)	dans les gares intermédiaires
Sélestat-Strasbourg	24 000	3 500 (15 %) - Kogenheim
Molsheim-Strasbourg	22 300	6 200 (28 %) - Duttlenheim
Saverne-Strasbourg	13 300	4 600 (35 %) - Hochfelden
Haguenau-Strasbourg	14 000	11 300 (81 %) - Bischwiller

Sources : Région Alsace, ADEUS, 2015

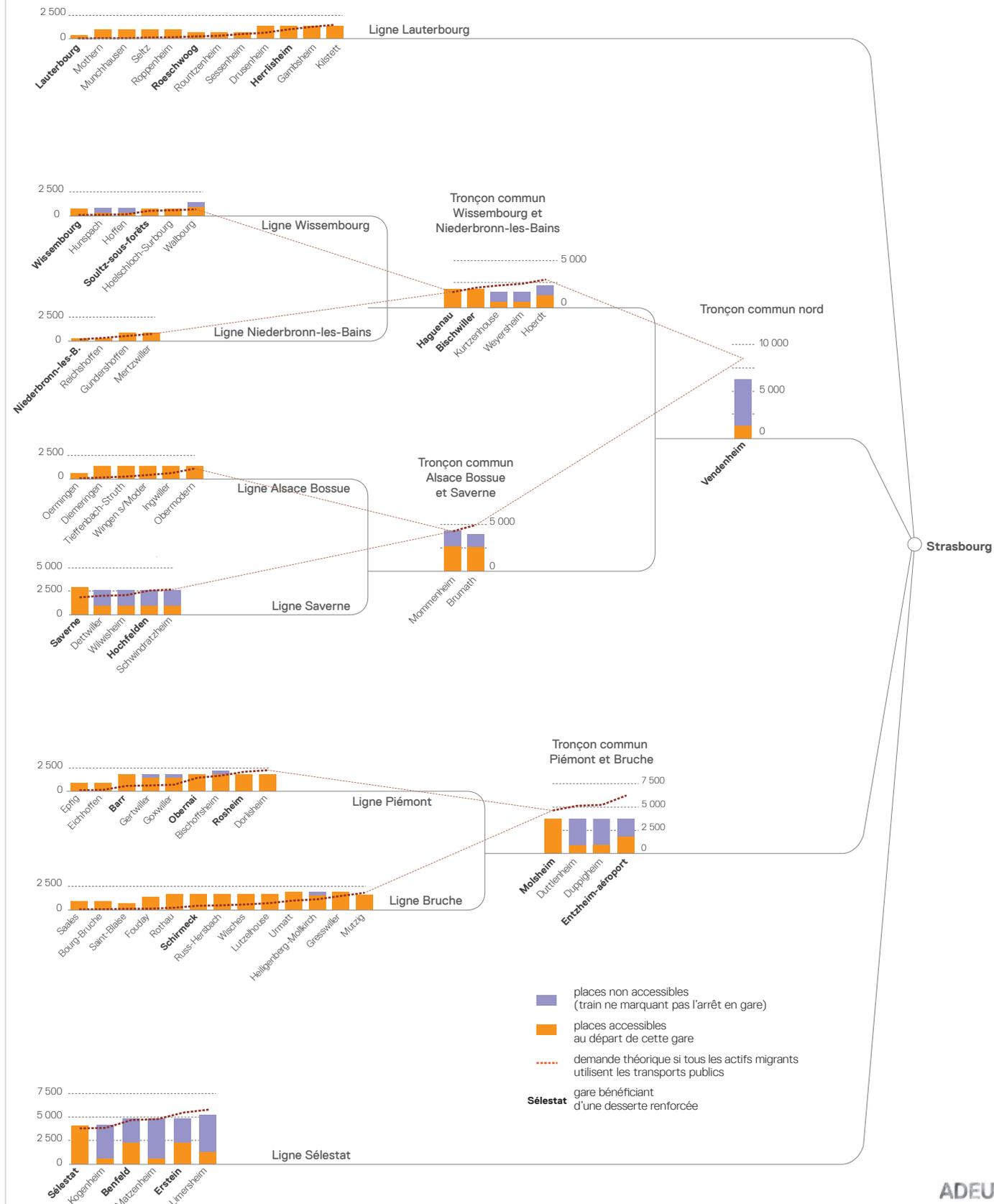


## SCHÉMA DE SYNTHÈSE DE L'OFFRE TER QUOTIDIENNE DANS LE BAS-RHIN



# OFFRE ET DEMANDE TER DANS LE BAS-RHIN : QUELLE ADÉQUATION POUR L'ACCÈS À L'EUROMÉTROPOLE ?

## SCHÉMA DE SYNTHÈSE DE L'OFFRE TER EN HEURE DE POINTE (7H00-9H00) DANS LE BAS-RHIN



# De la difficulté de concilier offre et demande

## Une offre quotidienne qui couvre largement les besoins théoriques...

Les schémas précédents permettent de souligner qu'à l'échelle de la journée c'est l'ensemble de la demande théorique d'actifs allant travailler à destination des communes agglomérées qui peut être absorbé.

Dans le détail, la demande n'excède jamais l'offre à l'échelle de la journée et, même sur les lignes les plus chargées – qui sont également celles qui proposent des courses directes ou semi-directes –, l'absence de desserte de certaines gares ne semble pas obérer fortement la capacité à capter la demande (sans tenir compte dans cette analyse des questions d'horaires et de la gêne qu'une attente plus importante peut provoquer chez les voyageurs concernés).

Si la question du lien entre offre et demande interroge à l'échelle de la journée, c'est plutôt en raison de l'important excédent d'offre qu'il peut y avoir sur certains tronçons. Et cela est d'autant plus vrai que l'analyse s'appuie ici sur une demande théorique basée sur un report complet de tous les automobilistes vers le TER : situation éloignée de la réalité avec en 2012 une part modale de la voiture qui atteignait 76 % sur ces flux.

Dans certains cas l'écart est tel que la légitimité même de la desserte peut être questionnée. C'est en particulier le cas en début de ligne omnibus, en raison de leurs montées en charge progressives...

## ... y compris en y ajoutant les autres types d'usagers

Les migrants pendulaires représentent une part importante des usagers quotidiens du TER, mais ils ne sont cependant pas les seuls. En plus d'utilisateurs ponctuels qui viennent aujourd'hui renforcer cette demande à la marge, les scolaires et étudiants apparaissent comme un groupe d'usagers réguliers important. Pour autant, à l'échelle de la journée, l'offre TER se révèle a priori suffisante pour absorber ces voyageurs supplémentaires sur toutes les lignes à destination de l'Eurométropole.

## Une période de pointe qui change la donne

Le constat de la difficile adaptation de l'offre à la demande est d'autant plus justifié que l'analyse de la période de pointe vient révéler une réalité encore plus complexe. En effet, la concentration de la demande sur cette période contredit en partie les conclusions faites à l'échelle de la journée complète.

Dans ce cas de figure, avec 20 % des places quotidiennes proposées pour 46 % de la demande, l'offre se révèle bien incapable de compenser ne serait-ce que la vague des seuls actifs venant travailler dans les communes agglomérées de l'Eurométropole. Elle apparaît en particulier insuffisante sur les lignes structurantes et aux portes de l'agglomération, après que les tronçons amonts se soient regroupés.

Sur cette période précise, la situation est d'autant plus complexe que les lignes en déséquilibre offre/demande sont justement celles proposant déjà le plus grand nombre de places et qu'elles se trouvent pour beaucoup en limite de capacité.

Par rapport à la question initiale, l'offre TER est-elle susceptible de répondre à la totalité de la demande de déplacements en heure de pointe vers l'Eurométropole de Strasbourg, la réponse est négative. Du fait de la part modale actuelle du TER, ceci ne paraît pas poser de problème majeur. Néanmoins, le contexte actuel d'inquiétude face aux épisodes renouvelés de dépassement des seuils de pollution et d'injonction à la modération de nos consommations énergétiques repose la question de notre modèle de développement territorial et du rôle joué par les politiques de déplacement dans ces évolutions, particulièrement à l'articulation des offres urbaines, interurbaines et ferrées.

# Conclusion et enjeux

Offrir à tout un chacun l'accès le plus large possible au territoire a été le maître-mot de la politique de transport de la Région Alsace au cours des vingt dernières années. Cet engagement s'est réalisé par un important développement de l'offre TER et par un accroissement de la fréquentation particulièrement marqué, faisant du réseau alsacien une référence nationale. Cette approche, outre sa dimension sociale, présentait également l'avantage d'anticiper les enjeux énergétiques et environnementaux auxquels notre société est aujourd'hui confrontée : le TER offre un service interurbain de qualité, permettant aux habitants de la région de couvrir de grandes distances sans avoir recours à la voiture.

Les analyses réalisées en 2015 sur les seules relations entre le bassin Bruche-Piémont et l'Eurométropole de Strasbourg faisaient le constat d'une offre importante, bien qu'affectée par l'heure de pointe qui concentre une grande partie des besoins sur un segment horaire restreint. Les analyses à l'échelle de l'ensemble du Bas-Rhin confirment ce premier résultat et mettent en lumière l'intensité de la surcharge potentielle sur les différents axes de l'étoile strasbourgeoise. Ainsi, les axes bénéficiant des offres les plus fournies sont également ceux pour lesquels les niveaux de charge potentielle sont les plus élevés.

Ceci pose plusieurs questions, qui tiennent pour une part à l'articulation de l'offre

ferroviaire avec les autres modes de déplacements en tant que réponse globale aux besoins de déplacements – quid d'une offre adaptée sans la voiture ? –, et d'autre part la question de la contribution des offres de déplacements, y compris les transports collectifs, aux phénomènes d'accroissement des distances de déplacement et des nuisances que celles-ci engendrent.

La confrontation des offres et des usages montre une nouvelle fois à quel point les offres de transport structurent la demande à laquelle elles répondent. En effet, la grande efficacité de notre système de transport produit un accroissement tendanciel des distances parcourues, principalement par la dilatation des marchés du logement et de l'emploi auxquels les habitants ont accès dans des temps acceptables.

Compte tenu de la pression grandissante sur les problématiques de pollution atmosphérique et de réchauffement climatique, la question d'une gestion conjointe de l'évolution de l'offre et de la demande apparaît plus que jamais cruciale. En effet, les années passées ont montré qu'en l'absence de politique d'organisation et de régulation des fonctions productives et locatives sur le territoire à une large échelle, c'est le transport qui a joué le rôle fondamental de régulateur par l'amélioration des conditions d'accessibilité, créant ce faisant les conditions d'une poursuite de l'allongement des distances.

