

# TRANSPORTS COLLECTIFS, RÉELLE ALTERNATIVE À LA VOITURE ?

## PERTINENCE ET LIMITES SUR LES FLUX PENDULAIRES

184

NOVEMBRE 2015

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



Le processus de métropolisation à l'œuvre sur le Bas-Rhin s'accompagne d'un renforcement des enjeux liés à l'articulation des territoires entre eux. En effet, dans ce contexte de flux toujours plus complexes et nombreux, la voiture continue d'occuper une place prédominante et coûteuse pour la société.

Or, d'autres modes efficaces existent et une part conséquente des migrants quotidiens dispose ainsi d'alternatives à la voiture : modes actifs, transports en commun, covoiturage notamment.

Les flux radiaux, en lien avec le cœur de métropole, représentent une cible de report modal particulièrement intéressante. Leur volume et leurs caractéristiques permettent de proposer des offres concurrentielles à la voiture, notamment en transports en commun.

La présente note analyse la pertinence de l'offre de transports en commun actuelle pour capter les migrants automobilistes à destination de l'Eurométropole de Strasbourg.

L'analyse s'est concentrée sur les rabattements pendulaires liés aux motifs emploi et étude des migrants quotidiens originaires de la Vallée de la Bruche et du Piémont (entre Sélestat et Molsheim) et à destination de l'Eurométropole.

# Alternative oui, mais jusqu'à quel point ?

## Le cœur de métropole, important générateur de déplacements

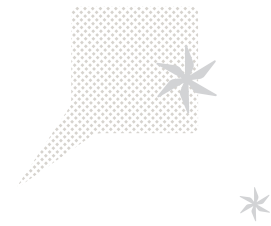
Au départ de la Vallée de la Bruche et du secteur du Piémont étudié (cf. carte), ce sont près de 14 500 actifs et 1 800 scolaires qui se rendent quotidiennement (ou presque) dans les communes agglomérées de l'Eurométropole de Strasbourg pour travailler ou étudier.

Aujourd'hui, ces migrations sont très largement réalisées en voiture (80% à destination de l'Eurométropole, 87% en moyenne pour les migrants des communes étudiées). L'Eurométropole est donc un important pôle d'attraction pour les habitants de ces territoires et les flux induits sont d'importants viviers de report modal pour réduire les coûts, en particulier collectifs (coûts financier, environnemental, social), générés par la voiture.

Cette importante demande à destination de l'Eurométropole n'est toutefois pas réellement quotidienne (25% des actifs ne se déplaçant pas en moyenne sur un jour donné) et elle n'est surtout pas régulière sur la journée : 83% des déplacements des trajets se font avant 10h et 46% sur la seule plage horaire allant de 7h30 à 9h (soit 34% des migrants quotidiens).

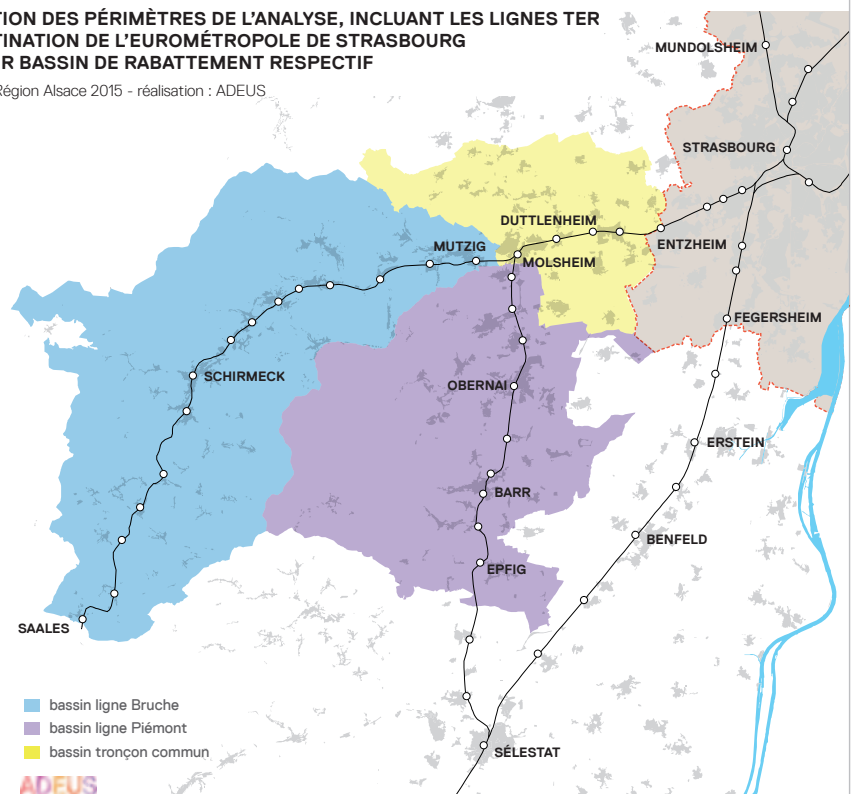
La concentration dans le temps et dans l'espace de cette demande permet d'y répondre efficacement avec des modes de transport collectifs tels que le TER ou les cars interurbains. Mais elle soulève également certaines questions par ailleurs :

- d'une part, dans quelle mesure l'offre en place peut-elle supporter ce grand nombre de migrants et donc absorber davantage encore d'automobilistes, à niveau d'offre égal ?
- d'autre part, dans quelle mesure l'irrégularité de la demande sur la journée n'entraîne-t-elle pas des problèmes récurrents d'inadaptation de l'offre ?

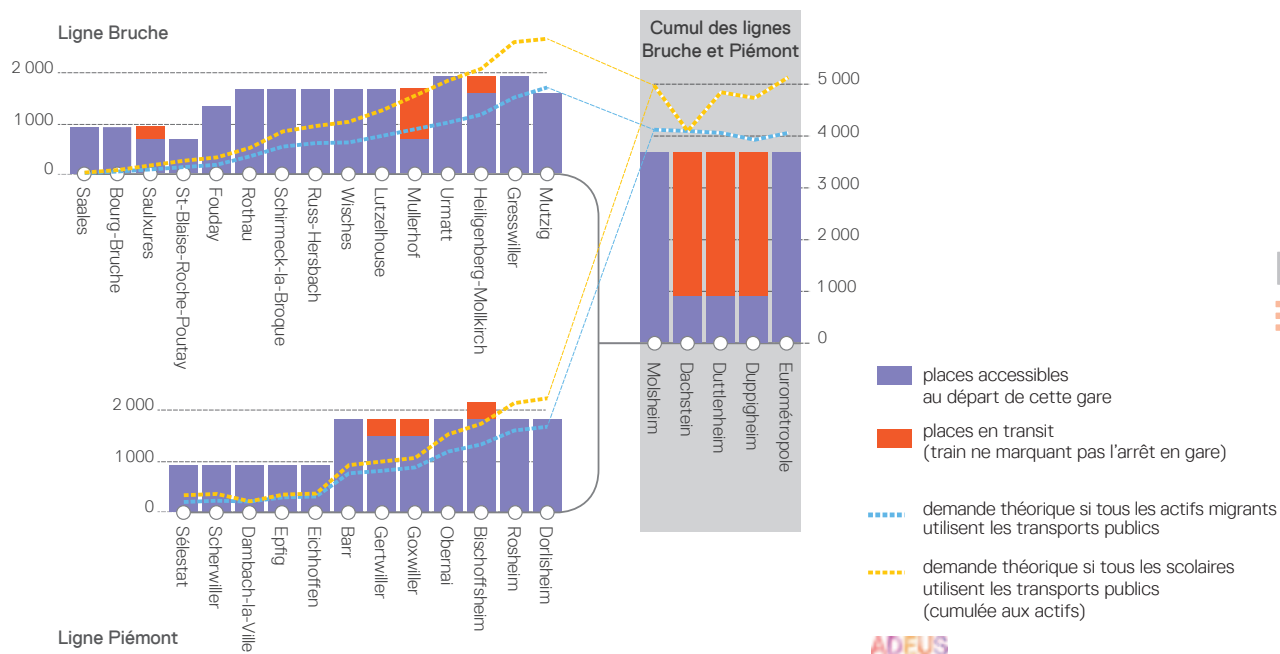


SITUATION DES PÉRIMÈTRES DE L'ANALYSE, INCLUANT LES LIGNES TER À DESTINATION DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG ET LEUR BASSIN DE RABATTEMENT RESPECTIF

source : Région Alsace 2015 - réalisation : ADEUS



## MISE EN PERSPECTIVE DE L'OFFRE TER ACTUELLE ET DE LA DEMANDE POTENTIELLE ENTRE 7H30 ET 9H00 À DESTINATION DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



source : Région Alsace 2015, MIGAL INSEE 2009 - réalisation : ADEUS

### Une offre de transports publics particulièrement développée...

Deux réseaux desservent les secteurs étudiés : les trains TER financés par la Région Alsace et les cars du Réseau 67 portés par le département du Bas-Rhin. Ces offres TC à destination de l'Eurométropole ont des tracés particulièrement directs et couvrants : toutes les communes disposent ainsi d'un accès à ces réseaux en propre ou après un court rabattement vers une commune voisine.

Ces réseaux sont exploités en semaine de 4h30 à 21h30 et proposent des fréquences importantes tout au long de la journée (avec un pic aux heures de pointe du matin et du soir). Au total, ce sont ainsi environ 16 000 places TER et 3 500 places Réseau 67 qui sont offertes en entrée d'agglomération strasbourgeoise tous les jours. Au départ d'Obernai et de Schirmeck, cette offre est respectivement d'environ 7 000 et 5 000 places quotidiennes proposées en direction de l'Eurométropole.

Cette offre couvre largement la demande actuelle des utilisateurs de transports en commun. A l'échelle de la journée, elle permettrait même de supporter un report de l'ensemble des migrants pendulaires résidant dans les secteurs étudiés et se rendant dans l'Eurométropole. Toutefois, comme l'offre n'évolue que peu dans la journée, son apparente adéquation avec la demande est en réalité à nuancer.

### ... inégalement adaptée sur la journée

Comme observé précédemment, 46 % de la demande en lien avec les migrations pendulaires (soit 6 700 personnes) se concentre entre 7h30 et 9h le matin. Pourtant, l'offre disponible sur cette même plage horaire (élargie à 6h30-9h pour intégrer le temps de trajet depuis les arrêts les plus éloignés) n'est que de 4 600 places environ, soit 23 % de l'offre quotidienne. Sur la période de pointe du matin, les transports collectifs (TC) ne permettent donc pas d'absorber toute la demande de déplacements et un report intégral des automobilistes vers les TC n'est donc pas possible.

Ce déséquilibre entre l'offre et la demande est également visible, en négatif, au cours des périodes creuses de la journée. Durant ces plages horaires, les TER comme les cars interurbains du Réseau 67 continuent de circuler à des fréquences relativement élevées (missions de services public de ces collectivités, cadencement), mais rencontrent une demande moindre.

Les écarts entre offre et demande sont particulièrement marqués sur les tronçons à proximité de l'Eurométropole (notamment la ligne TER à partir de Molsheim), où se concentrent les flux. A l'inverse, les extrémités de lignes, bien que moins chargées, continuent de proposer des services quantitativement suffisants.

# Conclusion et enjeux

La présente analyse livre plusieurs constats en matière d'efficacité des transports en commun pour offrir des alternatives à la voiture sur les migrations pendulaires.

Le premier de ces constats est la grande qualité des réseaux aujourd'hui en place, qui permet de réellement concurrencer la voiture à destination de l'agglomération strasbourgeoise. Sur le court terme, cette offre structurante et développée répondrait même largement à un accroissement conséquent de la demande de déplacements à destination de l'Eurométropole ou à un report marqué depuis la voiture vers les transports en commun. La qualité des réseaux de transports en commun interurbains alsaciens, le TER en particulier ici, est une nouvelle fois confirmée.

Le second constat de cette analyse concerne le déséquilibre entre cette offre de transports collectifs et la demande de déplacements à certaines périodes de la journée. Ce constat amène à la question suivante : la situation actuelle –à savoir un service public de transport régulier, étendu et qualitatif– est-elle pérenne sur le plus long terme et à quel coût ?

Les éléments présentés dans cette note laissent présager que le déséquilibre actuel entre l'offre et la demande pourrait se renforcer si le nombre d'usagers venait à croître fortement (dans l'hypothèse d'une crise énergétique majeure par exemple). Ce déséquilibre entraînerait un accroissement des coûts (d'investissement et de fonctionnement) à supporter par les collectivités : renforcement des offres en périodes de pointe et véhicules toujours peu remplis en périodes creuses. Or, les collectivités peuvent de moins en moins supporter ces coûts... La solution devra donc être trouvée ailleurs.

Parmi les perspectives qui se dessinent en matière de stratégie d'organisation des transports publics interurbains, la logique n'est plus uniquement de développer toujours et encore l'offre. Il faut désormais questionner des problématiques diverses pour rechercher des réponses complémentaires.

Restructurer les dessertes autour des axes forts –moins déficitaires– des différents réseaux au détriment d'une couverture complète du territoire est une première forme de réponse déjà observée. Elle n'est toutefois pas pleinement satisfaisante en termes de desserte du territoire. Il s'agit en complément de rechercher davantage de souplesse dans l'offre proposée grâce à des modes moins contraints : cars interurbains (mais la question se pose alors de comment inciter les usagers à davantage les utiliser) ou encore transport à la demande.

Le covoiturage constitue également une réponse intéressante, à une échelle privée cependant. Il permet d'offrir une alternative aux personnes mobiles sans accroître les flux automobiles ni nécessiter un développement de l'offre de transports collectifs.

Enfin, traiter la demande même apparaît de plus en plus nécessaire. Plus que d'apporter une réponse en matière de transport, l'idée est de chercher à organiser cette demande pour limiter l'ampleur des pics en période de pointe. Cela peut passer par une réflexion sur la localisation des logements et des activités sur le territoire, mais aussi par l'étalement de la demande dans le temps grâce à l'aménagement des horaires de travail/études par exemple.

