



Observatoire départemental des déplacements



Programme partenarial

Equipe projet : Benoit VIMBERT (*chef de projet*), Fanny CHAILLOUX, Youssef KATIRI,
Sophie MONIN, Benjamin PUCCIO, Maryline ROUSSETTE,
Laurent STEMMELEN

Ont collaboré : Clémentine BRACHET-SERGENT (DDRE), Pierre FIERLING (CG67),
Timothé KOLMER (CUS), Richard LAFONT (CRA), Jean-Luc WIMMER (CUS)

Septembre 2009 © ADEUS

L'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
9 rue Brûlée - CS 80047 - 67002 Strasbourg Cedex



SOMMAIRE

Propos introductif	3
Les données générales	5
Les données de cadrage démographiques, économiques et sociales	5
La grande vitesse	9
L'aéroport d'Entzheim	10
Les aspects environnementaux et énergétiques	11
Les actions	11
Le parc automobile	13
La consommation d'énergie fossile	13
Les émissions	14
Les concentrations	15
Le nombre de jours de dépassement	16
Le bruit	16
La marche à pied	19
Les zones piétonnes	19
L'usage et les usagers	19
Le vélo	21
Les actions	21
L'offre cyclable	22
Les transports en commun urbains	29
Les réseaux urbains existants dans le Bas-Rhin	29
L'offre en transports en commun urbains et son évolution dans la CUS .	29
L'usage du réseau urbain et son évolution	34
Les transports en commun interurbains	35
Les actions	35
L'offre en transports en commun interurbains	37
Le TER	39
Les actions	39
L'offre TER et son évolution	40
L'usage des TER	43



Les taxis	45
L'offre	45
Les personnes à mobilité réduite	46
Le GIHP.	46
Le réseau CTS	46
La voiture	47
Données de cadrage - parc automobile	47
Les actions	48
Le réseau routier du Bas-Rhin	48
Les comptages	49
Le stationnement dans la CUS	53
L'offre en stationnement	53
L'usage	56
L'intermodalité	59
Les actions	59
L'offre intermodale	60
L'usage	63
La sécurité des déplacements	65
Principaux résultats	65
Les transports de marchandises	67
Les comptages routiers	67
Les déplacements transfrontaliers	69
Les différents points d'échange entre la France et l'Allemagne	69
Les trafics sur les points d'échange entre la France et l'Allemagne	70



PROPOS INTRODUCTIF

L'observatoire départemental des déplacements publie ici son premier rapport annuel. Il est né de la volonté partagée par l'ensemble des autorités organisatrices de transport de disposer d'un outil qui leur permette :

- d'avoir une vision claire en termes de données disponibles à l'échelle de chaque collectivité ;
- de capitaliser un certain nombre d'informations à un niveau partenarial, notamment celles qui sont particulièrement porteuses de sens, tout en veillant à être le plus synthétique possible ;
- d'identifier les tendances lourdes à l'oeuvre et territorialiser autant que possible les éléments chiffrés ;
- d'être un lieu de partage entre les partenaires, à la fois des outils d'évaluation et d'analyse de l'action des différentes collectivités, mais aussi plus largement un lieu de dialogue et de débat entre autorités organisatrices des transports ;
- d'assurer une meilleure communication vers un public averti.

Cet observatoire est donc un lieu pérenne de partage d'informations et de débats entre autorités organisatrices des transports, dont la vocation est de balayer l'ensemble des champs liés aux transports et de faciliter l'émergence de visions partagées. Il constitue ainsi un outil d'aide à la décision à destination des élus en charge des politiques de déplacements dans le Bas-Rhin.

Ce document ne vise pas à l'exhaustivité, mais bien à brosser un rapide portrait du monde des transports dans le département du Bas-Rhin, avec quelques zooms dans la Communauté Urbaine de Strasbourg ou à l'échelle de la Région Alsace. Il est le résultat d'un travail commun d'évaluation des différents indicateurs, de leur intérêt, de leur disponibilité, qui a permis de ne conserver que les plus pertinents. Ce rapport annuel a vocation à progresser année après année, à réinterroger régulièrement le choix des données à retenir, et à mettre en relation les données entre elles pour être porteur de sens et d'enjeux.

LES DONNÉES GÉNÉRALES

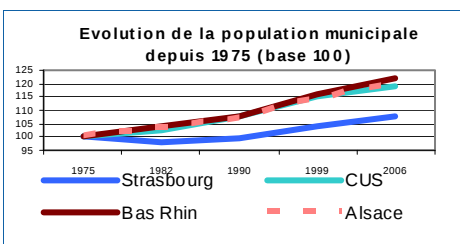
Les données de cadrage démographiques, économiques et sociales

La population

TABLEAU N° 1 : Evolution de la population en Alsace

Population municipale	1999	2006	Variation annuelle
Strasbourg	264 115	272 975	+0.47%
CUS	452 609	467 376	+0.46%
Bas Rhin	1 026 120	1 079 016	+0.76%
Région Alsace	1 732 588	1 815 493	+0.67%
France métropolitaine	58 496 613	61 399 541	+0.69%

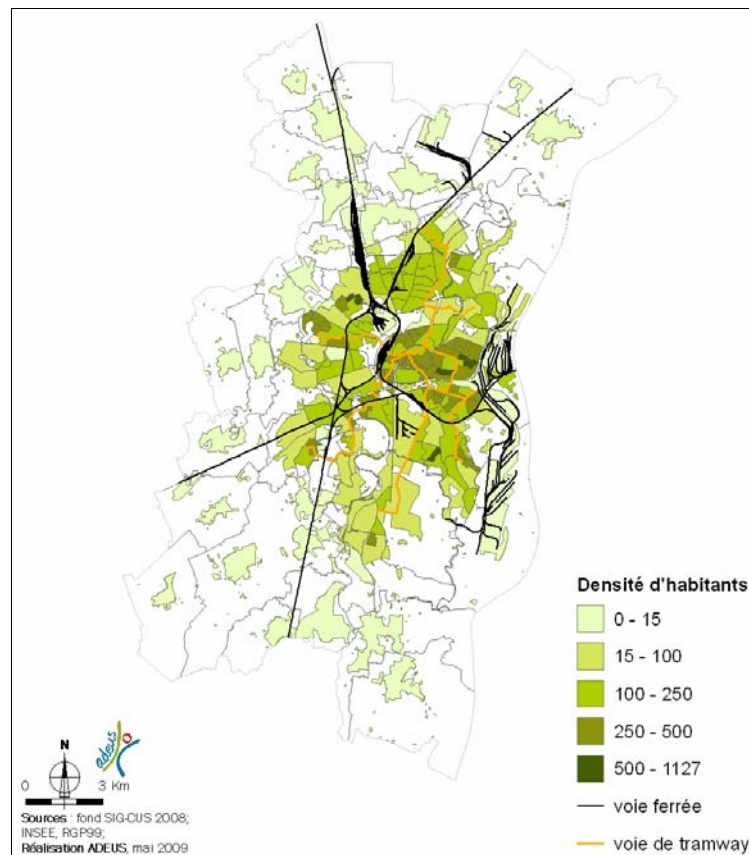
Source : Recensement Général de la Population 1999 - Recensement rénové 2006



La ville de Strasbourg représente 25 % des habitants du Bas-Rhin.
La CUS représente 43 % des habitants du département du Bas-Rhin.

Pour l'ensemble de l'Alsace, la croissance de la population s'est légèrement infléchie au cours des dernières années. Dans le département du Bas-Rhin, cette croissance se fait principalement en dehors de la CUS. Les rythmes de croissance y sont près du double de ceux observés dans la Communauté Urbaine de Strasbourg.

La densité de la population dans la CUS



Source : Recensement Général de la Population 1999

CARTE N° 1 : Répartition de la population dans la CUS (en habitants par ha)

C'est naturellement au centre-ville de Strasbourg que l'on retrouve les plus fortes densités de population, ainsi que dans les principaux quartiers d'habitat social et, dans une moindre mesure, dans la première couronne.

La densité sur la seconde couronne est largement plus faible, dans un rapport souvent de 1 à 5, voire de 1 à 10 avec la première couronne et les quartiers centraux.



Population municipale : personnes ayant leur résidence habituelle sur le territoire de la commune dans un logement ou une communauté, les personnes détenues dans les établissements pénitentiaires de la commune, les personnes sans-abri recensées sur le territoire de la commune et les personnes résidant habituellement dans une habitation mobile recensée sur le territoire de la commune.



Densité d'habitants : rapport entre le nombre d'habitants de la commune et la surface bâtie de celle-ci. Elle est exprimée en habitants par hectare.



LES DONNÉES GÉNÉRALES

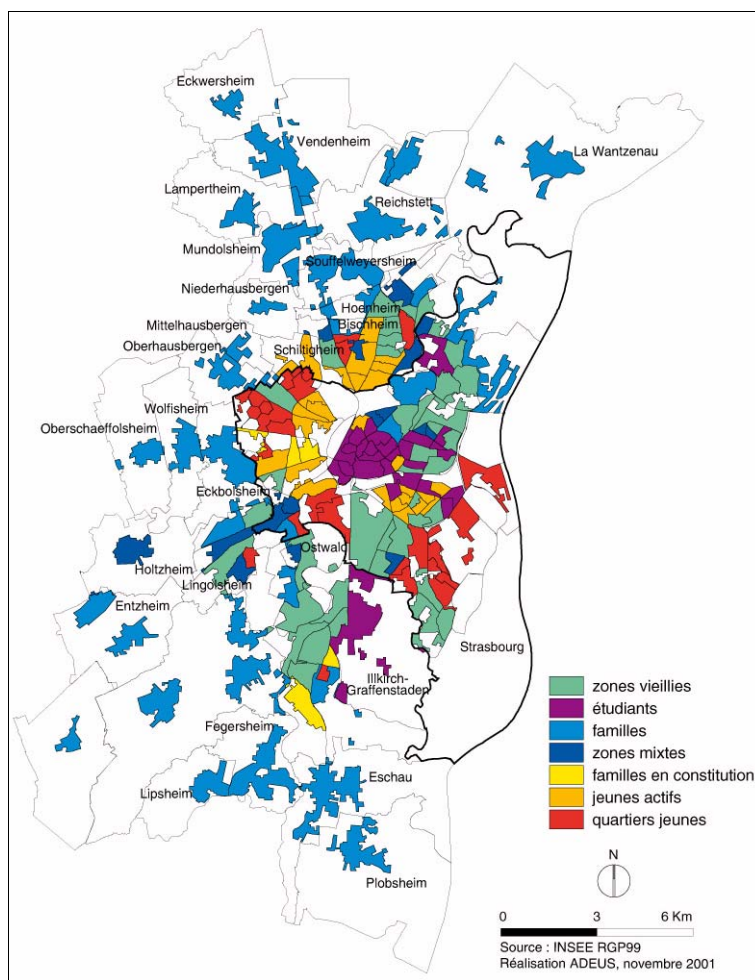
La structure de la population

TABEAU N° 2 : Structure globale de la population

	Population totale 1999	Population active en 1999	Retraités en 1999
Strasbourg	264 115	119 092	36 461
CUS	452 609	213 210	66 986
Bas-Rhin	1 026 120	489 707	162 141

Source : RGP 99

La population active représente environ 48 % de la population totale bas-rhinoise, tandis que la part des retraités atteint aujourd'hui 16 % de cette même population. Cette dernière part va se développer fortement dans les années à venir avec l'arrivée à la retraite de la génération du «baby boom».



CARTE N° 2 : Typologie de population dans la CUS

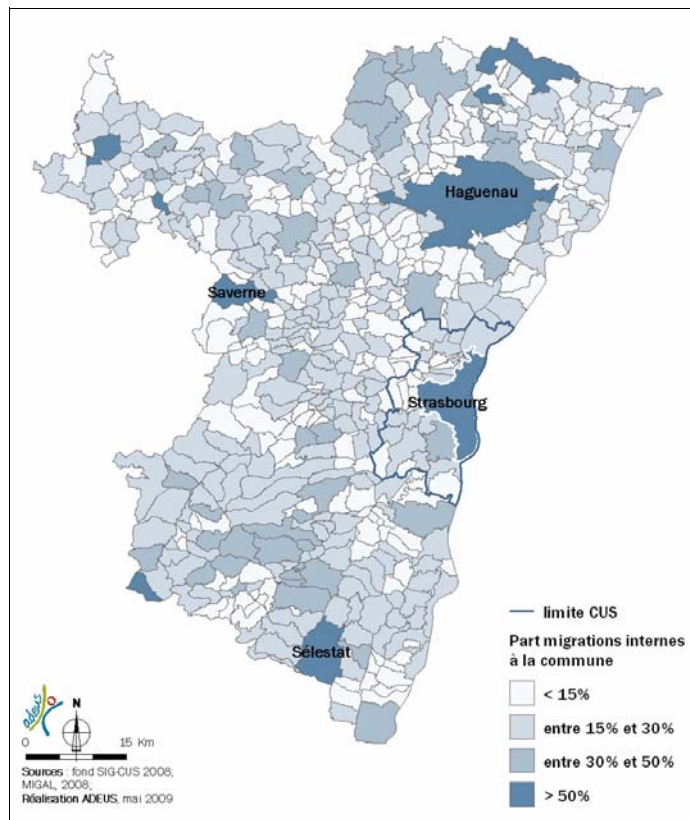
Dans la CUS, comme à l'échelle du Bas-Rhin, Strasbourg joue globalement un rôle de poumon, attirant les jeunes actifs et les étudiants. Avec l'âge et la constitution d'une famille, ceux-ci ont ensuite tendance à s'éloigner du centre, notamment pour accéder à la propriété, que ce soit en seconde couronne de la CUS ou même dans le périurbain plus lointain. Cette typologie est représentative d'un parcours résidentiel «classique», qui a un impact important sur les distances et modes de déplacements dans la CUS.

 **Population active :** ensemble des personnes occupant un emploi ou inscrites au chômage. Ne sont pas comprises les personnes qui ne cherchent pas d'emploi (au foyer, rentiers, ...) ainsi que naturellement les personnes scolarisées et les retraités.

 **Typologie de population dans la CUS :** la typologie de la carte n° 2 (ci-contre) traduit une dominante dans la population des communes ou des quartiers. Ainsi, le centre-ville n'est pas uniquement habité par des étudiants, mais ils y sont plus nombreux que dans les autres secteurs de l'agglomération.

LES DONNÉES GÉNÉRALES

Les déplacements Domicile - Travail



CARTE N°3 : Part des déplacements internes aux communes dans le total des relations Domicile - Travail

En moyenne, aujourd'hui dans le Bas-Rhin, seuls 34 % de la population travaillent dans leur commune de résidence. Cette valeur était de 54 % en 1975.

Avec l'augmentation démographique, cela a contribué à multiplier par plus de deux les kilomètres parcourus par les alsaciens pour aller travailler entre 1975 et 1999 (plus de 5 millions de kilomètres tous les jours).

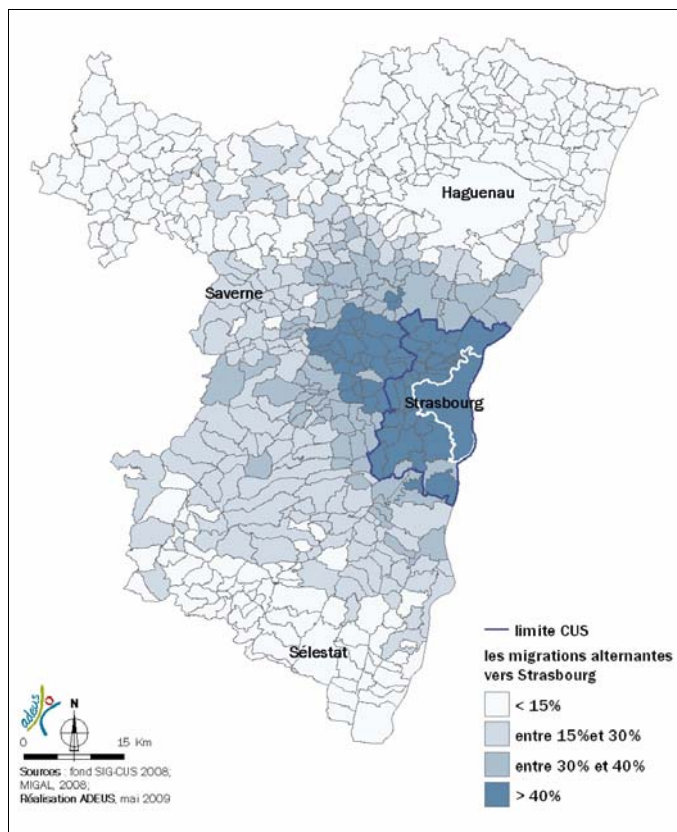


Déplacements Domicile-Travail «internes» : déplacements dont les deux extrémités (Domicile et Travail) sont localisées dans la même commune. Ces déplacements constituent un potentiel important pour l'usage de la marche et du vélo.

La part des déplacements «internes» à la commune est généralement d'autant plus élevée que la commune est peuplée.

CARTE N°4 : Part des relations vers Strasbourg dans le total des relations Domicile - Travail

On constate que la part des personnes travaillant vers Strasbourg diminue en fonction de la distance à la métropole. Pour autant, au fil des années, de nombreux actifs travaillant sur Strasbourg vont habiter de plus en plus loin, aggravant les émissions de gaz à effet de serre dans leurs déplacements quotidiens quand leur choix se porte vers la voiture. En termes de gestion du trafic, cela aboutit également à un renforcement de la congestion des principaux axes de circulation.





LES DONNÉES GÉNÉRALES

Les emplois

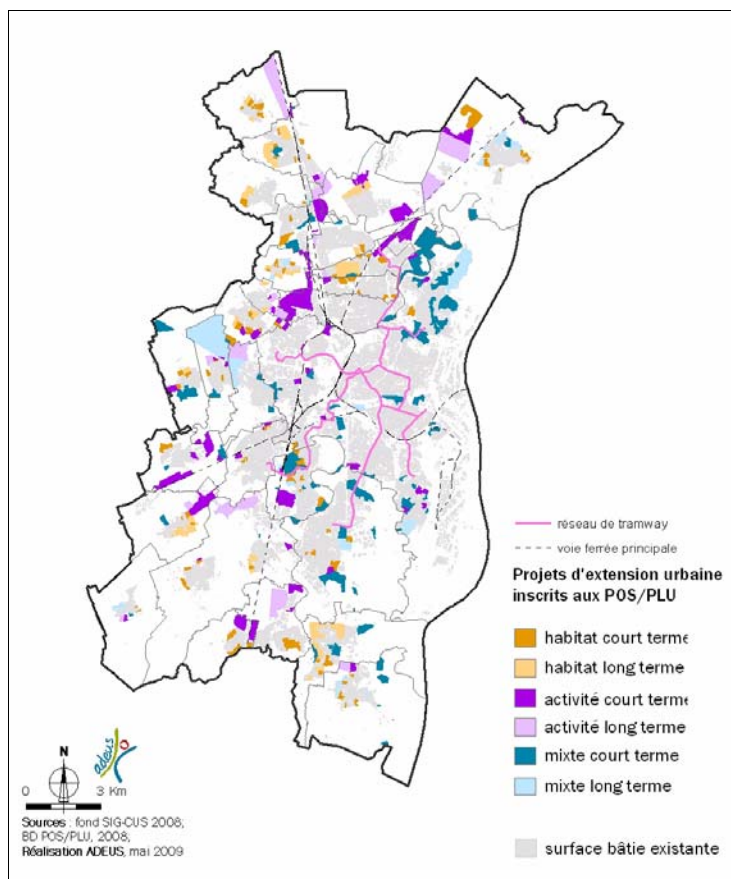
TABLEAU N°3 : Variation du nombre d'emplois en Alsace

	Nombre d'emplois en 1990	Nombre d'emplois en 1999	Variation
Strasbourg	149 508	151 437	+ 1.3 %
CUS	212 942	224 611	+5.5 %
Bas Rhin	387 148	416 007	+7.5 %
Alsace	641 708	683 662	+6.5 %

Source : RGP 90 & 99

La croissance du nombre d'emplois dans les années 1990 s'est principalement faite en périphérie strasbourgeoise. Il s'agit d'une tendance lourde qui se retrouve dans la quasi-totalité des métropoles françaises où l'augmentation de l'emploi se fait principalement en première et seconde couronne.

Les projets urbains inscrits dans les documents d'urbanisme dans la CUS



CARTE N°5 : Projets d'extension urbaine inscrits aujourd'hui dans les documents d'urbanisme

Les potentiels d'urbanisation se retrouvent principalement sous forme de « dents creuses » en première couronne de la CUS (Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim, Eckbolsheim, Lingolsheim, Ostwald, Illkirch-Grafenstaden).

Les potentiels d'extension urbaine les plus importants sont naturellement en seconde couronne.

Ces projets d'extension urbaine aujourd'hui inscrits dans les documents d'urbanisme ont néanmoins vocation à être sensiblement modifiés par les révisions et élaborations de Plan Locaux d'Urbanisme actuellement en cours et qui intègrent notamment le quatrième Programme Local de l'Habitat arrêté le 20 mars 2009.

Nombre d'emplois : emplois déclarés par les personnes dans le cadre du recensement général de la population. Cette notion est différente de celle de l'emploi au sens du Bureau International du Travail, qui concerne toutes les personnes ayant travaillé pendant une durée quelconque, ne serait-ce qu'une heure, au cours de la semaine précédant l'enquête.

BD POS : représentation numérique du zonage des POS et PLU établie à partir des documents d'urbanisme approuvés et conservés par les Directions Départementales de l'Équipement

LES DONNÉES GÉNÉRALES

La grande vitesse

L'offre

CARTE N°6 : Destinations disponibles quotidiennement (sans changements) en TGV au départ de Strasbourg en 2008¹

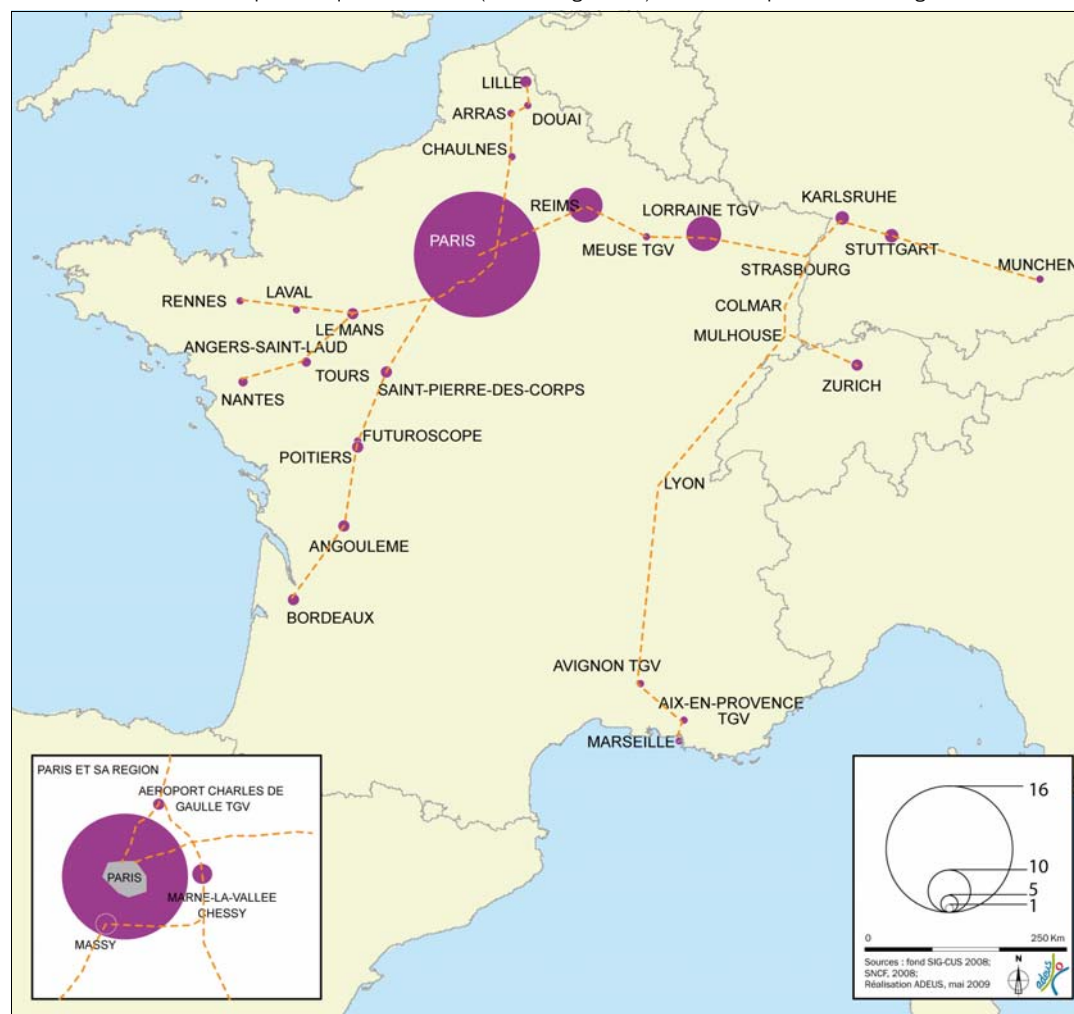


TABLEAU N°4 : Offre au départ des trois gares TGV alsaciennes hors Strasbourg (nombre de trains pour un jour moyen)

	Paris	Zurich	Avignon TGV	Aix en Provence TGV	Marseille
Colmar	3		1	1	1
Mulhouse	6	3	1	1	1
Saverne	2				

Source : horaires SNCF 2008

113 destinations sont offertes à partir de gares TGV alsaciennes, dont 93 à partir de Strasbourg. Cette offre a peu évolué entre 2007 et 2008. Une destination supplémentaire est venue s'ajouter en décembre 2007 par rapport à l'offre initiale avec le Paris - Munich. Pour les autres destinations, le nombre de circulations n'a pas été modifié, en revanche certains arrêts intermédiaires ont connu une évolution, parfois sensible, comme la desserte des gares de Marne la Vallée et de Massy dont l'offre s'est accrue de 3 allers retours quotidiens entre 2007 et 2008.

1. Depuis le 5 juillet 2009, un aller retour Strasbourg - Le Havre a été mis en service.



LES DONNÉES GÉNÉRALES

➡ L'aéroport d'Entzheim

L'offre et l'usage

CARTE N° 7 : Destinations disponibles quotidiennement (sans changements) en avion au départ d'Entzheim



TABEAU N° 5 : Offre au départ de l'aéroport international de Strasbourg Entzheim

	2007	2008
nombre destinations régulières disponibles	23	20
nombre d'aller-retour vers Paris	12	11
nombre de passagers (milliers)	1733	1320

Source : CCI - 2008

Que ce soit en termes d'offre, mais plus encore de passagers, les données issues de l'aéroport d'Entzheim indiquent un recul sans équivoque de l'activité aéroportuaire passagers. Ces chiffres sont à mettre en relation avec l'ouverture des services TGV au début de l'été 2007 qui ont capté plus de la moitié des voyages entre Strasbourg et Paris. L'essentiel des destinations au départ de Strasbourg Entzheim se situe en Europe, et plus particulièrement en France.

Notons néanmoins que pour l'ensemble des Bas-Rhinois, l'offre aéroportuaire ne saurait se limiter au seul aéroport de Strasbourg Entzheim, il convient d'y ajouter, à proximité, les aéroports de Baden Baden et Basel, et un peu plus loin, avec un nombre de destinations bien plus riche, les aéroports internationaux de Frankfurt et Paris.



LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET ÉNERGÉTIQUES

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie demande «d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part (...) et la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie ». Les aspects environnementaux et énergétiques sont donc constitutifs de la politique des déplacements.

les actions

Les documents «réglementaires»

Le PRQA : Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air alsacien, approuvé par arrêté préfectoral le 29 décembre 2000, définit à l'échelle régionale les grandes orientations pour améliorer la qualité de l'air dans les domaines de la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé, de la maîtrise des émissions de sources fixes (industrie, résidentiel, tertiaire, énergie) et mobiles (transports), et de l'information du public. L'évaluation du PRQA, réalisée en 2006 a montré que près de 78 % des 65 orientations du PRQA ont été réalisées. Pour autant, les valeurs objectifs de qualité de l'air du PRQA ne sont pas respectées pour 4 polluants : les oxydes d'azote, l'ozone, le benzène et les particules... dont le transport routier est la principale source. Ceci amène à une révision obligatoire du PRQA, actuellement en cours.

Le SCOTERS : Les orientations du Schéma de Cohérence territoriale de la Région de Strasbourg visent, en matière de qualité de l'air, à articuler urbanisation et transports en commun afin de diminuer les émissions de polluants.

Le PPA : Le Plan de protection de l'atmosphère de Strasbourg approuvé par arrêté préfectoral le 20 octobre 2008, qui regroupe les communes de la CUS et celle de Hoerdt, propose des mesures concrètes de limitation des émissions de polluants et des mesures d'urgence en cas de pics de pollution.

Le PDU : Naturellement, le Plan de Déplacements Urbains de la CUS adopté en juin 2000 intégrait ces aspects environnementaux et énergétiques. Celui en cours de révision les intégrera également. Il fera également l'objet d'une évaluation stratégique environnementale.

Le Plan Climat Territorial : cette démarche a été engagée en 2008 par la CUS.

D'autres types d'action

Certaines actions d'information ne sont pas guidées par la demande réglementaire et répondent à une volonté de certaines collectivités d'amplifier sur leur territoire la diffusion de données sur la pollution atmosphérique et la gestion de la qualité de l'air.

En particulier, le Conseil général du Bas-Rhin et la CUS ont mis en oeuvre depuis 1996 le Plan ozone avec, pour objectif, d'écarter les niveaux de pollution en cas de dépassement ou de prévision de dépassement des niveaux de recommandation ou d'alerte. Le plan prévoit entre autres des tarifications préférentielles, dès le dépassement d'un niveau de recommandation, sur les réseaux de transport en commun et autobus interurbains. On peut également retenir l'élaboration du Plan Climat Territorial de la CUS.

La mise en oeuvre du projet Atmo-rhenA initié par le groupe d'experts «Qualité de l'Air» de la Conférence du Rhin Supérieur a permis de développer un système commun d'évaluation et d'information sur la qualité de l'air dans le Rhin Supérieur. Le réseau de villes du Rhin Supérieur a été créé suite à ce diagnostic et aux pics d'ozone de 2003 pour œuvrer à une échelle interrégionale à une réduction des pics d'ozone. Ses objectifs sont de mettre en place un système unique de sensibilisation de la population à l'échelle du Rhin Supérieur comportant des actions coordonnées en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, ainsi qu'une plate forme de modélisation.

Les moyens du suivi

Le suivi de la qualité de l'air est assuré par l'Association pour la Surveillance et l'étude de la Pollution atmosphérique en Alsace (ASPA). Créée en 1979 dans un contexte de pollution industrielle, l'ASPA gère un réseau régional de surveillance de la qualité de l'air avec une quarantaine de stations (urbaines, industrielles et rurales). Au total, environ 100 analyseurs mesurent en continu les niveaux de dioxyde de soufre, de poussières, d'oxydes d'azote, de monoxyde de carbone, de plomb, d'ozone, de radioactivité dans l'air et les paramètres météo.



LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET ENERGÉTIQUES

Les seuils d'alerte et valeurs limites

TABEAU N° 1 : Valeurs limites

Polluant	Valeurs limites (à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteintes)	Date de mise en oeuvre
Particules PM2.5	25µg/m ³ - moyenne sur 3 années consécutives	A partir de 2015
Particules PM2.5	20µg/m ³ - moyenne sur 3 années consécutives	A partir de 2020
Particules PM10	50µg/m ³ - moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 jours par an	Depuis 2005
Particules PM10	50µg/m ³ - moyenne annuelle	Depuis 2005
Dioxyde d'azote (NO ₂)	200µg/m ³ - moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 heures par an 40 µg/m ³ - moyenne annuelle	A partir de 2010
Monoxyde de carbone	10 mg/m ³ - maximum journalier de la moyenne glissante sur 8 heures	Depuis 2005
Benzene	5µg/m ³ - moyenne annuelle	A partir de 2010

Source : ASPA - Tableaux établis à partir de la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe publiée le 11 juin 2008

La réduction des émissions de particules est aujourd'hui un des premiers enjeux puisqu'elles génèrent un nombre de victimes de l'ordre de 350 000 par an en Europe.

TABEAU N° 2 : Seuils d'information et d'alerte

Polluant	Valeur atteinte	Type de seuil
Dioxyde de soufre	500µg/m ³ - moyenne horaire 3 heures consécutives	Alerte
Dioxyde d'azote	400µg/m ³ - moyenne horaire 3 heures consécutives	Alerte
Ozone	240µg/m ³ - moyenne horaire 3 heures consécutives	Alerte
Ozone	180µg/m ³ - moyenne horaire	Information

Source : ASPA - Tableaux établi à partir de la directive 2008/50/CE concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe publiée le 11 juin 2008

Les éventuels dépassements de seuils sont directement liés aux concentrations de polluants dans l'atmosphère, celles-ci étant le résultat des caractéristiques climatiques et géographiques associées aux émissions de polluants, elles-mêmes directement liées à la consommation d'énergie.



Valeur limite : niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble.



Seuil d'information : niveau au-delà duquel une exposition de courte durée aux polluants présente un risque pour la santé humaine des groupes particulièrement sensibles de la population et pour lequel des informations immédiates et adéquates sont nécessaires.

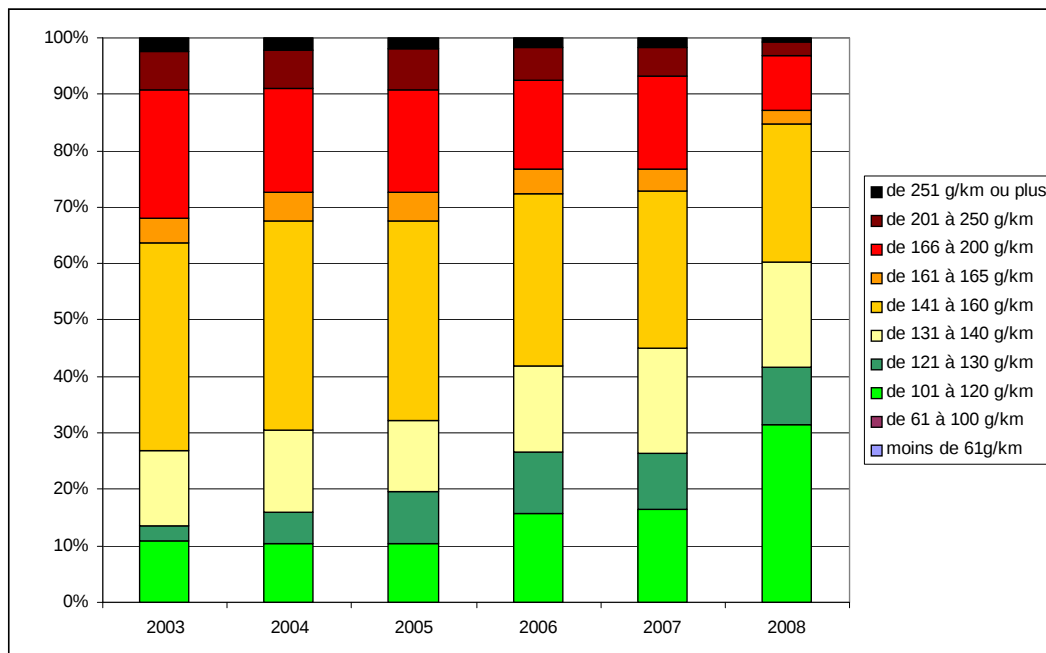


Seuil d'alerte : niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de l'ensemble de la population et à partir duquel les Etats membres doivent immédiatement prendre des mesures.

LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET ENERGÉTIQUES

Le parc automobile

GRAPHIQUE N° 1 : Evolution des émissions unitaires de CO₂ par km des nouvelles immatriculations dans le Bas-Rhin



Source : MEEDM-SOeS-FCA - 2008

En six ans, les émissions théoriques de CO₂ des véhicules bas-rhinois nouvellement immatriculés ont baissé de 15 %, passant de 157 gr de CO₂ par km en moyenne en 2003 à 137 gr en 2008. Cette diminution, en lien avec les bonus/malus actuels, est plus importante que celle observée dans la France métropolitaine et permet au Bas-Rhin d'atteindre presque la moyenne nationale (136 gr de CO₂ par km parcouru).

C'est ainsi qu'en 2008, 42 % des immatriculations du Bas-Rhin ont bénéficié d'un bonus (moins de 130 gr de CO₂/km), tandis que 43 % sont « neutres » (entre 130 et 160 gr de CO₂/km), et seulement 15 % ont un malus (plus de 160 gr de CO₂/km).

La consommation d'énergie fossile

Le secteur des transports représente environ 17 % du total des dépenses énergétiques alsaciennes (y compris industrie, résidentiel et agriculture). Ce secteur représente en revanche 31 % de la consommation de produits pétroliers et de gaz naturel alsacienne.

TABEAU N° 3 : Consommation d'énergie d'origine pétrolière dans le secteur des transports

	ktep / an en 2003	Variation 2000-2003	Part de la consommation alsacienne
CUS	277.78	+0.01 %	21.4 %
Bas Rhin	745.79	+3.57 %	57.4 %
Alsace	1 299.25	+3.54 %	100 %

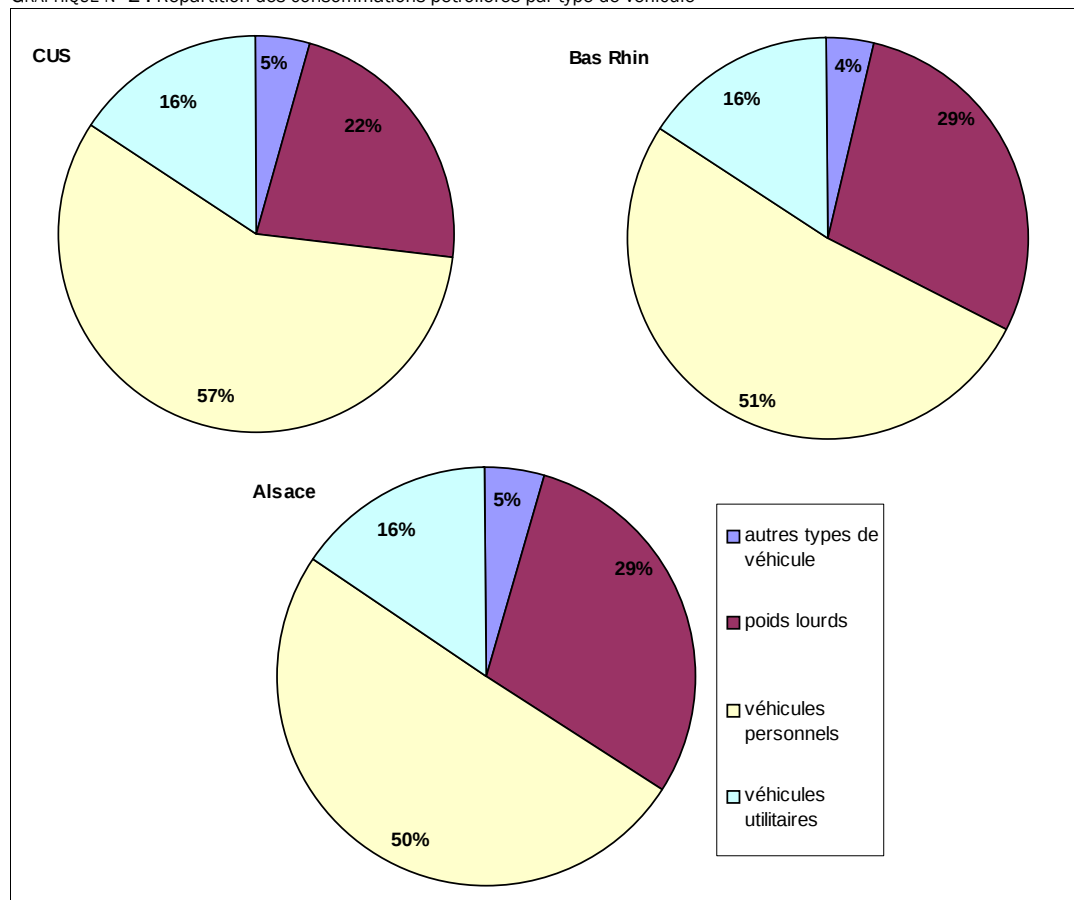
Source : ASPA : CREA ALSACE/ASPA 08061602-TD

La CUS représente 21,4 % de la consommation d'énergie d'origine pétrolière dans le secteur des transports en Alsace, alors qu'elle représente 25,7 % de la population alsacienne. Cette moindre consommation individuelle dans le secteur des transports s'explique principalement par la plus forte densité de services dans la CUS permettant de réduire les distances de déplacements des résidents, mais aussi probablement par une moindre mobilité de ses résidents.

 **Ktep : kilotonne équivalent pétrole.** La tonne équivalent pétrole (tep) est une unité de mesure couramment utilisée par les économistes de l'énergie pour comparer les énergies entre elles. Elle représente l'énergie produite par la combustion d'une tonne de pétrole moyen.

LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET ENERGÉTIQUES

GRAPHIQUE N° 2 : Répartition des consommations pétrolières par type de véhicule



Source : ASPA - CREA ALSACE/ASPA 08061602-TD - 2008



CO₂ : Dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre.

CH₄ : Méthane, autre gaz à effet de serre. Les transports ne jouent qu'un rôle marginal dans ses émissions (de l'ordre du %).

NO₂ : Dioxyde d'azote, gaz acidifiant et précurseur d'ozone. Il se forme par combinaison de l'azote (atmosphérique et contenu dans le combustible) et de l'oxygène de l'air à hautes températures. Tous les secteurs utilisateurs de combustibles sont concernés, en particulier le transport routier.

→ Les émissions

Les émissions de polluants sont en corrélation directe avec les consommations d'énergie ainsi qu'avec les caractéristiques des moteurs et la vitesse.

TABLEAU N° 4 : Emissions pour le secteur des transports (en kg par an)

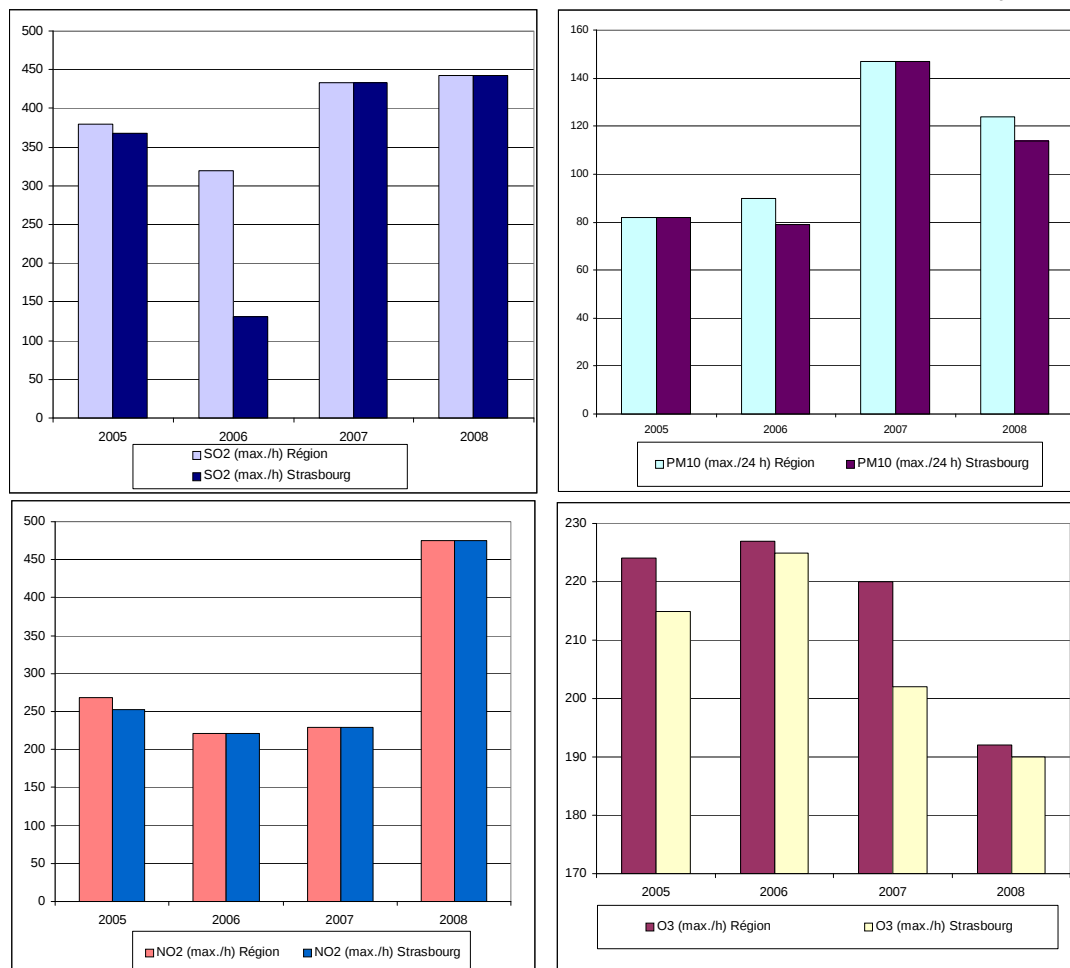
	CO ₂	Variation 2000-2003 CO ₂	Méthane (CH ₄)	Variation 2000-2003 CH ₄	Dioxyde d'azote (NO ₂)	Variation 2000-2003 NO ₂
CUS	860 024 586	+0.2 %	94 364	-29.6 %	94 105	+8.4 %
Bas-Rhin	2 313 926 192	+ 3.8 %	243 528	-21.4 %	248 008	+9.9 %
Alsace	4 030 098 961	+3.8 %	411 084	-21.4 %	424 002	+10.6 %

Source : ASPA - CREA ALSACE/ASPA 08061602-TD - 2008

LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET ENERGÉTIQUES

Les concentrations

GRAPHIQUE N°3 : Concentrations maximales en SO₂ (dioxyde de soufre), PM₁₀ (particules), NO₂ (dioxyde d'azote) et O₃ (ozone)



Source :CREA ALSACE/ASPA 08061602-TD - 2008

Les données régionales ci-dessus intègrent notamment les données sur Strasbourg.

On note une amélioration récente des concentrations d'ozone observées, mais en revanche une aggravation des concentrations de NO₂ et de SO₂ sur la période 2005 - 2008.

Les augmentations des concentrations de particules observées entre 2006 et 2007/2008 sont en fait liées à une modification des méthodes de calcul, de manière à être conformes aux normes communautaires. Cette nouvelle méthode conduit, à concentration donnée, à multiplier par trois la concentration des PM.

 **SO₂ : Dioxyde de soufre, gaz acidifiant et précurseur d'ozone.**

 **PM₁₀ : Particules dont le diamètre aérodynamique est inférieur à 10 µm. Le transport routier est le principal émetteur de PM₁₀ (41%) en Alsace.**

 **NO₂ : Dioxyde d'azote, gaz acidifiant et précurseur d'ozone.**

 **O₃ : Ozone.**

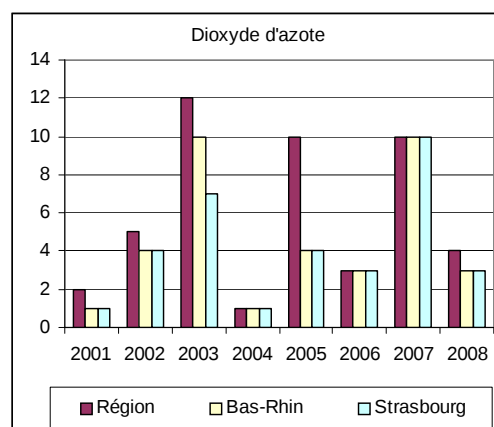
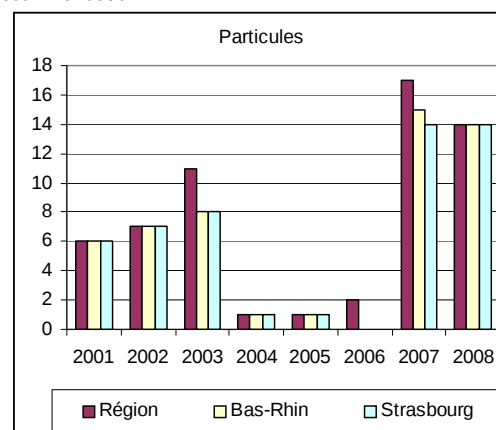
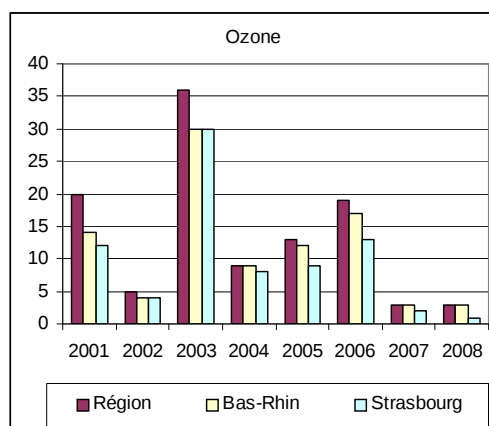
 **Les concentrations maximales sont à distinguer des concentrations moyennes. Elles sont sujettes à de fortes variations d'une année sur l'autre, en fonction notamment des conditions météorologiques, lors des pics d'émissions.**



LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET ENERGÉTIQUES

➔ Le nombre de jours de dépassement

GRAPHIQUE N°4 : Nombre de jours de dépassement du niveau de recommandation



Source : ASPA - CREA ALSACE/ASPA 08061602-TD - 2008

Il s'agit ici de concentrations maximales relevées, qui peuvent varier d'année en année, selon les territoires et en fonction des conditions météorologiques, des caractéristiques des voies et de la vitesse limite.

L'augmentation du nombre de jours de dépassement des niveaux de recommandation concernant les particules est liée au changement du mode de calcul des concentrations de particules et non pas à une aggravation subite de niveaux de concentrations de celles-ci.

➔ Le bruit

Les voies bruyantes les plus nombreuses génèrent des couloirs de protection acoustique de 30 à 100 m. Elles représentent près de 70 % des linéaires d'infrastructures classées. L'influence du réseau ferré se fait principalement sentir dans le linéaire classé très nuisant.

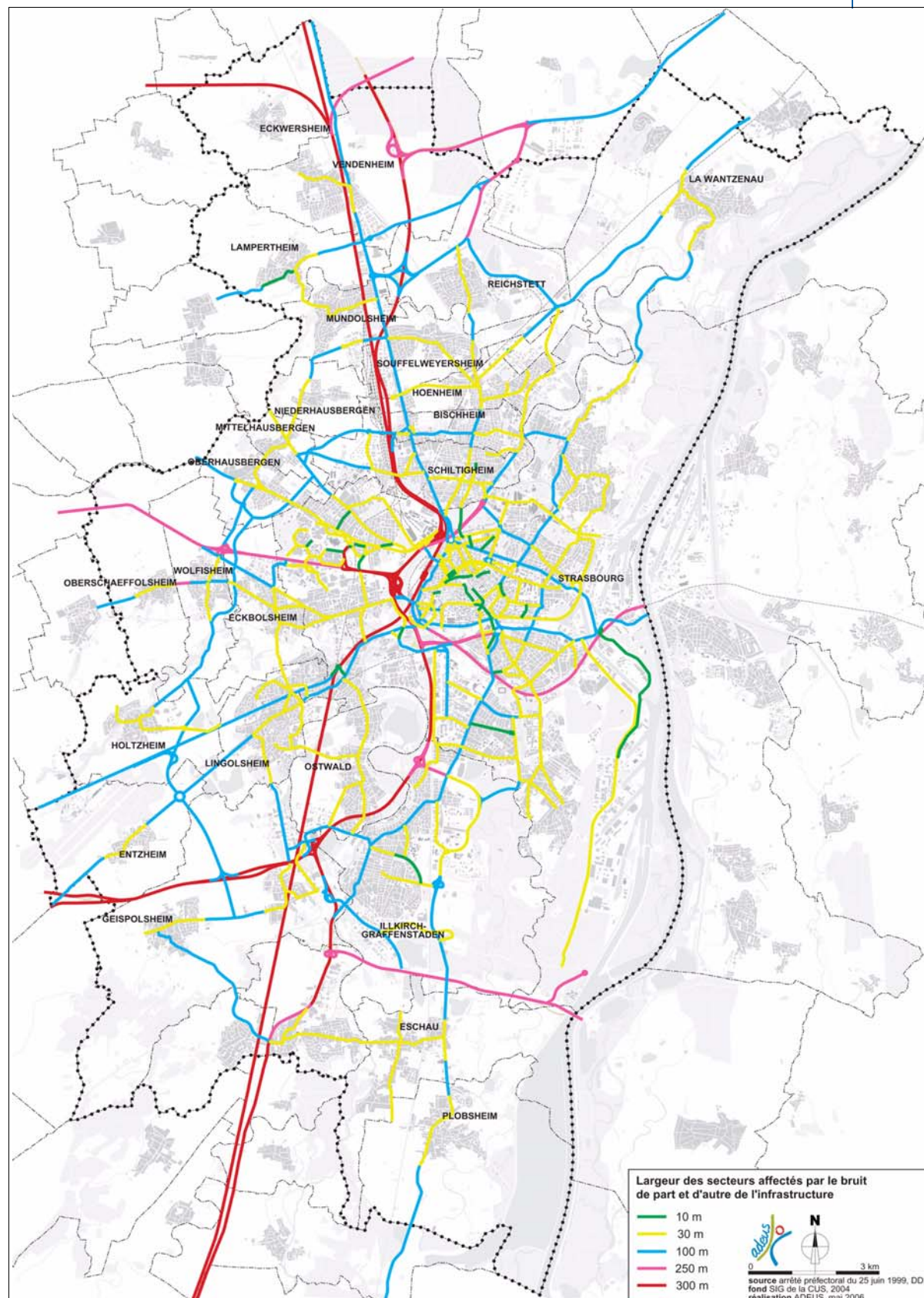
 La méthode de calcul des niveaux acceptables de particules a été modifiée en 2007 afin de se conformer aux normes communautaires. Selon les nouvelles méthodes, le niveau de particules est multiplié mécaniquement par trois, sans qu'il y ait, dans les faits, d'aggravation concrète sur le territoire étudié.

 Les voies bruyantes sont définies par arrêté préfectoral. Les voies routières et ferroviaires génèrent, selon l'importance des nuisances sonores, un secteur de protection acoustique de 300 m, 250 m, 100 m, 30 m ou 10 m de part et d'autre de la voie.



LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX ET ÉNERGÉTIQUES

CARTE N° 1 : Classement sonore des infrastructures de la CUS (arrêté préfectoral du 25 juin 1999).



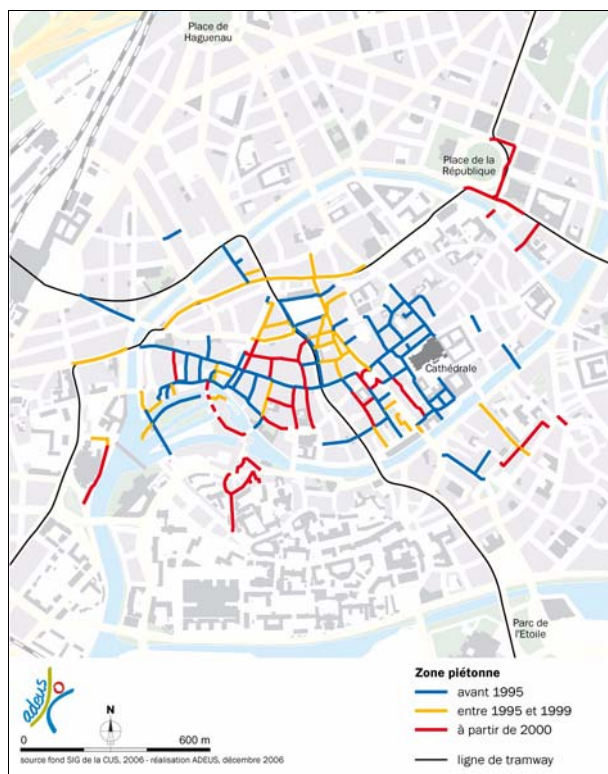
Source : CUS

LA MARCHE À PIED

La marche à pied est, avec le vélo, le mode le plus économe en énergie. Elle représentait environ le tiers des déplacements en milieu urbain en 1997. Loin d'être négligeable, le maintien d'une forte mobilité piétonne est à la fois un enjeu de santé publique et de préservation de l'environnement.

➔ Les zones piétonnes

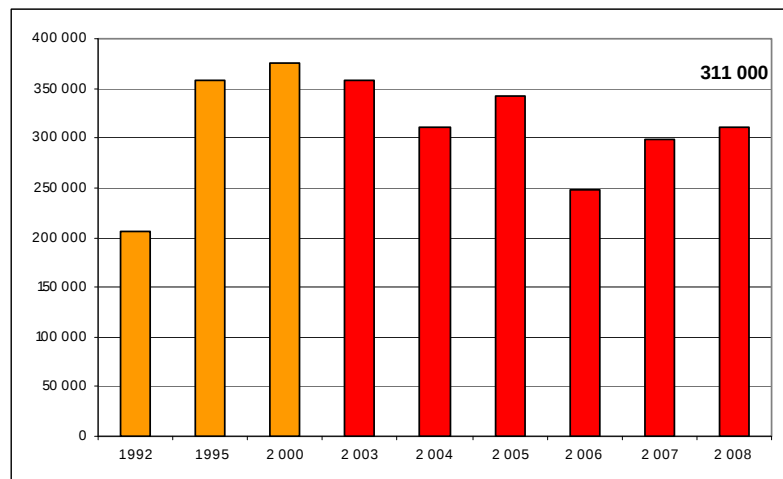
CARTE N° 1 : Zones piétonnes à Strasbourg



Les dernières extensions réalisées s'étendent, en intégrant des voies, au-delà de la seule Ellipse insulaire. Les extensions précédentes avaient été liées principalement aux différentes lignes de tramway. La piétonnisation du centre-ville strasbourgeois avait débuté dès la fin des années 70 dans une optique de mise en valeur touristique, et s'était poursuivie dans les années 80.

➔ L'usage et les usagers

GRAPHIQUE N° 1 : Nombre de piétons comptabilisés sur trois après-midi «représentatifs» en automne au centre-ville de Strasbourg



Source : Comptages piétons ADEUS 1992 - 2008



Comment comptabiliser les piétons qui fréquentent le centre-ville ?

Chaque année, des compteurs recensent le nombre de piétons qui passent devant eux, sur 12 points de comptage au centre-ville. Ils recensent les piétons de 15h à 19h un mercredi et un mardi (ou un jeudi), et de 15h à 18h un samedi.

Les résultats obtenus sont à considérer avec précaution, étant partiellement liés aux conditions météorologiques.



LA MARCHÉ À PIED

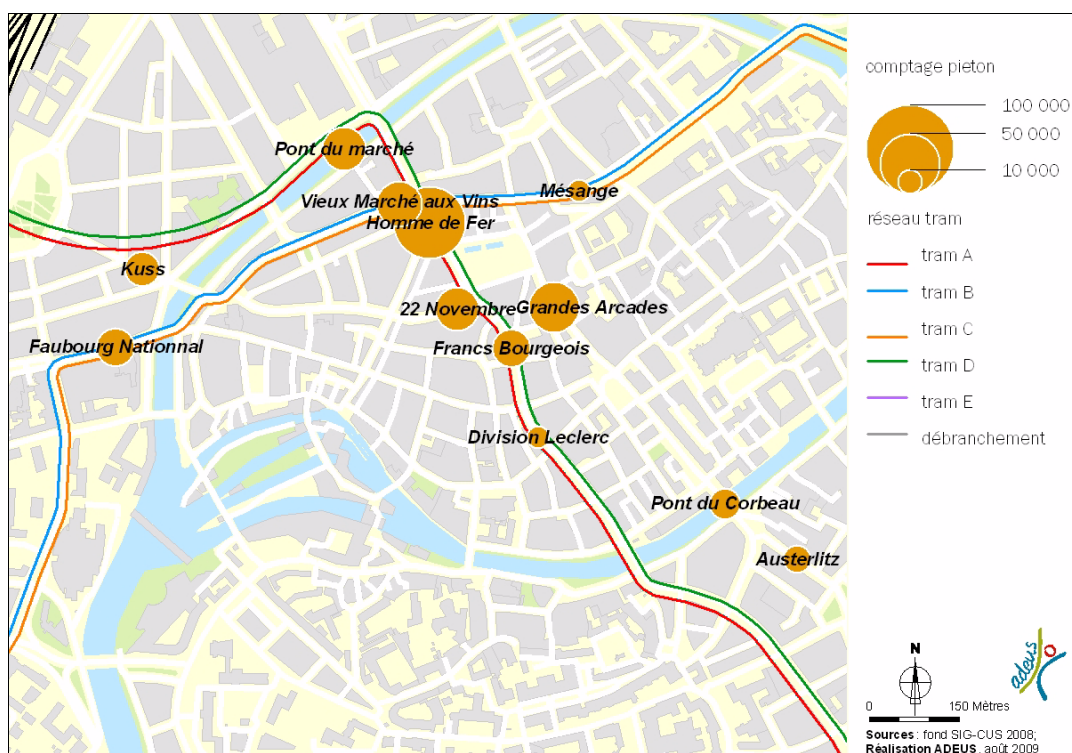
Les variations annuelles sont sujettes à de fortes disparités, liées notamment aux conditions météorologiques. La fréquentation piétonne en 2008 atteint néanmoins des volumes proches de ceux de 2005 et 2003, en nette augmentation par rapport à 2006 et 2007.

TABEAU N° 1 : Comptages piétons 2008 : nombre de personnes comptabilisées par rue et par période

	mercredi 15h - 19h	mardi/jeudi 15h - 19h	Samedi 15h - 18h
Rue du maire Kuss	5 800	7 000	5 300
Pont du Marché	15 500	6 500	14 100
Rue de la Mésange	2 000	2 300	3 700
Rue des Francs Bourgeois	11 400	6 200	10 800
Rue des Grandes Arcades	20 100	7 300	19 800
Rue d'Austerlitz	4 600	4 200	4 800
Rue du Vieux Marché aux Vins	14 500	7 600	14 200
Place de l'Homme de Fer	19 100	18 000	31 700
Rue du 22 novembre	12 400	7 100	13 300
Rue de la Division Leclerc	4 300	2 800	3 000
Pont du Corbeau	7 800	4 300	6 700
Rue du Faubourg National	2 400	8 100	6 200

Source : Comptages piétons ADEUS, 2008 - Comptages réalisés les 15, 18 et 19 novembre 2008

CARTE N° 2 : Localisation des points de comptage au centre-ville de Strasbourg



 Les chiffres ci-contre doivent être compris comme des ordres de grandeur et peuvent être ponctuellement liés à la météo, à des travaux, ...

LE VÉLO

Si Strasbourg est devenue la première ville cyclable de France avec 7 % des déplacements effectués à vélo, elle le doit à la continuité de l'action menée par les collectivités en charge des politiques cyclables. La CUS a ainsi amorcé la promotion du vélo dès la fin des années 1970, permettant la mise en place progressive d'un réseau d'itinéraires cyclables sur l'agglomération de plus de 500 km. Le Département du Bas-Rhin a pour sa part édité un plan vélo en 1992 et mis en œuvre à l'échelle départementale un réseau de plus de 700 km. Malgré l'importance des investissements réalisés, d'importantes marges de progression restent à identifier pour faire progresser encore l'usage du vélo dans l'agglomération et le département.

Les actions

Les évolutions législatives et réglementaires

La prime «transport» étendue aux vélos : L'Assemblée nationale a adopté le 26 novembre 2008, lors du projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2009, l'extension de la prime transport non plus aux seuls abonnements de transports publics, mais aussi aux abonnements vélos.

Les nouveaux aménagements mis en service en 2008

TABLEAU N° 1 : Les aménagements mis en service en 2008 par la Communauté Urbaine de Strasbourg¹

	Piste cyclable	Bande cyclable	Aménagements mixtes	Total
Linéaire en km	12.37	1.34	5.2	18.9

Source : CUS - 2008

TABLEAU N° 2 : Les aménagements mis en service en 2008 par le Conseil Général du Bas-Rhin²

	Piste cyclable	Bande cyclable	Itinéraire cyclable	Total
Linéaire en km	10,4	0,8	15,54	26,74

Source : Conseil Général du Bas-Rhin - 2008

26,74 km d'aménagements à destination des cyclistes ont été mis en service par le Conseil Général du Bas-Rhin en 2008, dont un itinéraire cyclable jalonné de 13,5 km entre Goxwiller et Dambach.

TABLEAU N° 3 : Le nombre d'arceaux mis en service dans CUS en 2008

	Strasbourg	Autres communes	Total CUS
Nombre d'arceaux	905	142	1047

Source : CUS - DPEP 2008 - Ces chiffres intègrent l'entretien des arceaux

La CUS mène en continu depuis 2002 une politique d'installation d'arceaux vélo sur la voie publique. Le rythme annuel d'installation est habituellement compris entre 550 et 600 arceaux par an. 2008 se démarque avec 990 arceaux posés. Cet accroissement est surtout lié à la pose de 445 arceaux au droit des équipements d'agglomération situés sur les fronts de Neudorf (Cité de la Musique et de la Danse, médiathèque Malraux, centre commercial Rivetoile, UGC Ciné-cité).

Les actions d'accompagnement

Le marquage des vélos : Le référencement des vélos dans une base de données nationale permet d'en limiter le risque de vol et de recel. Le CADR67³ mène régulièrement des campagnes de marquage dans l'ensemble du département.

TABLEAU N° 4 : Le marquage des vélos en 2008 dans la CUS

Nombre de vélos marqués en 2008	3318
Nombre de vélos marqués dans la CUS	7300

Source : CUS - 2008

45 % des vélos aujourd'hui marqués dans la CUS l'ont été au cours de cette année.

1. Les aménagements mis en service par le Conseil Général du Bas-Rhin dans la CUS sont inclus dans ce décompte.
2. Les aménagements mis en service par le Conseil Général du Bas-Rhin dans la CUS sont inclus dans ce décompte.
3. Comité d'action deux roues 67.



La piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles (Code de la route, à l'article R. 110-2).



La bande cyclable : sur une chaussée, voie exclusivement réservée aux cycles (code de la route, à l'article R. 110-2). La bande cyclable fait donc partie intégrante de la chaussée



Les aménagements mixtes : ensemble des aménagements constitutifs du réseau cyclable qui ne sont pas spécifiquement dédiés aux seuls cyclistes, comme le sont les pistes ou les bandes cyclables. On peut citer : les zones 30, les doubles sens cyclables, les itinéraires jalonnés...



L'itinéraire cyclable : n'est pas défini en tant que tel par le code de la route. Ce terme désigne une route généralement à faible trafic, sans aménagement spécifique mais jalonnée pour les cyclistes.



LE VÉLO

Les opérations de «vélo sécurité» : Le Conseil Général mène annuellement une opération de «vélo-sécurité» dans les collèges du Bas-Rhin, avec l'objectif de sensibiliser les collégiens sur les questions de sécurité à vélo et notamment l'intérêt de disposer d'un vélo bien entretenu.

TABLEAU N° 5 : Bilan vélo-sécurité dans les collèges du Bas Rhin pour la saison 2007/2008

Nombre de collèges contrôlés	Moyenne de vélo par collèges	Nombre de vélos présents	Nombre de vélos contrôlés	Nombre de vélos considérés comme dangereux
70	67,6	4735	4735	554

Source : Conseil Général du Bas-Rhin 2008

La grande majorité des vélos apparaissent comme bien entretenus puisque, sur 4 735 vélos contrôlés, seuls 12 % d'entre eux sont considérés comme dangereux. Les interventions de réparation sur les vélos contrôlés concernent les freins et la direction.

➔ L'offre cyclable

Longueur des aménagements cyclables

TABLEAU N° 6 : Longueur des aménagements cyclables dans la CUS et le Bas-Rhin

Gestionnaire	Linéaire (en km)	Linéaire pour 1000 habitants (en mètres)
Aménagements cyclables dans la CUS ^a	524	1 121 ^b
Aménagements / itinéraires cyclables dans le Bas-Rhin ^c	705	653 ^d

- a. Les aménagements mis en service par le Conseil Général du Bas-Rhin dans la CUS sont inclus dans ce décompte.
b. Il s'agit de l'ensemble des aménagements et itinéraires cyclables recensés dans la CUS rapporté à la population de la CUS.
c. Les aménagements mis en service par le Conseil Général du Bas-Rhin dans la CUS sont inclus dans ce décompte. Les aménagements mis en service par les communes ou les autres intercommunalités ne sont par contre pas recensés ici.
d. Il s'agit des aménagements et itinéraires cyclables gérés par le seul Conseil Général du Bas-Rhin rapporté à la population Bas-Rhinoise.

Source : CUS juin 2009 - Conseil Général du Bas-Rhin 2008 - INSEE RGP 2006

Répartition des aménagements par type

TABLEAU N° 7 : Répartition par type des aménagements cyclables dans la CUS

Type d'aménagement	Linéaire en km	Part
Pistes cyclables ^a	367,59	70,1 %
Bandes cyclables	117,23	22,4 %
Aménagements mixtes ^b	39,34	7,5 %
Total	524.16	100 %

- a. Les pistes cyclables incluent l'ensemble des aménagements dédiés aux cyclistes qui se situent hors chaussée ainsi que des pistes mixtes qui ne correspondent pas toujours à un aménagement spécifique, mais qui se situent toujours hors de la circulation automobile.
b. Les aménagements mixtes correspondent aux trottoirs cyclables ainsi qu'aux couloirs bus autorisés aux cyclistes, les zones 30 ne font pas partie de ce décompte.

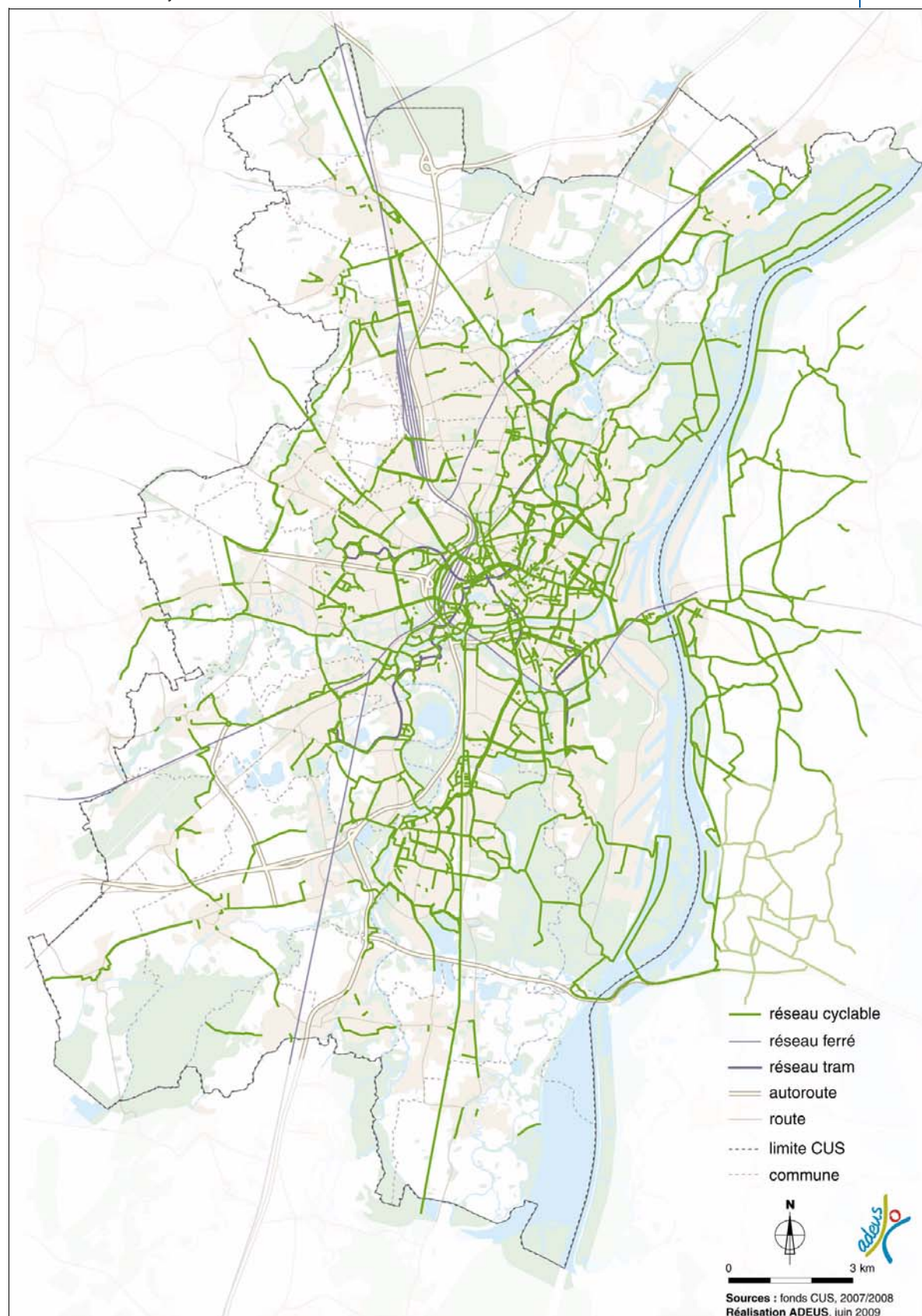
Source : CUS Voies publiques, SIG - juin 2009

Les aménagements cyclables de la Communauté Urbaine de Strasbourg sont composés en grande majorité de pistes cyclables où les cyclistes peuvent circuler hors chaussée ou de manière déconnectée de la circulation automobile. Les bandes cyclables représentent, elles, environ 22 % des aménagements réalisés dans la CUS.



LE VÉLO

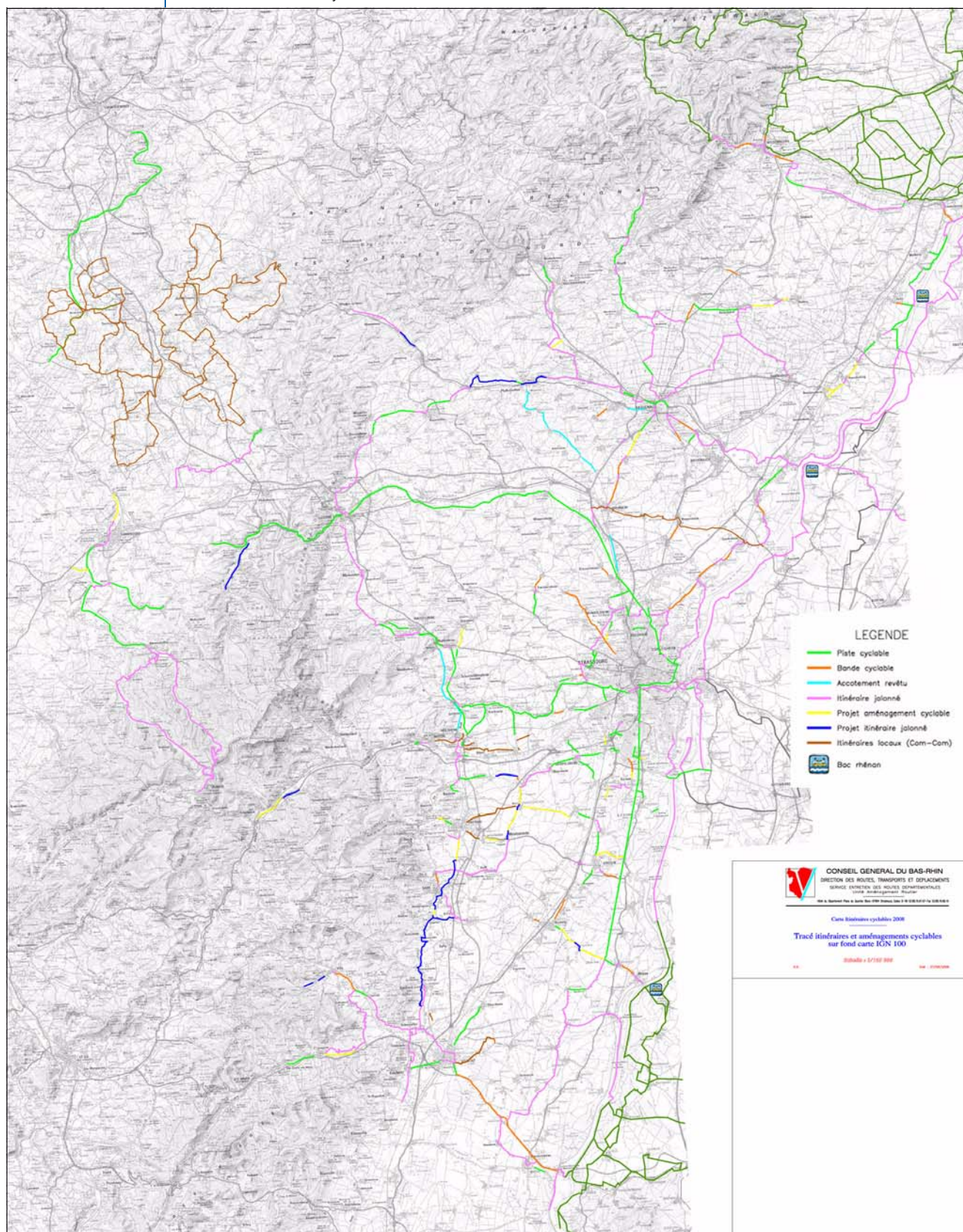
CARTE N° 1 : Le réseau cyclable de la CUS en 2008





LE VÉLO

CARTE N°2 : Le réseau cyclable du Bas-Rhin en 2008



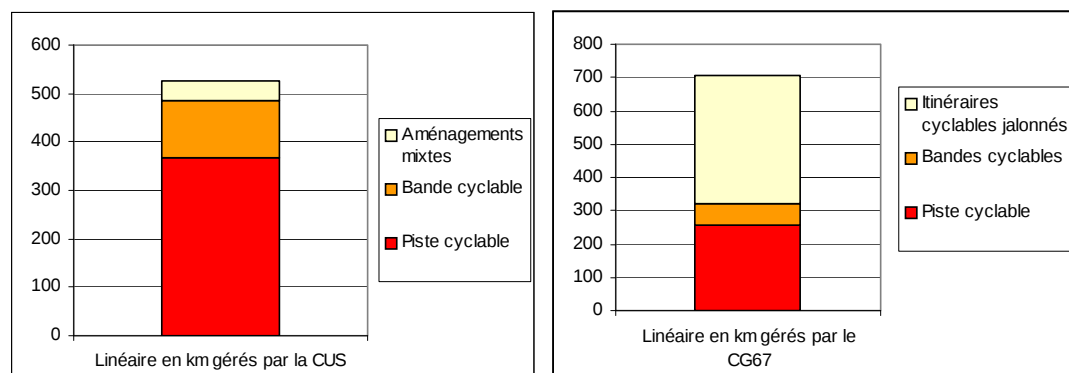
LE VÉLO

TABEAU N° 8 : Répartition par type des aménagements cyclables gérés par le Conseil Général du Bas-Rhin en 2008

Type d'aménagement	Linéaire en km	Part
Piste cyclable	258	36,6 %
Bandes cyclables accolées à la chaussée	64	9,1 %
Itinéraires cyclables jalonnés	383	54,3 %
Total	705	100 %

Source : Conseil Général du Bas-Rhin - 2008

GRAPHIQUE N° 1 : Répartition par type des aménagements cyclables gérés par la CUS et le Conseil Général du Bas-Rhin en 2008

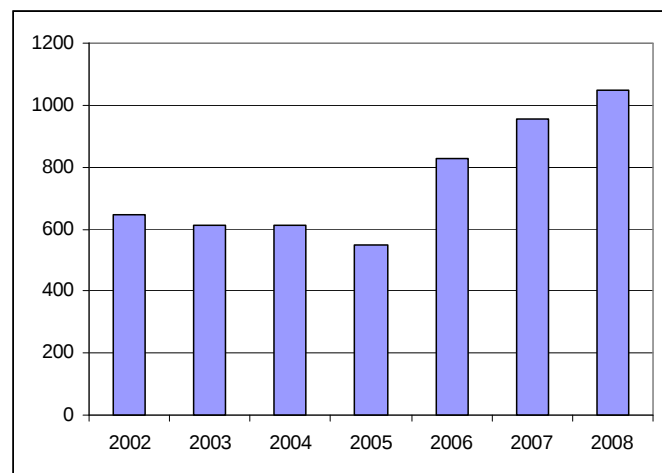


Source : CUS et Conseil Général du Bas-Rhin - 2008

Le réseau cyclable est composé pour plus de la moitié de sa longueur d'itinéraires jalonnés sur des routes à faible trafic. Les pistes cyclables représentent également une part importante du réseau (36,6 %). Celles-ci donnent aux usagers un plus grand sentiment de sécurité.

Stationnement des vélos

GRAPHIQUE N° 2 : Arceaux posés par année dans la CUS



Source : CUS 2008

TABEAU N° 9 : Le nombre d'arceaux sur le domaine public dans la CUS

	Strasbourg	Autres communes	Total CUS
Nombre d'arceaux	6 449	1 267	7 716
Nombre d'arceaux pour 1000 habitants	23,6	6,5	16,5

Source : CUS - ADEUS (relevé des arceaux sur le domaine public 2007-2008)



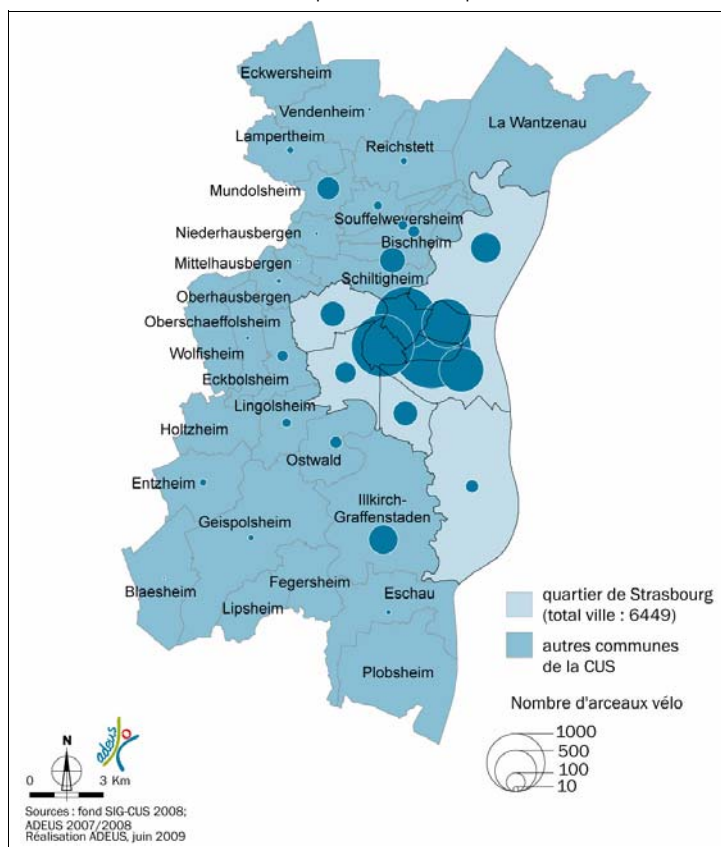
Le décompte du nombre d'arceaux sur la voie publique se base sur un recensement effectué par l' ADEUS entre septembre 2007 et juillet 2008.

L'état du parc d'arceaux présenté ici tient compte uniquement des arceaux posés sur la voie publique, accessibles en continu sur la journée. Les râteliers, les véloparcs, les arceaux posés sur des espaces privés ou semi-privés et les arceaux non accessibles en continu ne font pas partie de ce recensement.



LE VÉLO

CARTE N° 3 : Nombre d'arceaux vélo par commune et quartiers dans la CUS



Source : CUS - ADEUS (relevé des arceaux sur le domaine public 2007-2008)

La plus grande partie des arceaux vélo posés dans la CUS se situe à Strasbourg et notamment dans les quartiers centraux, là où les besoins sont les plus importants. L'équipement des communes de la CUS est très variable. Illkirch-Graffenstaden, Schiltigheim et Mundolsheim apparaissent comme les communes les mieux équipées en arceaux sur le domaine public. D'une manière générale, les communes de la deuxième couronne sont globalement peu équipées.

TABLEAU N° 10 : Nombre de places de stationnement vélo en parkings publics

Parking public	Nombre de places
Parking P3 Halles - Wilson	36
Parking Broglie	100
Parking Austerlitz	100
Parking Sainte Aurélie	433
Parking Saint Nicolas	40
Parking Gare-Wodli	80
Parking Gare	850
Total	1653

Source : CUS 2008

Le stationnement des vélos dans les parkings publics est gratuit, hormis le parking gare. Près des trois quarts de l'offre de stationnement vélo en parkings publics sont en lien direct avec la gare de Strasbourg. Plus de la moitié des places se trouvent dans le parking payant de 850 places situé au sous-sol de la gare, et un quart des places se trouvent dans le parking Sainte Aurélie situé à proximité de la gare. Quoique de capacités plus réduites, les véloparcs représentent près de 30 % des places de stationnement vélo sécurisées de la CUS.

LE VÉLO

TABLEAU N° 11 : Nombre de places en véloparcs

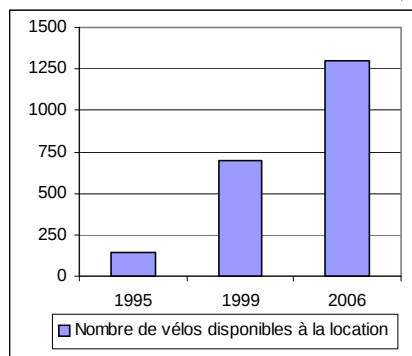
Station de tramway / arrêt de bus	Lignes de tramway / bus	Commune	Nombre de places
Churchill	Tramway lignes C/E	Strasbourg	40
Schluthfeld	Tramway lignes A/E	Strasbourg	20
Jean Jaurès	Tramway lignes C/D	Strasbourg	40
Rue de l'étang	Bus ligne 66	Fegersheim	20
Kibitzenau	Tramway ligne C	Strasbourg	20
Neuhof Lorient	Bus lignes 14, 27	Strasbourg	20
Hohwart	Tramway ligne A/E, bus lignes 7, 27	Strasbourg	20
Krimmeri La Meinau	Tramway ligne A/E, halte ferroviaire SNCF	Strasbourg	20
Ostwald Hôtel de ville	Tramway ligne B, bus ligne 2	Ostwald	20
Niederhausbergen Mairie	Bus lignes 6a, 17	Niederhausbergen	20
Robertsau Boecklin	Tramway ligne E, bus lignes 6, 18, 30, 72	Strasbourg	20
Plobsheim Mairie	Plobsheim ligne 63	Plobsheim	20
La Wantzenau Mairie	Bus ligne 72	La Wantzenau	20
Hay	Bus ligne 4	Reichstett	20
Lingolsheim Alouettes	Tramway ligne B, bus lignes 12, 13, 15, 22	Lingolsheim	20
Illkirch Lixenbuhl	Tramway ligne A, bus lignes 2, 7, 63	Illkirch - Graffenstaden	20
Campus d'illkirch	Tramway ligne A, bus lignes 2, 63	Illkirch - Graffenstaden	102
Rotonde	Tramway lignes A/D, bus lignes 17, 19	Strasbourg	50
Hoenheim gare	Tramway ligne B, bus lignes 6, 4, Gare SNCF	Hoenheim	35
Rives de l'Aar	Tramway ligne B, bus ligne 50	Strasbourg	50
Baggersee	Tramway ligne A, E, bus lignes 7, 27, 62, 65, 66, 210, 211	Illkirch - Graffenstaden	50
Vendenheim gare	Gare SNCF, bus ligne 71	Vendenheim	18
Entzheim gare	Gare SNCF	Entzheim	18
TOTAL			684

Source : CTS - CUS

Services aux cyclistes : la location de vélos

Le service « Vélocation », créé par la CUS en 1993, a été confié depuis février 2003 à l'association Véloemploi. Deux sites permettent la location de vélo dans la CUS : un premier site situé à proximité du parking vélo payant de la gare de Strasbourg et un second rue des Bouchers, à proximité du centre-ville.

GRAPHIQUE N° 3 : Nombre de vélos en location (2007-2008 : donnée manquante)



Source : CUS - Vélo Emploi - 2006

Le parc de vélos en location a continuellement augmenté pour atteindre le nombre de 1 300 vélos en 2006.



Véloparc : parking vélo permettant un stationnement sécurisé du vélo à proximité d'arrêts TC urbains, **gratuit** pour les abonnés CTS et accessible 24h/24 et 7j/7.

Il permet donc de rejoindre une station depuis son domicile à vélo, de le garer et de finir le trajet en tram. Au retour, on récupère son vélo au sortir du tramway pour rentrer au domicile.



La carte représentant ces véloparcs est placée dans la partie « Intermodalité » de ce rapport.



Une vélostation peut offrir trois services complémentaires :

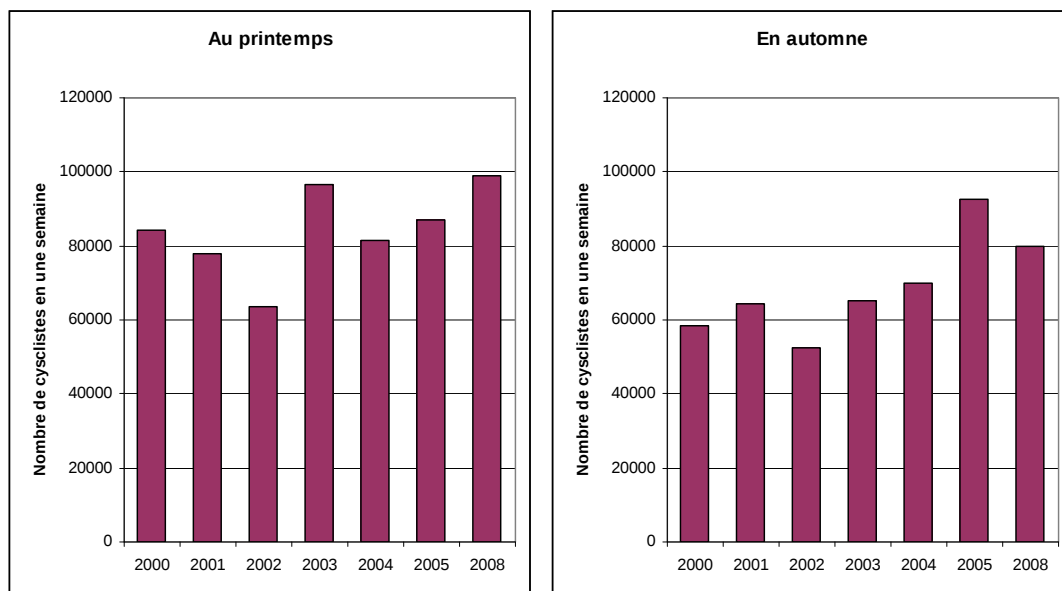
- le gardiennage de vélo (principalement en gare) ;
- la location longue durée ;
- un service de location courte durée ayant une vocation principalement de loisir.



LE VÉLO

L'usage

GRAPHIQUE N°4 : Evolution de la fréquentation moyenne cumulée de 12 pistes cyclables entre 2000 et 2008

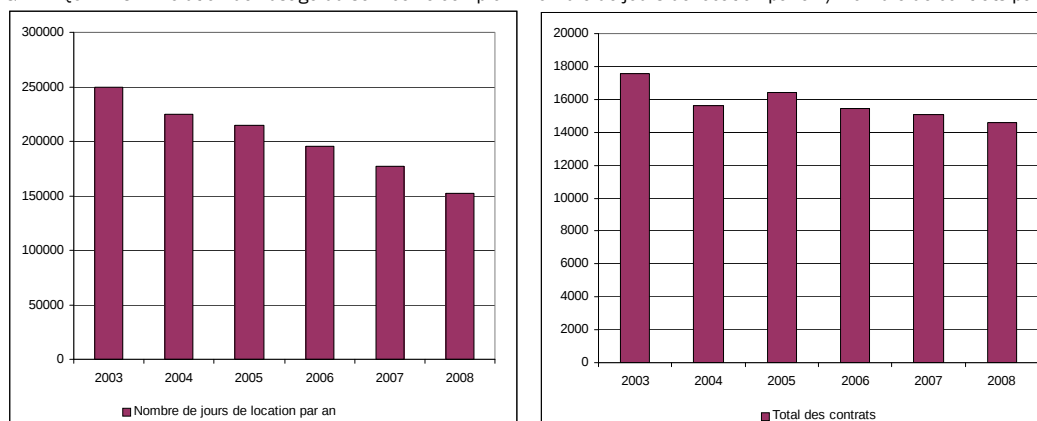


Source : SIRAC 2008

Les enquêtes de trafic vélo sont réalisées sur deux campagnes de comptages : l'une au printemps, l'autre à l'automne. Les aléas climatiques expliquent certaines disparités dans les valeurs relevées d'une année sur l'autre. Il apparaît néanmoins sur les douze sites de comptage une tendance générale à l'augmentation du trafic. Le déploiement de postes de comptage fixes à partir de 2008 devrait permettre de disposer d'une vision des trafics cyclistes moins biaisée par les aléas climatiques et de mieux identifier leurs impacts sur le volume de trafic.

L'usage du service vélo-emploi

GRAPHIQUE N°5 : Evolution de l'usage du service véloemploi : nombre de jours de location par an / nombre de contrats par an



Source : CUS - véloemploi 2008

Depuis 2003, le nombre de jours de location annuel décline régulièrement, passant d'environ 250 000 jours à 152 000 jours entre 2003 et 2008, soit une baisse de 39 %. Cette baisse est contrebalancée par une relative stabilité du nombre de contrats, qui se maintient autour de 15 000 par an environ. Ces évolutions s'expliquent par la baisse du nombre de contrats de durée intermédiaire (compris entre 1 et 4 semaines et entre 2 et 9 mois).

Cette baisse n'induit naturellement pas une diminution de l'usage du vélo, au contraire, elle est probablement liée à l'augmentation du taux d'équipement des ménages en vélo.

La mesure de l'usage du vélo se fait aujourd'hui grâce à deux campagnes de comptage d'une semaine en automne et au printemps, sur 35 sites.

Le nombre de jours de location par an correspond au nombre de jours de location moyen pour chaque vélo multiplié par le nombre de vélos.

LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

➡ Les réseaux urbains existants dans le Bas-Rhin

TABLEAU N° 1 : Les réseaux urbains dans le Bas-Rhin

Ville	Réseau
Strasbourg	Réseau CTS
Haguenau	Réseau Ritmo
Obernai	Réseau Pass'O
Sélestat	Réseau TIS

Source : Conseil Général du Bas-Rhin - 2008

Outre la Communauté Urbaine de Strasbourg dont le réseau CTS existe depuis plus d'un siècle, Haguenau (5 lignes de bus), Obernai (1 ligne de bus) et Sélestat (2 lignes) se sont récemment dotées de réseaux de transports en commun urbains.

➡ L'offre en transports en commun urbains et son évolution dans la CUS

35 ans après la fermeture de la dernière ligne du tramway historique de Strasbourg, un nouveau réseau s'est développé à partir de 1995. Aujourd'hui, la politique continue de développement des transports en commun de la CUS a abouti à la création de 37,5 kilomètres d'infrastructures tramway dans la CUS.

TABLEAU N° 2 : Les grandes dates du réseau tramway de la CUS

Ligne	Date de mise en service	Infrastructure (en km)
Création ligne A	1994	9,8
Extension ligne A, création ligne D	1998	2,7
Création lignes B et C	2000	12,5
Extensions lignes B, C et D, création ligne E	2007 / 2008	13,6
Total 2008		38,6

Source : CUS - ADEUS - 2008

TABLEAU N° 3 : Amplitude horaire du réseau CTS en 2008

	Départ première course	Fin de la dernière course
bus	04h46	00h45
tramway	04h13	00h55

Source : CTS - 2008

TABLEAU N° 4 : Nombre d'arrêts du réseau CTS dotés d'information voyageurs en 2008

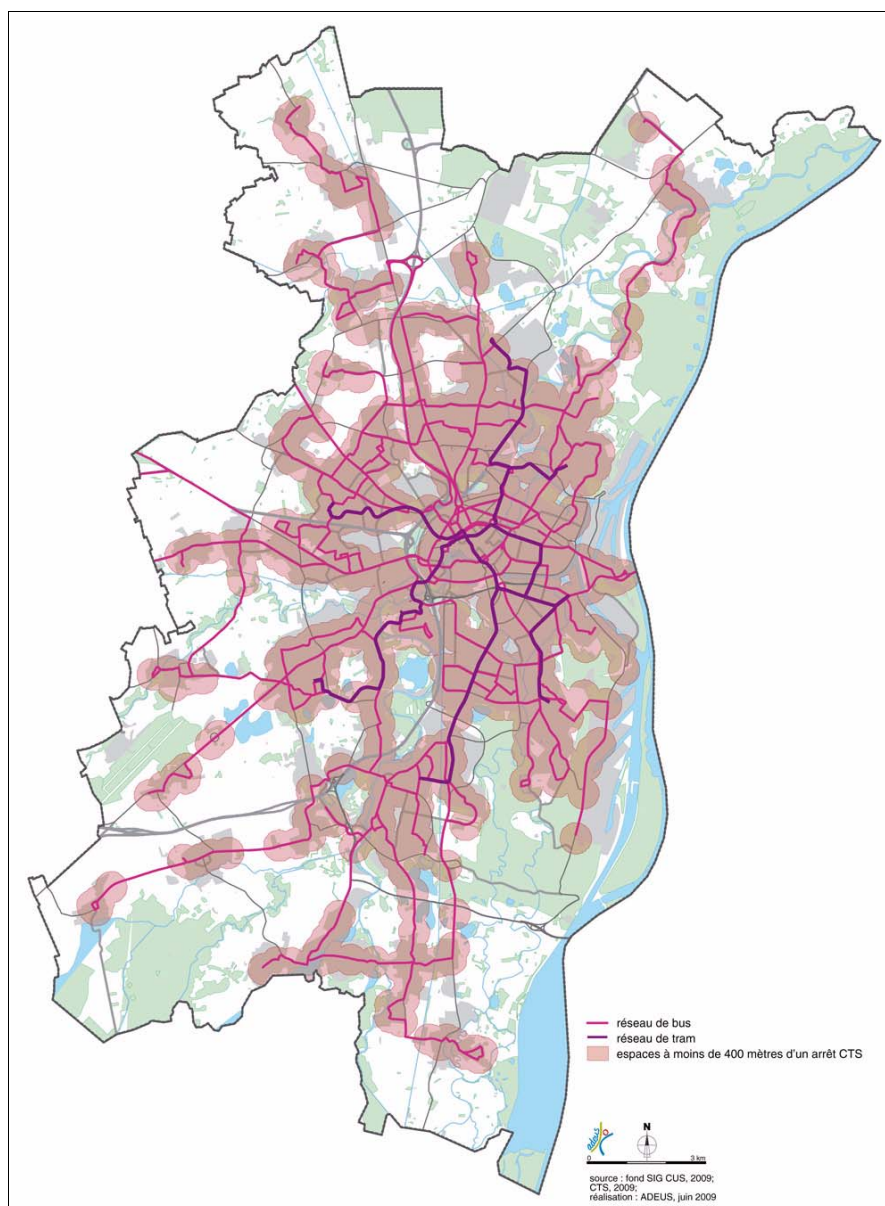
Arrêts de bus	Stations de tramway
36	66

Source : CTS - 2008



LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

CARTE N° 1 : Couverture du réseau urbain de la CUS en 2008



La couverture géographique du territoire par le réseau CTS est très performante, puisqu'on peut estimer que la quasi-totalité de la population et des emplois de la CUS se situe à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus et de tramway. Cet indicateur pour performant qu'il apparaisse ne présuppose néanmoins pas de la qualité de l'offre sur le territoire.

TABEAU N° 5 : Couverture du réseau urbain de la CUS

	Total CUS	Couverture	Part
Population à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus ou tramway ^a	452 501	424 241	94 %
Emploi à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus ou tramway ^b	239 374	214 347	90 %

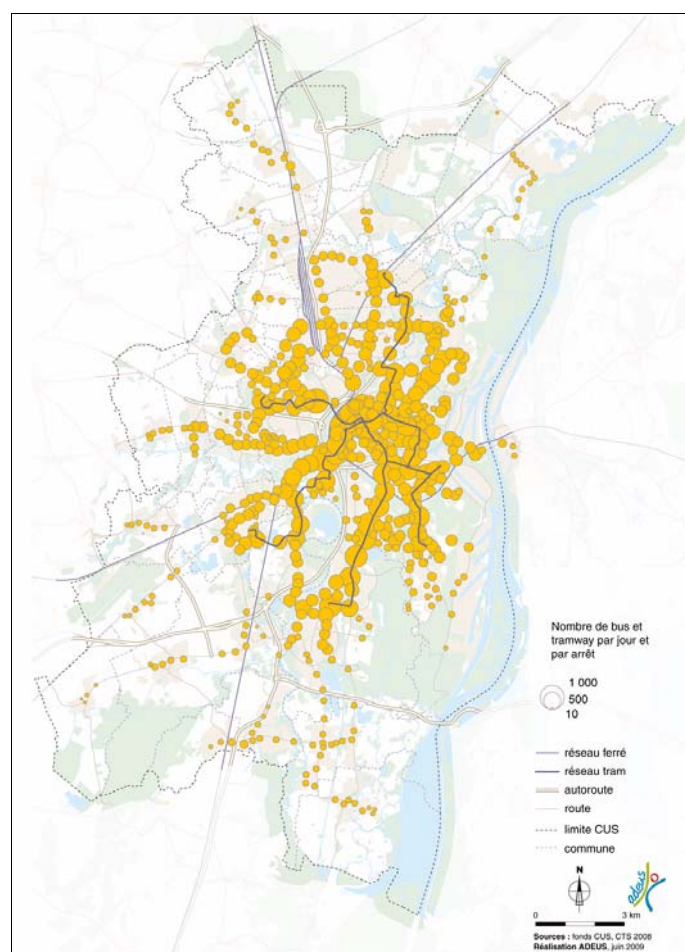
a. Les estimations de population se basent sur les données de population à l'îlot du recensement de la population de 1999, pour les communes urbaines et sur les données de population communales pour les autres communes de la CUS.

b. Les estimations d'emplois se basent sur le fichier SIRENE de l'INSEE ; elles sont à prendre avec précaution du fait du traitement par tranche des effectifs, et des incertitudes liées à la fiabilité du fichier lui-même.

Source : INSEE recensement de la population 1999 - INSEE SIRENE 2008, géoréférencement CUS

 La couverture du réseau urbain correspond à la population et au nombre d'emplois situés dans un périmètre de 400 mètres autour des arrêts de bus et de tramway.

LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS



CARTE N°2 : Les fréquences de passage par arrêt dans la CUS

Le centre-ville élargi dispose des fréquences de passage les plus élevées avec une forte densité d'arrêts de bus et de tramway. En première couronne, l'offre se concentre sur les grands axes radiaux et notamment aux noeuds de correspondance entre bus et tramways. En seconde couronne, l'offre en transport en commun reste réduite et limitée aux artères principales des communes.



Fréquences de passage par arrêt : nombre de passages de bus et de tramways par arrêt dans les deux sens de circulation. Les fréquences de passage par arrêt sont un indicateur de qualité de l'offre en transports en commun sur le territoire, essentiel du point de vue de l'usage car en lien direct avec le temps d'attente.

TABEAU N°6 : Longueur des lignes commerciales du réseau urbain de la CUS (en km)

	Bus	Tramway	Réseau
2001	313	25	338
2002	313	25	338
2003	313	25	338
2004	313	25	338
2005	313	25	338
2006	313	25	338
2007	318	49	367
2008	325	54	379

Source : CTS - 2008

Les extensions du réseau tramway de 2007 et 2008 ont induit une hausse de la longueur des lignes commerciales du réseau urbain de la CUS, celui-ci est passé de 338 km à 379 km, soit une hausse de 12 %. Cette hausse est plus particulièrement liée à la nouvelle offre tramway, puisque le réseau tramway représentait 7 % de la longueur des lignes commerciales en 2001, contre 14 % en 2008. La part moins importante du bus sur le réseau s'explique par la restructuration associée à l'amélioration de l'offre liée aux extensions tramway.



Longueur kilométrique des lignes commerciales : longueur cumulée des lignes de bus et tramway, y compris les troncs communs, mesurée en kilomètres (Union des Transports publics et ferroviaires). La longueur d'une ligne est la moyenne des trajets aller et retour, qu'ils soient identiques ou non.

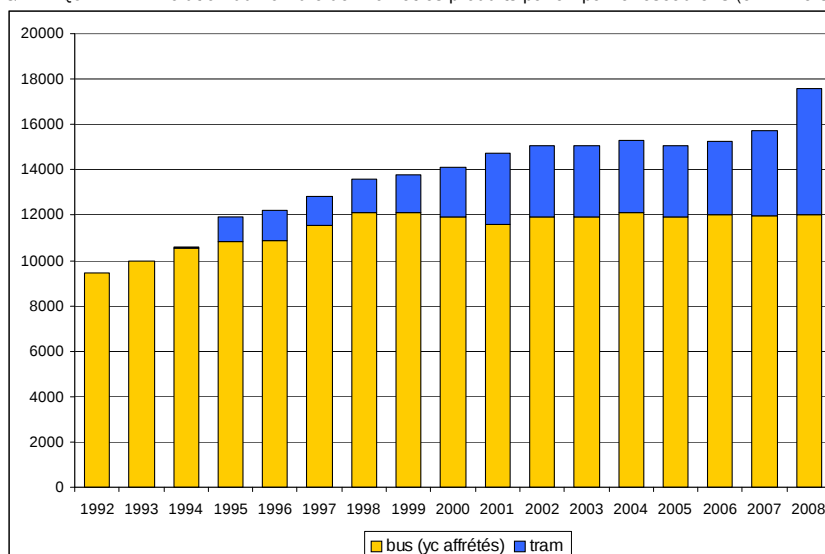


LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS



Le nombre total de kilomètres produits est défini par l'Union des Transports publics et ferroviaires comme l'ensemble des kilomètres effectués, y compris haut le pied, par l'ensemble des véhicules pour tous les services du réseau urbain (services réguliers, occasionnels, services spéciaux). L'offre kilométrique est une mesure quantitative de l'offre, l'indicateur ne renseigne pas sur la qualité, l'efficacité ou la capacité offerte de la desserte sur le territoire.

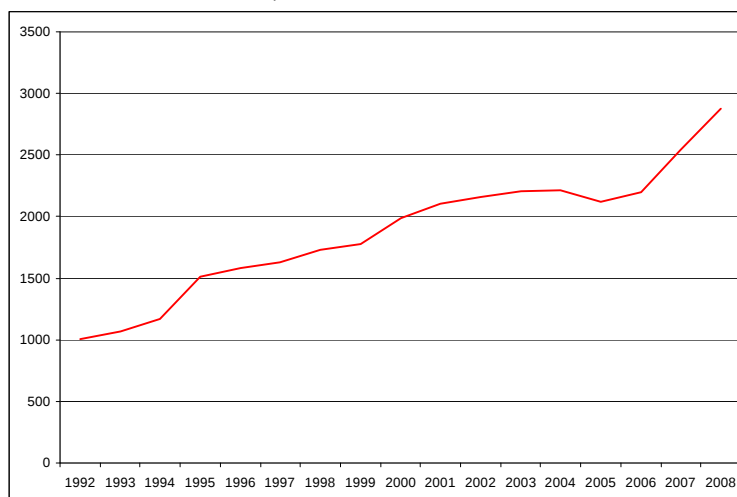
GRAPHIQUE N°1 : Evolution du nombre de kilomètres produits par an par le réseau CTS (en milliers)



Source : CTS - 2008

L'offre kilométrique a augmenté de près de 10 % entre 2007 et 2008, et de 85 % depuis 1992. L'évolution de celle-ci est liée à l'ouverture des différentes lignes de tramway et à l'augmentation progressive du trafic sur ces lignes. La ligne A représentait 10 % des kilomètres parcourus en 1995, le réseau de tramway de 2001 incorporant les lignes B et C en représentait 22 %. Aujourd'hui après les dernières extensions de 2007-2008, le réseau tramway représente 32 % des kilomètres parcourus sur le réseau CTS.

GRAPHIQUE N°2 : Evolution des places kilomètres offertes sur le réseau CTS



Source : CTS - 2008



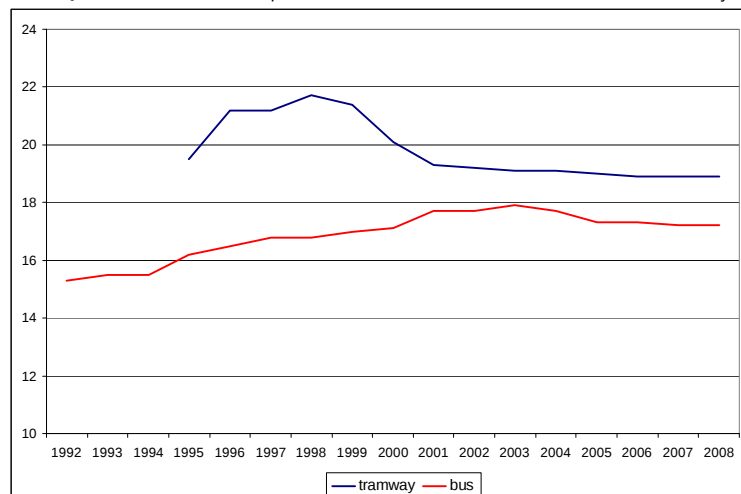
Les places kilométriques offertes correspondent au nombre de places offertes sur le réseau multiplié par les kilomètres parcourus sur le réseau. En tenant compte de la capacité des véhicules, cet indicateur permet de préciser la mesure de l'offre kilométrique.

Les places kilométriques offertes ont augmenté de plus de 21 % entre 2007 et 2008, et de 185 % depuis 1992. A l'instar de l'offre kilométrique, les différentes mises en service et extensions du réseau tramway ont permis une forte hausse des places kilométriques offertes. C'est d'autant plus vrai qu'une rame de tramway offre une capacité bien supérieure à celle d'un bus.

La mise en place des lignes B et C a ainsi induit un accroissement des places kilométriques offertes sur le réseau de 18 % entre 1999 et 2001. Les extensions de réseau de 2007-2008 se sont quant à elles accompagnées d'une hausse de 35 % des places kilométriques offertes sur le réseau. Ces éléments retraduisent sous une autre forme l'importance croissante du tramway dans le réseau CTS.

LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

GRAPHIQUE N°3 : Evolution comparée de la vitesse commerciale du bus et du tramway sur le réseau CTS de la CUS



Source : CTS - 2008

L'augmentation de l'offre en transport en commun s'est accompagnée de gains en termes d'efficacité générale du réseau. La vitesse commerciale globale du réseau s'est en effet améliorée de 2,3 km/h entre 1992 et 2008, passant de 15,3 km/h à 17,6 km/h.

La mise en service des lignes B et C du tramway a conduit à une baisse de la vitesse commerciale du tramway de 2 km/h, pour se stabiliser autour de 19 km/h. Les lignes A et D de tramway bénéficient d'une vitesse commerciale élevée, grâce à la présence du tunnel sous la gare permettant d'atteindre près de 60 km/h en vitesse de pointe. La réalisation des lignes B et C, intégralement en surface, a mécaniquement induit une baisse de la vitesse commerciale moyenne du tramway (-2 km/h), amplifiée par l'application rigoureuse de la réglementation sur les carrefours à feux.

Avec les restructurations du réseau, la vitesse commerciale du bus s'est améliorée de 1,9 km/h entre 1992 et 2008. La légère baisse, puis la stagnation de la vitesse des bus depuis 2003 est liée à une congestion croissante sur les axes non équipés de couloirs bus.

TABLEAU N°7 : Composition du parc de matériel roulant

	Nombre de bus			Nombre de rames de tramway			
	Bus standards	Bus articulés	Total	Eurotram 3 caisses	Eurotram 4 caisses	Citadis	Total
1992	62	62	299				
1993	76	76	294				
1994	85	85	290	10			10
1995	84	84	287	25			25
1996	86	86	289	26			26
1997	86	86	288	26			26
1998	87	87	288	26			26
1999	87	87	288	30	4		34
2000	87	87	287	36	17		53
2001	87	87	286	36	17		53
2002	86	86	283	36	17		53
2003	86	86	285	36	17		53
2004	85	85	286	36	17		53
2005	85	85	285	36	17		53
2006	88	88	288	36	17	10	63
2007	82	82	255	36	17	36	89
2008	80	80	252	36	17	41	94

Source : CTS 2008



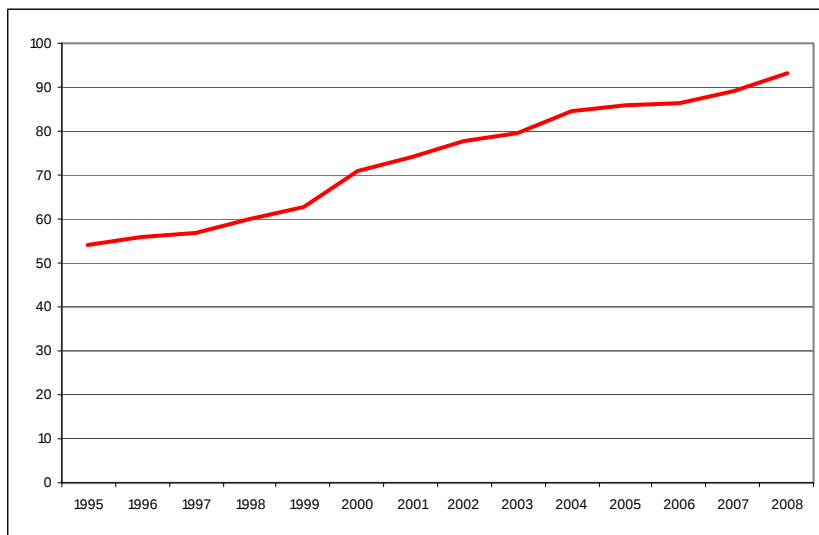
Vitesse commerciale : rapport entre la longueur des courses effectuées sur le réseau urbain et leur temps de parcours (Union des Transports publics et ferroviaires). Cet indicateur permet de mesurer l'évolution de l'efficacité du réseau.



LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS

➔ L'usage du réseau urbain et son évolution

GRAPHIQUE N°4 : Evolution de la fréquentation du réseau CTS entre 1995 et 2008 (en millions de voyages)



Source : CTS - 2008

Le développement progressif d'un réseau tramway performant, associé à l'amélioration de l'offre bus, s'est accompagnée d'une forte croissance de l'usage, qui a crû de 65 % entre 1995 et 2007. Le nombre de voyages sur le réseau est ainsi passé de 54 millions à 89 millions par an. Dans l'année 2007, un habitant de la CUS a effectué en moyenne 191 voyages sur le réseau CTS.

Entre 2007 et 2008, la fréquentation a augmenté de 4,3 %.



Un voyage : est défini par l'Union des Transports publics et ferroviaires comme un trajet effectué par un voyageur sans correspondance. Un trajet comprenant 1 correspondance compte pour 2 voyages.



LES TRANSPORTS EN COMMUN INTERURBAINS

Les actions

Les principales modifications du réseau interurbain

Le Réseau 67 (le réseau interurbain de transport) a été marqué en 2008 par la mise en application du Schéma Directeur des Transports et Déplacements. Il se déploie en 3 phases, liées au rythme de reconduction des délégations de service public pour l'exploitation des lignes interurbaines de TC :

- Dès septembre 2008 : mise en place du nouveau réseau sur le sud, le nord, l'ouest, et le nord-est du département ;
- A partir de juillet 2009 : mise en place du nouveau réseau pour le périmètre de la Délégation de service public (et notamment les lignes en relation directe avec Strasbourg, Kochersberg et est de Saverne) ;
- A l'horizon 2013 : 6 lignes restantes seront modifiées (à la fin de la convention de délégation de service public actuelle).

Les principales modifications des conditions d'exploitation du réseau

L'aménagement de couloirs bus

Le Conseil Général a aménagé un couloir mixte car/piste cyclable à Mittelhausbergen d'une longueur de 850 mètres. Il s'agit d'une première nationale.

La tarification

Depuis 1998, la tarification est homogène à l'échelle du département, elle s'organise par zones et sections avec une gamme tarifaire riche, combinée avec le TER (AlsaPlus Job) et intégrée avec les réseaux urbains (Strasbourg, Sélestat, Haguenau). La billettique «Badgé Réseau 67» permet de voyager avec le même support de type carte à puce sur le réseau urbain de la CUS et sur 18 lignes interurbaines en correspondance sur le bassin de Strasbourg.

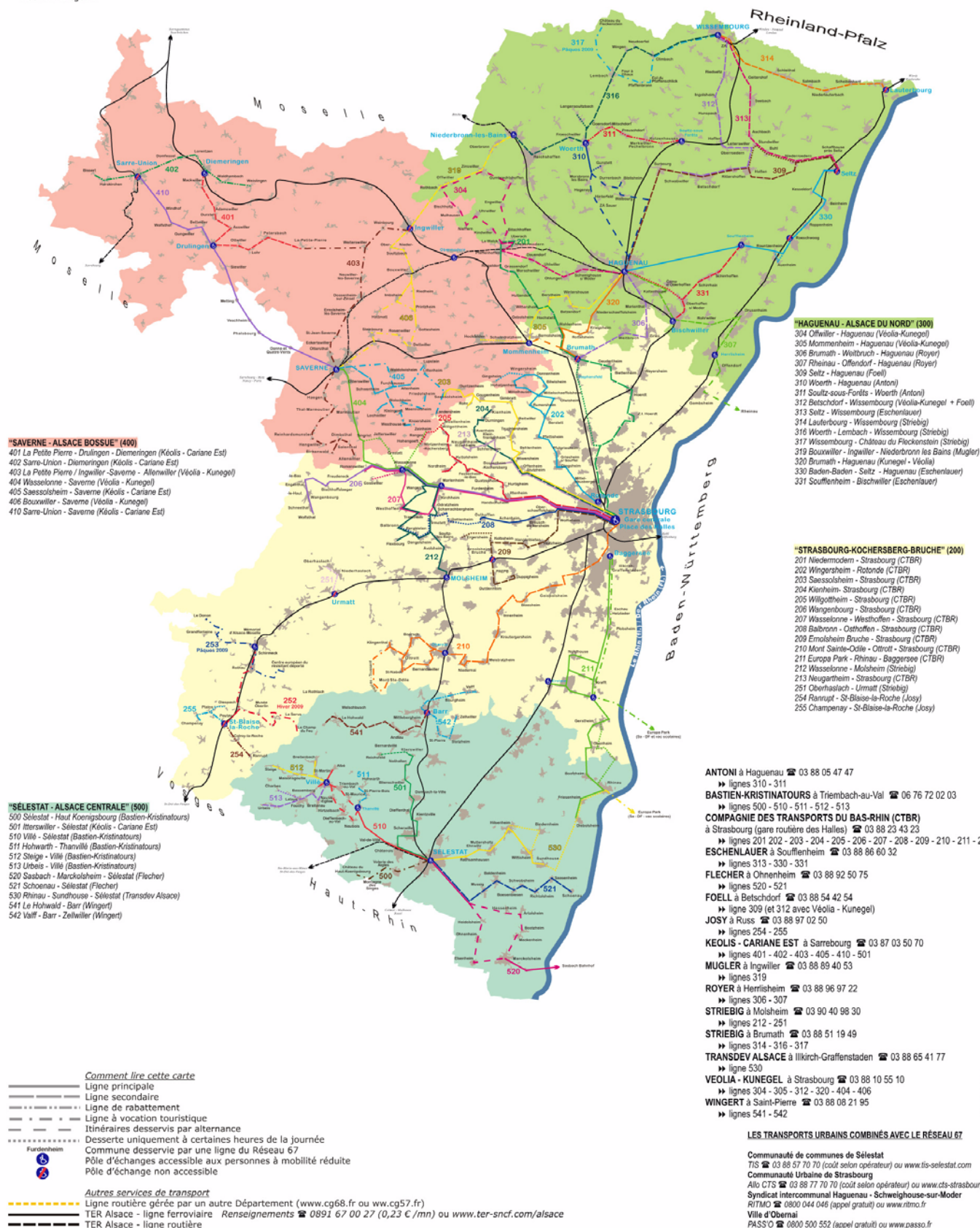
Le département est découpé en zones tarifaires selon des cercles concentriques autour des villes centres des bassins de déplacement (Sélestat/ Haguenau/ Saverne/ Strasbourg).

Les zones A, B et C correspondent à un tarif : 1,50 euros à l'intérieur d'1 zone ; 2,50 euros si traversée de 2 zones ; 3,50 euros si traversée de 3 zones (tarif du billet unitaire). La gamme tarifaire propose également des abonnements mensuels et des carnets de 10 tickets.



LES TRANSPORTS EN COMMUN INTERURBAINS

CARTE N° 1 : Plan des lignes du Réseau 67, valable du 1er janvier au 5 juillet 2009





LES TRANSPORTS EN COMMUN INTERURBAINS

➡ L'offre en transports en commun interurbains

Le Conseil Général du Bas-Rhin est l'autorité organisatrice des transports non urbains de personnes (routier, guidé, ou ferré d'intérêt départemental), des transports à la demande et des transports scolaires (hors périmètres des transports urbains).

Ayant une présence forte sur le territoire au plus près des populations avec plus de 300 communes desservies, le Réseau 67 est constitué de 64 lignes régulières de cars organisées en 4 bassins de déplacement :

1. Secteur 200 - Strasbourg-Kochersberg-Bruche
2. Secteur 300 - Haguenau-Nord Alsace
3. Secteur 400 - Saverne-Alsace Bossue
4. Secteur 500 - Sélestat-Centre Alsace.

L'exploitation du réseau interurbain en chiffres

Le Réseau 67, c'est :

- 400 communes desservies dans le Bas-Rhin ;
- 64 lignes régulières parcourant près de 10 millions de km chaque année ;
- plus de 320 lignes scolaires parcourant 36 000 km par jour ;
- 42 000 élèves subventionnés et transportés quotidiennement sur les lignes régulières du Réseau 67, lignes scolaires ou TER ;
- 10 transports à la demande mis en oeuvre avec les communautés de communes ;
- 2 arrêts équipés d'information voyageurs dans la CUS : la gare routière des Halles et de Baggersee.

Les réseau

Les actions menées en 2008 ont été tournées vers l'amélioration des conditions de circulation et l'accroissement des capacités des axes existants. Quatre axes ont connu des améliorations durant l'année 2008, certains de ces travaux étant encore en cours, dont la construction de la troisième voie entre Strasbourg et Sélestat, les travaux de la ligne de tram-train Mulhouse - Thann, les travaux de réouverture de la ligne Mulhouse - Mülheim aux services voyageurs et ceux d'aménagement pour la mise en service de la première phase du tram-train de Strasbourg - Bruche - Piémont.

L'exploitation

Aménagements majeurs de ligne : suite aux travaux d'aménagements réalisés sur la ligne Strasbourg - Molsheim, l'offre a connu une première révolution avec la mise en oeuvre de la première phase du tram-train et le cadencement au quart d'heure toute la journée entre Strasbourg, Entzheim et Molsheim.

Achats de matériels roulants : La Région a débloqué un montant de 15 millions € en vue d'accroître la capacité des AGC (Autorail Grande Capacité). Sur le parc comptant 21 rames, 18 seront concernées par l'ajout d'une quatrième caisse. Par ailleurs, la décision a été prise de financer par crédit bail 14 AGC ainsi que 12 rames de tram-train Avanto de Siemens (commandées en 2005, 2006 et 2007) pour un montant total de 140 millions €.

TABLEAU N° 1 : Mise en oeuvre du Programme d'Aménagement des Gares - PAG - dans le Bas-Rhin

validation	gare	état des travaux	nature des travaux	montant
2007	Hoerd	en cours	abri vélo 59 pl+ 10 non sécurisés - 85 pl autos côté Nord - traitement façades du BV	504 756 €
2007	Kurtzenhouse	en cours	abri vélo 36 pl+ 5 non sécurisés - 81 pl autos côté Nord - traitement façades du BV - parvis de la gare - cheminement d'accès aux quais - signalétique	589 021 €
2007	Limersheim	en cours	abri vélo 18 pl+ 5 non sécurisés - 78 pl autos côté Ouest - signalétique - parvis de la gare	444 874 €
2007	Entzheim	achevé	abri vélo 18 pl+ 4 non sécurisés - 120 pl autos - signalétique - parvis de la gare - voirie - sécurisation carrefour - boucle de retournement	1 196 166 €
2007	Saint-Blaise	en cours	abri vélo 18 pl+ 5 non sécurisés - 31 pl autos - parvis de la gare - voirie - sécurisation accès gare - ralentisseur	485 186 €
2007	Dachstein	en cours	abri vélo 18 pl+ 4 non sécurisés - 45 pl autos - signalétique - dépose minute	410 287 €
2007	Matzenheim	en cours	abri vélo 18 pl+ 3 non sécurisés - 18 pl autos - signalétique - parvis piétons	202 163 €
2007	Sarre-Union	achevé	abri vélo 18 pl+ 5 non sécurisés - 25 pl autos - signalétique - traitement façades du BV - parvis - dépose minute - éclairage - arrêt autocars	283 073 €
2007	Duttlenheim	en cours	abri vélo 36 pl+ 5 non sécurisés - 135 pl autos - signalétique - traitement façades du BV - éclairage - arrêt autocars - parvis	737 390 €
2007	Sélestat	en cours	agrandissement des 2 abris vélos + 2x36 places = 72 places au total 148 places sécurisées disponibles en gare	119 473 €
2008	Molsheim	en cours	abri vélo 40 places - parking auto de 296 places - éclairage - remblai - clôture - végétalisation	796 448 €
2008	Dorlisheim	en cours	abri vélo 18 places - parking auto de 29 places - éclairage - clôture - voirie d'accès	275 009 €
2009	Fegersheim-Lipsheim	non débuté	abris vélos 54 places + 9 non sécurisées	113 977 €
2009	Diemeringen	non débuté	parking autos 60 places - aménagement rampe d'accès - éclairage	264 000 €

Source : Région Alsace mai 2009



LE TER

TABLEAU N° 2 : Mise en oeuvre du Programme d'Aménagement des Gares - PAG - dans le Haut-Rhin

validation	gare	Etat des travaux	Nature des travaux	Montant
2007	Altkirch	achevé	rampe d'accès à la gare	110 000 €
2007	Rouffach	en cours	2 abris vélo 18 pl + 1 abri 9 pl - 49 pl autos - signalétique - traitement façades du BV - parvis	549 914 €
2007	Moosch	achevé	9 pl auto - éclairage - clôture - espace vert	48 927 €
2008	St-Louis	non commencé	abris vélos 273 places + 36 non sécurisées - parking autos 2 places - dépose-minute 4 places - taxis 5 places	519 786 €
2008	Zu Rhein	non commencé	parking autos 14 places - abris vélo 18 places + 6 non-sécurisées - parvis - éclairage - espaces verts	195 520 €
2008	Musées	non commencé	voirie d'accès - parking autos 32 places - abri vélos 18 places + 6 non sécurisées - dépose-minute - cheminement - piste cyclable - éclairage - espaces verts	443 880 €
2008	Lutterbach	non commencé	parking autos 69 places - abris vélos 36 places + 18 non sécurisées - dépose-minute - arrêt bus - parvis - éclairage - espaces verts	1 002 272 €
2008	Dornach	non commencé	parking autos 32 places - abris vélos 36 places + 20 non sécurisées - arrêt bus - dépose minute - cheminement - parvis - éclairage - espaces verts	316 730 €
2008	Staffelfelden	non commencé	parking autos 21 places - abris vélos 36 places + 7 non sécurisées - parvis - piste cyclable - éclairage - espaces verts	1 620 819 €
2008	Bollwiller	non commencé	parking autos 154 places - abris vélos 36 places + 8 non sécurisées - dépose-minute - arrêt bus - parvis - cheminement - éclairage - espaces verts	248 040 €

Source : Région Alsace mai 2009

➔ L'offre TER et son évolution

L'offre TER - Quelle offre sur le territoire ?

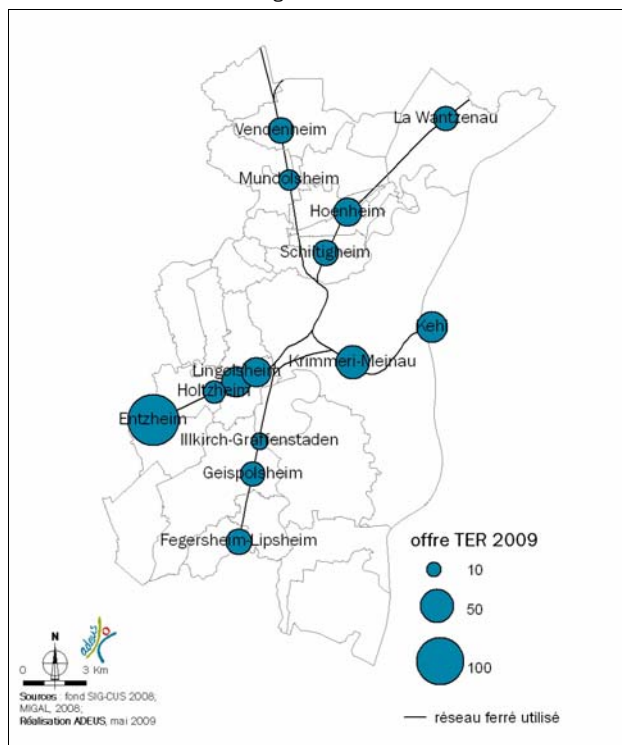
TABLEAU N° 3 : Nombre de passages dans les gares de la CUS et à Kehl

Gare	Offre 1996	Offre 2004	Offre 2009	Variation 2009-1996
Bischheim	13	16	32	+ 146 %
Entzheim	23	29	120	+ 420 %
Fegersheim - Lipsheim	15	31	30	+ 100 %
Geispolsheim	14	21	28	+ 100 %
Graffenstaden	13	14	14	+ 7 %
Hoenheim	-	26	36	+38 %
Holtzheim	13	14	23	+ 77 %
Kehl	26	37	44	+ 69 %
Krimmeri Meinau	-	33	51	+ 55 %
La Wantzenau	13	17	27	+ 108 %
Lingolsheim	22	31	41	+ 86 %
Mundolsheim	24	21	19	- 20 %
Strasbourg	270	435	493	+ 83 %
Strasbourg Roethig	20	32	41	+ 105 %
Vendenheim	34	37	30	-12 %

Source : SNCF 2009

LE TER

CARTE N° 1 : Niveau d'offre des gares et arrêts de la CUS



Source : SNCF 2009

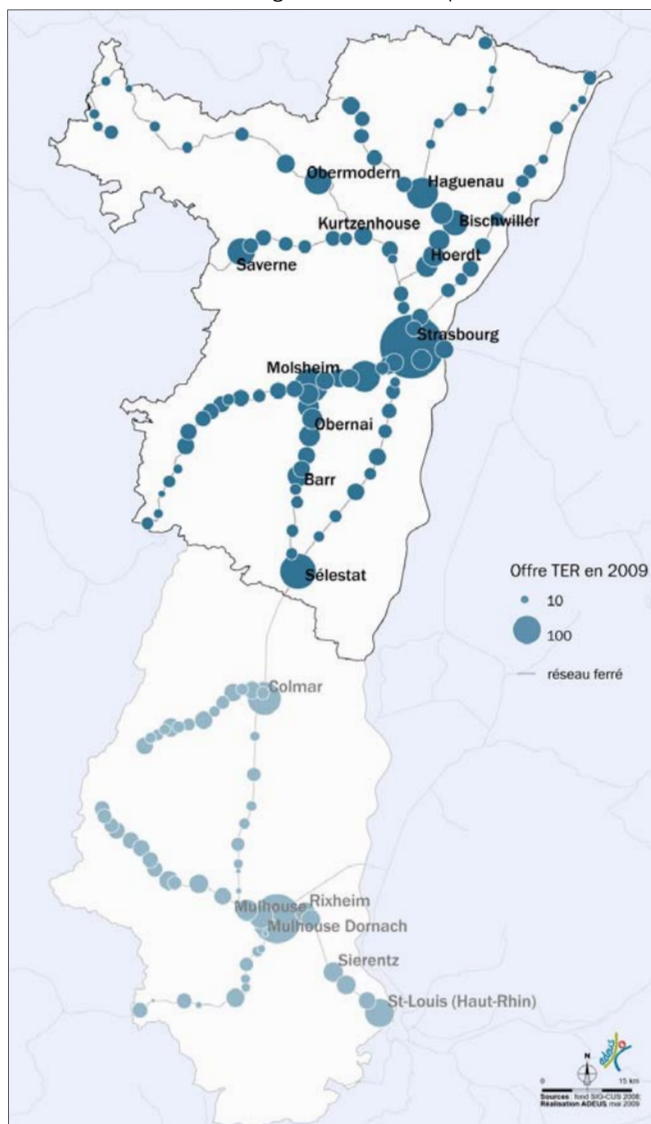
En dehors de la gare de Strasbourg qui dispose d'une offre de près de 500 trains quotidiens, l'offre reste plus modérée dans les gares de la CUS, variant de 12 passages quotidiens à Holtzheim jusqu'à 120 à Entzheim.

On constate l'accroissement très important de la desserte des gares de la Communauté Urbaine de Strasbourg. 80 % d'entre elles ont vu leur offre augmenter d'au moins 50 % entre la régionalisation intervenue en 1996 et aujourd'hui. Dans 40 % des cas, cette offre a été multipliée par deux dans ce laps de temps.



LE TER

CARTE N° 2 : Niveau d'offre des gares et arrêts du département du Bas-Rhin et de la Région



Source : SNCF 2009

L'exploitation du réseau TER - Quel niveau de service offert aux usagers ?

TABEAU N° 4 : Offre ferroviaire en train kilomètre

année	offre en train kilomètre
2006	8 353 000
2007	9 072 000

Source : Région Alsace mai 2009

La période 2006-2007 a vu un accroissement de l'offre ferroviaire de près de 9 %, traduisant la vitalité de cette offre.

Taux de ponctualité

En 2007, 94,3 % des TER en Alsace sont arrivés à l'heure (avec moins de 6 minutes de retard).



Train kilomètre : somme des distances parcourues par les TER sur le réseau régional.

LE TER

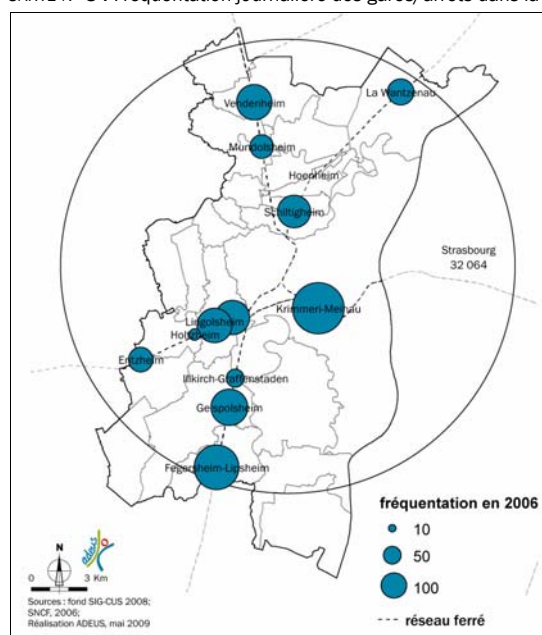
➡ L'usage des TER

Trafic

En 2007, le trafic total TER (trains et cars TER) s'élève à 687 547 000 voyageurs x km.

Fréquentation des arrêts

CARTE N°3 : Fréquentation journalière des gares/arrêts dans la CUS en 2006



Source : Région Alsace

Outre la gare de Strasbourg dont la fréquentation est sans commune mesure avec les autres gares de la CUS, on peut retenir l'usage important qui est fait de la station Krimmeri, nouvellement ouverte. Les données datant de 2006, il n'est pas possible d'identifier l'éventuel impact de l'augmentation de l'offre à Entzheim.



Voyageur x kilomètre :
somme des distances
parcourues par la totalité des
voyageurs du réseau TER (y
compris les cars TER).

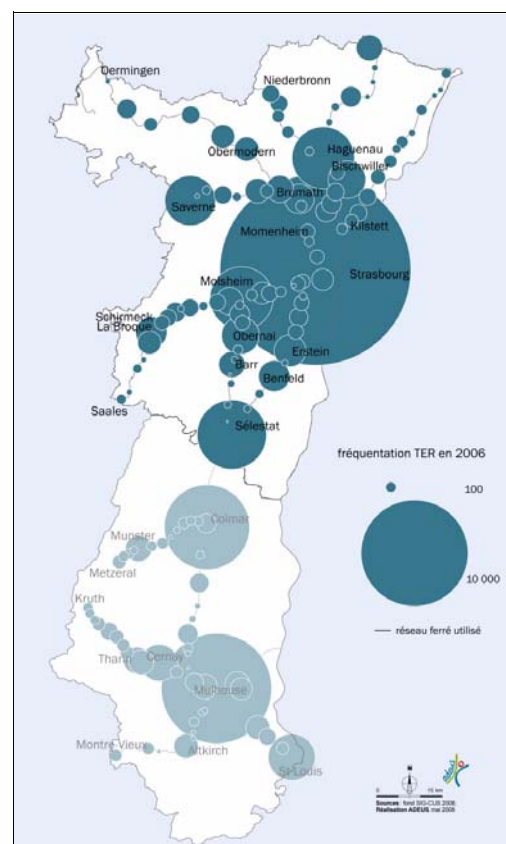


LE TER

CARTE N° 4 : Fréquentation journalière des gares/arrêts du département

C'est naturellement dans les villes les plus importantes que se situent les fréquentations les plus importantes de gares. Outre Strasbourg, on peut notamment citer Haguenau, Sélestat et Saverne.

La fréquentation importante des gares d'Obernai, de Molsheim et plus généralement de l'axe Bruche - Piémont montre l'importance de la réalisation du projet de tram-train sur ce secteur.



Source : Région Alsace

Part des voyages effectués par les abonnés (dont scolaires)

Les abonnés (travail ou scolaires) représentent les trois quarts des déplacements sur le réseau TER, et près de la moitié des recettes totales. Ils bénéficient de réductions importantes (75 %), financées par la Région.

Les recettes du trafic du TER Alsace se répartissent essentiellement selon deux types d'usages et clientèles : les voyageurs fréquents et abonnés d'une part, les utilisateurs occasionnels d'autre part. Les déplacements occasionnels représentent 25 % du trafic total, et plus de la moitié des recettes. Le taux de couverture des dépenses par les recettes de trafic du TER Alsace est d'environ 30 %.

LES TAXIS

➡ L'offre

587 licences de taxis existent dans le département du Bas-Rhin.

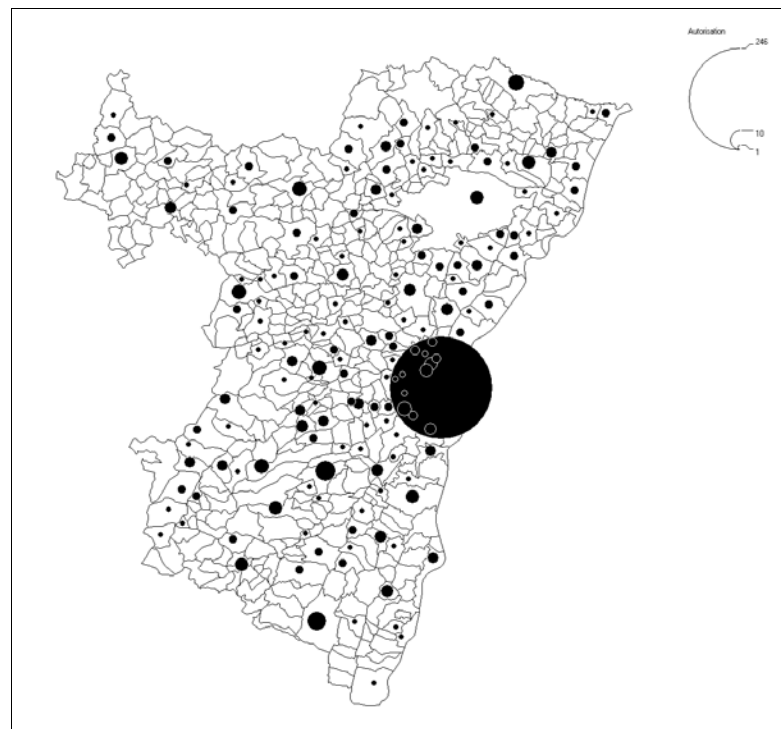
Sur ces 587 licences, 304 (soit 52 %) sont hors CUS, 285 sont dans la CUS, dont 246 (42 %) à Strasbourg.

TABLEAU N° 1 : Communes ayant plus de 5 licences

Commune	Nombre d'autorisation
Strasbourg	246
Obernai	10
Sélestat	9
Wissembourg	7
Ingwiller	6
Marlenheim	6
Rosheim	6
Saverne	6
Lingolsheim	5
Barr	5
Erstein	5
Haguenau	5
Hatten	5
Sarre - Union	5

Source : Préfecture du Bas Rhin - 2008

CARTE N° 1 : Répartition des licences de taxis dans le Bas-Rhin en 2008.



Source : Préfecture du Bas Rhin - 2008

Les taxis sont naturellement principalement présents dans les grands centres urbains du département, en lien assez direct avec la répartition de la population sur le territoire.



LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

➡ Le GIHP

LE G.I.H.P. (Groupement pour l'Insertion des personnes Handicapées Physiques) ALSACE est une association qui oeuvre pour faciliter l'intégration sous toutes ses formes de la personne handicapée, que le handicap soit moteur ou sensoriel.

Les bénéficiaires des services du G.I.H.P sont toutes les personnes à mobilité réduite pouvant être accompagnées gratuitement par une personne valide de leur choix (sous réserve des places disponibles). C'est la Commission d'Accès qui valide le dossier d'admission.

Le personnel est spécialement formé au transport des personnes à mobilité réduite. La flotte, composée de 18 véhicules, a assuré en 2008 85 900 déplacements de personnes à mobilité réduite.

Depuis le 1er Janvier 2002, le prix du ticket unitaire est resté inchangé à 2,06 €. Pour un transport le jour même et dans un délai de moins de 4 heures, ce tarif est majoré à 2 tickets (soit 4,12 €).

➡ Le réseau CTS

L'ensemble des 133 stations du réseau Tram sont réputées accessibles aux personnes à mobilité réduite. Concernant le réseau de bus, 6 801 des 1 060 arrêts ont d'ores et déjà été mis en accessibilité. Depuis 2007, chaque année, une trentaine d'arrêts sont réaménagés à cette fin.

LA VOITURE

Données de cadrage - parc automobile

TABLEAU N° 1 : Taux de motorisation des ménages en 1999

	Taux de motorisation des ménages
Strasbourg	0.87
CUS	1.02
Département	1.22

Source : INSEE - RGP 99

Le taux de motorisation des ménages est sensiblement plus réduit à Strasbourg et dans la CUS que dans le reste du département. Les éléments explicatifs sont : la plus grande mixité de fonction urbaine à l'échelle de ces territoires, la meilleure desserte en transports en commun, ainsi que la composition socio-démographique des populations en place (part importante d'étudiants généralement faiblement motorisés).

Notons que le taux de motorisation n'atteint jamais 2 voitures par ménage, dans aucune commune du Bas-Rhin.

TABLEAU N° 2 : Taille du parc automobile de voitures particulières en 2008

	Parc 2008	Taux motorisation par personne
Bas Rhin	559 588	0.52
Alsace	967 810	0.53
France	31 442 880	0.51

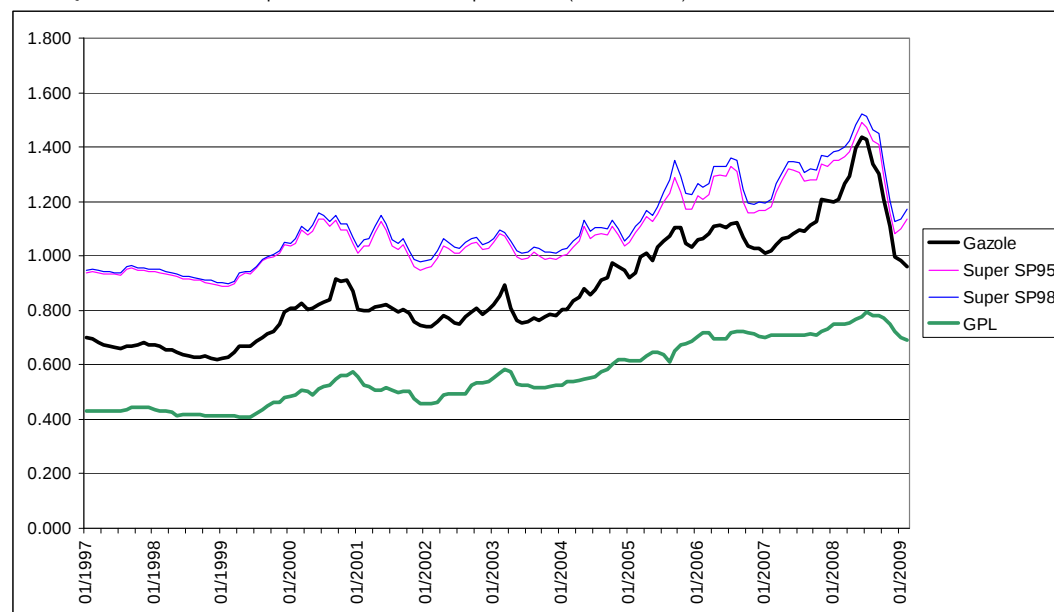
Source : SOeS - Fichier central des automobiles - 2008

TABLEAU N° 3 : Répartition du parc en fonction de l'âge

	Moins de 4 ans	5 à 6 ans	7 à 8 ans	9 à 10 ans	11 à 15 ans
Bas Rhin	20.3 %	14.1 %	14.8 %	21.5 %	29.3 %
Alsace	20.3 %	14.1 %	14.9 %	21.4 %	29.3 %
France	20.4 %	13.8 %	14.9 %	21.1 %	29.8 %

Source : SOeS - Fichier central des automobiles - 2008

GRAPHIQUE N° 1 : Evolution du prix du carburant TTC depuis 1997 (en € courant)



Source : MEEDM-DGEC - 2009



Taux de motorisation des ménages : nombre moyen de véhicules par ménage, issu du recensement général de la population.



Parc automobile : ne sont comptabilisés dans le parc automobile que les véhicules de moins de quinze ans.



Taux de motorisation par personne : rapport du parc automobile en 2008 par la population des ménages 2006.



LA VOITURE

➡ Les actions

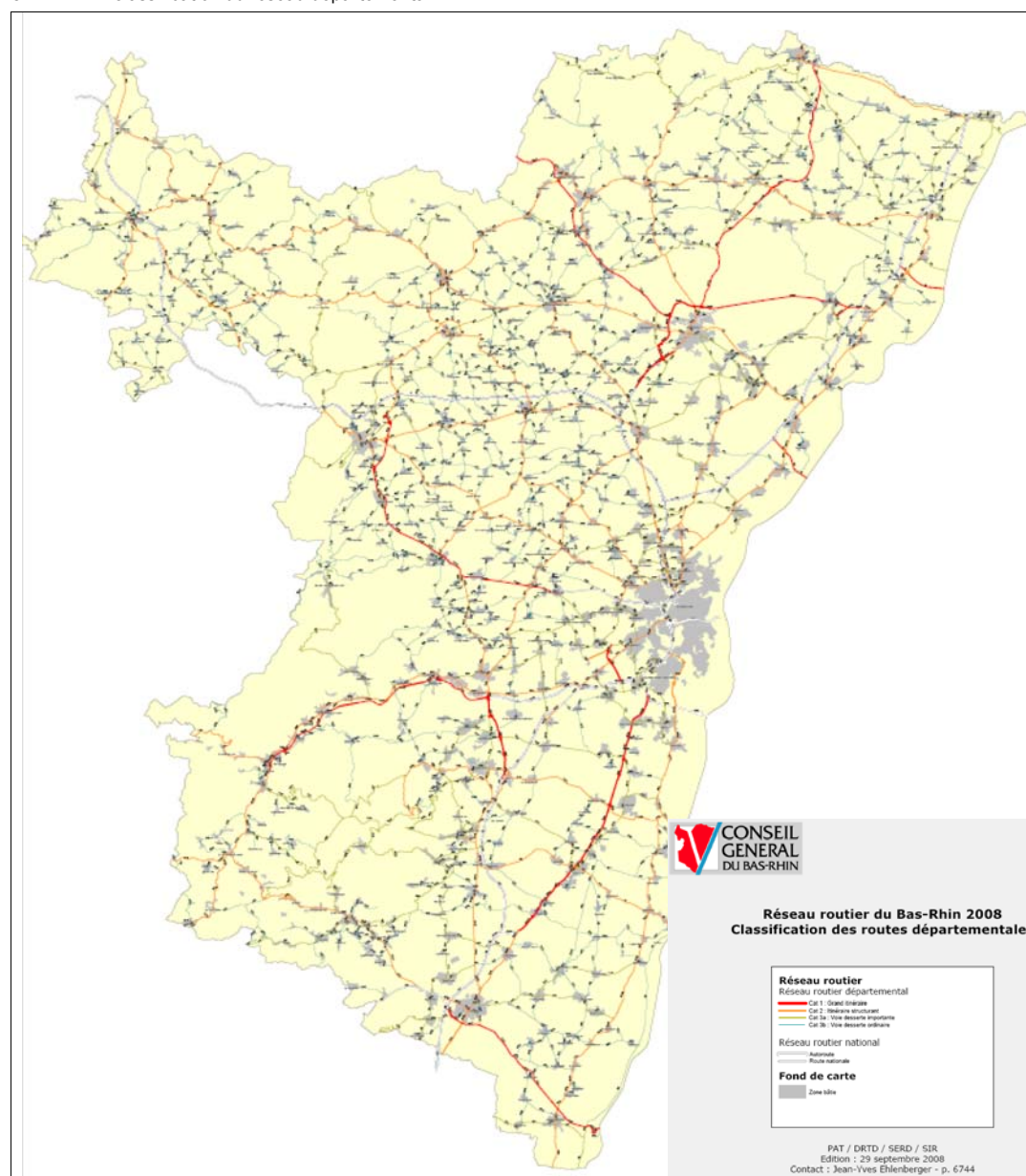
Projet autoroutier porté par l'Etat

Le GCO (*Grand Contournement Ouest*), déclaré d'utilité publique : Par décret du 23 janvier 2008, le Premier ministre, le ministre de l'Ecologie et le secrétaire d'Etat aux Transports ont signé la déclaration d'utilité publique de ces 24 km d'autoroute à l'ouest de Strasbourg. La mise en service est prévue pour 2012.

➡ Le réseau routier du Bas-Rhin

Le département du Bas-Rhin a affecté différentes fonctions aux voies qu'il gère. Ces fonctions aboutissent à une classification du réseau départemental.

CARTE N° 1 : Classification du réseau départemental



Source : Conseil Général du Bas-Rhin - 2008

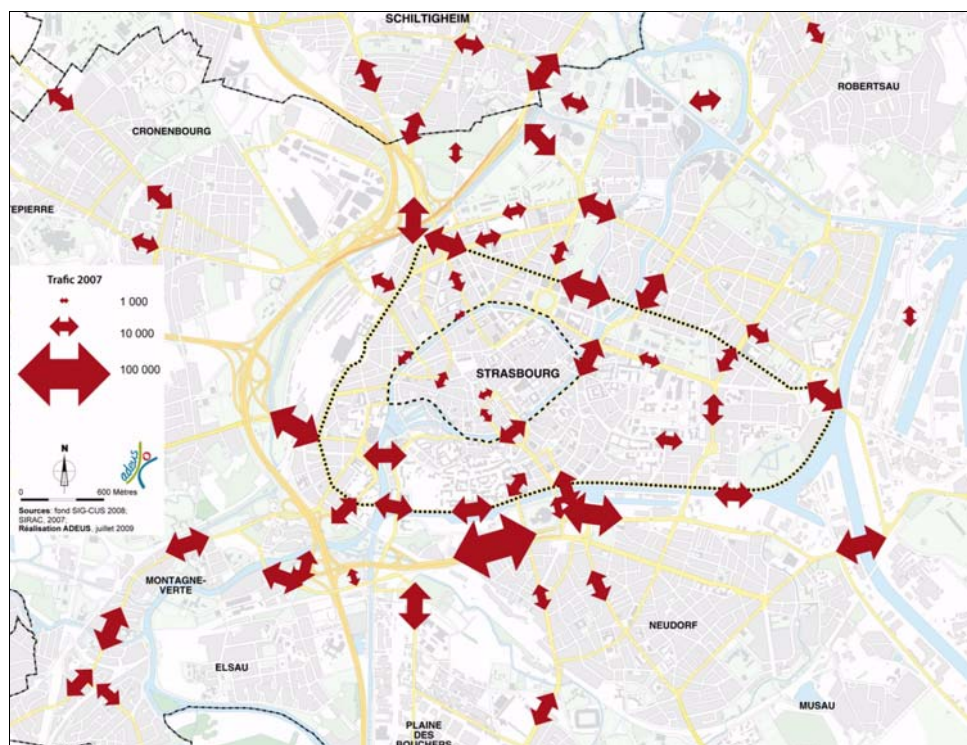
LA VOITURE

Le réseau bas-rhinois est structuré par les liaisons principales entre villes moyennes et bourgs centres, ainsi qu'entre le Bas-Rhin et ses territoires frontaliers. L'ensemble des bourgs centres est desservi soit par un «grand itinéraire», soit par un «itinéraire structurant».

Les comptages

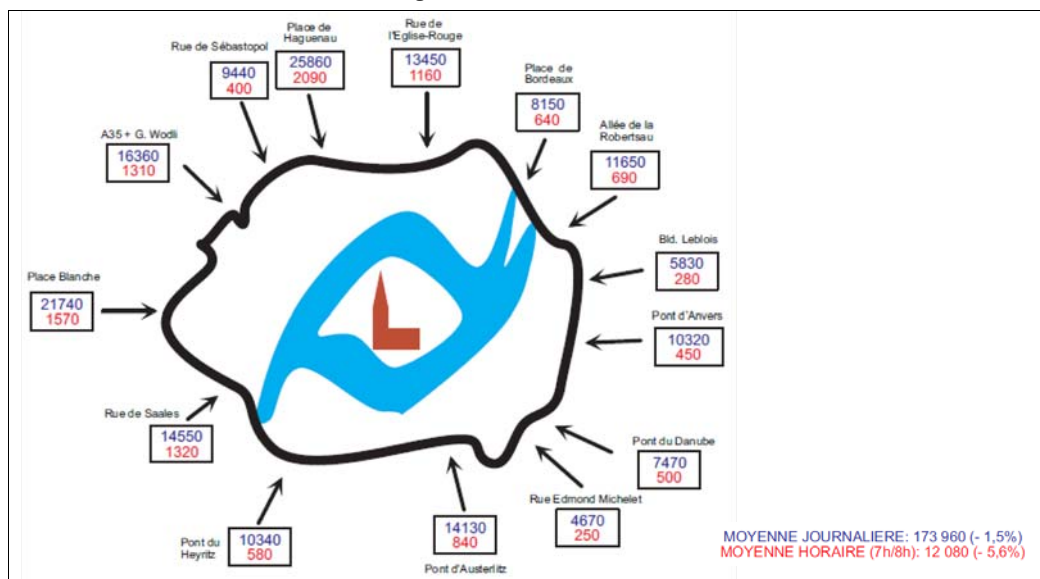
Le trafic routier dans la CUS

CARTE N°2 : Trafics dans le centre de Strasbourg en 2007



Source : CUS - SIRAC 2007

CARTE N°3 : Trafic d'entrée de ville de Strasbourg en 2008



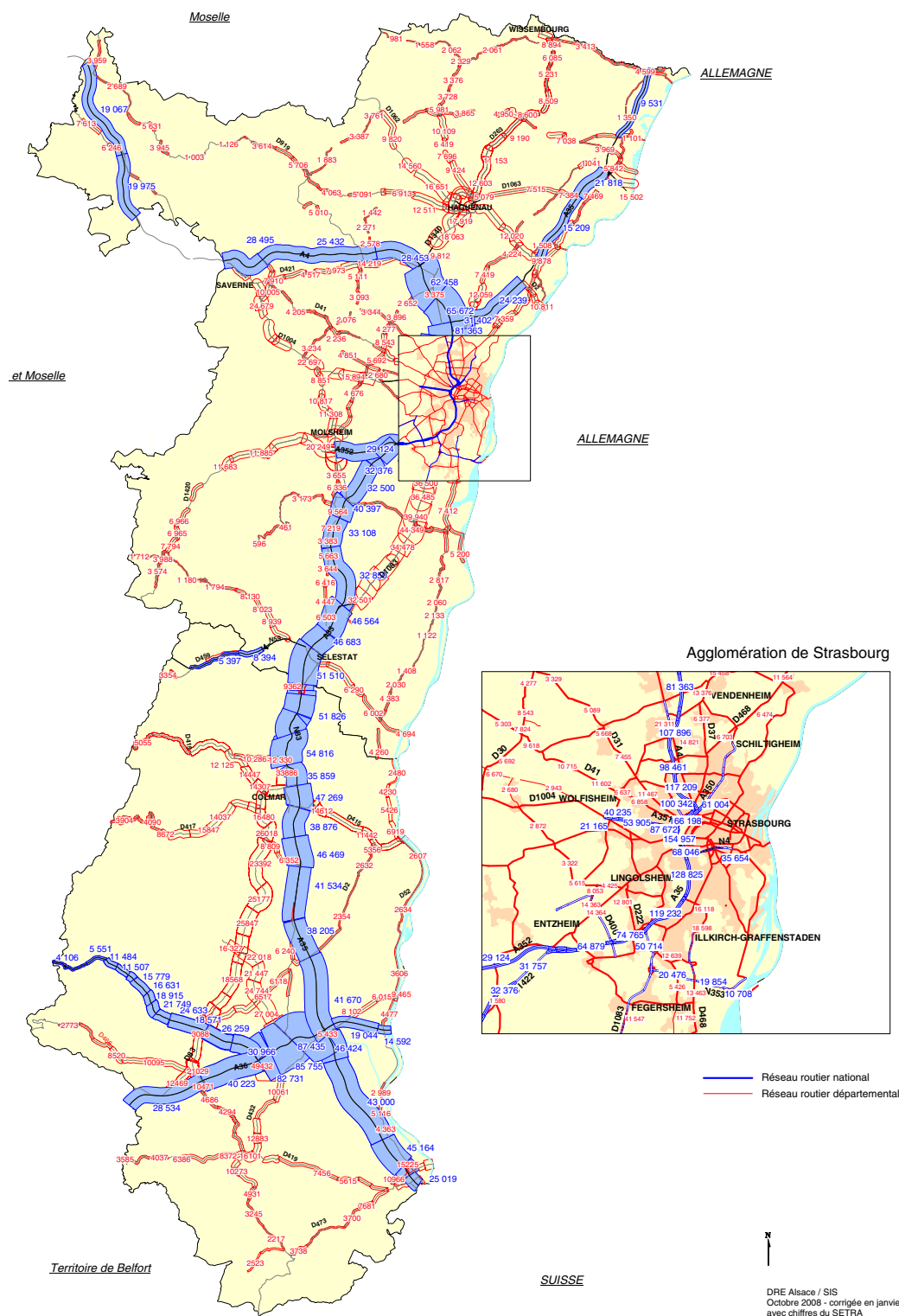
Source : SIRAC 2008



LA VOITURE

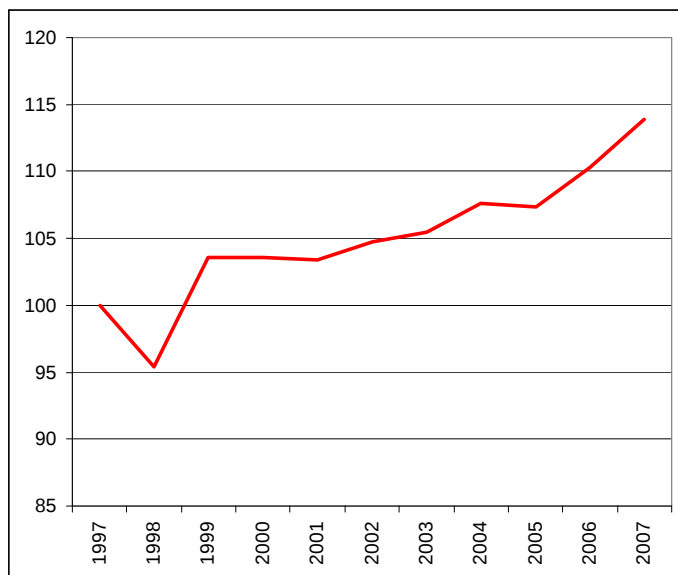
Le trafic routier en Alsace

CARTE N° 4 : Trafics sur le réseau structurant en Alsace (moyenne journalière annuelle - tous véhicules)



LA VOITURE

GRAPHIQUE N°2 : Indicateur agrégé des kilomètres parcourus dans le Bas-Rhin (base 100 en 1997)

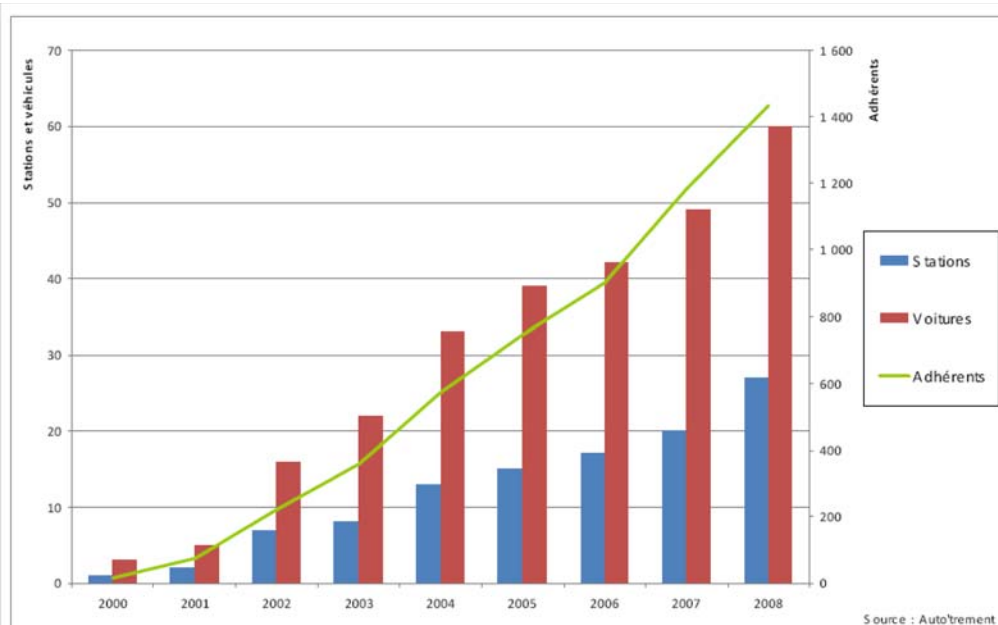


Source : CG67 - 2007

On estime à environ 3,8 milliards le nombre de kilomètres parcourus chaque année dans le Bas-Rhin. Ce chiffre est en augmentation de 10 à 15 % sur les dix dernières années (aux incertitudes de modélisation et de calcul près).

L'autopartage

GRAPHIQUE N°3 : Evolution de l'offre et du nombre d'adhérents du service Auto'trement en Alsace



Source : Auto'trement 2008

En l'espace de 8 ans, Auto'trement est passé d'une initiative locale portée par quelques personnes à un véritable service de mobilité présent dans la CUS et les grandes agglomérations de la région. La croissance constante depuis 2000 témoigne du succès de ce service... qui compte aujourd'hui près de 1 500 adhérents se partageant 60 véhicules.



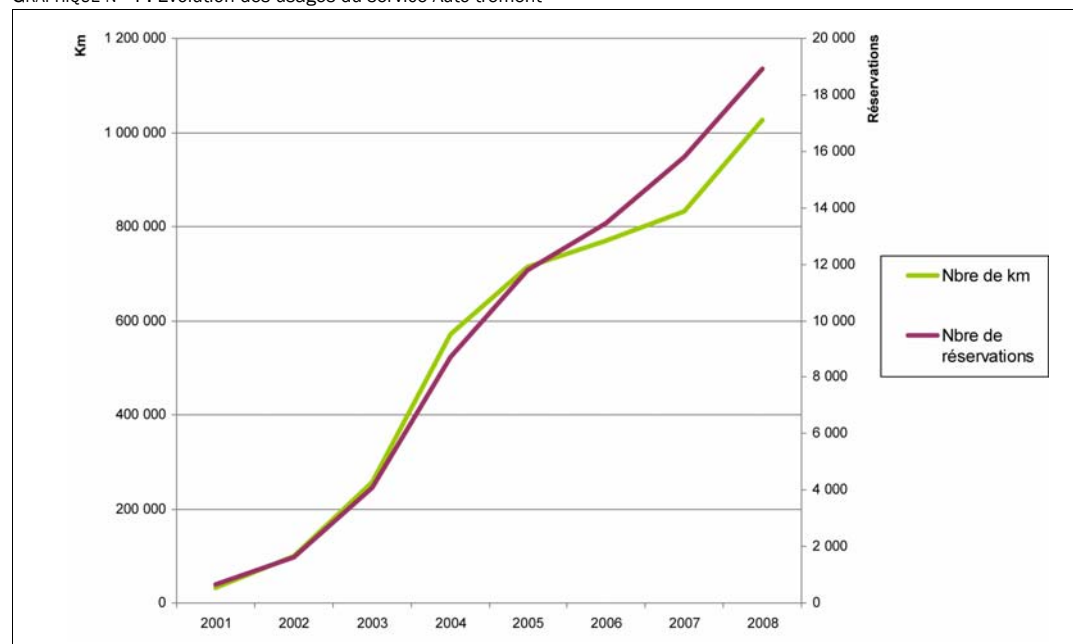
Indicateur agrégé de trafic dans le Bas Rhin : cet indicateur est le fruit des comptages réalisés dans l'année et de la mesure des variations par rapport aux années antérieures.

Il convient de l'analyser avec prudence et de s'intéresser plus à la tendance qualitative sur le long terme qu'à une approche quantitative fine année par année.



LA VOITURE

GRAPHIQUE N° 4 : Evolution des usages du service Auto'trement



Source : Auto'trement 2008

La forte croissance d'Auto'trement s'est accompagnée d'une évolution des usages du service : à partir de 2005, l'utilisation des véhicules Auto'trement s'est faite davantage pour des trajets nombreux et de courte distance, là où avant 2005 la tendance était plutôt à la réservation plus ponctuelle de véhicule pour parcourir des distances plus longues.

LE STATIONNEMENT DANS LA CUS

Il existe plusieurs types de stationnement à Strasbourg : le stationnement en ouvrage (plus de 9 000 places), le stationnement payant sur voirie (plus de 7 000 places), les parkings relais (plus de 4 500 places), auxquels il faut ajouter le stationnement privé et le stationnement gratuit sur voirie.

➔ L'offre en stationnement

Le stationnement en ouvrage

TABEAU N°1 : Nombre de places de stationnement en parking en ouvrage et tarification selon la durée à Strasbourg

Parking	Capacité totale	Tarif (2007)			Horaire ouverture
		1ère heure	2ème heure	3ème heure	
Broglie	460	1.50 €* 1.50 €	1.50 €	1.50 €	24h/24
Gutenberg	264	1.50 €	1.50 €	1.50 €	24h/24
Kléber	701	1.50 €	1.70 €	1.50 €	24h/24
Printemps	420	1.50 €	1.50 €	1.50 €	8h45 - 19h30
Tanneurs	214	1.70 €	1.70 €	1.70 €	24h/24
Austerlitz	500	1.20 €	1.20 €	1.20 €	7h à 2h
Bateliers	280	1.20 €	1.20 €	1.20 €	7h à 2h
Gare courte durée	185	1.20 €**	3.00 €	3.00 €	24h/24
Halles (P1 + P2 + P3***)	2650	1.20 €	1.20 €	1.20 €	24h/24
Saint Nicolas (lundi au vendredi)	400	1.20 €**	1.20 €	1.20 €	7h à 21h
Gare Ste Aurélie	750	1.70 €**	1.50 €	1.00 €	7h à 23h
Ste Marguerite / Petite France	1000	1.20 €	1.40 €	1.40 €	7h à 21h
Gare Wodli	960	1.70 €**	1.50 €	1.00 €	24h/24
Total	8784				

* Gratuit les 20 premières minutes

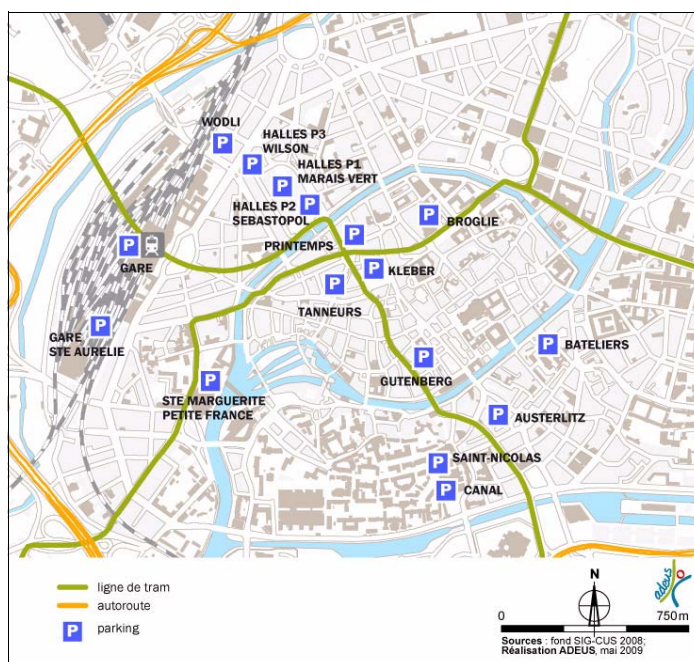
** Gratuit les 30 premières minutes

*** Le parking P3 est ouvert uniquement de 7h à 21h

Source : CUS - 2008

CARTE N°1 : Localisation des principaux parkings en ouvrage à Strasbourg

Il existe plusieurs types de fonctionnement pour les parkings en ouvrage. Certains ont une tarification croissante au cours du temps (Gare), ils visent à accueillir principalement des automobilistes sur de courtes durées. D'autres, en revanche, ont des tarifications décroissantes (St Aurélie) et sont à destination d'automobilistes stationnant sur des durées plus longues.



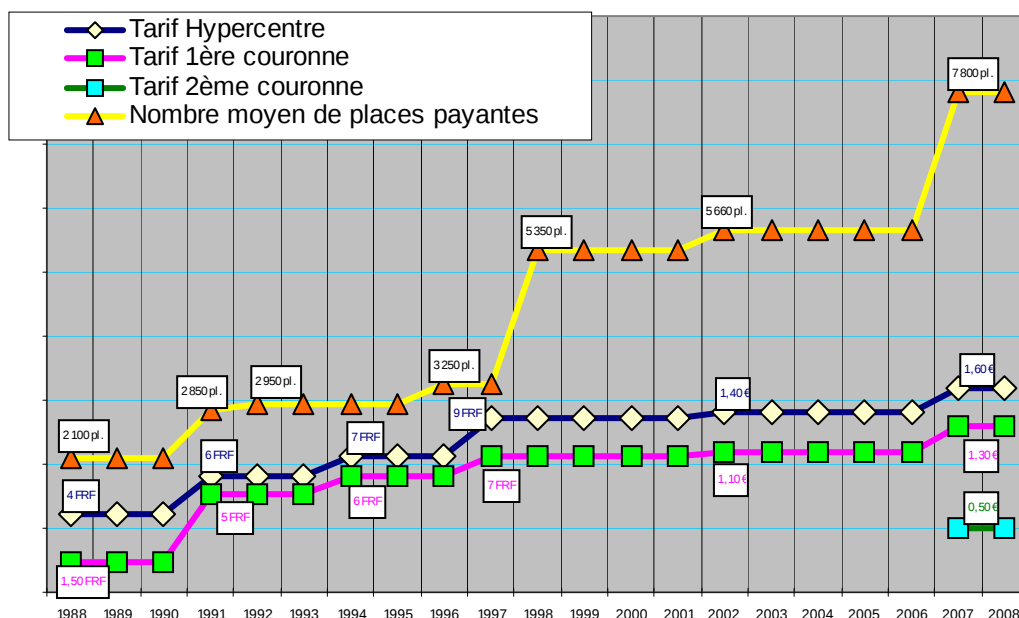
Source : CUS - 2008



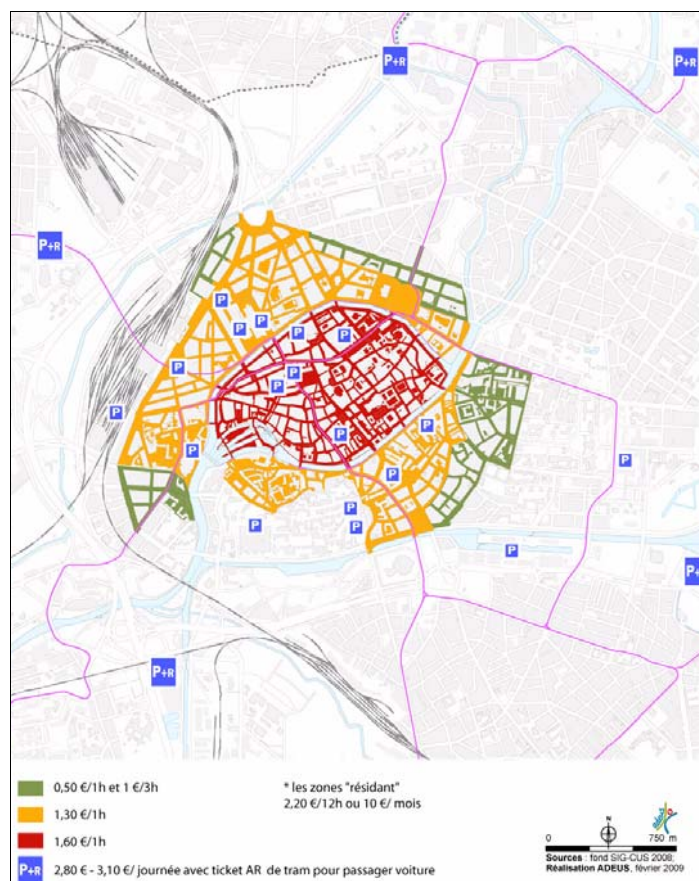
LE STATIONNEMENT DANS LA CUS

Le stationnement sur voirie

GRAPHIQUE N° 1 : Nombre de places sur voirie en fonction du tarif à Strasbourg



Source : CUS - 2008



Source : CUS - 2008

CARTE N° 2 : Localisation des différentes zones de stationnement payant à Strasbourg

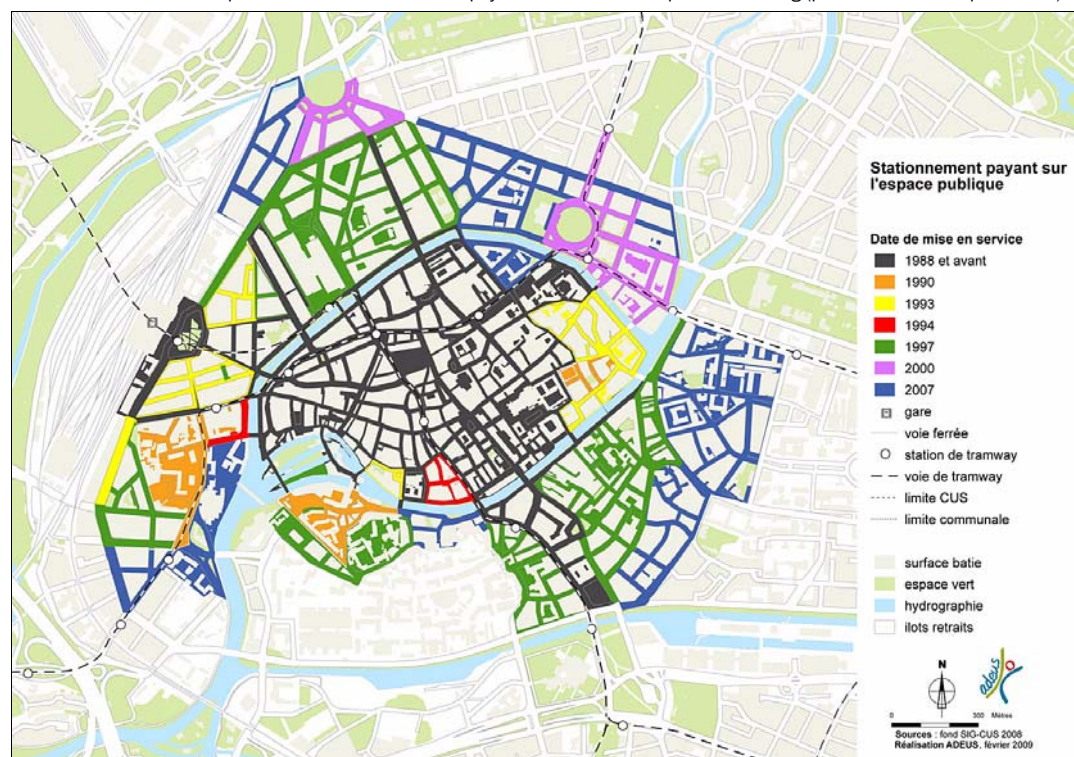
C'est dans l'hypercentre, là où la demande est la plus forte, que les tarifs sont les plus élevés. Au-delà, dans le centre élargi, le tarif est légèrement moins important. Les tarifs plus réduits ont pour premier objectif de limiter les «effets de report» liés à la mise en place de stationnement payant.

Sur les vingt dernières années, le périmètre du stationnement payant sur voirie s'est régulièrement étendu (augmentation de 271 % du nombre de places depuis 1988), associé à la mise en place de tarifs spécifiques pour les résidents, leur permettant de continuer à stationner leur véhicule à proximité de leur domicile.

Notons qu'au-delà du périmètre du stationnement payant sur voirie, un stationnement en «zone bleue» a ponctuellement été mis en place de manière à limiter le temps de stationnement des pendulaires.

LE STATIONNEMENT DANS LA CUS

CARTE N°3 : Evolution du périmètre du stationnement payant au cours du temps à Strasbourg (pas d'extension depuis 2007)

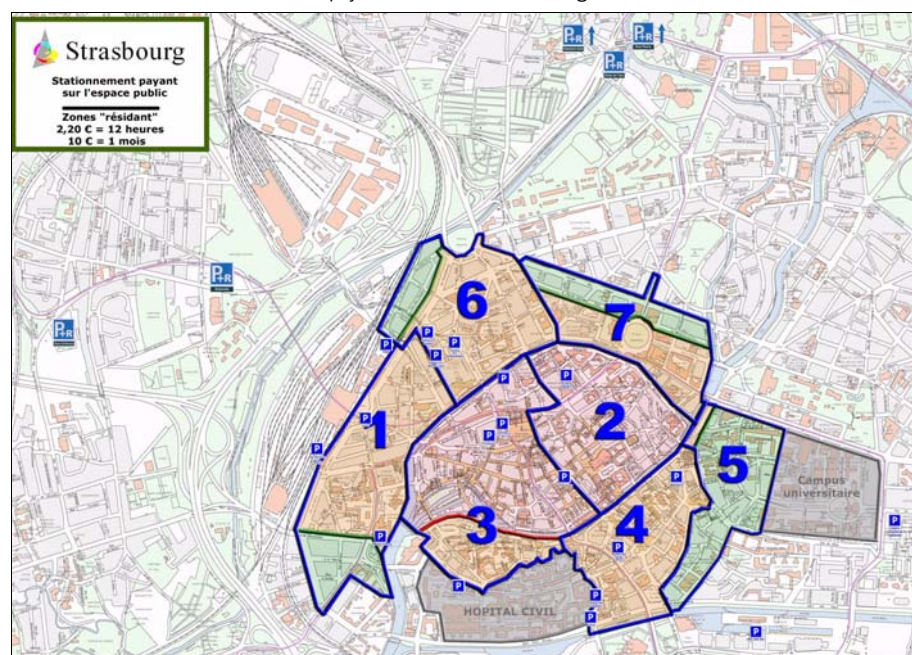


Source : CUS - 2007

Le stationnement résident

Pour ne pas pénaliser les résidents, des tarifications spécifiques ont été mises en place. Elles leur permettent notamment de stationner leur véhicule sans limitation de temps (10 € par mois).

CARTE N°4 : Zones de stationnement payant «résident» à Strasbourg



Source : CUS

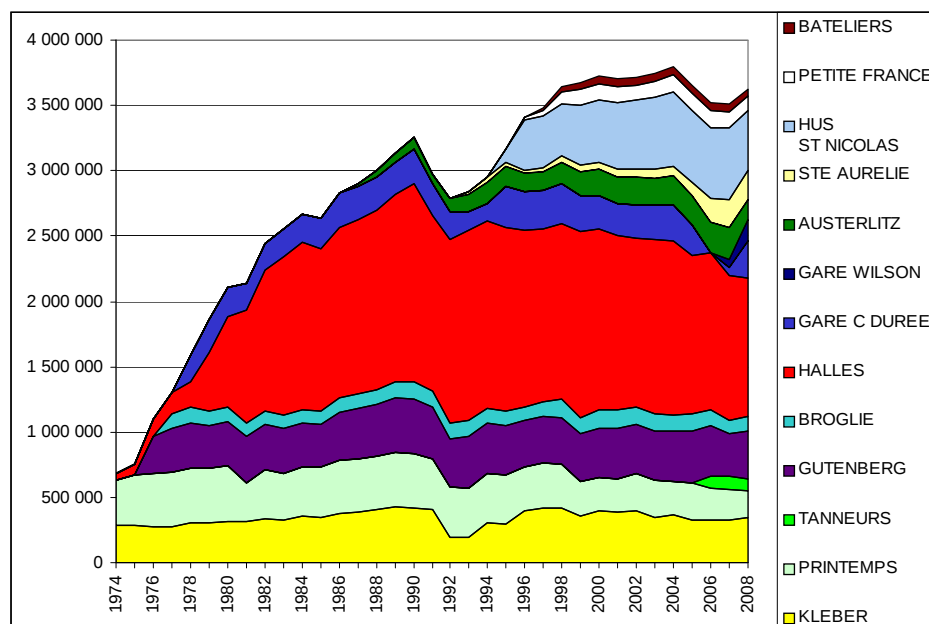


LE STATIONNEMENT DANS LA CUS

➔ L'usage

L'usage dans les parkings en ouvrage

GRAPHIQUE N°2 : Fréquentation annuelle des parkings en ouvrage strasbourgeois (valeurs cumulées)



Source : CUS - 2008

Depuis la fin des années 90, la fréquentation des parkings en ouvrage est globalement stable, hormis le parking des Halles dont la fréquentation a diminué de 24 % depuis 2000. Cette stabilité est permise par l'ouverture de nouveaux parkings (Saint-Nicolas principalement).

TABEAU N°2 : Fréquentation annuelle des différents parkings en ouvrage strasbourgeois - Nombre d'abonnés

	2006	2007	2008	Nombre d'abonnés (2008)
Kléber	323552	327595	347217	233
Printemps	246314	235930	197487	-
Tanneurs	87925	94084	94117	73
Gutenberg	393446	333132	369764	20
Broglie	118064	97095	109736	459
Halles	1205876	1113303	1056865	907
Gare courte durée	0	62142	293002	-
Gare Wodli	0	58250	162377	102
Austerlitz	228240	240362	149632	466
Gare Ste Aurélie	187196	216479	218180	294
St Nicolas	541104	546170	461491	97
Petite France	126933	122311	114141	476
Bateliers	67295	60951	54211	286
Total	3.525.945	3.507.804	3.628.219	3413

Source : CUS - 2008

 **Fréquentation annuelle des parkings en ouvrage : les nombres d'entrées de véhicules non abonnés.**

LE STATIONNEMENT DANS LA CUS

L'usage du stationnement résident

En moyenne, près de 7 000 titres de stationnement sont achetés mensuellement (avec des variations importantes liées notamment aux périodes de vacances).

TABLEAU N° 3 : Nombre de places de stationnement résident payant par zone à Strasbourg

	Année	Secteur (voir carte précédente)							Total
		1	2	3	4	5	6	7	
Nombre de titulaires d'une carte résident	2007	1397	930	1535	1198	455	1335	747	7595
	2008	1190	792	1344	1052	418	1237	704	6736

Source : CUS - 2008

Les infractions au stationnement

TABLEAU N° 4 : Timbres amendes à Strasbourg

Type de timbre amende	Motif	2006	2007	2008	Part en 2008	Evolution 2007/2008
Horodateur	Absence de ticket - temps dépassé, résidents hors zone	106709	138866	114707	66%	-17%
	PMR (GIG GIC)	2281	1944	1804	1%	-7%
	Livraison	2775	3418	2288	1%	-33%
Stationnement gênant	Hors case	27310	28111	30657	18%	+9%
	Trottoir	17918	15340	11346	7%	-26%
	Autres	8488	6800	7231	4%	+6%
	<i>Total stationnement gênant</i>	58772	55613	53326	31%	-4%
Zone bleue	Absence de disque, temps dépassé, disque non conforme	-	2795	5244	3%	+88%
	Total	165481	197274	173277	100%	-12%

Source : CUS - 2008

Après une augmentation de 16 % du nombre des timbres amendes entre 2006 et 2007, l'année passée a été marquée par un recul de 12 % de ce même nombre. Les deux tiers des timbres amendes sont liés à différents défauts de paiement sur les zones de stationnement payant sur voirie. Cette part était de 64 % en 2006 et de 70 % en 2007. Le nombre de timbres amendes pour stationnement gênant est en diminution constante depuis 2006.

Les effectifs consacrés au contrôle du stationnement sont de 44 personnes, dont 40 agents en charge de la verbalisation.

L'INTERMODALITÉ

L'intermodalité est caractéristique de déplacements réalisés à l'aide de plusieurs modes de transports mécanisés différents. Si leur nombre est encore réduit par rapport au total des déplacements, leur part est croissante dans les déplacements totaux, et ils permettent d'utiliser chaque mode de déplacement sur son périmètre de pertinence.

➔ Les actions

L'aménagement des gares

Le programme d'aménagement des gares mené par la Région intègre tout naturellement la dimension du stationnement, qu'il soit automobile ou cycliste, le stationnement étant un élément essentiel de l'attractivité d'une gare.

TABLEAU N° 1 : Stationnements automobile et vélo créés au droit des gares en 2007 et 2008 dans le Bas-Rhin

Gares	Année	Ligne	Etat des travaux	Stationnement Automobile (nombre de places)	Stationnement vélo sécurisé (nombre de places)	Stationnement vélo non sécurisé (nombre de places)
Hoerd	2007	Strasbourg - Haguenau	en cours ^a	85	59	10
Kurtzenhouse	2007	Strasbourg - Haguenau	en cours	81	36	5
Limersheim	2007	Strasbourg - Mulhouse	en cours	78	18	5
Entzheim	2007	Strasbourg - Molsheim	Terminés	120	18	4
Dachstein	2007	Strasbourg - Molsheim	en cours	45	18	4
Matzenheim	2007	Strasbourg - Mulhouse	en cours	18	18	3
Sarre-Union	2007	Sarrebourg - Sarreguemines	Terminés	25	18	5
Duttlenheim	2007	Strasbourg - Molsheim	en cours	135	36	5
Sélestat	2007	Strasbourg - Mulhouse	en cours	-	72 (148 au total) ^b	-
Molsheim	2008	Strasbourg - Molsheim	en cours	296	40	-
Dorlisheim	2008	Strasbourg - Molsheim	en cours	29	18	-
TOTAL				912	351	41

a. En travaux ou accord CRA

b. 72 places ont été créés. Le nombre de places sécurisées est de 148 au total.

Source : Région Alsace - 2008

Les créations de parkings relais dans la CUS

En septembre 2008, le parking relais Aristide Briand a été mis en service au terminus de la ligne D du tramway en accompagnement des extensions du réseau tramway. La capacité de ce parking est de 450 places, sa tarification est la même que celle des autres parkings relais déjà en service.



L'INTERMODALITÉ

➡ L'offre intermodale

Intermodalité vélo - train

TABLEAU N° 2 : Nombre de places de stationnement vélo au droit des gares de la CUS

Gares	Ligne	Stationnement vélo sécurisé (nombre de places)	Stationnement vélo non sécurisé (nombre de places)
Bischheim	Strasbourg - Lauterbourg	-	12 (6 arceaux)
Entzheim	Strasbourg - Molsheim	18	-
Fegersheim- Lipsheim	Strasbourg - Mulhouse	-	10 (rateliers couverts)
Geispolsheim	Strasbourg - Mulhouse	-	10 (5 arceaux)
Hoenheim - gare	Strasbourg - Lauterbourg	35	-
Holtzheim	Strasbourg - Molsheim	-	-
Illkirch- Graffenstaden	Strasbourg - Mulhouse	-	-
Krimmeri - La Meinau	Strasbourg - Offenbourg	20	-
La Wantzenau	Strasbourg - Lauterbourg	-	5 (5 rateliers)
Lingolsheim	Strasbourg - Molsheim	-	30 (15 arceaux couverts)
Mundolsheim	Strasbourg - Saverne	-	-
Strasbourg Roethig	Strasbourg - Molsheim	-	-
Vendenheim	Strasbourg - Saverne	18	-
TOTAUX		91	67
Strasbourg Gare		800 places payantes en sous-sol Parking Sainte Aurélie : 433 Parking Wodli : 80	234 (117 arceaux)

Source : CUS - ADEUS (relevé des arceaux sur le domaine public 2007-2008)

La gare de Strasbourg dispose d'une offre en stationnement vélo conséquente (environ 1 500 places) et variée (stationnement payant en ouvrage, stationnement gratuit en ouvrage, arceaux).

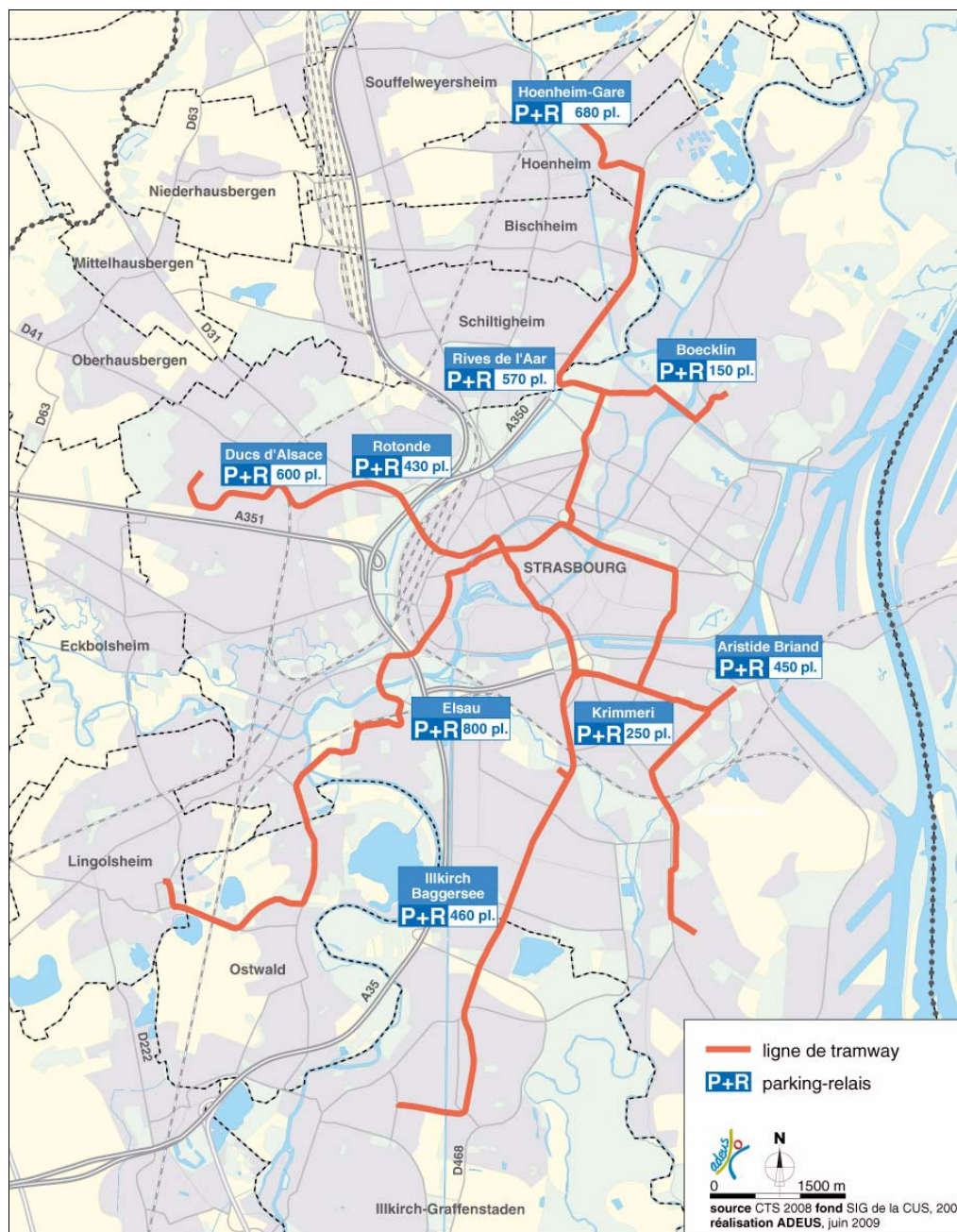
Les autres gares de la CUS ne sont pas toutes équipées de stationnement vélo (notamment Holtzheim, Illkirch-Graffenstaden, Mundolsheim et Strasbourg Roethig). Hormis les gares de Hoenheim et de Lingolsheim, qui disposent d'une trentaine de places de stationnement vélo, l'équipement des gares de la CUS reste aujourd'hui limité, qu'il soit sécurisé ou non.

L'INTERMODALITÉ

Intermodalité Voiture - Transports en commun urbain

Le développement du réseau tramway de la CUS s'est accompagné du développement d'une offre en parkings relais. Ces parkings permettent aux automobilistes de stationner à proximité du tramway et de poursuivre leur trajet au moyen de celui-ci, en acquittant un titre de transport spécifique (2,80 €¹). Ce tarif permet à tous les passagers de la voiture de faire un aller retour en tramway.

CARTE N° 1 : Localisation et capacité de parkings relais de la CUS



Parking-relais (P+R) : parking où les automobilistes peuvent stationner leur véhicule afin de pénétrer au centre-ville en tramway.

Aujourd'hui 9 parkings relais sont en service dans la CUS, pour une capacité de 4 420 places. Chaque extension du réseau de tramway s'est effectuée avec la création, au minimum, de 2 parkings relais.

1. 3,10€ pour le parking Rotonde

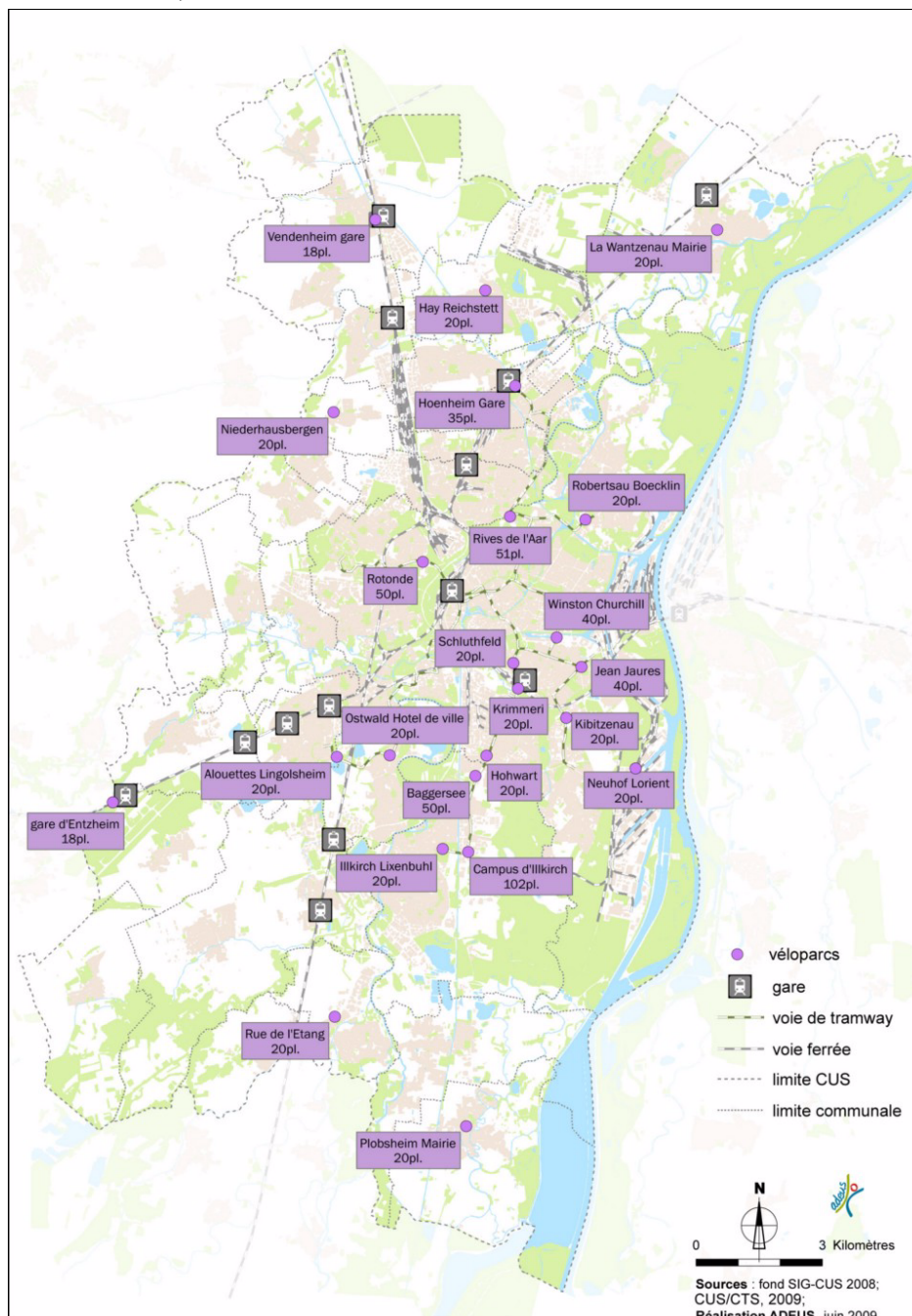


L'INTERMODALITÉ

Intermodalité vélo - transports en commun interurbains

La liste détaillée des véloparcs est située dans la partie «vélo» du présent document.

CARTE N° 2 : Les véloparcs de la CUS



Intermodalité Transports en commun interurbains - Train

Le développement de l'intermodalité est une des orientations prioritaires du Conseil Général du Bas-Rhin pour le développement de son schéma des transports et déplacements. Celui-ci sera effectif à partir de juillet 2009 (hormis 6 lignes interurbaines, en 2013).

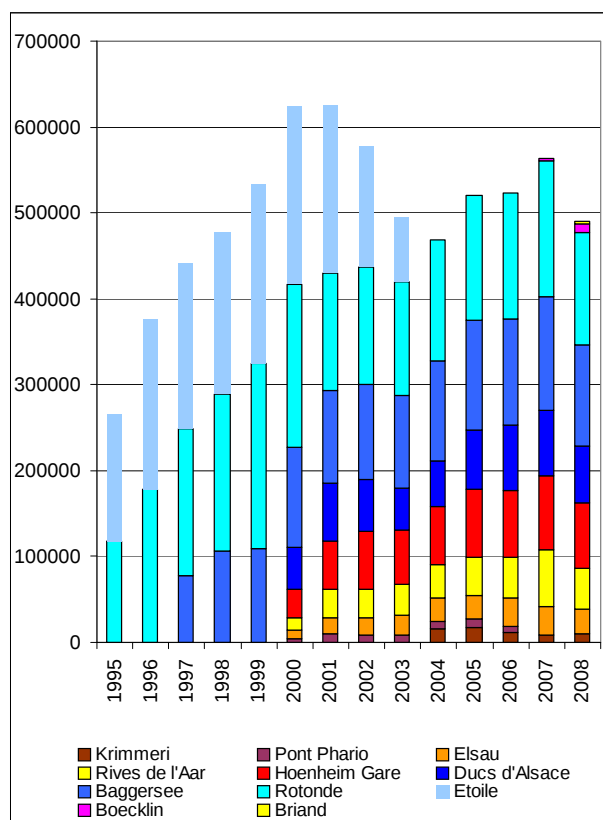
Aujourd'hui, 22 lignes du Réseau 67 permettent le rabattement vers des gares TER.

L'INTERMODALITÉ

➡ L'usage intermodal

Intermodalité Voiture - Transports en commun urbain

GRAPHIQUE N°1 : Fréquentation annuelle des P+R



Source : CTS - 2008

Les parkings relais de la CUS ont connu un succès d'usage, qui s'est confirmé petit à petit. Leur fréquentation initialement faible a augmenté d'environ 10 % chaque année entre 1995 et 2000, avant de se stabiliser en 2003, parallèlement à la transformation progressive du P+R Etoile en parc urbain. Depuis, l'usage a continué de croître à des rythmes annuels de l'ordre de 10 % jusqu'en 2006.

L'année 2008 a connu un tassement de la fréquentation des parkings relais liée à une baisse générale de l'usage, plus particulièrement marquée sur les P+R Rotonde et Rives de l'Aar.

Intermodalité Transports en commun interurbain - Transports en commun urbain

TABEAU N°3 : Nombre de voyages réalisés grâce aux titres AlsaPlus en Alsace (AlsaPlus job - AlsaPlus campus)

Nombre de voyages par an	
2006	2 862 000
2007	3 061 000

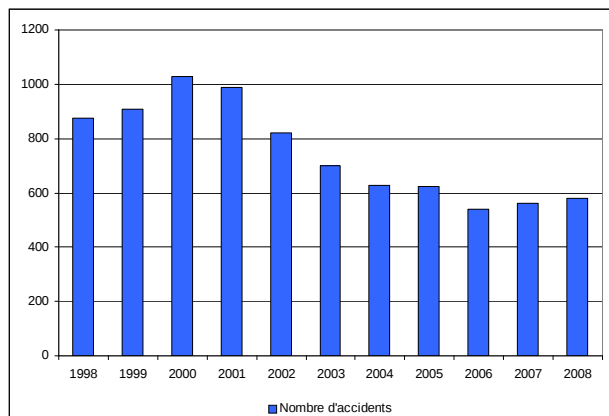
Source : Région Alsace - 2007

En 2007, 3 061 000 voyages (soit près de 13 % du trafic total) ont été faits sur la base des tarifs combinés Alsa-Plus job et AlsaPlus campus, contre 2 862 000 en 2006.

LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

➡ Principaux résultats

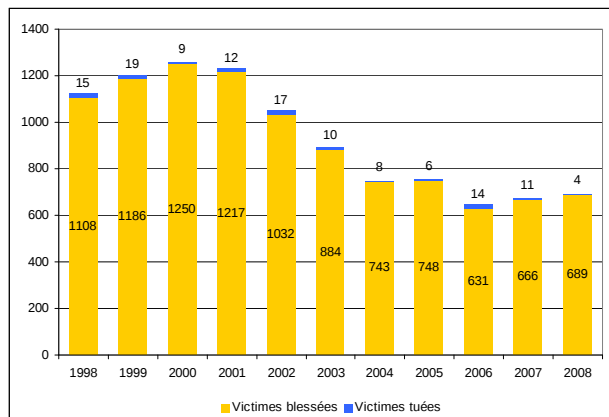
GRAPHIQUE N° 1 : L'évolution du nombre d'accidents dans la zone Police¹ de la CUS



Source : SIRAC - 2008

L'évolution générale des accidents corporels dans la zone Police de la CUS diminue depuis 1998 (- 36 % d'accidents entre 1998 et 2008), cette baisse étant plus fortement marquée entre 2000 et 2006 (- 48 %) pour descendre pour la première fois sous la barre des 600 accidents corporels. Malgré de légères hausses, le nombre d'accidents se maintient sous cette barre, depuis 2006.

GRAPHIQUE N° 2 : L'évolution du nombre victimes blessées et tuées dans la zone Police de la CUS



Source : SIRAC - 2008

Le nombre de victimes (blessés ou tués) connaît une évolution concordante à celle du nombre d'accidents.

TABLEAU N° 1 : Nombre d'accidents et de victimes sur les routes d'Alsace en 2007

		Bas-Rhin	Alsace	France Métropolitaine	% Alsace / France métropolitaine
Nombre d'accidents		1 159	1 795	81 272	2,2 %
	tués	68	112	4 620	2,4 %
Victimes	blessés hospitalisés	530	962	38 615	2,5 %
	blessés non hospitalisés	942	1 324	64 586	2,0 %

Source : Observatoire régional de la Sécurité routière Alsace - 2008

1. La zone Police de la CUS correspond aux communes de Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim, Lingolsheim, Illkirch-Graffenstaden et Ostwald.



Un accident corporel de la circulation routière :

- implique au moins un véhicule (VL, PL, moto, cyclomoteur, bicyclette, autres...);
- survient sur la voie ouverte à la circulation publique;
- provoque au moins une victime (blessé ou tué).

Un procès verbal est dressé pour tout accident corporel. Ne sont donc pris en compte ni les accidents matériels, ni les accidents qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.



Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi les impliqués, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical;
- les victimes : impliqués non indemnes.



Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours suivant l'accident;
- les blessés : victimes non tuées.



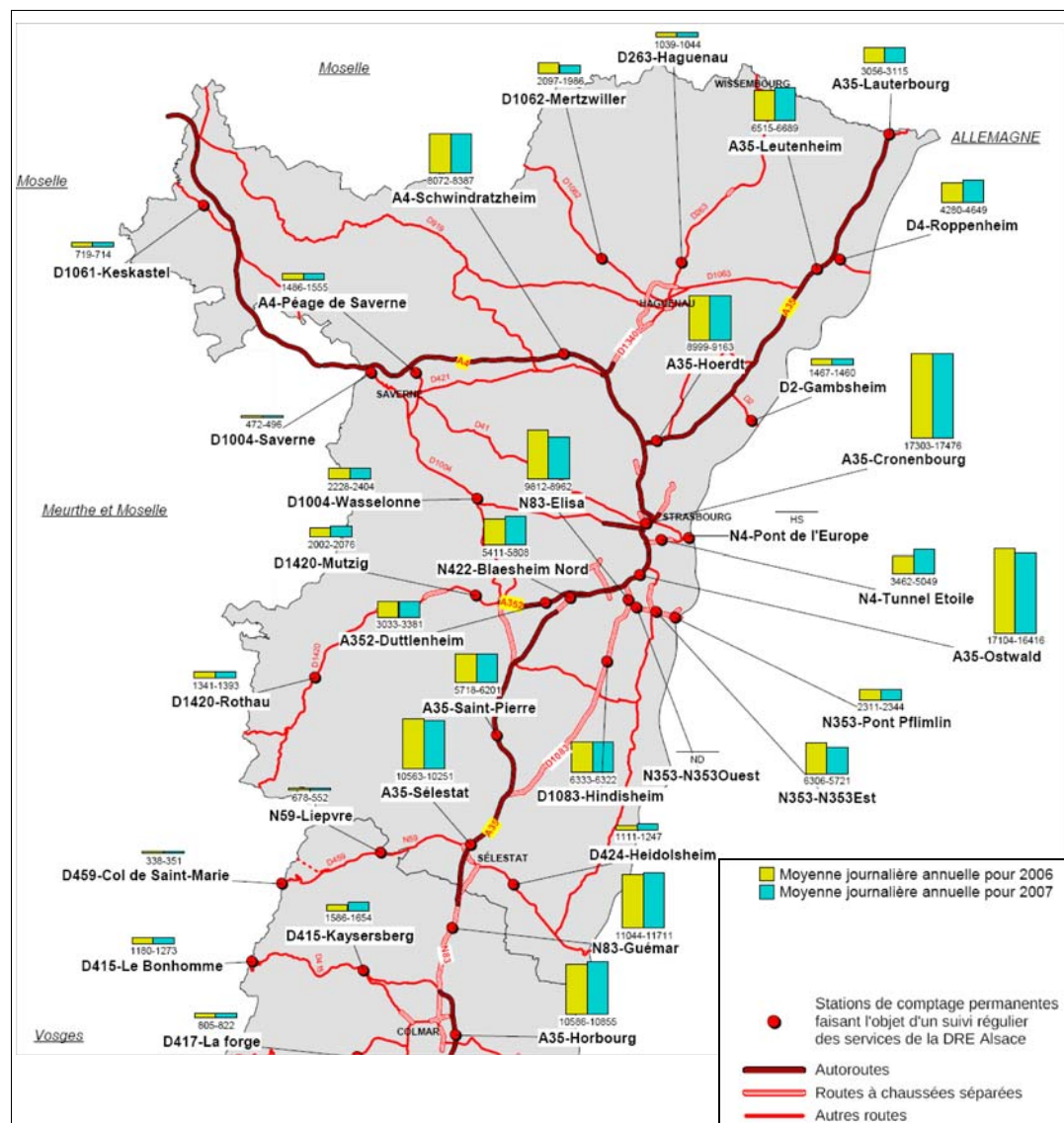
Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : victimes admises dans un hôpital plus de 24 heures;
- les blessés non hospitalisés : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisées ou bien admises dans un hôpital moins de 24 h.

LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Les comptages routiers

CARTE N° 1 : Flux de poids lourds dans le département du Bas-Rhin



TABEAU N° 1 : Volumes en million de tonnes de marchandises transportées par route (hors transit)

Type de flux	2004	2005	2006	2007	Variation 2004-2007
Internes à l'Alsace	53.67	53.16	52.90	57.70	+7.5 %
Entrant en Alsace depuis une autre région française	12.53	11.16	12.77	13.02	+3.9 %
Sortant d'Alsace vers une autre région française	15.52	14.69	16.63	16.86	+8.6 %

Source : MEEDM-SOeS- Base SITRAM - 2008

87,58 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2007 sur les routes alsaciennes. L'essentiel de ce trafic (deux tiers des déplacements) est lié à des déplacements de proximité ou de faible distance, à l'intérieur de la région Alsace.



LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

TABEAU N° 2 : Millions de tonnes de marchandises transportées selon les modes (hors transit et hors fret ferroviaire) en 2007

Type de flux	Fluvial	Routier	Total
Internes à l'Alsace	1,90 3.2%	57,70 96.8%	59,60 100%
Entrant en Alsace depuis une autre région française	0,06 0.5%	13,02 99.5%	13,08 100%
Sortant d'Alsace vers une autre région française	0,07 0.4%	16,86 99.6%	16,93 100%

Source : MEEDM-SG-DAEI-SESP

La part du transport fluvial est extrêmement marginale dans les relations internes à l'Alsace ou avec les autres régions françaises. Les liaisons permises par les voies navigables à destination des autres régions françaises se limitent au Canal du Rhône au Rhin et à celui de la Marne au Rhin, expliquant cette faible part. Le trafic fluvial est néanmoins en augmentation par rapport à 2006 (+ 20 % pour les flux internes à l'Alsace).

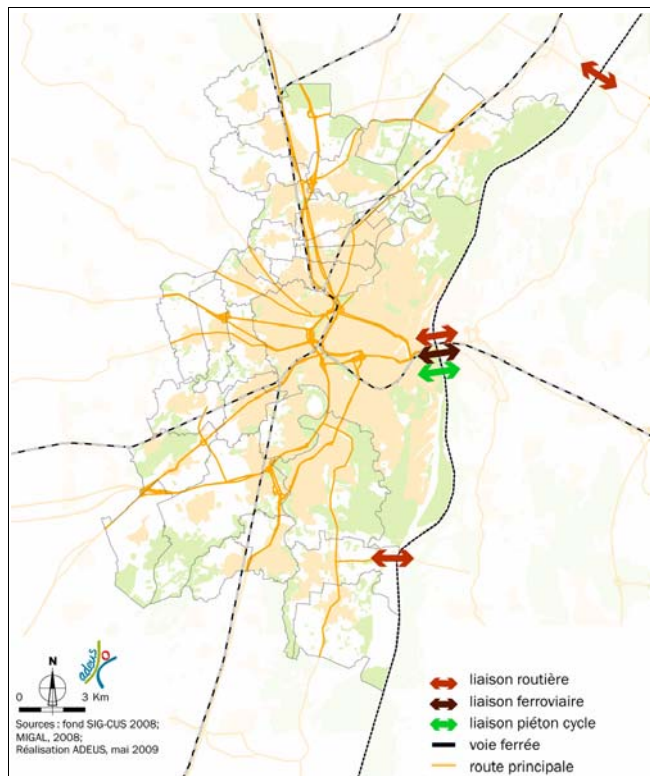


Le fret ferroviaire ne peut être intégré dans le tableau comparatif, car il est désormais comptabilisé à l'échelle de la « région SNCF Alsace », qui outre l'Alsace comprend le département du Territoire de Belfort.



LES DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

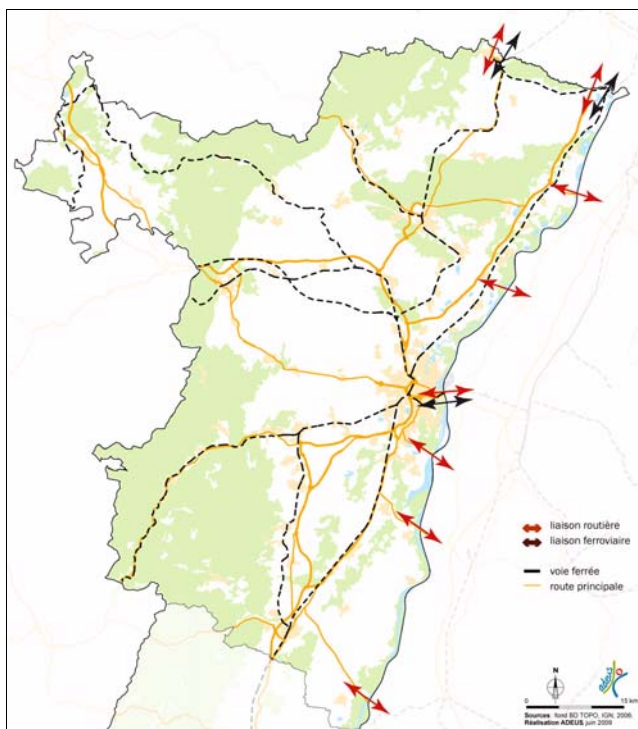
➡ Les différents points d'échange entre la France et l'Allemagne



CARTE N° 1 : Franchissements actuels du Rhin par mode dans la CUS

On constate le nombre limité de points d'échange entre la France et l'Allemagne dans la CUS, puisque l'on peut retenir un point d'échange au sud (pont Pflimlin), un à hauteur de Strasbourg (pont de l'Europe, associé au pont ferroviaire et à la passerelle Mimram piéton/cycle) et un au nord de la CUS (en dehors) à hauteur de Gamburgheim.

CARTE N° 2 : Franchissements actuels du Rhin par mode dans le Bas-Rhin





LES DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

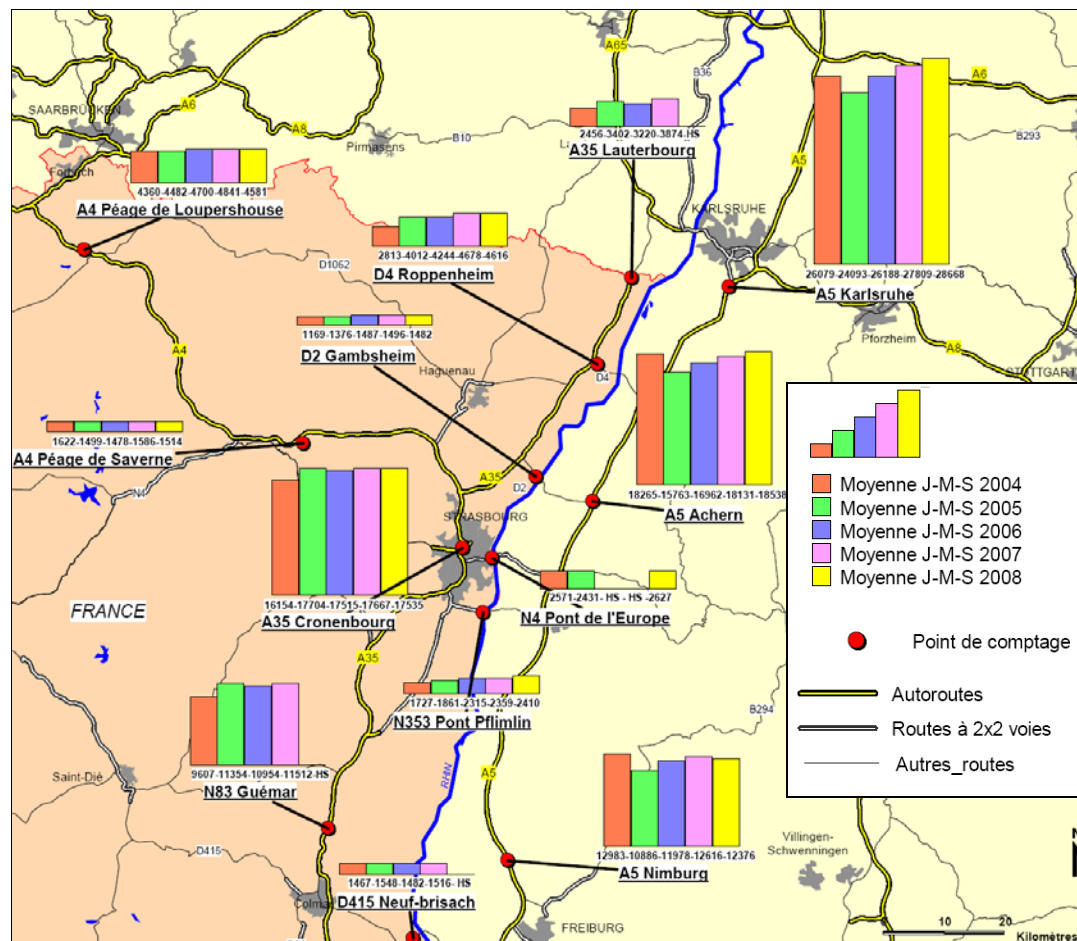
➔ Les trafics sur les points d'échange entre la France et l'Allemagne

CARTE N°3 : Les trafics routiers sur les franchissements sur le Rhin sur le réseau départemental en 2007



LES DÉPLACEMENTS TRANSFRONTALIERS

CARTE N°4 : Trafics Poids Lourds de part et d'autre de la frontière



Source : DRE Alsace - Service de l'Information Statistique, sur la base de : DIR EST, CG67, CG68, APPR, SANEF, OFROU-Suisse - © TéléAtlas Multinet® 2002

