

Rapport de STAGE (Février – Juin 2013)

RECHERCHE VERS UNE SIMPLIFICATION DE LA TARIFICATION DES TRANSPORTS DANS LA COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG



Paul KLEIN

Master 2 Urbanisme et Aménagement, Projets et Sociologie de
l'Aménagement, de l'Urbain, des Médiations et de l'Environnement

Maitre de Stage : Mr Patrice PAUL
Sous la direction de Mr Philippe HAMMAN

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier toute l'équipe ASTUS, qui m'a très gentiment intégré dans son fonctionnement et m'a permis d'entrer dans le monde des transports par une si jolie porte.

Je remercie tout particulièrement Mr Patrice Paul pour sa patience et les nombreux rendez-vous qu'il m'a accordé pour mener à bien cette recherche, ainsi que pour ses nombreux conseils et sa disponibilité, et ce, même pour voyager outre Rhin. Je tiens également à remercier Mme Chantal Fabling pour ses nombreux conseils et sa bonne humeur toujours présente, y compris à travers sa correspondance.

Enfin, je voudrais remercier Mr Philippe Hamman pour m'avoir suivi en tant que référent universitaire et m'avoir ouvert certaines pistes de réflexions.

J'aimerais, pour terminer, remercier toutes les personnes qui se sont rendues disponibles pour me rencontrer ainsi que celles qui m'ont offert de leur temps pour répondre à mes questions lors de ma phase d'entretien. Au regret de ne pas leur avoir demandé si je pouvais diffuser leur identité, je ne peux les nommer en personne.

Je remercierai également, à titre privé, les personnes qui m'ont suivis et aidé dans la mise en réflexion et la mise en forme de cette recherche.

TABLE DES MATIERES

Remerciements	- 3 -
Table des matières	- 5 -
INTRODUCTION	- 9 -
Cadre de la recherche, <u>présentation de la structure ASTUS</u>	- 12 -
I. Partie 1 Mobilité et transports urbains : approche théorique.....	- 15 -
1. Du développement durable à la ville durable	- 16 -
2. Encadrement institutionnel dans la mise en place du développement durable urbain-	17 -
3. La mobilité dans les espaces urbains	- 18 -
4. La « motilité », un autre regard sur la mobilité.....	- 19 -
5. La conception d'une mobilité « durable ».....	- 21 -
6. La planification des transports au centre des politiques urbaines.....	- 23 -
7. Les « mœurs », un élément de développement urbain.....	- 24 -
8. Les politiques urbaines pour une ville plus durable.....	- 26 -
9. Le cas du tramway.....	- 27 -
Méthodologie de recherche.....	- 31 -
II. Partie 2 Analyse des différents réseaux de transports étudiés.....	- 33 -
A. Introduction aux transports dans le Bas-Rhin	- 33 -
10. Les transports dans le Bas Rhin	- 34 -
11. Les transports au sein de la CUS.....	- 38 -
12. Les transports urbains de la CTS.....	- 44 -
B. Analyse et comparaison des réseaux de transports de cinq agglomérations singulières. -	47 -
1. Les agglomérations étudiées hors du territoire français	- 48 -
2. Les agglomérations françaises.....	- 58 -
3. Comparaison des cinq réseaux étudiés	- 73 -
III. Partie 3 Evolution et perspectives de simplification de la tarification dans les transports urbains de Strasbourg	- 79 -
A. Simplification de la grille tarifaire au sein de la CUS	- 80 -
1. Mise en place de la tarification dans les transports collectifs urbains.....	- 80 -
2. La billettique <i>Badgéo</i>	- 84 -
3. Une tarification sociale adaptée; l'exemple de la tarification <i>solidaire</i>	- 86 -
4. Demain à la CUS ; évolution tarifaire et nouvelles technologies	- 90 -
5. Echange et retour d'expérience des réseaux de transports des villes étudiées	- 94 -
B. Le ticket unique multimodal.....	- 99 -
1. Le projet de tarification multimodal unique sur le réseau de la CUS.....	- 100 -

2.	Les attentes concernant la tarification multimodale	- 101 -
3.	Les difficultés liées à la mise en place du ticket unique multimodal rencontrées en Alsace - 104 -	
4.	<i>Le ticket Métrocéane : un exemple de tarification multimodale effectif.....</i>	- 109 -
C.	La gratuité dans les transports urbains, espoir ou utopie ?.....	- 117 -
	Conclusion	- 121 -
	Glossaire	- 123 -
	Bibliographie.....	- 125 -
	Annexes	- 129 -

INTRODUCTION

Les quatre mois de mon stage auprès de l'association des usagers des transports urbains de Strasbourg (ASTUS) ont porté sur la faisabilité d'une tarification unique et simplifiée sur le réseau de la CTS.

Partant de l'observation d'une multiplication de l'offre tarifaire sur le réseau de Strasbourg et son agglomération, ce mémoire a pour objectif de nourrir une réflexion et de proposer des hypothèses sur les façons de procéder à une simplification de l'offre pour mieux répondre aux besoins des usagers ainsi qu'à la mise en place d'une tarification unique des transports collectifs sur l'ensemble du réseau du Bas-Rhin.

Le constat est le suivant : plusieurs villes en France, en Allemagne et en Suisse proposent, avec succès, une tarification unique multimodale permettant aux usagers de multiplier le nombre de voyages à partir d'un seul et unique ticket. Cette offre permet en théorie une mobilité simplifiée et une meilleure transparence des possibilités liées aux réseaux de transport en commun de ces territoires.

Pour Strasbourg, le développement des plateformes multimodales est un atout pour la mise en place d'une tarification unique. D'ailleurs, il y a déjà un certain nombre de possibilités tarifaires permettant à certaines catégories d'usagers de voyager sur l'ensemble du réseau de la CTS et de la SNCF à partir d'un abonnement unique. Cependant, il n'existe toujours pas de tarification unique simplifiée permettant de prendre les TER dans la zone CUS avec un titre simple de la CTS. Le but de cette recherche est de réfléchir à la façon d'élargir cette possibilité d'offre à l'ensemble des usagers des transports en commun.

L'approche mise en place dans ce mémoire commence par une comparaison de la tarification des villes sélectionnées pour leur particularisme tarifaire. Les villes étudiées sont : Nantes, Mulhouse, Karlsruhe et Bâle. Après avoir analysé leur réseau de transport urbain, nous comparerons les différentes façons dont a été implantée la tarification dans ces zones, quels services en dépendent et quels en ont été les logiques, les difficultés et les enjeux de tarification unique sur ces réseaux. Pour y parvenir, les analyses seront complétées par un plusieurs extraits d'entretiens passés dans le cadre de cette étude ainsi que par un certain nombre de tableaux et de données officielles échangées directement avec les acteurs opérant sur les questions de tarifications sur ces réseaux.

En parallèle à ces analyses de terrain, une recherche sur la tarification des transports urbains sera effectuée via la documentations officielle du GART¹, du CERTU² et des différentes Autorités Organisatrices des Transports. Ce diagnostic théorique permettra de prendre connaissance des logiques propres aux transports urbains ainsi que de mesurer les grandes tendances et les évolutions de la tarification des transports collectifs qui sont souvent le reflet d'engagements politiques forts.

¹ Groupement des Autorités Responsable de Transports (GART)

² Ministère de l'égalité des territoires et du logement et ministère de l'environnement, du développement durable et de l'énergie (CERTU)

Après avoir fait l'état de l'art des réseaux en liens avec la Communauté Urbaine de Strasbourg, nous présenterons les cinq réseaux de transport des agglomérations sélectionnées pour cette recherche. Nous réfléchirons ensuite à la simplification et aux possibles évolutions tarifaires des transports avant de porter un regard sur l'intégration d'un titre unique et multimodal sur le réseau de transports urbains de la CUS.

CADRE DE LA RECHERCHE,

PRESENTATION DE LA STRUCTURE ASTUS

L'Association des Usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (ASTUS), en lien avec la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS), a signé une convention en partenariat avec la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) en 1994, date de création de l'association et année de l'inauguration de la première ligne de tramway sur le territoire strasbourgeois.

Cette convention entre ASTUS et la CUS confère à l'association un rôle de représentant des usagers des transports de Strasbourg permettant aux usagers du réseau de la CTS, de faire-part directement aux autorités compétentes de leurs recommandations et des éventuels dysfonctionnements rencontrés sur le réseau.

Les actions d'ASTUS se traduisent notamment par la publication du bulletin trimestriel « ASTUS Infos » qui est distribué aux membres de l'association, aux élus et aux services des collectivités. Il est accessible lors des permanences de l'association³ ainsi que sur le site internet de l'association ; « www.astus67.fr ». ASTUS offre à ses membres l'opportunité de participer à des réunions de travail ainsi qu'à des assemblées périodiques et des conférences sur des thèmes liés aux transports urbains de la CTS et sur des réflexions à mener sur le réseau. Sont également organisés des actions et événements associatifs ainsi que des actions militantes. Il est aussi possible de trouver aux locaux de l'association à Bischheim des renseignements utiles sur les transports en commun (plans, horaires, tarifs) ainsi qu'une large gamme de documentation à consulter sur place ou à emprunter.

En vue du fonctionnement financier de l'association, ASTUS a établi un partenariat avec la CTS pour qui l'association est un interlocuteur privilégié permettant de donner la parole aux usagers. Offrant la possibilité de faire remonter les suggestions, les doléances et les idées, l'association propose de nombreuses suggestions permettant d'améliorer et d'optimiser les services de la compagnie de transport strasbourgeoise.

Les partenaires de l'association :

L'activité d'ASTUS est également liée à celle d'autres associations et d'autres groupes mobilisés qui œuvrent sur les questions des transports de la CUS. C'est le cas par exemple de la Fédération Nationale des Usagers des Transports d'Alsace (FNAUT), dont elle est membre, le Comité d'Action des Deux Roues 67 (CADR67) qui représente les intérêts des cyclistes sur le territoire de la CUS ainsi que de l'association Piéton67, Alsace Nature etc.

Le siège social d'ASTUS se trouve à la Résidence l'Ortenbourg, au 13 rue Georges Rossdeutsch à BISCHHEIM (67800).

Les objectifs de l'association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise sont les suivants :

³ Du lundi au vendredi, de 16h30 à 18h30 au siège social de l'association.

- « promouvoir, appuyer et coordonner la réflexion et les actions collectives et individuelles relatives au développement des transports publics comme moyen de déplacement pratique, économique et complémentaire à la bicyclette et à la marche à pied,
- organiser l'expression des usagers auprès des divers organismes locaux, départementaux ou internationaux chargés des transports urbains, périurbains et interurbains,
- revendiquer un service de qualité adapté aux besoins des usagers des transports urbains, périurbains et interurbains,
- améliorer les déplacements et voyages de toute nature, défendre le droit au transport et la sécurité des usagers et des voyageurs des transports publics ainsi que des usagers de la route et de la rue,
- promouvoir la mise en place d'un réseau de transport public performant,
- favoriser un aménagement équilibré du territoire et un développement durable, protéger l'environnement local et global, réduire les gaspillages économiques, améliorer le cadre de vie et le paysage urbain, suburbain et naturel,
- sensibiliser et former le public et notamment les jeunes aux circulations douces et à l'environnement urbain et périurbain ainsi qu'aux modes de déplacements alternatifs à l'automobile,
- représenter et défendre les intérêts matériels et moraux des consommateurs de transports, voyageurs et usagers ainsi que de ses membres auprès de tous organismes, instances et entreprises de transport public par tout moyen légal et notamment par voie d'action en justice. »

« ASTUS travaille à l'amélioration des transports collectifs dans le bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise en lien avec les autorités organisatrices de transport » (ASTUS) et c'est dans ce cadre, que s'effectue cette recherche.

I. Partie 1 Mobilité et transports urbains : approche théorique

La première question que nous pourrions être amenés à nous poser pour amorcer cette recherche est la suivante : quelle est la place laissée aux transports dans les milieux urbains des XXème et XXIème siècles ?

Avec l'avènement du développement durable et les problèmes liés à l'environnement que l'on connaît aujourd'hui, mais aussi par rapport aux limites sociales liées à l'urbanisation (la périphérisation et l'étalement des milieux urbains, les problèmes de mixité sociale), nous chercherons à comprendre en quoi les transports en commun peuvent être un outil mis à disposition des politiques urbaines.

Comme nous le verrons, le XX^{ème} siècle a été marqué par le rôle croissant de l'automobile dans l'aménagement des milieux urbains, dans les politiques urbaines et – ce qui est peut-être plus important encore- dans les mœurs et l'imaginaire des citadins. Suite à ces transformations sont apparues de nouvelles limites, de nouvelles normes sociales et de premiers changements se sont progressivement imposés dans les prises de décisions des politiques urbaines, tant sur le plan urbanistique que sur le plan environnemental des espaces urbains.

Etre mobile dans nos sociétés est devenu une nécessité, plus encore depuis le phénomène de métropolisation des espaces urbains. Toutefois, la mobilité ne se résume pas seulement à un phénomène de déplacement, c'est aussi et surtout une « capacité » sociale. Par le biais des différentes recherches réalisées sur le sujet dans les sciences sociales, nous tâcherons de délimiter et de comprendre ce que l'on entend par « mobilité »..

Comme le disait Henri Lefebvre ; les sociétés modernes « se forment en se cherchant » et c'est en partant de ce postulat que nous tenterons d'approcher l'évolution des politiques urbaines concernant la mobilité, en posant un regard global sur les changements d'habitude de mobilité en milieu urbain tout en essayant d'approfondir une réflexion sur la place du tramway comme « fer de lance de la mobilité durable » et des politiques urbaines durables (Hamman, 2013) .

Le terme de « ville durable » fait partie de ces nouveaux concepts, souvent utilisés par les politiques et les techniciens pour parler des nouvelles politiques urbaines. Mais qu'entend-t-on par « Ville Durable » ? Cette notion a-t-elle un sens et est-elle comprise par tout le monde de la même manière ou est-ce juste un terme utilisé pour justifier des engagements et des choix politiques ? De la même manière que pour les questions liées à la mobilité, nous chercherons à donner un avis sur le phénomène de « ville durable » et à voir si ce terme ne serait pas plus proche d'un nouveau mot-valise que d'un concept bien défini.

Ces approches théoriques doivent pouvoir former une partie des explications liées à la recherche et à l'intérêt portée par les politiques urbaines sur la mise en place des transports en communs dans les villes françaises et en particulier dans la ville de Strasbourg.

1. Du développement durable à la ville durable

Lorsqu'en 1987 la définition du terme « développement durable » est donnée dans le rapport de Brundtland par la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement, elle n'est pas inventée, elle est simplement rendue accessible et simplifiée.

En effet, le développement durable (ou « développement soutenable ») est bien antérieur à cette ouverture. Le concept de développement durable lié à l'idée que le développement économique puisse se faire à la fois en réduisant les inégalités sociales et en respectant un certain nombre de critères environnementaux n'est pas nouveau. Aujourd'hui ce terme est d'ailleurs utilisé de manière quasi-quotidienne dans les sphères économiques, dans les discussions politiques, dans les engagements sociaux, etc., mais également dans le milieu des transports avec l'avènement du concept de « mobilité durable » ou dans les politiques urbaines avec l'idée d'une « ville durable »... Mais qu'est-ce que peut signifier aujourd'hui être « Durable » ?

Rappelons que le rapport de Brundtland préconise le développement durable comme étant « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs » (CMED, 1987). Officiellement, ce développement repose sur les trois piliers que sont l'économie, le social, et l'environnement. Si l'on part de ce principe simple, une « ville durable » est donc une ville qui doit prendre en compte, dans son développement, l'économie, le social et l'environnement. Aujourd'hui, c'est un enjeu incontournable de l'action publique, comme nous l'explique P. Hamman. Pourtant, nombreuses sont les difficultés lors de la mise en place de politiques urbaines durables car elles renvoient en permanence à un triple contexte, en termes d'espaces (géographiques et de références cognitives), de temporalités (celles du projet, mais aussi le temps politique et le temps social) et d'expérimentations à la fois territoriales (un bâtiment, un quartier, une ville...) et organisationnelles (l'appareil administratif d'une collectivité...) (Hamman et al., 2011 ; Hamman et Blanc, 2009), ce qui génère des concepts très variés de « ville » en fonction des regards et des points de vue choisis pour analyser le monde urbain.

Jaques Donzelot, prenant appui sur les conséquences sociales des évolutions spatiales de la ville, parle par exemple de « ville à 3 vitesses ». En effet, les modifications spatiales étudiées par le sociologue, (c'est-à-dire les phénomènes de « gentrification », de « périurbanisation » et de « relégation ») ont du sens en ce qui concerne le pilier « social » de la ville durable, car les conséquences de ces phénomènes urbains vont jusqu'à provoquer ce que l'auteur appelle des « ségrégations urbaines », limitant la mixité sociale par les espaces.

D'autres auteurs parlent par exemple de « ville recyclable », de « ville compact », de « ville participative », etc., toutes ces notions ayant des distinctions précises pouvant être liées au concept de « Ville Durable ». C'est peut-être la pluralité et la complexité urbaines qui rendent floue la notion de ville durable car « la pluralité des signifiants de la « ville durable » est justement d'autant plus forte qu'elle s'entend à plusieurs niveaux : entre secteurs d'intervention (les transports, le logement, l'énergie, la pollution, les espaces verts, le commerce de proximité...), mais aussi entre échelles de perception et d'action, à la fois spatiales (global/local) et temporelles (court/long terme) » (Hamman, 2012).

2. Encadrement institutionnel dans la mise en place du développement durable urbain

Un cadre institutionnel s'est progressivement mis en place depuis une trentaine d'année, pour favoriser et accompagner les efforts des politiques urbaines en termes de développement. Par exemple, en 1982, la loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) va, entre autre, obliger les autorités organisatrices des transports urbains et interurbains à assurer la coordination des services de transport qu'elles organisent sur le territoire de l'agglomération, si celle-ci dépasse les 100 000 habitants. Cette loi sur les transports va avoir un impact important sur la mobilité au sein des espaces urbains, notamment sur le développement des transports en commun qui vont permettre une meilleure mixité sociale (pilier social du développement durable).

En 1996, la mise en place de la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) va orienter les politiques urbaines vers une diminution du trafic automobile en poussant les collectivités au développement des transports collectifs et des moyens de déplacements plus économies et moins polluants tels que les transports « actifs » (la marche à pied et la bicyclette par exemple), en partant du principe que la réduction de la pollution atmosphérique passe par la maîtrise du trafic automobile (un autre pilier environnemental du développement durable). C'est également cette loi qui va imposer l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les PDU ont notamment vocation à pousser les collectivités à réduire l'usage de l'automobile en milieu urbain, grâce à un meilleur partage de la voirie au profit des autres modes de déplacements (transport en commun, transport actif, etc.), ou à améliorer l'intermodalité dont nous allons parler, et à fixer des objectifs en terme de limitation du bruit et des pollutions liés aux transports.

La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) votée en 2000 est un texte qui modifie le droit de l'urbanisme et du logement en France, notamment en ce qui concerne les logements sociaux, mais pas uniquement. Elle a également pour finalité de permettre l'organisation d'un service de conseil en mobilité auprès des entreprises en lien avec les autorités organisatrices des transports (AOT) des territoires urbains (dont nous allons parler tout au long de cette recherche). Les Plans de Déplacement des Entreprises (PDE) doivent permettre d'améliorer les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. La mise en place des PDE est particulièrement importante pour les milieux urbains en phase de « métropolisation », c'est-à-dire dans la situation où il y a une concentration des emplois du tertiaire dans la ville-centre et une déconcentration de l'emploi industriel en périphérie (Polèse, 1994).

La mobilité se retrouve au centre des politiques urbaines durables, mais cette notion mérite une analyse approfondie car, comme l'expression « développement durable », aujourd'hui employée à outrance, le terme « mobilité » est tellement présent que son sens en est devenu confus.

3. La mobilité dans les espaces urbains

Ces dernières décennies, le concept de « mobilité » a fait couler beaucoup d'encre en sciences sociales. Il est simple dans son utilisation, mais complexe sur la définition qu'on peut lui attribuer. Au sens le plus courant, la « mobilité » signifie « l'habileté et la capacité d'un individu ou de toutes autres formes de vie à se mouvoir ». Cependant, dans de nombreuses disciplines des sciences sociales le concept de mobilité fait débat car, comme l'explique Dejeux (2006), « la mobilité relève [...] d'une combinatoire complexe qui ne se limite pas à un déplacement physique, ni à des moyens de déplacement : ce n'est pas uniquement une question d'offre de systèmes techniques de transport. La mobilité est une combinatoire d'espace, de temps, de coûts, d'institutions et de rapports sociaux ». En partant de cette définition, le concept de mobilité ouvre de nombreuses voies ; certains peuvent s'intéresser aux motifs des déplacements des individus et à la géographie des flux (c'est par exemple le cas d'un certain nombre de géographes), d'autres peuvent se spécialiser dans « l'apprentissage de la mobilité » en fonction de l'âge, de la culture et des cycles de vie ou même se pencher sur les représentations individuelles et collectives des différentes formes de mobilité (c'est le cas de nombreux chercheurs en sociologie, psycho-sociologie, anthropologie,...) etc. Si aujourd'hui les spatialités côtoient les temporalités et les sociabilités (Di Meo, 1996), c'est-à-dire que si il y a, comme nous l'explique Nathalie Buchot, une mobilité usuelle qui est une mobilité rassemblant des mobilités spatiales (aller d'un point x à un point y), mais aussi des mobilités temporelles (aller d'un temps $t0$ à $t1$) et des mobilités sociétales (aller de soi A vers l'autre B), alors se déplacer consisterait à se véhiculer, à s'imaginer, à changer de point de vue et à envisager une autre vision du monde, de la société et de soi-même.

Depuis la fin des années 90, diverses enquêtes sur la mobilité ont révélé que le nombre moyen de déplacements réalisés par personne et par jour et le budget-temps quotidien qui est alloué aux déplacements augmente en Europe. Non seulement le nombre de kilomètres parcourus dans la vie quotidienne ne cesse de croître, mais en plus, cette croissance est soutenue par une augmentation des moyens économiques que la population consacre aux déplacements. Il s'avère que les changements sociétaux ont modifié le rythme de vie quotidien des ménages qui s'est vu complexifié avec, d'une part, des changements liés à la multiplication des sphères d'activité de ses membres (aujourd'hui il n'est pas rare d'avoir une double activité professionnelle, les activités liées aux loisirs se développent, etc.), et d'autre part, l'éclatement spatial des espaces de la vie quotidienne (périurbanisation des espaces urbains, métropolisation, etc.). Il en résulte aujourd'hui une tension spatio-temporelle des programmes d'activités dont la mobilité devient un élément central : « la manière dont on programme la mobilité et l'ingéniosité des enchaînements retenus vont souvent dépendre de la qualité de vie des individus » (Flamm, 2004).

Comme le fait également remarquer le chercheur V. Kaufmann ; la mobilité est aujourd'hui au cœur de nos existences, elle contribue à en définir la trame et elle devient de plus en plus une dimension structurante, articulée sur des exigences de flexibilité (Kaufmann, Jemelin) ; point sur lequel nous reviendrons par la suite. En outre, la « mobilité » est aussi devenue un outil utilisé par les techniciens au niveau de la gestion de l'usage des sols dans les politiques urbaines.

Revenons sur l'hypothèse de N.Buchot: « habiter, c'est être mobile ». Cela revient à considérer que la mobilité demande une capacité de projection des individus, mais pas seulement, être mobile demande une capacité de représentation et d'analyse. C'est en cela que la mobilité, en tant que processus, peut être considérée comme étant une « opération intellectuelle » (Buchot). En effet, être mobile ne nécessite pas seulement être motivé, ou avoir accès à des lieux ou des moyens de transport, ni avoir accès à l'information concernant les horaires et la localisation ; être mobile exige avant tout, de savoir localiser mentalement les lieux, de savoir se projeter et de savoir manier les horaires, les données et d'être en mesure de combiner le tout pour que cela puisse correspondre à ce que l'on souhaite obtenir (Le Breton, 2005).

Pour revenir sur la « flexibilité » dont nous parlait par exemple V. Kaufmann; elle fait désormais partie des exigences du monde professionnel qui implique très souvent des formes variées de mobilité. La multiplication des contrats à durée déterminée et la flexibilité du temps de travail rendent aujourd'hui indispensable la capacité à être mobile pour une majorité des actifs et des chercheurs d'emplois, que ce soit au niveau de l'augmentation quantitative des déplacements professionnels ou sur la durée des déplacements, comme pour les séjours à l'étranger. La mobilité devient une capacité quasi-indispensable dans la sphère professionnelle de ce début du XXI^{ème} siècle.

D'ailleurs, nous assistons aujourd'hui à une multiplication des manières de se déplacer dans le temps et l'espace. Les innovations techniques et sociales ne cessent de modifier les accès et les compétences qui nous permettent d'être mobiles. Il en résulte que les individus et groupes sociaux doivent s'adapter continuellement aux changements. « Il y a des choix stratégiques et des distinctions là où il n'y avait autrefois que la contrainte de la friction spatiale. » (Chalas 1997) Telle est l'idée que l'on se fait aujourd'hui dans les milieux « urbanisés » de la « mobilité » mais il faut garder à l'esprit que géographes, ingénieurs et sociologues n'associent pas la même signification à ce terme, ce qui rend difficile le dialogue entre leurs savoirs respectifs, comme l'indique Kaufmann. En clair, lorsque l'on évoque la mobilité, on ne sait pas exactement de quoi il s'agit car tout dépend d'abord de la discipline dont on est issu. C'est pour cela que des chercheurs ont théorisé de nouveaux outils conceptuels à associer au terme de mobilité. C'est par exemple le cas de la notion de « motilité » (V. Kaufmann) qui doit permettre de saisir la mobilité spatiale en mettant l'accent sur les effets d'interaction entre les différentes formes de mouvement. Avant de définir la notion de « motilité », revenons sur l'approche qui a permis d'ouvrir la réflexion de V. Kaufmann.

4. La « motilité », un autre regard sur la mobilité

Le chercheur est parti du principe couramment employé que la mobilité est sociale et spatiale, physique, virtuelle ou potentielle, qu'elle concerne les personnes, les biens et les informations. Avec la diffusion des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) apparues à la fin du XX^{ème} siècle, la pratique de chacune de ces mobilités a commencée à changer. Les distances et les vitesses croissent, tandis que les temporalités auxquelles elles renvoient se « désynchronisent », pour se re-synchroniser selon de nouvelles modalités. C'est ainsi que de nouvelles formes de mobilité sont venues s'intercaler entre les types mentionnés précédemment en les combinant, donnant ainsi forme à de nouveaux modèles de mobilité :

- *La bi-résidentialité* (entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle) : si le double domicile saisonnier existe depuis longtemps, nous dit Kaufmann, son développement à

l'échelle de la semaine est relativement récent. Ce type de mobilité est souvent le résultat d'arbitrages familiaux (garde alternée d'enfants après un divorce par exemple) ou des pratiques de double domicile avec les résidences secondaires.

- *Le travail à domicile* (entre la mobilité quotidienne, la mobilité résidentielle et le voyage) : lorsque le lieu de travail est éloigné du domicile, une autre pratique que le double domicile se développe depuis quelques décennies, une forme de pendularité longue distance associée au travail à domicile. Ce type de mobilité consiste à ne se déplacer sur son lieu de travail qu'un ou deux jours par semaine et à travailler le reste du temps à son domicile (en « télé-travail »). Cette pratique s'appuie sur les nouvelles possibilités de travail à distance par messagerie électronique, par des connexions aux réseaux d'entreprise, etc.
- *Le tourisme de courte durée* (entre la mobilité quotidienne et le voyage) : avec la multiplication des temps de loisirs et les possibilités de mobilité sur de plus longues distances, les mobilités de loisir entre les vacances et le week-end connaissent un développement important depuis une dizaine d'année.

Comme l'a fait remarquer Kaufmann à travers ses analyses des nouvelles formes de mobilité, la notion même de mobilité est floue car elle peut regrouper des phénomènes de nature différente sans qu'il y ait d'articulations réelles entre eux. Pour répondre à ces limites, Kaufmann et son équipe de chercheurs de l'Université de Lausanne ont conceptualisé un nouvel outil : « la motilité » qui ne part, non pas des déplacements observés, mais de l'autre composante de la mobilité, c'est-à-dire : « le potentiel » de mobilité. La « motilité » peut être définie comme la « manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets » (Kaufmann 2002). La motilité se compose de facteurs relatifs aux « accessibilités », c'est-à-dire aux conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre, aux « compétences » que nécessite l'usage de cette offre et à l'« appropriation » qui n'est autre que l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets et ses objectifs de mobilité.

La mobilité est ainsi vue selon trois facteurs particuliers : les conditions en termes de prix, d'horaires, etc. (l'accessibilité) ; les savoirs acquis et les capacités organisationnelles (du domaine des compétences) ; l'intériorisation de normes et de valeurs qui permettent de donner un sens aux acteurs (l'appropriation). Avec le sens donné à la « motilité », la mobilité n'a pas nécessairement pour objectif de se transformer en déplacement, elle est liée au potentiel de mobilité, et non forcément à son exécution.

Le potentiel de mobilité dont dispose les villes est aujourd'hui au cœur des politiques durables des espaces urbains. La notion de mobilité durable mise en discussion peu de temps après la diffusion et l'utilisation de la notion de développement durable soulève de nouveaux questionnements qui renouvellent et remettent même en cause le paradigme du « transport durable », autre notion que nous chercherons à définir dans cette recherche.

5. La conception d'une mobilité « durable »

L'avènement récent du concept de « mobilité durable » utilisé tant dans le langage technique que politique ou scientifique peut être vu comme l'émergence d'un nouveau cadre de réflexion qui s'impose dans le système des transports et en particulier dans les réflexions autour des transports urbains. Comme nous l'avons vu, le cadre institutionnel qui a été mis en place depuis la fin des années 1980 oriente les réflexions autour des questions de mobilité et, par voie de conséquence, des transports au sein des politiques urbaines. Il n'est donc pas surprenant de voir émerger avec l'utilisation du terme de développement durable, une large gamme de concepts liés à la « soutenabilité » du développement. En revanche, puisque le concept « mère » du développement durable pose lui-même des problèmes de définition et de sens, il n'est guère surprenant que le concept de mobilité durable impose, dès son avènement, un certain nombre de problèmes de compréhension (Beatley, 1995).

Le concept de mobilité durable est apparu historiquement pour la première fois dans « Le Livre vert de la Commission européenne sur l'impact du transport sur l'environnement de 1992 ». Ainsi, la « mobilité durable » est immédiatement mise en relation avec le système de transport. Bien que le concept de mobilité durable n'y soit pas clairement défini, ce document offre une certaine orientation dans le domaine de la planification des transports.

Le « Livre vert » suggère deux choses ; la première est de contrôler, voire de réduire le volume des véhicules routiers par la diminution des besoins en automobilité en faveur des transports en commun, tant par des solutions de planification urbaine que par un contrôle plus strict de l'étalement urbain. Le livre suggère également de mieux planifier le développement des infrastructures urbaines dans une optique de transport collectif et en même temps d'opérer des évaluations environnementales plus strictes sur le développement des infrastructures.

La « mobilité durable » désigne avant tout une nécessité de rétablir sur le long terme la capacité d'agir sur l'urbanisme en maîtrisant le développement des milieux urbains. Pour respecter les engagements liés au Livre vert de la Commission européenne sur l'impact du transport sur l'environnement de 1992, il faut réussir à préserver l'accessibilité et les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux liés à la mobilité et faire en sorte que l'enjeu politique et scientifique demeure celui de réduire les impacts liés au transport.

Au XX^{ème} siècle, la gestion et la planification des transports mises en place jusqu' alors, se heurtent aujourd'hui à divers problèmes. Au nombre de ces problèmes, on compte par exemple la congestion routière, les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, les accidents, la dégradation des ressources et du territoire, l'inaccessibilité, etc (voir tableau ci-dessous). Trop souvent, les dimensions urbanistiques dans la problématique des transports sont organisées comme si la ville était un simple réceptacle passif des infrastructures (Baudet, Wolff).

Ci-dessous, un tableau relevant une majorité des problèmes liés au développement des transports traditionnels.

épuisement des réserves de pétrole qui sont non-renouvelables

impact des émissions de gaz sur la qualité atmosphérique et l'environnement

Nombre élevé de blessures et de décès

congestion routière

croissance et étalement urbain

pollution sonore
dommages structuraux dus aux vibrations
Pollution de l'eau due au ruissellement
perte de zones humides et marécageuses
perte des espaces naturels
Perte de bâtiments patrimoniaux
pollution marine due à des déversements d'hydrocarbures
pertes de productivité dues aux accidents
Diminution de la valeur des propriétés
Préoccupations pour la sécurité nationale

Source : Black, 1996 cité par Oswald, 2008.

Le concept de « transport durable » cherche à tenir compte des impacts environnementaux sans compromettre les objectifs économiques liés aux mobilités urbaines. Celui de mobilité durable vient, dès son avènement en 1992, tenter de renverser les priorités au niveau de la « praticabilité ».

De nos jours, les sociétés sont fondées sur le processus de mobilité. Elles se reflètent dans les sphères économiques, sociales, politiques, etc. et se présentent généralement comme une dimension essentielle à la qualité de vie des milieux urbains, voire comme un droit ou une nécessité fondamentale des individus dans leurs activités.

Pour les acteurs des politiques urbaines, il est désormais désirable et même souhaitable d'accroître la mobilité dans la mesure où elle est souvent perçue comme une forme de progrès lié aux conditions de vie sociales et culturelles des individus.

Aujourd’hui, toute limitation ou atteinte à la mobilité entendue comme flexibilité du mouvement serait à juste titre considérée comme une entrave aux droits fondamentaux. Ainsi, au sein de notre culture occidentale, la mobilité est presque perçue comme une condition sine qua non à la reproduction des espèces et à l'évolution des communautés et des sociétés (Bourdages, Champagne).

La « mobilité durable » consiste donc à trouver les manières de réduire les volumes de mouvements motorisés par d'autres alternatives. Elle répond à la nécessité de rétablir à terme la capacité d'agir sur l'urbanisme et la maîtrise du développement des milieux urbains en proposant des solutions à court terme (dans le secteur des transports) avec en vue l'intégration des objectifs à long terme. Partant des trois dimensions du développement durable, la mobilité durable doit s'orienter vers un ensemble d'engagements à long terme pouvant se définir comme suit :

Dimensions et enjeux de la mobilité durable

Dimensions

Économique	Environnementale	Sociale
Accessibilité	Usage des ressources	Accessibilité
Coût des opérations de transport	impact directe sur l'écologie	Sécurité

Productivité/efficience	Émissions polluantes (air)	Santé
Coûts économiques	Bruit	Viabilité
Bénéfices pour l'économie	Gaspillage	Équité
		Cohésion sociale

(Source : SUMMA, SUstainable Mobility, policy Measures and Assessment, 2005, p. 32.)

6. La planification des transports au centre des politiques urbaines

La planification des transports s'est passablement transformée depuis les années 1980. Suite à la popularisation de l'automobile, la construction de nouvelles routes et autoroutes était associée à la compétitivité économique et à la création de richesses (Vigar, 2000). Plusieurs métropoles ont commencé à faire face à des problèmes de congestion routière. Le temps perdu en congestion étant considéré comme de l'argent perdu par l'industrie (Banister, 2008), des réflexions se sont progressivement établies pour limiter l'impact de ces problèmes urbains liés aux déplacements.

La congestion est en partie liée à l'urbanisation mais, comme nous le rappellent G. Beaudet et P. Wolff dans leur article sur « La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité », la congestion routière n'est pas nouvelle. Déjà, Jules César avait interdit à Rome la circulation des chars entre le lever et le coucher du soleil afin de désengorger le réseau mal adapté à la taille de la cité romaine. Dans le Londres d'Henri VIII, au début du XVI^{ème} siècle, l'intensité du transport (surtout des marchandises) était tel qu'une grosse partie des activités avaient lieu de nuit. Mais ce n'est pas tout ; au début du XVII^{ème} siècle, le Duc de Sully prône l'alignement des constructions dans le cœur de Paris afin de favoriser la fluidité de la circulation. La mobilité des individus et des biens matériels a très souvent posé problème dans les milieux urbains et, malgré l'évolution des moyens de transports, les villes ont toujours dû faire face à de nouvelles formes de congestion. Par exemple, à l'ère victorienne, la construction des chemins de fer et de métro, loin de résoudre le problème de la congestion londonienne, a au contraire favorisé l'explosion des déplacements des personnes et des marchandises dans la métropole. Très longtemps, pour diminuer les problèmes de congestion, la solution a été d'accroître la capacité du système ainsi que la rapidité des flux.

En tenant compte-tenu de ces difficultés urbaines historiques, et à l'occasion du IV^{ème} congrès international de l'architecture moderne, la Charte d'Athènes (publiée en 1942 sous la plume du Corbusier) stipule que la conception de la ville contemporaine doit dorénavant se reposer sur l'articulation de quatre grandes fonctions qui consistent à habiter, travailler, se récréer et circuler. Quatre fonctions dont celle, et non des moindres, de mobilité. Ildefonso Cerdà (urbaniste du XIX^{ème} siècle) qui déclarait : « l'homme repose, l'homme se meut » remarquait déjà à son époque que la ville était le territoire de deux fonctions essentielles : le mouvement et le séjour. Aujourd'hui encore, ces notions sont intégrées dans les fonctions de la ville contemporaine.

L'idée défendue par Le Corbusier dans la Chartre d'Athènes est la désolidarisation des espaces dévolus à la circulation et ceux dévolus à des activités humaines. L'idée est donc que la circulation doit avoir son espace propre et que les dispositifs mis en place doivent réduire les conflits d'usage et maintenir la fluidité des espaces.

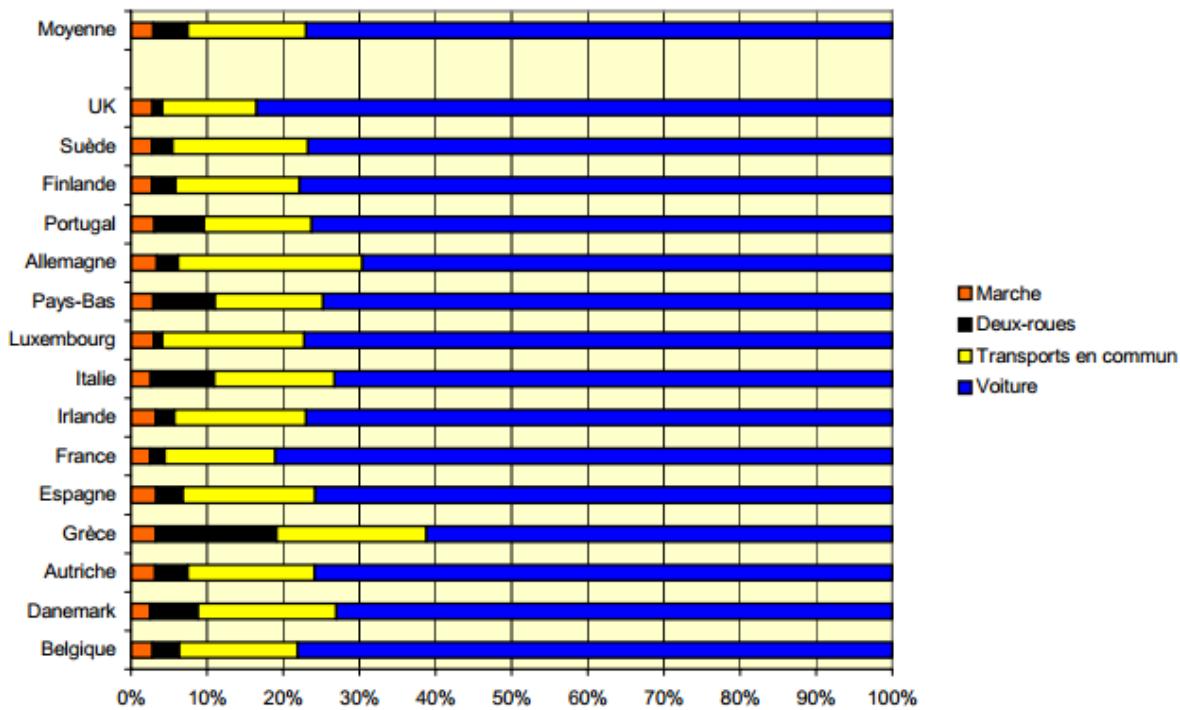
Avec le développement du Fordisme au siècle dernier, on constate que l'automobile acquiert le statut d'« icône de la modernité ». Non seulement elle y incarne une certaine idée de la modernité, mais elle facilite également la concrétisation de plusieurs autres dimensions de celle-ci, notamment l'accès à la propriété individuelle (Beaudet, Wolff). Le Corbusier propose, certes, d'adapter la ville à l'automobile (en plein essor), mais pas sous n'importe quelles conditions. De fait, tout était conçu à cette époque en fonction de l'automobile, tant dans la planification urbaine que dans l'innovation technique et technologique (développement de ponts surélevés, de passerelles pour piétons, etc.) car l'aménagement abusif des espaces urbains porté par la volonté d'adapter les espaces à l'automobile a eu des conséquences notables dont la fragmentation des quartiers, la multiplication des nuisances et de l'étalement urbain (contre lesquels les collectivités urbaines luttent aujourd'hui) qui ont été longtemps ignorés dans les prises de décisions.

Avant les années 1980, les revendications liées au développement des transports sont plus à caractère individuel (les citoyens à proximité d'une nouvelle construction s'opposent au bruit issu de la circulation routière (Button, 1995 dans Vigar, 2000), ce que l'on a nommé le phénomène NIMBY : « not in my backyard »). Cependant, les discours sont devenus au fur et à mesure, plus collectifs avec la naissance des groupes de pression environnementaux qui soulignent les problèmes de pollution atmosphérique et la surutilisation de ressources non renouvelables, en particulier dans les espaces urbanisés. En s'amplifiant, ces mouvements ont mis en relation le concept de développement durable et les principes de mobilité et de planification des territoires.

À la recherche de formes de déplacement plus durables, et en reconnaissant l'importance des déterminants environnementaux, les politiques de mobilité ont progressivement préconisées des aménagements de réseaux de transports en commun ainsi que le développement de toutes les solutions alternatives à la voiture (transport « doux », transport « actif », etc.). C'est dans cet esprit que, depuis plusieurs années, de nouvelles mesures liées à la circulation et aux mobilités se répandent dans les villes occidentales.

7. Les « mœurs », un élément de développement urbain

Les travaux de V. Kaufmann montrent que, dans l' « imaginaire collectif », le développement des réseaux de transport collectif est valorisé par les acteurs urbains, mais il l'est moins dans l' « imaginaire individuel » de ces mêmes individus. Cela revient à dire que le développement des transports en communs est considéré comme une bonne chose pour la collectivité (moins polluant, plus pratique, etc.) mais dans la pratique, ces transports véhiculent une image plus négative (contraintes diverses, lenteur, etc.) qui font que, malgré l'image que les gens en ont, l'usage des transports en communs n'est pas encore considéré comme une alternative optimale pour un nombre important d'urbains. En l'an 2000 par exemple, les français ont utilisé plus fréquemment la voiture que la moyenne des autres citoyens européens (cf tableau ci-dessous).



(Source : European Union, Energy and Transport in Figures)

Il existe donc un décalage entre les valeurs (qui sont favorables aux transports en commun), et les pratiques des citadins (qui sont moins favorables).

V. Kaufmann propose différents « types » de facteurs relatifs aux choix des individus en matière de transports. Il y aurait tout d'abord la « rationalité économique », basée sur un calcul du rapport argent-temps. Ensuite viendrait le facteur de la « rationalité axiologique », qui correspond à des systèmes de valeurs. La voiture, par exemple, répond plus aux attentes des usagers en matière de confort et elle est souvent associée à un certain statut social, alors que les transports en commun représentent encore dans l'imaginaire collectif, la dépendance et l'échec social. Le troisième facteur serait la « rationalité perceptive ». Il s'agit ici de prendre en compte la manière dont les individus peuvent percevoir les différents modes de transport. Kaufmann s'est rendu compte dans ses enquêtes que les individus valorisent généralement les modes de transport qu'ils ont l'habitude d'utiliser et que cela les incite rarement à en essayer d'autres.

A partir de cette première classification, nous pouvons suivre la démarche effectuée par V. Kaufmann dans la mise en place d'une typologie conceptuelle sur la logique des choix modaux effectués par les individus. Le chercheur distingue 4 types d'usagers des transports :

- Les « automobilistes exclusifs », soit l'ensemble des individus qui ne prennent jamais les transports en commun et ne sont pas du tout sensibles à l'offre de transports en commun, quelle qu'elle soit (représentation très négative des transports en commun).
- Les « écologistes civiques ». Ces personnes ont une réelle volonté de se déplacer en cohérence avec leur système de valeurs, notamment le respect de l'environnement. Les modes alternatifs sont utilisés chaque fois que cela s'avère possible sans désagrément excessif.
- Les « automobilistes contraints » à l'usage des transports publics. Ils utilisent les transports en commun dans les cas où l'usage de l'automobile s'avère trop contraignant (problème de stationnement, de congestion...).

- Les « sensibles à l'offre ». Ces personnes n'ont pas de représentations particulières des modes de transport et seraient prêtes à utiliser d'avantage les transports en commun dans de bonnes conditions.

A partir de son enquête, Kaufmann a fait ressortir diverses variables individuelles telles que les catégories socio-professionnelles (CSP), la position dans le cycle de vie, le genre, etc. Il en ressort par exemple que l'usage des transports en commun en fonction de la CSP ne fait pas apparaître de tendance particulière, que les femmes sont moins représentées dans la catégorie des « automobilistes exclusifs » mais plus dans les « écologistes civiques » et que les « automobilistes contraints » sont surreprésentés chez les jeunes couples. Le choix modal des transports est donc un choix raisonné, souvent rationnel et plus ou moins maîtrisé par les politiques urbaines.

8. Les politiques urbaines pour une ville plus durable

On assiste aujourd’hui à une transformation des politiques urbaines, liée à des stratégies de développement territorial qui entrent dans un contexte compétitif. Les territoires sont ainsi amenés à se distinguer et à afficher de l’innovation, y compris en termes de croissance urbaine (Gilles Pinson, 2009). Cyria Émelianoff explique que le développement durable représente un tournant urbanistique en ce début de XXI^{ème} siècle (Hamman, 2013). La question de la circulation doit désormais être abordée en tenant compte des progrès technologiques, tout en maintenant une véritable logique de cohésion territoriale. Les transports urbains deviennent en quelque sorte une cause et une conséquence des politiques urbaines.

Nous assistons depuis plusieurs années, à des avancées dans l’aménagement des territoires des aires urbaines, parmi lesquelles une plus grande sensibilité des impacts des infrastructures sur l’environnement et sur les populations. La réalisation d’aménagements particuliers réduit progressivement la place de l’automobile et redonne une partie plus importante de l’espace aux piétons et cyclistes. Les politiques urbaines s’orientent vers une nouvelle articulation de l’urbanisme–transport, notamment en favorisant un retour sur la problématique de l’accessibilité, d’où l’importance de l’enjeu lié aux transports en commun.

D’après l’étude de plusieurs chercheurs sur la problématique de la mobilité urbaine, les milieux denses par exemple seraient plus favorables à la marche (Gauvin et al., 2005), ou inversement, les longues distances parcourues dans des milieux peu denses favoriseraient l’utilisation accrue de la voiture (Frumkin, 2002).

Le « transport actif » dont fait partie le déplacement à pied, fait référence aux formes de déplacement où l’énergie motrice est apportée par l’individu (la marche ou le vélo par exemple). L’intérêt public pour ces formes de déplacement est croissant, notamment en raison de leurs avantages sur le plan environnemental, économique mais aussi de la santé publique. Comme nous le rappelle J. Torres, le transport actif est d’autant plus prometteur qu’une bonne partie des trajets quotidiens sont suffisamment courts pour être effectués à pied ou à vélo. En Europe, par exemple, on estime que 30 % des trajets effectués en voiture couvrent des distances de moins de 3 km, tandis que 50 % sont inférieurs à 5 km (Commission Européenne).

Les milieux urbains déterminent les besoins en déplacement des biens et individus. En matière de transports, ces milieux urbains et leurs fonctionnalités contraignent et déterminent l’usage des individus en continuant de développer l’usage intensif, encore croissant, des moyens de

mobilité motorisée. Au sens utilisé par Korsu et Masso, la ville « cohérente » de demain doit être pensée et construite sur de nouveaux modèles afin de proposer d'autres alternatives à l'automobilité pour limiter les dépendances qu'elle crée. Le transport en commun permet de limiter le volume de motorisation, dans le sens où on optimise le nombre de personnes circulant par véhicule motorisé.

9. Le cas du tramway

Le tramway est en ce sens, un outil de mobilité durable car il est une alternative efficace à l'automobile tout en étant plus respectueux de l'environnement des espaces urbains. En outre, c'est un instrument urbain qui permet de mettre en relation certains quartiers et espaces, limitant les fragmentations spatiales et les ségrégations sociales.

Pour la partie concernant les enjeux des transports en commun et plus spécifiquement le tramway, nous nous appuierons essentiellement sur les travaux et les recherches de P. Hamann et son laboratoire de recherche, qui ont travaillé en particulier sur le cas de Strasbourg.

Comme nous l'explique P. Hamman, le tramway urbain est considéré comme analyseur de la « ville durable » en France depuis sa (re)mise en place dans certaines des aires urbaines de l'hexagone. Il se construit aujourd'hui comme un « modèle de ville » et non simplement de transport (Marieu et Rouland, 2009) et est présenté comme agissant à la fois sur le système de politique environnementale et sur la qualité de service à l'usager. Associé à un mode de déplacement « doux » car inscrit dans un chaînage « air-mobilité-santé », le tramway est devenu en quelques décennies, l'emblème de la « ville durable ». On le retrouve dans différentes grandes villes françaises (Nantes et Strasbourg, en ce qui concerne notre recherche), il figure dans les discours sur la qualité de l'air des politiques urbaines durables et offre aussi des possibilités liées aux « intermodalités » (dont nous parlerons également dans cette recherche) dans les discours sur les mobilités urbaines.

L'un des enjeux du tramway est qu'il peut être à la fois un objet de « modernité » tout en étant un outil d'action à l'échelle de la « ville durable ». Il permet par exemple d'urbaniser et de densifier certains espaces urbains en accompagnant les quartiers desservis par un « traitement paysager » et offre une accessibilité de mobilité importante aux populations (notamment à Strasbourg où le tramway fut le premier équipé d'un plancher bas intégral, permettant un accès permanent aux personnes en situation de handicap).

Pour être considéré comme une alternative intéressante à l'automobile, le réseau de tram, doit s'accompagner d'un engagement politique fort et demeurer « à la pointe » pour acquérir une légitimité aux yeux des acteurs urbains.

Dans ses recherches sur le tramway, P. Hamman explique qu'en termes de politiques urbaines il y a eu dans l'agglomération de Strasbourg un mode de concrétisation de l'écomobilité qui est celui de la « pipette ». Cela signifie que l'on a procédé de manière « graduelle, par petites touches limitées pour obtenir le résultat attendu. D'abord localisées sur un espace précis, elles sont ensuite évaluées puis prolongées et étendues ou non, en fonction des réactions. L'objectif étant de fixer des règles de nature à stabiliser un « modèle » territorial ».

Le tramway est considéré comme un mode de transport plus respectueux de l'environnement que l'automobile, notamment en ce qui concerne la consommation énergétique. D'ailleurs, lorsque l'on fait référence à l'« imaginaire collectif » du tramway, c'est l'aspect écologique

qui en ressort. Nous sommes donc en droit de nous poser la question suivante : est-ce que le tramway pourra être ce « fer de lance de la mobilité durable » dont parle P. Hamann dans des sociétés qui continuent de « se former en se cherchant » (H. Lefebvre) ?

METHODOLOGIE DE RECHERCHE

La grille tarifaire des transports urbains strasbourgeois telle que nous la voyons proposée aujourd’hui est le résultat de longues concertations entre divers acteurs politiques et économiques dont font partie les Autorités Organisatrices des Transports. Les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) de la ville de Strasbourg sont représentées par la CUS (la structure décisionnaire) et la CTS est l’opérateur exécutif et l’autorité exploitante du réseau urbain de transport de la communauté urbaine.

Dans un premier temps, il est nécessaire de comprendre et d’analyser précisément qui sont les différentes AOT qui décident des possibles modifications de l’évolution tarifaire dans les transports. C’est le cas de la Région Alsace pour les transports régionaux, de la CUS pour les transports urbains de l’agglomération strasbourgeoise, et de la CTS, utilisée comme consultant et force de proposition. Dans le cas particulier de la mise en place d’une tarification multimodale unique des titres de transports comme nous allons l’aborder dans cette recherche, la SNCF, qui est opérateur exécutif de la Région pour le réseau ferré, joue également le rôle d’autorité pour les TER.

Suite à cette première étude des acteurs, sera mis en place un état des lieux des villes à étudier au cours de la recherche. Ces villes, Strasbourg comprise, sont au nombre de 5. Il y a tout d’abord Nantes et Mulhouse, pour ce qui est des villes sur le territoire français, puis Karlsruhe (Allemagne) et Bâle (Suisse) pour les villes situées hors du territoire national. L’objectif de cet état des lieux est de permettre une analyse tarifaire de leurs réseaux de transports pour ensuite concevoir une comparaison sur l’étendue et l’efficience de ces mêmes réseaux. Ainsi, nous verrons comment ces villes peuvent être force de proposition et offrir des alternatives au regard de la tarification des transports strasbourgeois.

Dans un troisième temps seront effectuées des entrevues et des discussions sous forme d’entretiens semi-directifs avec des acteurs inhérents aux transports urbains et aux transports dans un ensemble plus large (interurbains, régionaux...). Ces rencontres doivent permettre de disposer de regards croisés sur la problématique de la tarification dans les transports urbains. En passant de l’usager du réseau de la CTS aux agents décisionnaires des structures telles que la CUS ou la Région, en rencontrant des conférenciers et des chercheurs ainsi que des agents de structures exécutives, telles que la CTS, et des membres associatifs, cette recherche a pour objectif d’offrir un certains nombre d’opinions et de perceptions autour de l’évolution de la tarification dans les transports, et dans le cas présent, dans les transports urbains strasbourgeois.

L’object de cette recherche est de poser un regard critique sur la simplification de la tarification dans les transports collectifs au sein de la CUS en suivant des objectifs liés à l’amélioration et à la compréhension de la grille tarifaire pour l’ensemble des usagers des transports de la CTS. Les analyses faites dans ce mémoire seront accompagnées d’un certain nombre de propositions développées par la recherche et par les rencontres qui lui sont inférées.

II. Partie 2 Analyse des différents réseaux de transports étudiés

Depuis les années 1980, les politiques publiques ont particulièrement mis l'accent sur la question de la multimodalité et de l'intermodalité dans les transports en proposant des usages alternatifs et combinés à la voiture, tels que les transports ferrés, les transports urbains, l'utilisation du vélo, etc. Nous allons ainsi procéder à une analyse des différents modes de transports sur le Bas-Rhin avant d'examiner certains réseaux de transports particuliers.

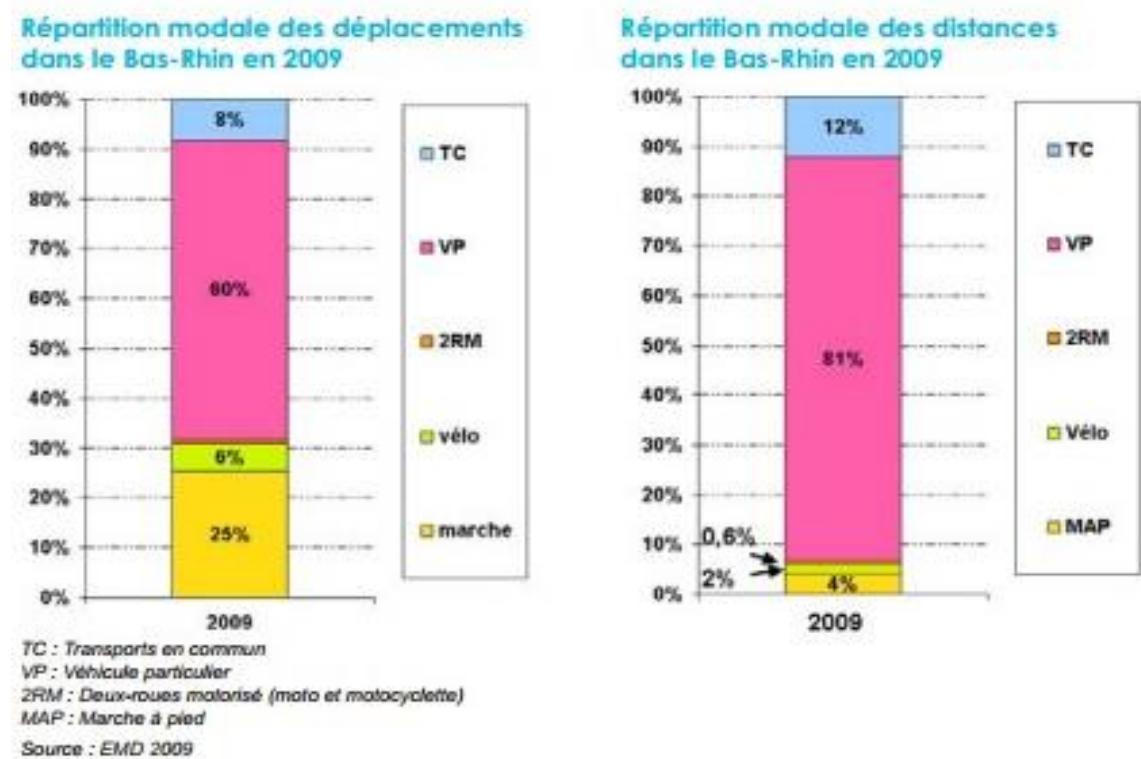
A. Introduction aux transports dans le Bas-Rhin

A travers cette première partie, nous présenterons progressivement les parts modales des transports ; chaque zone de recherche étant liée à la problématique des transports dans le Bas-Rhin. Nous commencerons par présenter les déplacements dans le Bas-Rhin, ensuite nous analyserons les transports au sein de la Communauté Urbaine de Strasbourg et pour finir, nous porterons un regard sur le réseau de la CTS, montrant ainsi les différentes démarches et logiques mises en place dans ces zones rurales et urbanisées et les perspectives de déplacements de leurs riverains.

10. Les transports dans le Bas Rhin

Avec un peu moins de 1 100 000 habitants, le Bas-Rhin bénéficie d'une densité démographique forte⁴ surtout concentrés aux abords de et dans l'agglomération strasbourgeoise.

En termes de déplacement, il faut savoir que les bas-rhinois réalisent en moyenne 4 déplacements (3,97) par jour et par personne. Au total, ce sont près de 4 millions de déplacements qui sont effectués quotidiennement sur le département. Le schéma suivant, proposé par l'Agence de Développement et de l'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS), expose la répartition modale des déplacements sur l'ensemble du département. Nous y observons que la voiture est utilisée de façon prépondérante pour les déplacements des habitants.



Les engagements du Conseil Général

Le Conseil général du Bas-Rhin est l'autorité organisatrice du réseau des transports interurbains du département (Réseau 67). Il gère notamment les autocars du réseau dont est responsable la Compagnie des Transports du Bas-Rhin (CTBR 67). Le réseau 67 compte 64 lignes régulières de cars qui maillent l'ensemble du département et qui desservent pas moins de 350 communes organisées en 6 bassins de déplacements. Ces bassins de déplacements correspondent à : Alsace Centrale ; Piémont des Vosges – Plaine ; Kochersberg – Plaine de la Bruche ; Saverne – Alsace

⁴ Environ 230 hab/km²

Bossue ; Alsace du Nord – Bande Rhénane ; Haguenau Moder-Zorn. Aujourd’hui ce réseau permet à plus d’un million de voyageurs⁵ de se déplacer.

Au regard de la tarification de la CTBR, il existe deux formules principales qu’il serait intéressant de relever. Tout d’abord le billet simple à 2 € qui permet aux voyageurs de se déplacer sur l’ensemble du Réseau 67, partout dans le Bas-Rhin. Ensuite la formule du billet combiné à 2.70 € qui est un tarif permettant des déplacements sur l’ensemble du Réseau 67 en plus d’une correspondance sur le réseau urbain de la compagnie des transports strasbourgeois (CTS). Notons également, pour la suite de la recherche, que la CTS et le Réseau 67 partagent tous deux une billettique commune équipée du système Badgéo et qui permet de recharger de manière électronique et nominative différents titres de transports.

Concernant l’ « éco-mobilité », le Conseil général du Bas Rhin s’est engagé sur la problématique des Plans de Déplacements des Entreprises (PDE), en engageant par exemple une politique de déplacement « Mobiléo », mise en place en 2005 et qui a permis au département de faire passer à 47%⁶ les travailleurs utilisant leur automobile pour se rendre sur leur lieux de travail, alors qu’ils étaient près de 59% en 2005. Toujours dans le cadre des alternatives à l’utilisation individuelles de la voiture, le Conseil Général du Bas-Rhin a installé 6 parkings réservés aux co-voitureurs à travers le territoire et a ouvert son propre site internet permettant aux co-voitureurs de se rencontrer et d’organiser leurs trajets. Toutes ces démarches ont été mises en place suite à l’adoption du plan pluriannuel d’aménagement d’avril 2000.

L’usage de la voiture

Le constat est que, malgré les engagements des différentes AOT du Bas-Rhin, la voiture est toujours utilisée pour assurer 60 % des déplacements des Bas-Rhinois et près de 82 % des kilomètres parcourus⁷. Les plus forts taux d’équipement en voiture sont observés hors des pôles urbains (autour de 1,5 véhicule par ménage), secteurs sur lesquels l’offre de transports collectifs est moins dense et où le niveau de contrainte sur l’usage et le stationnement des voitures est plus faible. Au contraire, dans les pôles urbains comme Strasbourg-centre, la possession de véhicule automobile ne représente que 0,5 véhicule par ménage. On peut en déduire, en plus du facteur des distances à parcourir, que là où le stationnement des véhicules est moins évident, l’utilisation de la voiture est moins efficace (vitesse réduite, carrefours, etc.).

⁵ Hors déplacements scolaire

⁶ en 2008

⁷ ADEUS 2011

Proposition concernant l'usage de la voiture :

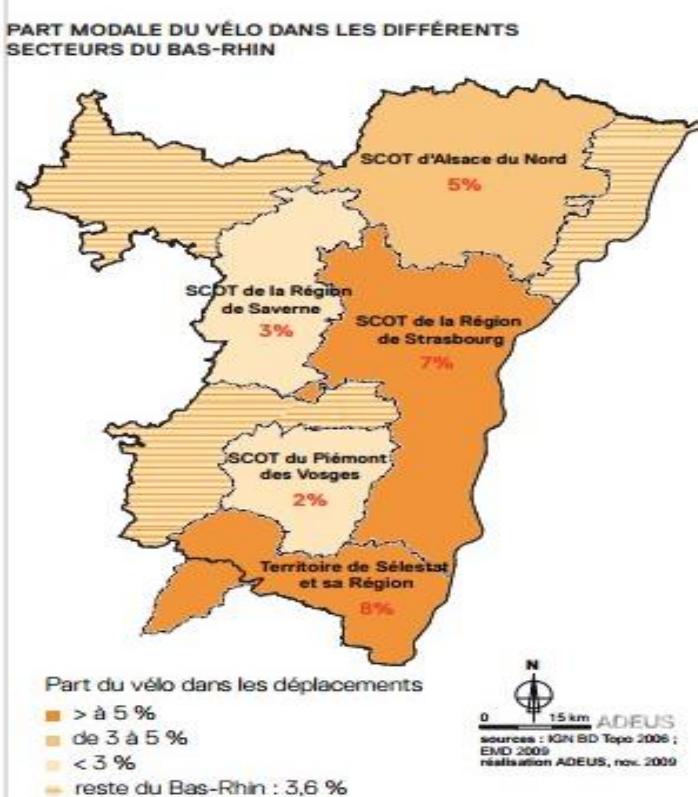
La mise en œuvre d'un stationnement contraignant pour les usagers (hors résidents qui pourraient disposer d'une vignette ou d'un abonnement de stationnement de leur véhicule) dans les centres urbains pour encourager l'utilisation des autres modes de transports. Prenons l'exemple de l'agglomération de Bâle où l'usage de la voiture est particulièrement soumis à des contraintes et où l'utilisation des P+R pour les automobilistes est quasi systématique.

La marche à pied

En se référant au schéma proposé préalablement, nous remarquons que la marche à pied représente environ un quart des déplacements des Bas-Rhinois, mais cette part change en fonction du lieu dans lequel se trouvent les habitants. La part établie est d'environ 15 % dans les territoires les plus ruraux et 33 % dans la zone de la CUS.

Les déplacements à vélo

Concernant le vélo, l'adoption du plan vélo en 1992 a permis de réaliser 735 km d'itinéraire cyclables sur le territoire du Bas-Rhin, reliant la plupart des pôles d'attractions du département. Dans le Bas-Rhin, la part modale du vélo atteint 6% en moyenne contre 2,7% pour la moyenne nationale, ce qui fait de lui l'un des premiers départements cyclables de France. Ces déplacements vélocipédiques vont jusqu'à atteindre 8 à 9% des déplacements dans certains secteurs de Sélestat et de l'agglomération Strasbourgeoise (ex : 14% dans Strasbourg-centre). Ci-dessous ; un schéma dévoilant la part modale du vélo dans les différents secteurs du Bas-Rhin.



Les transports en TER

En ce qui concerne la fréquentation du TER, il est difficile d'avoir des chiffres s'appliquant uniquement au réseau du Bas-Rhin. De fait, c'est la Région qui prend en charge ce type de transport et les chiffres sont donc groupés avec ceux du Haut-Rhin. Nous savons cependant que le trafic du TER est en nette augmentation pour l'année 2012 (+ 7%), tout comme pour l'année 2011 (7,4%). Le TER Alsace transporte chaque jour près de 75 000 voyageurs dans les 740 trains et les 250 cars qui circulent sur le réseau SNCF.

En complément des tarifs qui s'appliquent à l'échelle nationale sur le réseau de TER Alsace, la région propose des formules tarifaires spécifiques, pour partie d'entre elles en collaboration avec les entreprises de transport urbain, ainsi qu'avec les transports routiers départementaux et certaines autorités organisatrices voisines en Suisse et Allemagne (tarifs internationaux). Les tarifs régionaux se divisent en tarifs tout public et tarifs soumis à certaines conditions d'éligibilité.

11. Les transports au sein de la CUS

Avec ses 468 386 habitants⁸, la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) est le cœur démographique et économique du département du Bas-Rhin. Elle est constituée des 28 communes que sont : Bischeim; Blaesheim; Eckbolsheim; Eckersheim ; Entzheim ; Eschau ; Fegersheim ; Geipolsheim ; Hoenheim ; Holtzheim ; Illkirch-Graffenstaden ; Lampertheim ; La Wantzenau ; Lipsheim ; Mittelhausbergen ; Mundolsheim ; Niederhausbergen ; Oberschaeffolsheim ; Ostwald ; Plöbsheim ; Schiltigheim ; Souffelweyersheim ; Strasbourg ; Vendenheim ; Wolfisheim.

Concernant les transports, la CUS répond aux exigences de la Loi d'Orientation des Transports Intérieur (LOTI), votée en 1982. Elle exige de toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants la création d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU) pour lequel les élus doivent décider et voter des projets sur le moyen et le long terme afin de définir les politiques de transport à mettre en place sur leur territoire et ce en respectant les termes définis par le Schéma de Cohérence Territorial de la Région de Strasbourg (SCOTERS).

De ce fait, la CUS est l'unique Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) et la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) est l'autorité exécutive et exploitante du réseau. Nous y reviendrons en détail par la suite.

Les objectifs du PDU de la CUS, approuvés en 2000 sont de parvenir à :

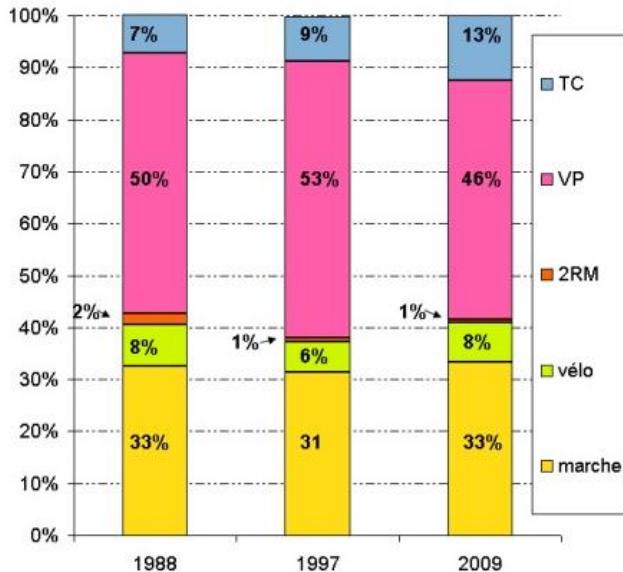
- Mettre en place un équilibre durable entre d'une part, les besoins en matière de mobilité et la facilitation de l'accès aux transports et, d'autre part, la protection de l'environnement et de la santé publique.
- Développer un usage coordonné de tous les modes de déplacement et notamment par une affectation appropriée de la voirie.
- Permettre la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie⁹.

Pour les questions liées à la mobilité et les transports sur le territoire de la CUS, Nous constatons une diminution significative de la part modale de la voiture au profit des transports en commun dans l'ensemble des déplacements des résidents de la CUS et ce, depuis 1988, comme nous le montre le schéma ci-dessous.

⁸ 2012

⁹ Source PDU Strasbourg

GRAPHIQUE N°1 : Parts modales des déplacements dans la CUS en 1988, 1997 et 2009



Source : EMD 1988, 1997, 2009

En 2009 pour la première fois, plus d'un déplacement sur deux dans la CUS s'opère avec un autre mode de transport que l'automobile. Les transports en commun et la marche à pied prennent une place de plus en plus importante. Quant aux déplacements à vélo, ils restent largement supérieurs à la moyenne nationale (8% des déplacements au sein de la CUS pour 3% en moyenne sur le territoire français).

Les politiques de transports engagées par la CUS

Les politiques urbaines engagées par la CUS en terme de déplacements sont mises en place dans le but de réguler la place de la voiture et de favoriser l'essor de tous les modes de déplacements, y compris les modes alternatifs mécanisés (tramway, bus, autopartage) et les modes de déplacements doux, autrement dit, les déplacements actifs (le vélo et la marche à pied). L'agglomération strasbourgeoise est ainsi devenue en quelques décennies la « capitale française » des modes actifs de déplacement si l'on se réfère à la mobilité de ses résidents (près de 1,5 déplacement effectué quotidiennement à pied ou à vélo par personne dans le territoire de la CUS).

Avec le projet de son nouveau Schéma Directeur Vélo en 2011, la CUS s'est engagée à :

- Améliorer la structure du réseau principal assurant les liaisons entre les pôles générateurs,
- Mettre en œuvre des services permettant de développer l'usage des vélos.

Ces engagements font du réseau cyclable de la CUS le 1^{er} réseau de France en termes d'aménagement (560 km de piste) sur lequel se font quotidiennement 121 000 déplacements.

Le schéma de l'ADEUS concernant la part modale des déplacements dans la CUS révèle que le vélo représente 8% des déplacements du territoire. Ce résultat est le fruit d'une politique cyclable ambitieuse portée par le PDU et par l'essor et le maillage du réseau cyclable, notamment liée et qui a été rendu possible par le développement du réseau de tramway. Dans ses projets cyclables, la CUS a l'intention de mettre en place un projet d'autoroutes à vélo appelé Réseau Express VElo (REVE) qui offrirait des itinéraires sécurisés et directs pour les déplacements pendulaires longue distance afin de favoriser les moyens de transports actifs.

Dans cette même optique et en partenariat avec le Comité d’Action des Deux Roues (CADR67), a été mis en place une vélo-école qui doit permettre à d’avantage de personnes d’accéder aux réseaux cyclables et ce, en toute sécurité.

Cependant, l’utilisation de la voiture reste dominante pour les déplacements dans la CUS. Elle cède néanmoins progressivement du terrain aux transports collectifs comme le tramway, qui passe de 10% des déplacements sur le territoire en 1997 à 19% en 2009. Ce constat met en évidence l’amélioration d’un « effet réseau » ; progressivement l’usage *tram + bus* devient une alternative crédible à l’automobile.

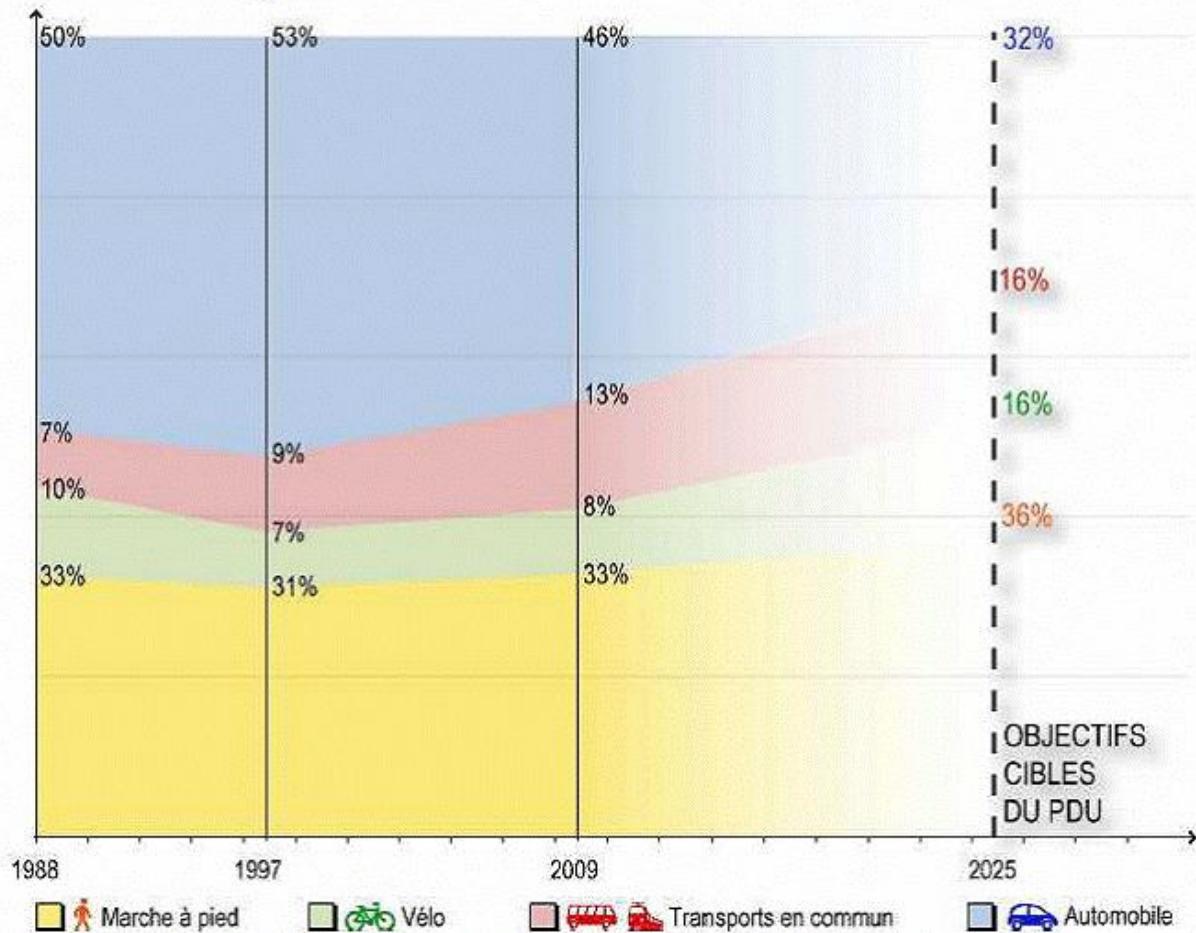
Grâce à un réseau de tramway et de bus particulièrement dense qui s’articule autour de pôles multimodaux comme les parkings relais (P+R), il est devenu plus facile pour les habitants de la CUS de se déplacer exclusivement via les transports urbains.

L’enquête *ménages déplacements* de 2009 mis en place par l’ADEUS a confirmé un « effet tramway » sur les pratiques de mobilité des résidents. La part des déplacements en transports collectifs est passée de 9% en 1997 à près de 13% en 2009 et les trois quart des déplacements en transports en commun s’effectuent en tram ou en *bus+tram*, des chiffres qui sont aujourd’hui encore en augmentation si l’on en croit les responsables de la CTS.

Les objectifs de la CUS à l'horizon 2025

Au regard des obligations juridiques et des enjeux partagés, le PDU se fixe un certain nombre d'objectifs en matière de mobilité, d'ici à l'horizon 2025.

Diminuer l'usage de la voiture



L'un des enjeux majeurs de la CUS en termes de déplacements est de continuer à réduire l'usage de la voiture au sein de sa zone de déplacement. Pour ce faire, des politiques d'aménagement et des projets liés à la promotion des transports en commun sont mis en place. Des techniciens des transports urbains pensent ainsi qu'une régulation accrue de l'automobile pourrait encore renforcer ce résultat, comme c'est le cas à Bâle par exemple (première proposition sur les contraintes imposées aux automobiles pour promouvoir les transports en commun).

Ci-dessus un schéma présentant les objectifs cible du PDU pour 2025 ; l'objectif étant de faire diminuer l'usage de la voiture à 32% du total des déplacements comptabilisés sur le réseau de la CUS en 2025, au profit de tous les autres moyens de transport.

La CUS dispose pour cela de différents leviers pour le report modal des déplacements.

transport collectif

Le tramway:

- 55,5km de longueur commerciale
- 6 lignes maillées
- 69 stations
- 300 000 voyageurs par jour

Le bus

- 30 lignes urbaines
- 283 véhicules
- 11 lignes interurbaines

transport actif

Le vélo :

- 560km d'itinéraires cyclables
- 4 400 Véhop disponibles
- 360 rues à sens unique équipées d'un double sens cyclable
- 19 000 arceaux de stationnement
- 310 000 vélos de particuliers

Auto'trement, une structure d'autopartage attractive :

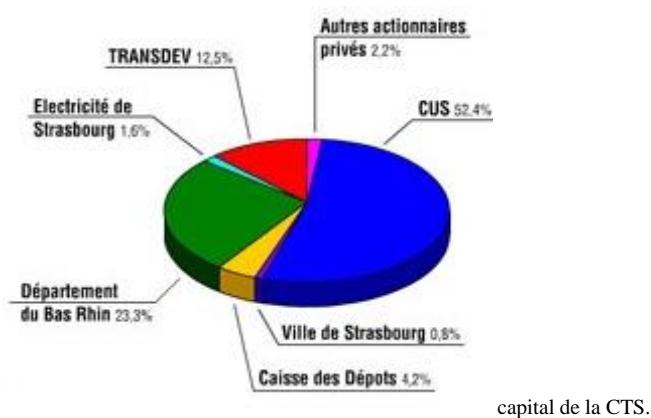
Avec près de 100 voitures disponibles sur l'agglomération, Strasbourg propose le plus important réseau local d'autopartage avec la

12. Les transports urbains de la CTS

Créée en 1967, la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) exerce la compétence d'autorité organisatrice des transports urbains des voyageurs sur son territoire, représenté par le Périmètre de Transport Urbain (PTU). L'exploitation du réseau est effectuée par une délégation de service public liant la CUS à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), qui est ainsi concessionnaire et exploitant des réseaux de tramway, ainsi que ceux des bus urbains et des parkings relais de la CUS.

En accord avec les orientations de la communauté urbaine de Strasbourg, la CTS développe l'offre de transport public des voyageurs afin de répondre à la demande de mobilité durable dans l'agglomération strasbourgeoise. Comme nous l'avons vu au préalable, la Compagnie des Transports Strasbourgeois est une l'autorité exécutive des transports urbains de la CUS. La CTS répond aux attentes et aux décisions de la CUS dans le cadre du PDU.

La CTS¹⁰, créée en 1877, est une société anonyme d'économie mixte dont le capital est détenu majoritairement par des actionnaires publics (52,4% par la Communauté Urbaine de Strasbourg et 23,3% par le département du Bas Rhin). Aujourd'hui, parmi les 12 administrateurs de la CTS, 7 sont représentants de la CUS, 3 du Conseil Général, 1 de Transdev et 1 de la Caisse des Dépôts.



capital de la CTS.

La CTS a conclu trois contrats relatifs aux transports urbains et interurbains des voyageurs :

- Un contrat de concessionnaire, signé avec la CUS en 1992, concédant à la CTS la construction et l'exploitation du réseau urbain pour une durée de 30 ans (jusqu'en 2022);
- Une délégation de service public, signée en 2000 avec le département du Bas-Rhin, confiant à la CTS l'exploitation de 11 des 12 lignes du Réseau 67 desservant le bassin de Strasbourg, repris en 2008 par la CTBA (filiale de la CTS) et par d'autres transporteurs privés.¹¹
- L'exploitation par la société Strasbourg Mobilités (filiale de la CTS), du réseau Velhop pour la période 2012-2022.

¹⁰ Un plan du réseau de la CTS est en annexe

¹¹ Source : rapport de stage Agathe SCHMITT (ASTUS 2009)

Depuis les années 1990, la CUS mène une politique qui favorise l'organisation multimodale des déplacements en développant ses transports publics, ainsi que la circulation des cyclistes et des piétons dans le but de rationaliser l'usage de la voiture.

Le réseau de la CTS s'organise autour de :

- 6 lignes de tramway de 55,8 km (longueur commerciale) et dont les projets d'extension continuent de s'établir (extensions de ligne prévues en 2013-2014-2015-2017).
- 29 lignes pour 254 bus qui desservent les 321 km du réseau.

Depuis l'adoption du Schéma directeur des transports collectifs en juin 2010, les perspectives d'évolution du réseau offrent à la CTS les moyens, par son expertise et sa contribution, de réaliser les travaux d'extension des branches du tramway. Son expertise sur le phasage et l'exploitabilité doit permettre de participer à l'évolution du réseau de transport afin de répondre aux besoins de déplacement des usagers et des voyageurs au sein de la CUS.

Les extensions des lignes de tramway de la CUS participent aux objectifs de développement de l'agglomération afin de renforcer son attractivité. Les moyens de transport collectif de la CTS permettent d'appuyer le développement urbain prévu dans l'agglomération strasbourgeoise d'ici 2025. Ils continuent ainsi de renforcer le maillage du réseau et favorisent l'intermodalité et le report modal de la voiture vers les transports collectifs.

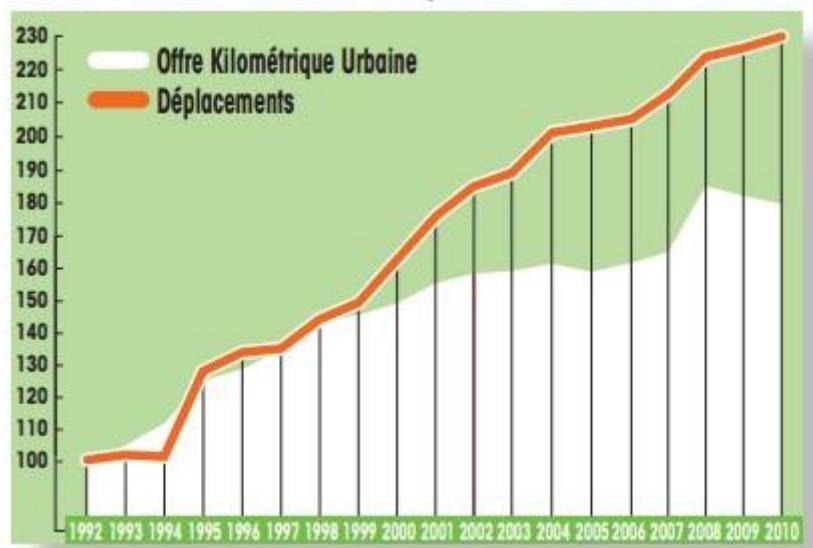


Cette perspective d'évolution du réseau de tramway a été envisagée sur la base des orientations inscrites au Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la CUS, approuvées le 7 juillet 2000 puis confirmées lors de la révision du PDU ainsi que par le SCOTERS et, au final, approuvées par le Conseil de Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS).

Les déplacements et le nombre de voyageurs qui fréquentent le réseau urbain de la CTS sont en hausse depuis la mise en service de la première ligne de tramway en 1994¹². Le trafic urbain a augmenté de 3,9% en 2011 sur l'ensemble du réseau Bus et Tram et les chiffres tendent à se confirmer pour 2012.

¹² Source : rapport d'activité de la CTS

Evolution de l'offre et de la fréquentation du réseau Urbain



Source : CTS

Aujourd’hui, c'est plus de 108 millions de voyages par an qui sont comptabilisés sur le réseau de la CTS dont 63 % effectués sur le réseau Tram. Concernant l'évolution tarifaire et la mise en place des nouveaux services de la CTS, ils seront développés et analysés ultérieurement dans la recherche.

Après avoir présenté les autorités organisatrices en lien avec le réseau des transports strasbourgeois, nous nous attarderons sur les réseaux de transports urbains de quatre autres agglomérations. Cela nous permettra de croiser leurs caractéristiques avec celles du réseau CUS et d'entrevoir une possibilité de simplification tarifaire.

B.Analyse et comparaison des réseaux de transports de cinq agglomérations singulières

Après avoir présenté les autorités organisatrices en lien avec le réseau des transports strasbourgeois, nous nous attarderons sur les réseaux de transports urbains de quatre autres agglomérations : Karlsruhe, Bâle, Nantes et Mulhouse. Cela nous permettra de croiser leurs caractéristiques avec celles du réseau CUS et d'entrevoir une possibilité de simplification tarifaire et une amélioration de leurs services.



1. Les agglomérations étudiées hors du territoire français

Nous commencerons cet état des lieux par l'analyse et la mise en exergue de deux modèles voisins; le réseau de transport de Karlsruhe pour l'Allemagne et celui de Bâle pour la Suisse.

a) *Karlsruhe, « capitale du Tram-train »*

Karlsruhe se trouve dans le sud-ouest de l'Allemagne, à une vingtaine de kilomètres des frontières de l'Alsace et de la France. Située dans le Land de Bade-Wurtemberg cette ville comptait en 2011 ; 297 488 habitants pour un arrondissement de 432 271 habitants.

Au début des années 1990, l'engorgement du centre-ville de Karlsruhe par les voitures venant de la périphérie a encouragé les réflexions et a développé l'idée d'un mode alternatif de transport urbain et interurbain basé sur le concept du tram-train.

Ce système visait à établir une relation directe entre le centre-ville et la région qui l'entoure avec un matériel apte à circuler tant sur le réseau urbain des tramways que sur le réseau ferroviaire. En zone urbaine, le système fonctionne donc comme un tram et, sur le réseau ferroviaire, il assure en tant que train une liaison directe avec les périphéries de la ville ainsi qu'avec une partie plus large de la région.

Aujourd'hui, le tram-train de Karlsruhe fait office de figure et de modèle tant par son efficacité que pour ses caractéristiques techniques et contextuelles. Après avoir séduit la ville de Strasbourg avec le récent projet de mise en place d'un éventuel réseau de tram-train (projet mis à l'écart pour le moment) sur son territoire, le système et le réseau de Karlsruhe méritent une analyse attentive.

Pour Karlsruhe, le transfert modal est, depuis les années 1990, la clé d'un système de transport en commun qui se veut efficace et dont l'ambition est de desservir les zones urbaines. L'Autorité organisatrice des transports de la région, la KVV¹³ (Karlsruher Verkehrsverbund GmbH), est à l'initiative du développement de ce mode de transport « hybride ».

L'objectif du réseau de transport de Karlsruhe au moment de sa mise en place était d'attirer de nouveaux passagers en leur offrant des possibilités de déplacement pouvant concurrencer le mode jusqu'alors dominant qu'est la voiture. Il est important de souligner que le succès du réseau de Karlsruhe ne repose pas uniquement sur l'introduction du tram-train, mais plutôt sur une vision globale des transports qui combine de manière efficace :

- Une utilisation optimal du tram-train (relations directes, vitesse commerciale élevée, etc.), pour plus de 500 km de lignes desservies et ce, jusqu'au pied des pistes des stations de ski de la Forêt-Noire.
- Un équipement fonctionnel dans les gares et les points d'arrêts (informations, automates de ventes, abris sur les quais, parkings) ainsi que leur tenue et leur propreté.
- Une très bonne intégration dans le système de transport public. Par exemple, une communauté tarifaire a été mise en place dans la région de Karlsruhe, permettant l'utilisation de tous les moyens de transport public (train régional, tram-train, tramway, bus) avec le même titre de transport (idée d'une tarification multimodale particulière).

¹³ Un plan et la grille tarifaire de ce réseau se trouve en annexe au dossier

- Une grande accessibilité du matériel roulant pour les poussettes, les vélos, les personnes à mobilité réduite, etc.

C'est grâce à la combinaison de ces éléments que les transports collectifs de Karlsruhe forment un concept de déplacement particulièrement attrayant.

Avantages et réussites du réseau de la KVV

Transparence et précision du réseau

Chaque ville liée au réseau est planifiée, chaque moyen de transport urbain dispose de plans détaillés précis de leurs itinéraires. Il en va de même pour les lignes de réseau ferroviaire ou les pistes cyclables ainsi que pour certains quartiers de la ville qui précisent l'emplacement exact de leurs arrêts de transports collectifs. Cet ensemble de cartes permet une cohérence et une certaine transparence d'un réseau de transport très dense et particulièrement complexe.

Certains événements (sociaux, culturels, sportifs) sont soutenus par un système de navettes qui circulent en autonomie par rapport au reste de l'organisation du réseau KVV.

Le site de la KVV propose à ses voyageurs un ensemble de parcours touristiques à partir de ses moyens de transports. Ces itinéraires respectent un certain nombre de thèmes (randonnée, tourisme, etc.) et permettent aux touristes et aux curieux de découvrir la région grâce aux services de transport de la KVV. Il est également possible, via le site internet mais aussi sur les guichets automatiques de la KVV, d'acheter des tickets pour des entrées dans certaines attractions (château, parc, musée, etc.) dans une formule qui comprend en plus le titre de transport sous forme de « pack ».

Simplification de la tarification des titres de transports

Aujourd'hui, il est possible pour les détenteurs d'un smartphone d'acheter leurs tickets de transports (Pass Solo City, City Plus, Solo régional et RegioPlus) via un système de téléphonie tel que l'envisage le réseau de Strasbourg avec le nouveau système NFC, en plus des achats de titres par internet. Il existe sur le réseau un système de contrôle électronique pour chaque type de titre de transport.

En ce qui concerne le calcul du prix des tickets, la zone de réseau KKV est découpée en « nid d'abeilles »¹⁴ et à chaque « nid d'abeilles » traversé s'ajoute un prix de transport différent. Les deux centres autour desquels se forment les nids sont les villes de Baden-Baden et de Karlsruhe. Généralement, les frontières sont celles des frontières administratives (comtés, municipalités, etc.). Les tarifs s'échelonnent de 1,80 euros pour la traversée d'un nid d'abeille (aller simple) au maximum de 6,30 euros pour 7 nids et plus. La durée de validité des tickets varie également en fonction du nombre de nids à traverser : 60 min pour 1 nid, 90 min pour 2 nids jusqu'à 240 min à partir de 6 nids.

¹⁴ Terme employé par KVV

Les limites du réseau :

Depuis quelques années, les rues principales de Karlsruhe sont tellement congestionnées par le trafic des tramways qu'il est devenu difficile pour un piéton de traverser certaines artères commerçantes, (particulièrement la Kaiserstrasse où neuf lignes de tram-train traversent la zone piétonne).

C'est pourquoi on a commencé à construire un tunnel de 3,4 km sous la « Kaiserstrasse » pour le tram-train en plus de la construction d'un tunnel d'un km perpendiculaire à celui-ci pour favoriser la circulation automobile. Ces travaux devraient permettre de créer une nouvelle ligne en surface. Ce projet au coût élevé représente plus de 600 millions d'euros mais devrait permettre au centre-ville de « redevenir » une zone piétonne d'ici à 2019.

Selon les responsables des transports de Karlsruhe, la concertation avec la population est décisive dans l'aménagement d'un territoire, sans quoi il devient très difficile de concilier tous les enjeux urbains dans un projet. Il faut par exemple informer et sensibiliser les habitants aux enjeux politiques dont les résultats ne sont visibles qu'à la fin des travaux, c'est-à-dire 5-10 ans après la mise en œuvre des projets. La ville de Karlsruhe a par ailleurs mis en place, une cellule de suivi pour les riverains touchés par les inconvénients des travaux. En outre lorsque l'existence financière des commerces est mise en péril, il y a la possibilité d'un versement de subventions en amont pour éviter leur disparition. Ce sont là un ensemble de démarches qui intègrent les résidents aux modifications de leur lieu de vie. De plus la qualité architecturale est aussi réfléchie pour faciliter l'acceptation du projet par la population lors de sa mise en place. Les nouvelles stations par exemple, sont conçues pour être très lumineuses afin d'augmenter le sentiment de sécurité des usagers. Ces détails permettent aux AO de Karlsruhe de justifier auprès des futurs usagers le poids et la durée des travaux entrepris, limitant ainsi les conflits.

La qualité de service dans les transports, une priorité pour la KVV

La qualité des transports publics mise en place en Allemagne et à Karlsruhe en particulier, atteint des niveaux très élevés au regard des normes de qualités européennes. Le décret publié par le Parlement Européen sur les droits et les obligations vis-à-vis des voyageurs des transports publics obligent par exemple les acteurs à tenir leurs engagements vis-à-vis des passagers, notamment envers les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation de handicap, décret auquel le réseau de transport de Karlsruhe s'est référé pour développer son réseau.

Basés sur un manuel de qualité, les transports publics de l'agglomération de Karlsruhe continuent à œuvrer à l'amélioration de leur service en respectant des règles spécifiques sur la qualité des transports.

Depuis 2010, il existe sur le réseau de Karlsruhe, un service nommé « *qualität !scout* » qui engage des personnes à se déplacer sur le réseau routier et ferroviaire de la KVV en tant que passager et à regarder, noter et restituer sous forme de rapports au CDV les observations qui ont été faites, qu'elles soient un rapport de non-fonctionnement de connexion des machines, des saletés dans les arrêts de bus ou des éléments positifs qui ressortent du réseau. Il existe sur le site de la KVV une page consacrée aux suggestions et aux réclamations des usagers, afin également d'améliorer les services en vigueur.

Proposition: ASTUS comme « qualité !scout »

Pourquoi ne pas réfléchir à l'utilisation de l'association ASTUS comme moyen officiel d'œuvrer à l'inspection de la qualité du réseau de transport de la CUS en tant que structure indépendante en vue d'améliorer la qualité de service du réseau pour les usagers ?

L'utilisation du réseau urbain de la CTS par un certain nombre de membres d'ASTUS pourrait être un retour efficace et légitime aux yeux des différentes AOT si une grille simplifiée et négociée par la CTS et ASTUS qui servirait de rapport d'observation était rendue régulièrement et volontairement par les membres prenant régulièrement les transports. Cette proposition est basée sur le modèle du « qualité !scout » de Karlsruhe.

Concernant l'accès aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, en collaboration avec le Conseil consultatif des personnes handicapées de la ville de Karlsruhe, l'association des transports (KVV) a mis au point une brochure permettant de faciliter les déplacements en indiquant les stations qui conviennent au mieux au type d'handicap rencontré. Cette brochure imprimée (distribuée à chaque nouvelle inscription ou disponible dans les boutiques et les relais KVV) permet de dévoiler un plan de réseau de transport où l'accessibilité aux personnes en situation de handicap est facilité. Progressivement, les anciennes stations sont redessinées pour favoriser leur accès et toutes les nouvelles stations sont conçues pour recevoir au mieux les personnes en situation de handicap.

Favoriser la multimodalité et le report modal

Un point fort de Karlsruhe : les P+R

Ils sont gratuits, très nombreux et dispersés sur tout le réseau, allant ainsi de petits parkings de quelques places à des parkings de plusieurs centaines de places¹⁵.

La multimodalité via la location de vélo

Afin d'assurer et de développer une mobilité respectueuse de l'environnement, le réseau de Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) propose également à ses voyageurs munis d'un abonnement des réductions sur l'abonnement annuel des « call a bike » dont dispose le réseau (27 euros au lieu de 48/an). Ces vélos permettent de connecter de manière active des zones parfois plus lentes d'accès par transport public ou simplement pour une promenade à travers l'agglomération.

Proposition : réduction sur les locations Velhop pour les abonnés CTS

La multimodalité des déplacements passe également par les priviléges dont peuvent bénéficier les usagers. La mise en place d'une réduction lors de la location de vélo sur le réseau Velhop de Strasbourg pourrait être proposée (par exemple) aux abonnés mensuels de la CTS sachant que c'est une filiale de la CTS qui est exploitante du réseau Velhop.

¹⁵ Une liste exhaustive est disponible sur le site de la KVV

Organisation du réseau de transport de Karlsruhe

Les actionnaires majoritaires de la KVV sont les districts urbains et ruraux de la région de Karlsruhe. Le Conseil de Surveillance KVV est composé de 28 membres. Ce conseil supervise la gestion, il décide également du plan économique et est en partie responsable des décisions importantes prises pour le réseau, comme le lieu les points de ventes, la tarification à mettre en place, etc. Le réseau KVV est une union de plusieurs sociétés de transports indépendantes de la région de Karlsruhe qui forment ensemble un partenariat dont l'objectif est de contribuer à répondre aux besoins de mobilité des voyageurs.

A ce Conseil de Surveillance s'ajoute le Conseil Consultatif des passagers qui est un lien indépendant entre les réseaux de transport et ses passagers. Il est en quelque sorte l'interlocuteur qui s'occupe des différentes demandes, des suggestions et des critiques des usagers.

Comme l'explique JOCHEN EHLGÖTZ le Directeur de la Technologie Région Karlsruhe lors d'un entretien avec l'ADEUS, l'efficacité du réseau est surtout due à la collaboration des partenaires politiques et économiques :

«Une nouvelle ligne est toujours le fruit d'un partenariat de très haut niveau. Lorsque nous avons identifié un secteur à fort potentiel nous tentons d'élaborer une vision commune avec les politiques, puis nous impliquons tous les acteurs concernés pour réunir le budget. Une loi sur le financement des transports publics existe depuis vingt ans. C'est la force motrice qui nous permet d'initier et de concrétiser des projets d'infrastructures, en nous donnant accès à des budgets conséquents du Bund et du Land (...) Notre plan de développement des transports est révisé tous les cinq ans. Un programme de mise en œuvre décline les orientations en projets. Il fixe les priorités à l'échelle de toute la région urbaine et se précise au fur et à mesure de l'obtention des crédits. »

La recette du « modèle » de Karlsruhe est, comme le présente cet extrait d'un entretien avec le directeur de la Karlsruher Verkehrsverbund GmbH, le DR. WALTER CASAZZA, lors d'une rencontre autour du thème « Réflexions sur l'adaptation de nos espaces de vie aux réalités du 21e siècle » de l'ADEUS (2010).

« **❖ Séduire un public non captif**
Le challenge de départ était très clair : gagner des voyageurs parmi ceux qui ont le choix du mode de transport. Pour les séduire, il a fallu créer des offres attrayantes.

❖ Des trajets directs
La spécificité du modèle de Karlsruhe est d'assurer du porte à porte chaque fois que c'est possible, c'est-à-dire chercher les voyageurs là où ils habitent et les emmener directement à destination. C'est le fil conducteur du projet, pour séduire les automobilistes qui n'aiment pas changer de véhicule.

❖ Des temps de trajet réduits
La rapidité est un argument décisif. Nous avons mis en place un système de boucles permettant de réduire les temps de trajet, et des véhicules légers à bi-courant, extrêmement rapides au démarrage et pouvant atteindre une vitesse de croisière de 100 km/h. De plus, les transports publics sont prioritaires aux feux de croisement dans les zones urbaines.

❖ Plus de stations desservies
Il doit être plus intéressant de prendre les transports publics que sa voiture. Les véhicules à bi-courant freinent plus rapidement que n'importe quel train, ce qui nous a permis de multiplier les stations. Dans certaines communes nous desservons aujourd'hui plusieurs gares au lieu d'une dans le même délai.

❖ Un partenariat avec la Deutsche Bahn
La Deutsche Bahn (DB) était extrêmement réticente. Heureusement, le milieu local assez libéral a permis l'octroi d'autorisations improbables dans le reste du pays. La DB regardait avec condescendance ce qui se faisait au niveau des tramways urbains, mais nous leur avons démontré qu'une telle innovation était possible. D'ici 2013, nous allons construire une nouvelle ligne vers le nord, pour un budget de 70 millions d'euros. Nous exploiterons quinze véhicules de la DB et la coopération est désormais excellente. »

Le réseau de la KVV en quelques chiffres

Circulation locale		environ 3 550 km	
Population totale (en milliers)	1331	Données de structure KVV	
		Ville ou comté	Population en milliers
		Ville de Karlsruhe	284
		District de Karlsruhe	428
		Baden-Baden	54
		District de Rastatt	227
		Landkreis de Germersheim	125
		Comté SuW	111
		Landau	42
		Autre	60
		Total	1 331
Nombre total de lignes	226	Lignes ferroviaires régionales	12
		Les lignes de tramway	11
		Tramways	7
		Bus	196
		Total	226
Longueur des lignes en km	Chemins de fer régionaux	environ 347	
	Ville et tram	environ 482	Stadtbahn Tram
Lignes omnibus		environ 2 150 km	
Longueur totale en km des voix ferrées		environ 691	
	Loco rames tractées	10	
	Tramways	86	y compris à plancher bas
	Bus	environ 600	
Arrêts		environ 1 900	
Passagers par an		environ 175 millions	
Chiffre d'affaires par an		environ 115 millions €	
Dépenses par habitant dans les transports		environ 85,49 €	
Parking-relais (Park & ride) des sites		environ 6 000 places	

b) Le réseau de transport de Bâle ; un modèle de transport « à la Suisse »

La ville de Bâle, avec ses 170 635 habitants¹⁶ est la troisième ville de Suisse. L'agglomération a la particularité d'être en situation de tri-nationalité et est contenue dans une région Eurodistrict qui représente pas moins de 830 000 habitants sur 226 communes dont font partie les villes de Saint-Louis et Huningue en Alsace et de Weil-am-Rhein et Lörrach au Bade-Wurtemberg (Allemagne). En ce qui concerne les transports, la région bâloise est marquée par sa situation géographique au cœur du triangle Suisse-Allemagne-France. Dans cet espace, les flux de trafic régionaux, nationaux et internationaux se superposent, que ce soit dans le secteur du trafic des voyageurs ou des marchandises.

Un réseau ferroviaire complexe au carrefour de l'Europe

En ce qui concerne la politique d'urbanisation, l'agglomération trinationale qu'est Bâle se voit confrontée à des systèmes juridiques divergents et à des niveaux institutionnels différents qui freinent le développement des projets d'Eurodistrict, tel que peut l'être l'extension du tramway partant de l'agglomération de Bâle vers les agglomérations transfrontalières comme St Louis (France).

Aujourd'hui, la ville de Bâle dispose de cinq gares ferroviaires, dont trois sont desservies par plusieurs lignes internationales. La gare Bâle CFF appartient au réseau des Chemins de fer fédéraux suisses (SBB/CFF/FFS) et est desservie par les TGV et les ICE. La gare de Bâle SNCF est desservie par les TER. La gare de Bade dite « gare allemande » fait partie du réseau Deutsche Bahn (DB) et est desservie par les DB Regio et les ICE. En plus de ces trois grandes gares, la ville dispose de deux autres haltes de chemin de fer desservies par divers trains régionaux : « Bâle St-Jean » en direction de Saint-Louis et Mulhouse et « Bâle-Dreispitz » en direction de Delémont et Porrentruy.

Bâle est ainsi devenue un point de convergence du trafic ferroviaire européen. C'est dans cette agglomération que se croisent les trains des Chemins de Fer Fédéraux (CFF), de la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) et de la Deutsche Bahn (DB). Les gares, qui proposent des liaisons européennes et locales, sont reliées entre elles et permettent de rejoindre les trains à grande vitesse internationaux (ICE et TGV) mais aussi les trains rapides internationaux et régionaux dont les horaires sont cadencés et harmonisés.

¹⁶ Mars 2012

Présentation du réseau BVB

Les BVB ont été fondés en 1895 et sont aujourd’hui une société d’Etablissement de Droit Public. Ils desservent de nombreuses localités de la région de Bâle sur plus de 160 km de lignes de tramway et de bus.

Depuis 2006, le canton de Bâle-Ville possède intégralement les droits d’utilisation du réseau des BVB.

En partenariat avec la communauté tarifaire (TNW) de Bâle et ses environs, les BVB transportent environ 337 000 passagers par jour, soit près de 126 millions de voyageurs par an. Pour assurer les transports de ces voyageurs, le réseau dispose de 8 lignes de tramway sur lesquelles se déplacent 196 trams pour 65,7 km de voies en plus des 91 bus qui évoluent sur les 107 km et les 12 lignes prévues à cet effet.

La zone de desserte des BVB regroupe 11 communes ; Basel-Stadt, Binningen, Bottmingen, Allschwil, Birsfelden, Muttenz, Pratteln, Riehen, Bettingen, Weil am Rhein, Haltingen.

Particularisme des transports urbains bâlois

Autre particularité Bâloise : sa densité de population très importante (7 097,1 hab/km²) comparée à celle de Strasbourg (3532 hab/ km²). Cette spécificité a permis de réfléchir de différemment à la mise en place du réseau de transports urbains de l’agglomération. En comparaison avec d’autres villes, le réseau de transports publics de Bâle est extrêmement dense, tout comme le taux de pendulaires de voyageurs qui n’utilisent pas la voiture. En moyenne, 71 700 abonnements abos-U sont vendus par mois pour un total de 175 191 abonnements vendus sur l’ensemble du réseau Nordwestschweiz (TNW) et pour une population de 170 635 habitants¹⁷ sur le canton Bâle-Ville. Les recettes engendrées par l’utilisation du trafic représentent 116 millions de francs suisse alors que les charges du personnel compensent pratiquement ces recettes avec un coût d’environ 115 million de CHF. Le reste de la balance financière dépend des partenariats avec la TNW et ses autres partenaires, comme nous allons le voir, ainsi que des diverses compensations octroyées par le canton Bâle-Ville.

Une répartition des recettes efficace

Le réseau de transport public bâlois (BVB) est relié au réseau plus large de la communauté tarifaire de Nordwestschweiz qui comprend, par partenariat, le BLT (Baselland Transport AG), les CFF (Chemins de Fer Fédéraux), le Car Postal Suisse S.A., AAGL (Autobus AG Liestal) et la WB (Wadenburger AG).

Certains des tarifs proposés sur le réseau des BVB permettent d’ailleurs de voyager sur l’ensemble du réseau de la Nordwestschweiz¹⁸.

Concernant les investissements dans les transports, près de la moitié des recettes enregistrées sur le réseau de la communauté tarifaire de Nordwestschweiz (TNW) proviennent des BVB. Le reste vient de la BLT et des CCF à raison d’environ 20 % des recettes chacun et les 10% restant proviennent des autres partenaires (AAGL, WB et CardPostal).

¹⁷ 2011

De la même manière, la répartition des recettes entre les diverses entreprises de transports est calculée sur la base du nombre de passagers transportés en fonction des kilomètres effectués (par personne). Chacune des entreprises de transport partenaires à ce réseau est tenue de communiquer les valeurs effectives réalisées et décomptées en partie par un dénombrement automatique des passagers dans les véhicules puis consolidées par des comptages manuels.

Objectifs de développement des services liés aux transports

Pour les P+R de l'agglomération, le réseau BVB propose aux usagers automobilistes des « billets-parking » permettant un aller-retour sur certaines lignes de transports publics, pour 2 personnes maximum et valable trois heures. Ces tickets permettent d'effectuer un passage sur le réseau mais leur durée de validité est limitée. La politique de stationnement de Bâle poursuit ainsi plusieurs objectifs :

- limiter la circulation automobile
- parvenir à une utilisation optimale de l'offre de stationnement existante (augmenter les taux de rotation, etc.)

Concernant les transports et le tourisme : la Communauté Tarifaire Nordwestschweiz (TNW) a mis en place un *Billet-Mobility* inclus dans le prix des nuitées des hôtels bâlois et distribué lors de l'enregistrement des clients. Ces billets permettent de voyager dans certaines zones en plus de la zone TNW le temps de leur séjour et peuvent, dans certain cas, être utilisés pour le transfert de l'hôtel à l'aéroport.

Proposition : Favoriser les déplacements en transports collectifs via le tourisme à Strasbourg

Proposer à la CTS de faire un partenariat avec l'Office du tourisme en faisant en sorte que lors des réservations pour des séjours touristiques au sein de la CUS, soient proposés des services supplémentaires aux voyageurs, comme la possibilité de circuler sur le réseau urbain de la CUS, ou soient distribués un prospectus proposant la grille tarifaire de la CTS pour leurs éventuels déplacements et ce, dans plusieurs langues et dès l'arrivée des voyageurs sur leur lieu de séjour.

Il existe par ailleurs un service qui propose aux usagers des BVB d'organiser des manifestations privées (mariage, présentation d'entreprise, etc.). Il suffit pour cela de définir la longueur du trajet et sa durée et le service des BVB organise le « catering » adapté. Il suffit pour les personnes intéressées de remplir un formulaire en ligne ou de contacter le service-clientèle.

Le réseau de transport propose à ses usagers et aux entreprises locales un service de publicité sur les transports de la BVB. Pour ce service sont valorisés 4 atouts majeurs : la mobilité du message à passer, l'impact sur le client, la proximité et l'efficacité de l'investissement. Comme pour le service des manifestations privées, il suffit de contacter le service-clientèle des BVB. Dans un autre contexte mais toujours dans les services aux clients, les BVB ont décidé d'ouvrir les coulisses de leurs différents services, en offrant au public intéressé des possibilités de visites gratuites des divers points de fonctionnements de l'entreprise de transport bâloise (poste de commande, atelier, dépôts, garage, etc.).

La tarification particulière des transports collectifs de Bâle ¹⁹

Le coût des déplacements dans l'agglomération bâloise est établi en zonage (50 zones au total). Le tramway de Bâle est compris dans les trois premières zones : la 10, la 11 et la 12. Pour circuler sur le réseau, il existe plusieurs sortes de tickets. Il y en a un titre pour les courtes distances (pas plus de quatre stations), celui pour une zone, celui pour deux zones, et ainsi de suite jusqu'à huit zones. Ces tickets ne sont utilisables que sur une courte période (une heure pour une zone, deux heures pour deux zones, et trois heures au-delà de deux zones).

Il existe également un titre « multicourses » pour lequel l'utilisateur règle le prix de cinq courses mais a la possibilité de faire six trajets.

Autre spécificité ; les tarifs forfaitaires qui permettent un nombre illimité de voyages :

- le ticket journalier central, valable une journée mais limité aux zones 10, 11 et 13,
- le ticket journalier TNW, valable pour les cinquante zones et dont la durée varie de 1 à 7 jours.
- l'U-Abo qui est un abonnement permettant de se déplacer dans les cinquante zones du TNW,
- la RegioCardPlus, valable dans les cinquante zones ainsi que les huit zones du RVL (groupement tarifaire de la région de Lörrach, en Allemagne) ou la RegioCardPlus light (limité au TNW et aux zones 1, 2, 3 et 8 du RVL),
- le Distripass, valable dans le TNW et le réseau français Distribus,
- le Kombi U-Abo, qui a les mêmes caractéristiques que l'U-Abo mais est réservé aux frontaliers,
- l'Inter VagABOnd - TNW, pour voyager dans tout le réseau TNW et les zones 10 à 14 du réseau VagABOnd (Groupement tarifaire de la République et Canton du Jura),
- et enfin, l'Inter A-Welle - TNW, pour se déplacer sur le réseau TNW et A-Welle (groupement tarifaire du canton d'Argovie).

En plus de cela, existe le *Mobility Ticket* qui permet aux touristes logeant à Bâle d'utiliser gratuitement les transports en commun pendant toute la durée de leur séjour.

Bien que la complexité et la pluri-nationalité du réseau de transports de Bâle offre une vaste gamme de possibilités tarifaires avec de nombreux avantages, la complexité de sa grille tarifaire éloigne le modèle Bâlois des références en termes de simplification de la tarification. Voyons maintenant trois types de modèles de réseaux « à la française ».

¹⁹ Un plan et la grille tarifaire de ce réseau se trouve en annexe au dossier

2. Les agglomérations françaises

Suite à cette analyse, nous présenterons trois réseaux sélectionnés sur le territoire national ; Nantes, Mulhouse et Strasbourg.

a) *Les transports de l'agglomération nantaise*

La ville de Nantes comptait 283 288 habitants en 2008²⁰, ce qui en fait la 6^{ème} agglomération de France par sa population. Sa communauté urbaine (Nantes Métropole), qui regroupe 24 communes, totalise près de 600 000 habitants, offrant à la région des Pays de la Loire, une aire urbaine particulièrement dynamique.

L'agglomération nantaise possède un important réseau de transports en commun, organisé et financé par la communauté urbaine Nantes Métropole, et dont l'exploitation est déléguée à la SEMITAN²¹.

Ce réseau comprend notamment :

- 3 lignes de tramway, constituant en 2010, l'un des plus fréquenté de France (266 300 usagers/jours). Le réseau de tramway nantais est réputé pour avoir été le premier à restituer le tramway moderne (en dehors des 3 villes qui ne l'ont jamais abandonné : Lille, Marseille et Saint-Etienne) avec, en janvier 1985, l'ouverture de sa première ligne.
- 1 ligne de Busway de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) nommé *Chronobus* déjà en service et dont on prévoit l'ouverture d'autres lignes pour la rentrée 2013.
- 60 lignes de bus urbains qui viennent compléter le réseau tramway et busway.
- Un service de bateau-bus transport en commun fluvial, avec deux lignes appelées *Navibus*.
- un service spécifique de transport pour les personnes à mobilité réduite (PMR) à la demande.

Le réseau de la SEMITAN (TAN) a ainsi permis à 121,3 millions de voyageurs, de se déplacer à travers la Communauté Urbaine de Nantes Métropole en 2011. En outre la fréquentation du réseau s'est accrue de 3-4 % ces dernières années (+4.1% en 2012).

Les spécificités du réseau de Nantes Métropole

Une des vocations de cette recherche concerne plus particulièrement les moyens mis en place pour une tarification multimodale unique dans les transports urbains. Nantes dispose dans ce cadre de titres de transport disponibles à l'achat dans les gares SNCF et dans les espaces transports TAN et permettant aux usagers de prendre les transports urbains suivant :

- Les bus du réseau (Bus, Busway, Navibus,)
- Le tramway
- Les TER (2^{ème} classe) dans les gares de l'agglomération de Nantes Métropole

Un ticket permet aux voyageurs de l'agglomération de combiner différents modes de transports. Tous les titres proposés pour le réseau de transport en commun de l'agglomération

²⁰ INSEE

²¹ Un plan et la grille tarifaire de ce réseau se trouve en annexe au dossier

nantaise donnent la possibilité aux usagers d'utiliser l'ensemble des transports collectifs (Bus, Tramway, Busway, Navibus et TER) dans le périmètre de Nantes Métropole. Notamment grâce aux plateformes multimodales du réseau de transport urbain de l'agglomération, il est possible de traverser l'agglomération en 45 min ; C'est un atout pour inciter les usagers à préférer les transports collectifs aux transports individuels. Dans cette optique, les deux lignes de Navibus permettent de se déplacer directement du nord au sud de la ville en traversant l'Erdre et la Loire.

Mise en place d'une tarification multimodale à Nantes²²

Le ticket *Métrocéane* créé en 1999 est un titre multimodal de transport qui donne accès aux TER entre Nantes et Le Croisic, Nantes et Pornic, et Nantes et Machecoul ainsi qu'aux réseaux TAN et STRAN (réseau de transports de St-Nazaire) des agglomérations de Nantes et de St-Nazaire, aux cars *Lila* (des lignes du réseau du département de Loire-Atlantique) et à certains TGV entre Nantes et Le Croisic (sous certaines conditions). Nous reviendrons plus en détails sur la mise en place de cette tarification *Métrocéane*.

Il faut tout de même savoir qu'en 2011, le nombre de voyages effectués en transport régional au sein du périmètre des transports urbains de l'agglomération nantaise était, un jour de semaine, de l'ordre de 3 250, soit une hausse de 16 % par rapport à 2010. Par ailleurs, il est important de noter que 78 % de ces voyages ont été effectués avec un titre TAN (Réseau de transport de Nantes Métropole), c'est-à-dire que ces voyageurs ont utilisé la possibilité de se déplacer sur le réseau régional ferroviaire TER et à l'intérieur du Périmètre des Transports Urbains de Nantes Métropole avec un seul et unique titre de transport.

Métrocéane existe en plusieurs versions : journalière, hebdomadaire et mensuelle. Comme nous le montre le tableau suivant, les ventes de titres hebdomadaires et mensuels sont en augmentation, tandis que la version journalière est en diminution par rapport à l'année 2011. Ce qu'il faut toutefois retenir, c'est que malgré cette diminution, le nombre de titres journaliers vendus reste important (plus de 36 000).

Titres	Nombres de titres vendus en 2011	Evolution 2011/2010
Métrocéane journalier	36 117	- 10,6 %
Métrocéane hebdomadaire	7 632	+ 5,1 %
Métrocéane mensuel	7 942	+ 7,9 %

Du même ordre que *Métrocéane*, et dans le cadre d'un développement d'une tarification multimodale unique, l'abonnement *Pratik +* est un abonnement domicile-travail qui permet d'emprunter le TER ainsi que le réseau urbain de son choix. Actuellement, 10 réseaux urbains bénéficient de la tarification *Pratik +* sur le territoire des Pays de la Loire, dont celui de Nantes. Cet abonnement, vendu en abonnement mensuel ou annuel permet de bénéficier de 25 % de réduction sur le coût d'un abonnement urbain (en plus des 75% de réduction sur l'abonnement TER). En 2011, sur le réseau TAN, il y avait environ 1 100 abonnés à *Pratik +*.

²² Un plan et la grille tarifaire de ce réseau se trouve en annexe au dossier

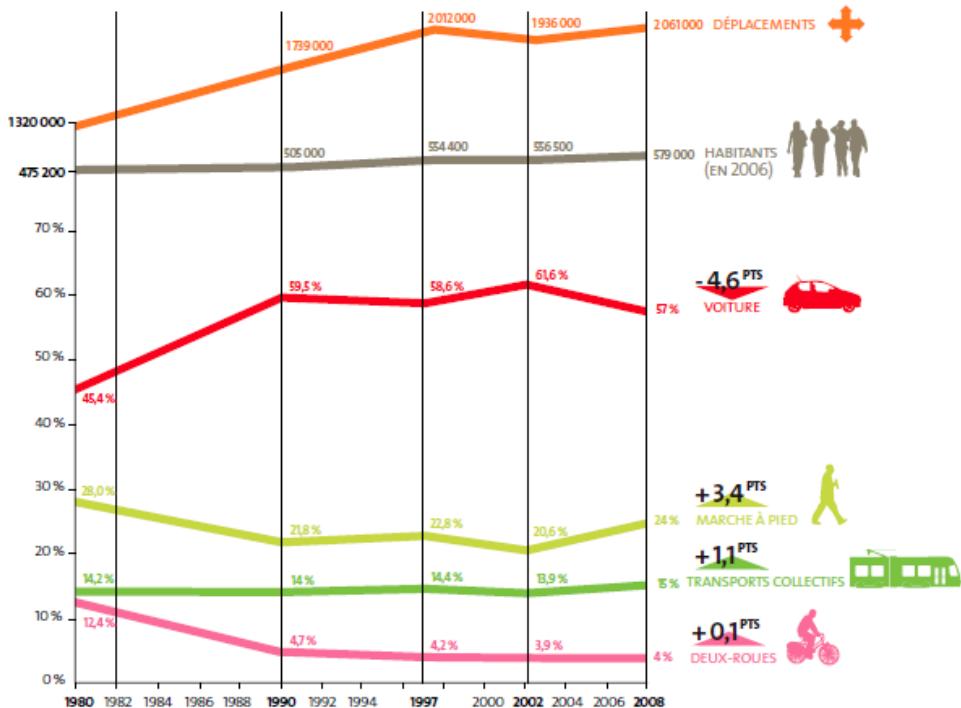
Le système des P+R nantais

Contrairement à beaucoup d'agglomération en France, à Nantes les automobilistes utilisant les P+R sont dispensés de payer le parking où est stationné leur véhicule. Il leur suffit de se justifier d'un ticket de transport urbain TAN aux contrôleurs se trouvant à la sortie du parking, ou de faire lire le code barre sur le verso de ce même ticket à un automate. Dans le réseau des transports urbains Nantais se trouvent environ 40 P+R utilisés quotidiennement par plus de 10 000 usagers. Trente-huit de ces P+R sont installés sur les grands axes et sont reliés aux lignes (1, 2, 3, 4) du réseau tram. Ils permettent aux automobilistes de laisser leur voiture gratuitement aux portes de la ville et de se connecter aux réseaux de transports urbains de l'agglomération. Le service des P+R est ainsi compris dans le prix des tickets et dans la mise en place des services de ces transports urbains.

Toujours au sujet des P+R, Nantes propose à ses usagers un parking disposé à recevoir les automobiles pour un stationnement longue durée à un prix intéressant pour les détenteurs d'un abonnement TRAN. A 15 minutes du centre-ville, ce parking doit inciter les automobilistes à préférer les transports collectifs en laissant leur véhicule sous surveillance à prix réduit et ce, même pour plusieurs jours.

Evolution des déplacements sur le territoire de Nantes Métropole

Pour comprendre les évolutions en termes d'utilisation des transports dans l'agglomération nantaise, nous terminerons ce point sur une présentation chiffrée des modes de déplacements et les parts modales du réseau TAN entre 2000 et 2008²³.



Le nombre de voyages par an et par habitant (2000-2008):

+30 %

150 en 2000 ; 195 en 2008

Nantes devient la 3^{ème} agglomération (réseau en termes de fréquentation par habitant)

L'Offre TER croît de
+26 % Entre 2000 et 2008

Ce qui représente environ 16 500 montées/descentes par jour dans les gares de Nantes Métropole uniquement pour le TER.

²³ Données reçues suite à un entretien avec une responsable des transports de Nantes Métropole

Déplacement automobile : évolution 2002 / 2008

- 12 %

2002 : 352 000 véhicules par jour

2008 : 310 300 véhicules par jour

Transports collectifs urbains : évolution 2002 / 2008

+ 26 %

(Soit + de 37 300 voyageurs par jour)

2002 : 140 900 voyageurs par jour

2008 : 178 200 voyageurs par jour

b) Les transports de l'agglomération mulhousienne

Mulhouse, avec ses 109 588 habitants²⁴ est une ville du Haut-Rhin, proche des frontières de l'Allemagne et de la Suisse. Son intercommunalité « Mulhouse Alsace Agglomération » (M2A) comprend 32 communes et un peu plus de 250 000 habitants.

Le réseau de transport de l'agglomération de Mulhouse (SOLEA) s'organise autour des 32 communes du M2A sectionnées en zonages. Avec ses 3 lignes de tramway, la communauté de commune de Mulhouse dispose aussi de l'un des premiers réseaux de tram-train français que gèrent conjointement la SNCF et SOLEA. Cette ligne de tram-train permet de couvrir une superficie de plus de 310 km² et de desservir 11 stations en plus des 30 autres stations desservies par le tramway.

L'un des enjeux dans la mise en place du réseau de tramway à Mulhouse a été de dynamiser trois grands sites de la ville :

- La Porte Jeune au croisement des deux lignes de tramway, à proximité du centre-ville (ce site dispose également d'un centre commercial depuis 2008),
- La gare de Mulhouse qui devient ainsi un pôle intermodal,
- Le quartier de la Mertzau qui regroupe plusieurs sites à vocation culturelle de la ville de Mulhouse (Musée de l'Automobile, parc des expositions, etc.)

Dans la mise en place du projet de tramway à Mulhouse, il était central pour la M2A de respecter un certain nombre de normes urbanistiques tel que le corridor écologique (trame-verte sur la ligne 2 avec engazonnement de la plateforme et plantation d'arbres tout le long de la voie) et l'utilisation de matériaux naturels spécifiques à l'architecture de la ville comme le grès ou le granit afin d'harmoniser les espaces en construction avec les espaces dans lesquels ils sont enclavés.

En plus d'une démarche urbanistique proche de son environnement, l'agglomération de Mulhouse a lancé une démarche artistique dans la mise en place de son réseau de tramway et de tram-train. Quatre artistes ont participé à la réalisation du tramway en répondant à une commande publique qu'a mise en place l'agglomération mulhousienne au lancement du nouveau projet de tramway.

Au sujet de la tarification, le réseau Solea est découpé en plusieurs secteurs qui s'organisent en tarification multi-zonale. Chaque titre est soumis à une double tarification qui respecte le découpage.

- La Zone A1 est en première couronne de l'agglomération mulhousienne.
- La Zone A2 est en deuxième couronne de l'agglomération.

²⁴ Insee 2010



Le tarif « 1 zone » permet de voyager au sein d'une même zone. Ce tarif permet par exemple de voyager de Mulhouse à Lutterbach (périphérie directe de Mulhouse qui fait partie de la même zone).

Le tarif « 2 zones » permet de se déplacer à travers le découpage du réseau sur plusieurs zones (par exemple, entre la zone A1 et A2). Le tarif est supérieur à celui « 1 zone ».

En plus du découpage de la tarification multi-zonale, Solea propose à ses usagers une tarification multimodale unique qui permet l'utilisation du réseau tramway, tram-train, TER (pour l'ensemble de la Zone A1), bus, autocar et les services Filéa (transport à la demande) sur l'ensemble de la zone liée au titre de transport. Avec un ticket de type « 1 zone », le voyageur peut utiliser l'ensemble des transports collectifs cités avec son seul titre de transport, à partir du moment où il reste dans la zone qui lui est attribuée.

D'ailleurs, le réseau intermodal de M2A s'est vu décerner en 2010 le Prix de l'intermodalité (prix national organisé par Ville, Rail & Transport et reconnu par le monde des industries de transport, les collectivités locales et les organisateurs de transport).

Cette tarification particulière fait de Mulhouse une ville référence en termes de tarification unique, même si des transformations tarifaires sont à prévoir sur le réseau dès septembre 2013, notamment la suppression du titre multimodal unique qui nous intéresse dans cette recherche.

Le Tram-Train, une spécificité du réseau mulhousien

Le tram-train de Mulhouse était le premier tram-train interconnecté de France à son entrée en service en décembre 2010. Il présente la singularité de circuler à la fois sur les voies du réseau de tramway et sur les voies ferrées de la SNCF.

Il relie ainsi la gare de Mulhouse à Thann Saint-Jacques, sans changement et poursuivra, à plus long terme, jusqu'à Kruth.

Le tram-train permet aux habitants de l'agglomération de privilégier les transports en commun et de ne pas engorger les réseaux routiers (les échanges entre l'agglomération mulhousienne et sa région représentent une voiture sur quatre circulant en ville).

Pour aller plus loin dans la vallée de la Thur, Solea a mis en place un autre type de découpage zonal permettant de se déplacer librement en tram-train, en TER et en autocar sur cette partie du réseau.

Ce découpage territorial ajoute 3 zones au réseau :

- zone B : Cernay et ses alentours
- zone C : Thann et ses alentours
- zone D : Kruth et ses alentours



La gamme tarifaire des tickets de transport s'adapte à chaque voyage en fonction de la zone d'origine et de la zone de voyage prévue pour cette partie du réseau.

Une proposition tarifaire multimodale unique²⁵

Avec un ticket ou un abonnement de la gamme *Attitudes*, présentée dans l'encadrer ci-dessous, il est possible pour les usagers d'utiliser tous les modes de transports disponibles sur le trajet demandé, c'est à dire : TER, tram-train, car du Conseil Général du Haut-Rhin, tramway, bus Soléa. Les voyageurs qui circulent entre Mulhouse et Lutterbach par exemple ont le choix entre les billets *Solea* et *Attitude* pour se déplacer.

Le ticket *Solea* permet d'utiliser tous les modes de transport Solea: bus, tramway et tram-train (jusqu'à Lutterbach). Le ticket *Attitude* permet d'utiliser tous les modes de transport (bus, tramway, tram-train, TER et autocar) de Mulhouse jusqu'à Kruth.

De manière générale, la grille tarifaire Attitude a été revue à la baisse au moment de la mise en place du tram-train. Selon diverses études, elle représente une économie de :

- 19 % par rapport au coût cumulé des différents titres de transport en commun,
- 70 % par rapport aux déplacements quotidiens en automobile.

²⁵ Un plan et la grille tarifaire de ce réseau se trouve en annexe au dossier

Autres spécificités du réseau mulhousien

Les P+R du réseau SOLEA

Pour un tarif unique de 2 euros pour l'ensemble des passagers de la voiture (jusqu'à 7 personnes), le réseau Solea propose le stationnement du véhicule et la possibilité de rejoindre 1 ville avec des titres de transports aller-retour en tramway desservant le centre-ville.

Pour les abonnés *Liberté*, *Audace* et *Attitudes*, Solea propose un libre-accès à deux de ces P+R (Nouveau Bassin et Université) à condition que les autres passagers du véhicule se munissent de leurs propres tickets pour se déplacer sur le réseau.

« Plan B » sur le réseau Solea

Le réseau de transports collectifs de l'agglomération de Mulhouse dispose également d'une organisation nommée « *plan B* » qui substitue les bus aux tramway en cas d'incidents ou d'accidents qui pourraient compromettre le bon déroulement des services de tram de la ville (manifestations, pannes, intempéries, etc.).

Au moment du déclenchement *plan B*, dans chaque station de tramway est diffusé un message sonore indiquant les démarches à suivre. Les abonnés aux services Solea reçoivent un message sur leur portable et les plans de secours sont également mis à jour sur le site afin de limiter les problèmes liés aux perturbations sur le réseau.

Des agents Solea sont également présents sur le réseau afin d'aider les voyageurs à s'adapter à la gestion du *plan B* et aux changements effectués.

Proposition: le service SMS de la CTS offre aux abonnées du réseau :

La CTS devrait pouvoir offrir comme service à ses abonnés, la possibilité de recevoir l'état du réseau par SMS à partir du moment où ceux-ci se sont engagés à utiliser les transports publics.

LA GAMME « ATTITUDES »

Cette tarification de type zonal et multimodal permet d'emprunter tous les modes de transports entre Mulhouse et Kruth : trains, trams-trains, bus, trams et autocars départementaux. Il n'y a plus de notion de gares de départ et d'arrivée.

La gamme *Attitudes* se décline en 4 tarifs distincts:

- attitudes un voyage
 - attitudes aller-retour
 - attitudes carnet de 10 billets
 - attitudes mensuel



Des services de desserte auxiliaires

TaxiSolea est un service de taxi qui fonctionne le dimanche, les jours fériés et en soirée et a pour but de compléter le réseau Solea. Il est identique à celui des lignes de bus classiques circulant au même moment (sous certaines conditions et à certains horaires donc).

Filéa, en revanche est un service de transport qui propose des dessertes durant les heures creuses. Constitué de minibus et de taxis, il complète les lignes de bus régulières qui circulent aux heures de pointe. Pour utiliser ce service, le voyageur peut simplement demander à un véhicule, via un simple appel à Solea, de venir le chercher à l'un des arrêts identifiés par le réseau et se faire déposer sur un point de contact (plateforme multimodale), ou à un autre point d'arrêt du réseau Filéa (une vingtaine sur l'ensemble du réseau Solea).

Solea a également créé son site de co-voiturage afin de permettre à ses usagers de mieux s'organiser et de réduire les coûts de leurs voyages lors de leurs déplacements en voiture.

Solea et les entreprises

Pour les entreprises, Solea propose le *Pass'Entreprise* qui est établi annuellement au nom de l'entreprise et qui est non nominatif. Il permet aux membres de l'équipe ou aux collaborateurs de l'entreprise de se déplacer de manière illimitée (en fonction de la zone choisie : 1 zone (A1 ou A2 pour 370 euros/an et 2 zones (A1 +A2) pour 555 euros/an) sur le réseau en bus, tramway, tram-train (jusqu'à Lutterbach) pendant 1 an.

Le *Pack Mobilité* permet aussi aux entreprises de disposer d'un éventail de tickets répondant à des besoins de mobilité spécifiques pour un moindre coût (31 euros) au cas où les besoins en termes de mobilité au sein de l'entreprise ne seraient pas clairement définis. Dans ce pack se trouvent : 2 tickets *24h* ; 3 ticket *P+Tram* ; 4 tickets *Duo* ; 5 tickets *1 Voyage*.

Malgré la taille modérée de l'agglomération mulhousienne, le réseau Soléa a su définir les besoins de ses usagers en leur proposant un panel varié de services, offrant à la ville de Mulhouse et à sa communauté urbaine un service de transport de qualité et donnant la possibilité aux autres agglomérations de réfléchir différemment à leurs réseaux de transport.

c) Le réseau urbain de Strasbourg

Chef-lieu de la région Alsace et du département du Bas-Rhin, Strasbourg, avec ses 271 782 habitants, est la 7^{ème} ville de France (en population). Ville frontière avec l'Allemagne, Strasbourg, avec ses infrastructures européennes, est devenue une capitale Européenne symbolique.

La communauté urbaine de Strasbourg (CUS) est le cœur de l'aire urbaine strasbourgeoise et concentre pas loin de 465 000 000 habitants.

Concernant les transports, la Communauté Urbaine de Strasbourg rassemble 28 communes au sein de son périmètre de transport urbain. La CUS détient la compétence dans la mise en place des transports au sein du PTU et joue donc le rôle d'AOT.

Le réseau strasbourgeois comprend :

- Un réseau de tramway de 6 lignes. Mis en service en 1994, il comprend 55,8 kilomètres de rails ainsi que 67 stations. Plus de 68 millions de voyages ont été comptabilisés en 2011 sur le réseau de tramway de la CTS ;
- Un service BHNS en projet qui sera intégré au réseau en 2014. La ligne partira de la gare pour rejoindre la zone d'activités « Espace Européen de l'Entreprise » ;
- Un réseau de bus de 29 lignes. Ce réseau couvre la périphérie en complément des 6 lignes du réseau de tramway ;
- Un réseau important de location de Vélo (réseau Vélhop) : 4 boutiques dont une encore en construction. Il existe également une station mobile et 16 stations automatiques qui ont comptabilisé près de 410 000 journées de location en 2011 ;
- Un réseau de Parkings-relais P+R dont 8 sont à proximité de stations de tram. Le P+R « Elsau » a la spécificité de pouvoir accueillir autocars et camping-cars ;
- Une liaison aéroport en TER au départ de la gare centrale de Strasbourg ;
- Un mini-train. A vocation essentiellement touristique, il circule en centre-ville de mars à novembre et a enregistré 100 000 personnes à son bord en 2011.

Les spécificités des transports strasbourgeois²⁶

Le réseau de transport interurbain et son intégration dans le réseau de la CUS

Géré par le Conseil Général du Bas-Rhin, le réseau est intégré dans l'offre de transports urbains de la CTS: les cars interurbains sont accessibles sans surcoût au sein du périmètre de transport de la CUS (en dehors de ce périmètre, les tarifs sont majorés). L'offre *Alsa+ 24 heures* est une alternative qui propose un ticket unique permettant un accès illimité sur l'ensemble des réseaux de transport en commun (trains régionaux TER, bus, tramways, cars) circulant dans une zone choisie au moment de l'achat du titre : soit une zone urbaine (Strasbourg, Colmar, Mulhouse...), soit un département (Haut-Rhin ou Bas-Rhin), soit toute la région avec des grilles tarifaires variables.

²⁶ Un plan et la grille tarifaire de ce réseau se trouve en annexe au dossier

Le réseau d'autopartage AUTO'TREMENT

Depuis 1999, l'association Auto'trement, soutenue par la CUS, permet la location de véhicules sur une trentaine de points de location répartis sur l'agglomération. Les tarifs varient selon le type d'usage (occasionnel, régulier, etc.) qui en est fait. Une formule tarifaire combinée CTS-Auto'trement comprend l'abonnement au système d'autopartage et l'accès illimité au réseau de tram et de bus du réseau urbain.

Une autre formule, nommée *formule liberté* est proposée aux utilisateurs occasionnels pour des déplacements moins réguliers.

Le Pass tourisme

L'Office de Tourisme commercialise un *Strasbourg Pass* qui comprend plusieurs offres de mobilité dont la croisière fluviale, le mini-train et la possibilité de location d'un Vélohop pour une durée d'une demi-journée.

Le tarif du *Strasbourg Pass* s'élève à 14€ pour une validité allant de 1 à 3 journées. En 2011, 35 000 pass ont été vendus.

Notons cependant, qu'à ce jour, le *Strasbourg Pass* n'intègre pas les déplacements sur le réseau urbain. La majorité des touristes se déplacent à pied.

Proposition : intégrer les transports urbains dans le *Strasbourg Pass* (avec supplément)

Afin de faciliter le déplacement des touristes et simplifier l'accès au réseau de la CTS pour une part plus importante de voyageurs.

La technologie NFC

Plusieurs services innovants de technologies sans contact et pour les smartphones sont proposés ou sont en cours de développement :

- *Le service Strasplus* : à partir d'un smartphone ou d'un téléphone équipé de la technologie sans contact (NFC), les usagers peuvent connaître via un code SMS, les horaires de passage des deux prochains bus ou tram à l'arrêt où ils se trouvent ;
- *A partir de l'été 2013*, la technologie NFC sera appliquée à la billettique des transports strasbourgeois. Les usagers pourront télécharger l'application de la CTS qui leur permettra, parmi différents services, d'acheter et de valider leur titre de transport.

Nous reviendrons sur ce point plus tard dans la recherche.

Plan Piéton à Strasbourg

Lancé en 2011, le plan piéton réalisé par la CUS pour la période 2011-2020 établit un diagnostic sur les déplacements piétons au sein de l'espace urbain et propose une stratégie unifiée. Les 10 actions proposées permettent d'aborder différents enjeux, notamment la promotion du plaisir de la marche, le renforcement de la place accordée au piéton dans l'espace-rue ainsi que la création de nouveaux itinéraires piétons en centre-ville.

Les dix actions du Plan Piéton :

- Promouvoir la marche ;
- Accorder plus de place aux piétons ;
- Désamorcer les conflits piétons / vélos
- Utiliser les documents d'urbanisme pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire ;
- Instaurer le 1% « piétons » à l'occasion des projets de TCSP (BHNS, tramway) ;
- Généraliser la démarche de Pédibus dans les écoles publiques primaires de Strasbourg
- Renforcer la perméabilité piétonne sur les axes 50 ;
- Mieux traiter les carrefours pour le piéton ;
- Traiter et planifier les ouvrages d'art stratégiques du réseau piétonnier
- Créer un réseau piétonnier magistral reliant les centres des quartiers.

La tarification des transports urbains à Strasbourg,

Strasbourg propose une grille de tarification complète (tarification solidaire, abonnement mensuel, abonnement annuel et combiné, tarification à l'unité, par carnet de 10, etc.), mais particulièrement complexe.

Les propositions de tarification qui concernent simplement les tickets de transports et les tickets départementaux, régionaux et transfrontaliers au 1^{er} février 2012 ne représentent pas moins de 28 formules différentes, réductions comprises. En ce qui concerne les différents abonnements, on ne retrouve pas moins de 20 propositions de tarification, selon le type d'abonnement (mensuel, annuel, combiné), selon l'âge (fourchette allant de 4 à 65 ans et +) et selon le type de transport utilisé (bus, tram, car avec le réseau 67, TER etc.) dans les tarifications combinées.

Un ticket, tout comme l'ensemble des tickets proposés par la CTS est valable à la fois dans la Communauté urbaine de Strasbourg, et à Kehl. Il permet de voyager 1 heure sur le réseau de la CTS, correspondances comprises (à condition de valider le ticket à chaque changement). Il comprend également les changements de transports en commun sur les plateformes multimodales (tram-bus-car réseau 67).

Nous analyserons cette tarification dans la deuxième partie de notre recherche. Toutefois, avant de passer à ce point, nous procéderons à une évaluation croisée des réseaux de transport des cinq villes étudiées.

3. Comparaison des cinq réseaux étudiés

Afin de comprendre en quoi les réseaux de transports de ces villes diffèrent, nous allons croiser un certain nombre de données étalonnées pour la recherche sous formes de tableaux et de graphiques.

Le tableau présenté ci-après a été créé à partir de plusieurs d'observations faites sur les réseaux urbains des villes étudiées. Il permet aussi de croiser les spécificités des réseaux pour permettre une lecture simplifiée des caractéristiques des transports de ces cinq agglomérations.

Suite à la présentation de ce tableau, nous proposerons 3 graphiques représentant des évaluations de tarifications et des comparaisons de chiffres clés liées aux réseaux de transports. Ces graphiques permettent de présenter quelques différences tarifaires sur lesquelles nous travaillons. Les comparaisons faites par le biais de ces graphiques offrent un regard neutre sur les différences de ces réseaux, notamment sur les moyens de déplacements (nombre de bus, de tramway, de passagers transportés par an) et sur les coûts des transports dans ces agglomérations (prix d'un titre simple et d'un abonnement standard, sans réductions).

Ces graphiques offrent un regard sur les logiques utilisées pour développer les transports urbains dans ces grandes agglomérations en montrant certaines différences de coût, mais aussi de « philosophie » des transports publics, points sur lesquels nous travaillerons dans la seconde partie, en s'attardant sur les façons d'améliorer et de simplifier le réseau de transport urbain de la CUS.

Tableau de comparaison des réseaux de transports urbains

	Karlsruhe	Bâle	Nantes	Mulhouse	Strasbourg
Exploitant du réseau des transports	Karlsruher Verkehrsverbund (KVV)	Basler Verkehrs-Betriebe (BVB)	Société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise (TAN)	Société anonyme d'économie mixte locale (SOLEA)	Compagnie des transports Strasbourgeois (CTS)
Pop. de la commune / population agglomération	297 488 hab/ 432 977 hab (district)	169 692 hab/ 500 562 hab	284 970 hab/ 582 159 hab	109 588 hab/ 253 000 hab	276 401 hab/ 482 376 hab
Fréquentation du réseau (passagers / an)	175 millions	128,72 millions	116,5 millions	Environs 40 millions (108 000 /jrs)	108 millions
Revenu moyen par ménage	Salaire net moyen Allemagne : 2 980 €/ mois	Salaire moyen Suisse : 6 825 / CHF net par ménage (5480 €)	2 787 € nets / mois et par ménage	2 278 € nets / mois par ménage	2 698 € nets / mois par ménage
Type de découpage tarifaire du réseau	Découpage en alvéoles	Découpage du réseau en plusieurs zones	Pas de découpage du réseau (périmètre Nantes Métropole)	Découpage du réseau en plusieurs zones (A1 ; A2 ; tram-train)	Pas de découpage du réseau (CUS)

Cette première partie du tableau reflète une analyse globale des réseaux étudiés. Elle permet de cerner les particularités des transports et de relativiser certains coûts dans les grilles tarifaires en fonction des revenus moyens des ménages et de la population des agglomérations étudiées.

Gamme tarifaire (printemps 2013)					
	Karlsruhe	Bâle	Nantes	Mulhouse	Strasbourg
Prix du ticket simple (aller simple)	1.80 € pour 1 zone → 6.30 € pour 7 zones et +	2,10 CHF (= 1.7 €) pour courte distance (4 stations) → 4,20 CHF (= 3.4€) pour 2 zones	1,50 € (Nantes Métropole)	1,50 € pour 1 zone → 2,25 € Pour 2 zones (prix différent pour le tram-train)	1,60 € (CUS)
Existence d'un tarif réduit sur ticket simple ?	Oui	Oui	Oui	Non	Oui (achat de carnet de 10)
Existence d'un tarif groupes ?	Oui	Non (sauf 24h)	Oui	Oui	Oui
Carte journalière ?	Oui (par zones et/ou intermodalité - réseau ferroviaire VPE)	Oui (par zones et/ou intermodalité - réseau ferroviaire TNW)	Oui (par zones et/ou intermodalité - réseau TER ; LILA ; STRAN)	Oui (par zones + forfait 3 jours - par zones)	Oui
Vente de titre par carnet ?	Oui (bloc de 4) proposition	Oui (carte valable pour 6 courses)	Oui (carnet de 10 + carnet 10 tarif réduit)	Oui (carnet de 10)	Oui (carnet 10 ; 30 ; TR ; invalides de guerre et non-voyants) (proposition)
Intégration du train dans le prix du ticket à l'unité ?	Oui (tram-train)	Non (tarif différencié)	Oui (au sein de Nantes Métropole)	Oui (en zone A1 sinon tarif différencié)	Non (tarif différencié)
Prix abonnement simple (sans statut d'âge ou de TR)	52 € à 147 €/mois (par zones) Carte transmissible proposition	98 CHF = 80.30 € / mois possibilité de rendre abonnement transmissible	54,50 € / mois	38,70 € à 58,05€ / mois (par zone)	45,60 € / mois

Abonnement annuel ?	Oui	Oui (abonnement annuel = 10x abonnement mensuel)	Oui (réduction = moins de 10x le prix de l'abonnement mensuel)	Oui (réduction = moins de 10x le prix de l'abonnement mensuel)	Oui (abonnement annuel = 10x abonnement mensuel)
P+R ?	Oui (gratuit)	Oui (transport urbain aller-retour pour 2 personnes, valable 3h)	Oui (gratuit sur présentation d'un ticket de transport TAN)	Oui (aller-retour jusqu'à 7 personnes) + gratuité pour les abonnées dans certains P+R	Oui (aller-retour jusqu'à 7 personnes) + P+R spéciaux pour car et camping-car

Cette deuxième partie du tableau révèle les différences de la grille tarifaire, non pas en coûts mais en fonctionnalité. On remarque que beaucoup des offres tarifaires sont partagées entre les réseaux, mais que certains particularismes subsistent. Ce tableau ne présente pas les détails des réseaux, il permet plutôt un regard croisé sur les propositions tarifaires, sur une base de modèles communs qui concernent la simplification des transports pour les usagers. Concernant les détails tarifaires de chaque réseau, nous proposerons en annexe un découpage précis de chaque grille des agglomérations étudiées.

Ci-dessous deux propositions tirées de l'analyse de ce tableau :

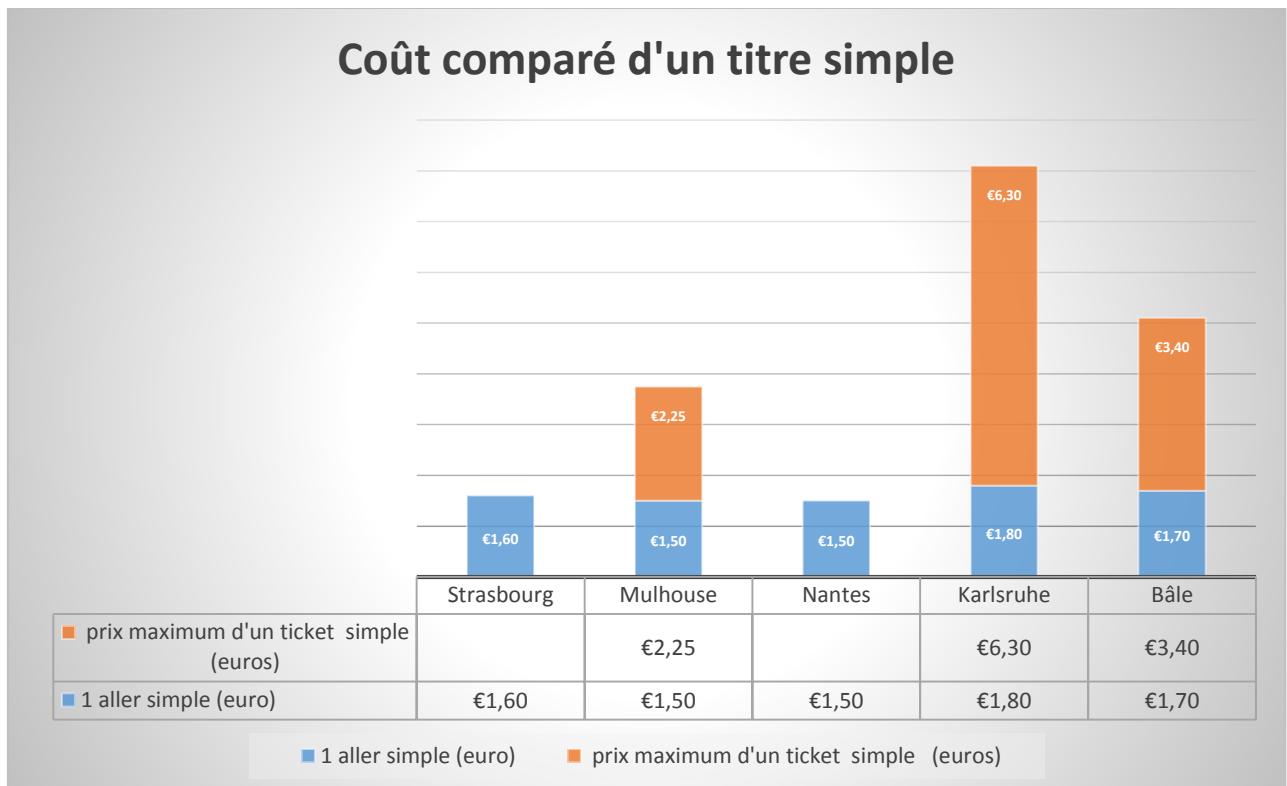
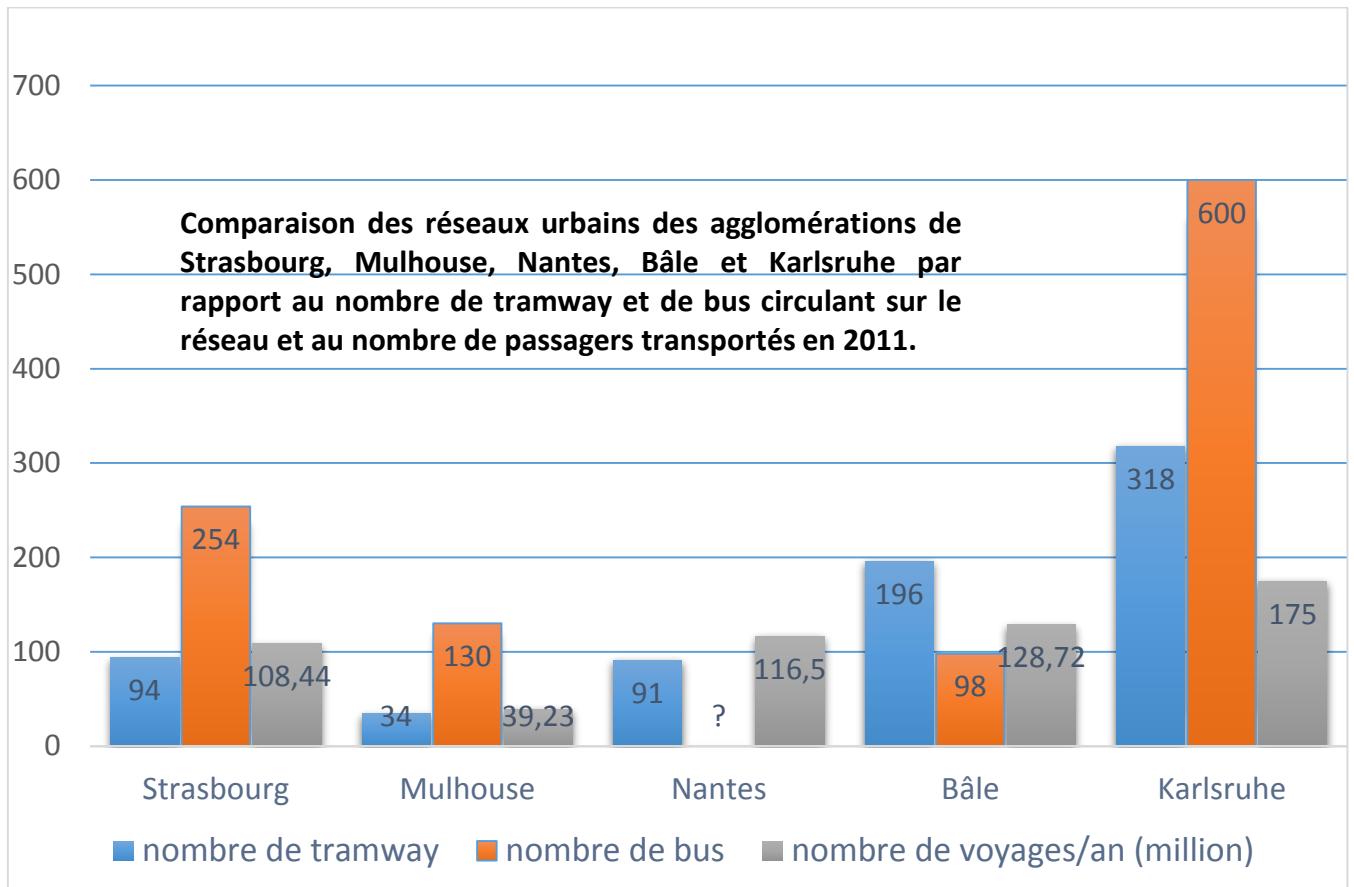
Proposition : vente de carnet de 4 ou 5 titres de transports

Pour les usagers occasionnels des transports de la CTS qui ne prennent pas suffisamment les transports pour avoir l'utilité des 10 ou 30 titres proposés par les carnets.

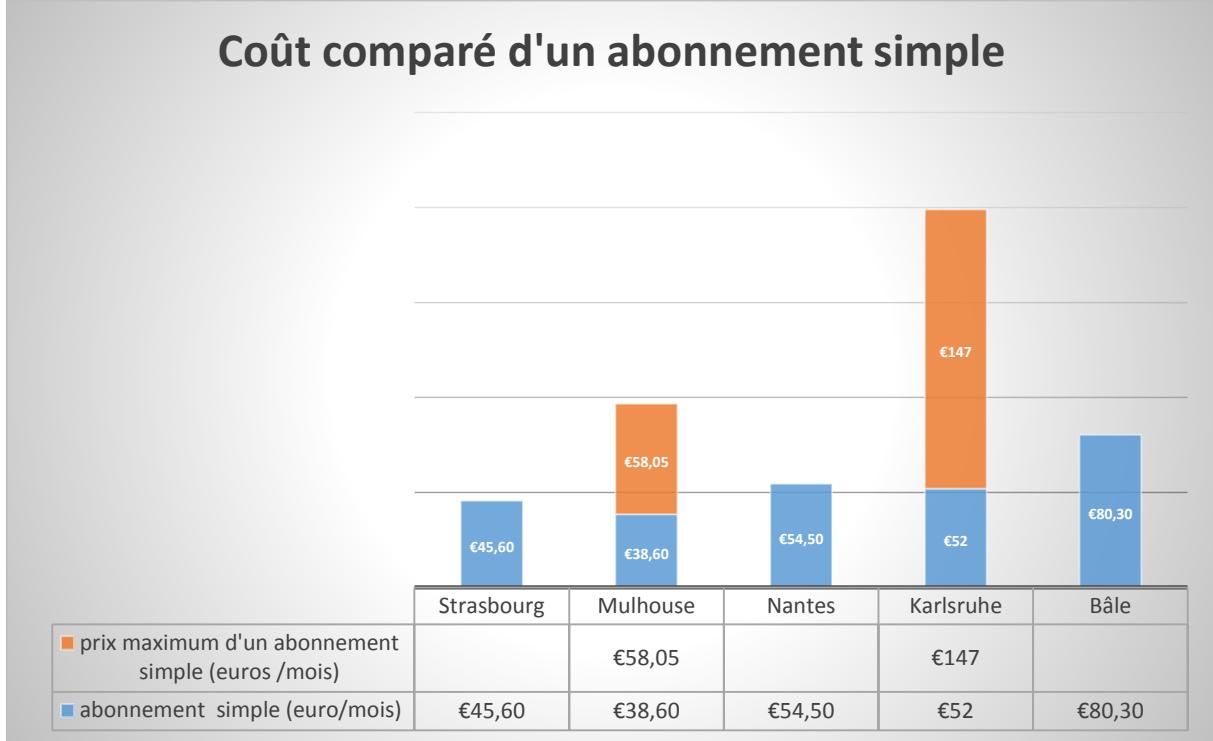
Exemple : carnet de 4 titres pour 5 euros

Proposition : un abonnement transmissible

Permettre aux usagers qui n'utilisent pas leur abonnement de « prêter » leur abonnement à un membre du foyer. Réduction des coûts de transport pour les usagers dans les familles où plusieurs abonnements de transport public peuvent peser sur le budget mensuel.



Coût comparé d'un abonnement simple



Le premier graphique permet de discerner les tendances des réseaux urbains des cinq villes étudiées. On remarque notamment une différence entre les réseaux français (Strasbourg, Nantes, Mulhouse) et les réseaux allemands et suisses que sont ceux Karlsruhe et de Bâle. Ce graphique est un support de lecture pour disposer d'informations simplifiées sur les réseaux de transports urbains de ces agglomérations.

Le second graphique propose une comparaison simplifiée entre les tarifs des titres simples dans les cinq villes étudiées. Nous remarquons que trois des cinq agglomérations proposent des tarifs différenciés (en fonction des distances ou du découpage zonal du réseau) pouvant faire évoluer le tarif, le faire passer du simple au double, voire à plus du triple du prix initial. D'autres agglomérations comme Nantes et Strasbourg proposent quant à elles un prix unique pour l'ensemble des déplacements au sein de leur communauté urbaine. De la même manière la lecture du graphique offre une vision simplifiée du coût d'un abonnement simple dans les cinq agglomérations étudiées.

Le troisième graphique n'expose pas les tarifs réduits et les abonnements spécifiques de chaque grille tarifaire des agglomérations il propose simplement les tarifs d'un abonnement « standard ». Nous remarquons cependant que certains réseaux tels que ceux de Mulhouse ou Karlsruhe proposent des abonnements à prix évolutif variant en fonction des zones dans lesquelles se trouvent les usagers des transports. Cette logique de différenciation des prix est possible dans des villes où les transports urbains sont intégrés dans les démarches de déplacements des citadins mais elle pourrait, en France par exemple, limiter l'intérêt des usagers pour les transports urbains, surtout pour les usagers des couronnes péri-urbaines de ces agglomérations qui ont encore dans les mœurs l'habitude des transports particuliers.

Suite à cette approche de plusieurs réseaux de transports collectifs urbains, nous tâcherons d'en tirer des éléments pour réfléchir au moyen de simplifier les grilles tarifaires proposées sur les réseaux de la CUS.

III. Partie 3 Evolution et perspectives de simplification de la tarification dans les transports urbains de Strasbourg

Après avoir analysé les caractéristiques de certains réseaux et les politiques tarifaires des transports que propose la CUS, il semblerait pertinent de réfléchir à une manière de simplifier l'offre tarifaire du réseau, pour mieux répondre aux besoins des usagers.

Le constat est qu'aujourd'hui, plusieurs villes ; en France, en Allemagne, et en Suisse, proposent avec succès une tarification unique permettant aux usagers de multiplier le nombre de voyages (sous forme multimodale) à partir d'un seul et unique ticket. Cette offre permet-en théorie- une mobilité simplifiée et plus de transparence sur les réseaux de transport en commun des territoires en question.

A Strasbourg, le développement des plateformes multimodales est un atout pour la mise en place d'une tarification unique. Il existe diverses possibilités tarifaires permettant déjà de voyager sur l'ensemble du réseau de la CUS, ainsi que sur celui des transports interurbains et de la SNCF²⁷ à partir d'un abonnement unique²⁸et multimodal. Cependant, il n'y a toujours pas de tarification unique simplifiée. Le but de cette recherche est de réfléchir à la façon d'élargir cette possibilité d'offre à l'ensemble des usagers des transports en commun. Dans un premier temps, nous proposerons différentes façons de simplifier la grille tarifaire des transports collectifs urbains de la CUS, et dans une seconde partie, nous porterons un regard sur la notion de tarification multimodale unique sur le réseau de la CUS.

²⁷ RER 2^{ème} classe

²⁸ Alsa+Job Alsa+Campus

A. Simplification de la grille tarifaire au sein de la CUS

Le réseau de transport de la CUS est remarquable, tant pour la superficie qu'il recouvre que pour son maillage et l'efficacité de ses services.

Une vingtaine d'année après l'ouverture de la première ligne de tramway, en 1994, les autorités organisatrices des transports étudient toujours les possibilités d'amélioration du réseau. Les usagers du réseau, à travers l'association ASTUS, cherchent à offrir les meilleures façons d'améliorer, voire de simplifier les évolutions tarifaires. Les projets mis en place par la CUS sur le réseau de la CTS ont multiplié le nombre de titres de transports proposés dans la grille tarifaire, améliorant certes le réseau mais le complexifiant également.

1. Mise en place de la tarification dans les transports collectifs urbains

La tarification des transports publics urbains est un élément stratégique des politiques de déplacements. Elle est décidée par les autorités organisatrices et mise en œuvre par les opérateurs de transport urbain. Dans l'agglomération strasbourgeoise, l'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) est la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) et son opérateur est la Compagnie de Transports Strasbourgeois (CTS).

La tarification dans les réseaux de transports collectifs doit répondre à trois objectifs principaux : attirer les usagers, les fidéliser, et participer au financement des réseaux. Ainsi, tout en proposant à l'usager un prix attractif par rapport aux modes de transports motorisés individuels, la tarification doit pouvoir refléter le coût du service public pour la collectivité, même si en définitive, l'usager ne contribue qu'à hauteur limitée au coût de fonctionnement des transports.

En nous appuyant sur une étude menée en 2011 par le Groupements des Autorités Responsables de Transport (GART)²⁹ sur la tarification des transports collectifs, ainsi que sur l'analyse et la recherche menée dans le cadre d'ASTUS sur le réseau de transport urbain de Strasbourg, nous essayerons de détacher et d'analyser la façon dont le réseau de transport de Strasbourg peut se différencier des usages tarifaires des autres réseaux et comment il peut être modifié en vue de simplifier sa grille tarifaire.

Comparaison tarifaires des réseaux de transports

Depuis 1^{er} janvier 2011, le réseau de la CTS fait partie des 157 réseaux à tarification unique, entendu par le GART comme réseau sur lequel voyageur peut se déplacer via plusieurs moyens (bus, tram, etc.) avec un titre de transport. Le réseau strasbourgeois propose en effet avec un même titre de transport, un déplacement sur le réseau de tramway et de bus urbains.

²⁹ Étude GART sur les pratiques tarifaires au 1^{er} janvier 2011 de 172 réseaux urbains

Les titres de transports

Le prix moyen du ticket à l'unité sur l'ensemble de ces 157 réseaux s'établissait à 1,11 € en 2011 avec une disparité importante entre les réseaux. Le prix peut varier de 0,50 € à 1,60 € dans les villes les plus chères, prix auquel la CTS vend son ticket unitaire.

Concernant les autres titres de transports individuels, le prix moyen du ticket issu d'un carnet s'élève à 0,86 € en 2011, ce qui constitue en moyenne nationale une remise de 22 % par rapport au prix à l'unité. Strasbourg est en dessous de cette moyenne en proposant une remise de 19,37 % sur le carnet de 10 tickets, mais est au-dessus pour le carnet de 30, avec 23,12% de remise par rapport au prix à l'unité. Pour la tarification précise de la grille tarifaire des transports urbains de Strasbourg.

Le réseau de transport de la CUS figure parmi les 46,5 % des grilles tarifaires dans lesquelles est proposée la vente de titre journalier. Souvent valable 24 heures pour un nombre illimité de voyages, celui-ci peut néanmoins être proposé pour des périodes de 2 ou 3 jours dans certains cas. Le prix du titre journée équivaut à un peu plus du prix de 3 tickets unitaires et s'établit en moyenne à 3,41 €. Il répond généralement aux pratiques de mobilité occasionnelle, avec de multiples étapes au cours d'un déplacement. Le titre journalier 24H ALSA+ CUS individuel est proposé à 4€ et est valable pour un nombre de voyages illimité sur toutes les lignes bus-tram-car et train TER dans la Communauté Urbaine de Strasbourg et sur la ligne 21 à destination de Kehl. Bien qu'il soit plus onéreux que le ticket journalier moyen, le titre de transport strasbourgeois coute moins du triple du ticket unitaire.

Les groupes peuvent également accéder à des titres de transports spécifiques dans 87 réseaux de France. Si 8 réseaux, dont celui de Strasbourg, proposent des titres valables toute la journée pour plusieurs personnes (2-3 personnes pour le titre 24H TRIO de la CTS), la grande majorité d'entre eux offre des tickets unitaires, à savoir : soit un titre unique valable pour l'ensemble du groupe, soit des tickets à l'unité pour chaque membre. Les prix des titres varient naturellement en fonction de cette spécificité ou peuvent être dégressifs selon le nombre de personnes. Par ailleurs, une condition d'utilisation en heures creuses est parfois associée à ces titres. A Strasbourg, le ticket 24H TRIO est valable pour un nombre illimité de voyages dans les 24h suivant la première validation, et ce, sur tout le réseau CUS pour un tarif de 5,70€.

Outre les titres spécifiques à la Semaine de la Mobilité ou à la Journée du Transport Public en septembre (offerts dans de nombreux réseaux), des titres événementiels sont également monnaie courante dans 28 réseaux, en fonction des spécificités locales (carnaval, foire ou braderie, fêtes traditionnelles...) ou de périodes exceptionnelles (soldes, pics de pollution...) comme c'est le cas sur le réseau SOLEA de Mulhouse par exemple. Généralement, leur prix n'excède pas 2,50 € (sauf si l'entrée dans une exposition ou dans une foire y est associée, comme c'est le cas des titres de transports proposés en Allemagne, et à Karlsruhe en particulier) et permet la circulation sur le réseau pour l'ensemble de la journée. La CTS, quant à elle propose un ticket *Tickets Congrès - Séjour En Groupe* sur commande (3 semaines avant le congrès) pour au moins 15 personnes, valable au minimum 3 jours consécutifs, mais ne propose pas directement à ses usagers d'autres tickets événementiels.

Les abonnements

En ce qui concerne les abonnements, le mensuel est le titre de référence pour de nombreux réseaux. Il permet non seulement de fidéliser la clientèle, mais offre aussi aux salariés la possibilité de se faire rembourser 50 % du prix de l'abonnement par leurs employeurs grâce au dispositif de la prime transport, mis en place en 2009.

Aujourd'hui, 96,2 % des réseaux proposent à leurs usagers un abonnement mensuel dont le prix moyen est de 27,90 € soit (en moyenne), le prix de 32 tickets en carnet. L'abonnement mensuel simple proposé par la CTS est de 45,60 € par mois avec des possibilités de réduction (tarification solidaire, abonnements à tarifs réduit, etc.). Il est également intéressant pour notre recherche de noter que l'un des tarifs les plus élevés en termes d'abonnement mensuel et annuel est celui proposé par le réseau TAN de la ville de Nantes, avec un abonnement mensuel plafonné à 54,50€ par mois en 2012 alors que son ticket unitaire est moins cher que celui vendu par la CTS (1,50 € à Nantes).

L'abonnement annuel, quant à lui, est un titre dont l'évolution continue de progresser chaque année. En effet, de plus en plus de villes proposent à leurs voyageurs une tarification annuelle. (67,5% des villes étudiées dans le rapport du GART). Même si son prix affiché (282,91 € en moyenne) peut sembler dissuasif pour un achat comptant pour les usagers, il faut savoir que la majorité des réseaux propose le paiement sur 10 ou 11 mois par prélèvement automatique, permettant ainsi une remise intéressante par rapport aux abonnements mensuels.

Présentes dans la quasi-totalité des réseaux, les tarifications sociales et commerciales ont connu de fortes évolutions au cours des dernières années. Ce sont désormais les personnes âgées qui sont la cible privilégiée des réseaux en termes d'avantages tarifaires, suivies de près par les demandeurs d'emploi et les « précaires financiers », puis les scolaires et apprentis. Dans 144 réseaux de transport public français, les personnes âgées bénéficient de tarifs préférentiels, même si le critère d'âge a tendance à s'effacer au bénéfice de critère de ressources pour accéder à ces tarifs. C'est par exemple le cas de la CTS, qui propose à ses usagers une tarification solidaire depuis 2010, sur laquelle nous reviendrons.

Ci-dessous, un tableau permettant de comparer la grille tarifaire classique moyenne des transports urbains français à celle de Strasbourg :

Prix moyens des titres de la gamme classique en 2011

Moyennes sur 157 réseaux à tarification unique (sont exclus les 6 réseaux à tarification zonale). **2011**

Moyennes sur 157 réseaux à tarification unique (sont exclus les 6 réseaux à tarification zonale).

	Moyen	STRASBOURG
Ticket unitaire	1,11 €	1.60 €
Ticket en carnet	0,86 €	1.29 €
Titre journée	3,41 €	4 €
Abonnement hebdomadaire	10,79 €	/
Abonnement mensuel	27,90 €	45.60 € / mois
Abonnement annuel	282,91 €	456 € / mois

Équipement et système

La billettique

Extrêmement coûteux à mettre en place, les systèmes billettiques ne sont pas encore répandus dans l'ensemble des réseaux de transport urbain. En 2011, 69 réseaux seulement en sont équipés en France. Parmi ces réseaux, 30 ont opté pour la carte à puce sans contact, tandis que 30 autres ont maintenu des cartes magnétiques pour certains titres, tout en développant le sans contact en billettique parallèle.

La taille de l'agglomération a naturellement un impact sur l'investissement en billettique et Strasbourg est dotée d'un système *Badgéo* particulièrement expérimental comme nous le verrons par la suite.

Les parkings relais (P+R)

Souvent situés à la périphérie des villes, les P+R permettent de rabattre une partie des automobilistes sur une ligne du réseau de transport public se dirigeant vers le centre de l'agglomération. En France, 26 réseaux disposent ainsi de titres permettant de combiner le stationnement d'une voiture à l'usage d'un service de transport public urbain. Valables le plus souvent pour un aller-retour dans la journée, ces titres sont exclusivement utilisables par le conducteur dans quelques cas, mais la plupart d'entre eux donne accès au réseau à ses accompagnateurs (jusqu'à 7 personnes). Comme nous l'avons précédemment montré, Strasbourg est doté d'un réseau de P+R particulièrement efficace. Le réseau est également notoire pour son système de billettique particulier.

2. La billettique *Badgéo*

Dématérialisation de la billettique dans les transports ; l'exemple de la carte Badgéo en Alsace

La carte Badgéo est un mode de gestion de titres de transport qui repose sur une technologie de carte sans contact. Dans le Bas-Rhin, les lignes de cars Réseau 67 et celles des transports urbains de la CTS disposent du même système de billettique Badgéo.

Dès 1999, la Communauté Urbaine de Strasbourg et le Conseil Général du Département du Bas-Rhin ont, par voie de convention, convenu d'un système billettique commun. Les deux autorités organisatrices ont d'abord financé le projet en commun, puis chacune a pris en charge sa propre commande d'équipements. Le réseau urbain de la CTS est équipé du système de billettique sans contact depuis septembre 2004 alors que les réseaux des lignes interurbaines Réseau 67 ont été équipés du système Badgéo à partir de septembre 2005.

La carte BADGEO est une carte nominative valable 6 ans. Elle permet de charger l'ensemble des titres de transport du Réseau 67 et de la CTS ainsi que la gamme de titres de transports combinés entre les deux réseaux. Cette billettique est proposée aux usagers comme forme de support unique pour les abonnements urbains, interurbains, et abonnements combinés. Grâce à ces innovations technologiques de carte sans contact, la Communauté Urbaine de Strasbourg et le Département du Bas-Rhin se sont imposés comme les premiers réseaux de transport français à avoir fait coexister cette technologie au sein d'une même zone.

En novembre 2006, le réseau TER régional s'est, à son tour, doté d'un système billettique sans contact avec la carte Alséo. Cette carte sert de support à tous les abonnements TER, y compris aux abonnements combinés TER + réseau urbain, mais cette billettique n'est pas compatible avec la billettique Badgéo.

En 2009, plus de 314 000 cartes Badgéo étaient en circulation sur les deux réseaux de transports. La mise en place à partir de l'été 2013 d'un nouveau système de support tarifaire via les technologies NFC va d'ailleurs offrir au réseau urbain une nouvelle dynamique de billettique sans contact.

On peut se procurer ces titres de transport, dans les points de vente principalement situés au centre de Strasbourg. C'est l'un des inconvénients de ce système de billettique : les opérations ne peuvent être réalisées qu'en agence commerciale ou sur des terminaux *point de vente* qui sont généralement concentrés en centre-ville. Le problème est celui de l'accès au réseau de transport, puisqu'une partie des usagers sont dans l'obligation de se rendre jusqu'au centre-ville pour acheter ou recharger leur titre de transport.

Cette difficulté est d'autant plus importante pour les réseaux interurbains comme le Réseau 67, dont une partie de la clientèle réside en zone rurale ou périurbaine, loin des points de ventes traditionnels.

Auparavant, il était possible de recharger sa carte Badgéo via plusieurs points de ventes :

- les boutiques CTS (2 boutiques en centre-ville de Strasbourg)
- les distributeurs automatiques de titres de transports situés à tous les arrêts de tramway (plus de 180 distributeurs)
- chez les dépositaires (environ 20 revendeurs agréés équipés dans l'agglomération).

Toutefois, du fait de leur coût d'achat, de mise en place et de maintenance, il est difficilement envisageable de multiplier les terminaux *point de vente* et le nombre de distributeurs automatiques ; c'est pourquoi la CTS et le Réseau 67 ont ouvert un partenariat avec le groupe bancaire du Crédit Mutuel-CIC et avec les industriels EFFITIC et ERG, permettant ainsi aux usagers des transports de recharger leur carte via les Guichets Automatiques Bancaires (GAB). Les groupes bancaires disposent en effet d'un réseau de guichets automatiques bancaires relativement dense dans le département de Bas Rhin, y compris en milieu rural (près de 400 GAB pour le groupe Crédit Mutuel-CIC).

Depuis septembre 2009, les cartes *e-Badgeo* peuvent aussi être rechargées via Internet.

En effet, après avoir ajouté les guichets automatiques bancaires dans la chaîne de vente du système billettique, la CTS a décidé en 2009 de déployer ce même dispositif sur Internet. La société EffiTIC propose la mise en place d'un serveur internet permettant à l'usager d'acheter et de charger sa carte *e-badgeo* par Internet, depuis son domicile.

Ainsi, une convergence tarifaire s'est opérée ces dernières années entre différentes AOT du département sous forme d'accords bilatéraux. Et même si le résultat reste encore mitigé (une tarification complexe, qui s'adresse peu aux usagers occasionnels et ne couvre qu'un champ limité des offres, le stationnement et le système Velhop restant par exemple exclus du dispositif), la carte Badgéo a joué jusqu'à aujourd'hui un rôle important comme support billettique intermodal.

Dans la mesure où toutes les cartes peuvent servir de support à tous les titres de transport combinés, l'interopérabilité entre la billettique urbaine et interurbaine est un succès. En revanche, elle reste à sens unique entre les systèmes Alséo et Badgéo (au niveau du contrôle des titres sur le réseau TER et le réseau CTS) et les AOT sont toujours en négociation sur cette question. Ci-après ; un schéma présentant les diverses cartes intermodales proposées dans le Bas-Rhin.

Réseaux émetteurs de la carte	Nom de la carte	Intégrateur	Fournisseur	Titres de transports hébergés par la carte	Interopérabilité
Urbain (CTS)	Badgéo (visuel bleu)	EFFITIC	Thalès EFFITIC	Urbains Interurbains Combinés urbain + interurbain	Interurbain
Interurbain (CTBR)	Badgéo (visuel orange)		ERG		Urbain
TER (SNCF)	Alséo	SNCF		TER Combinés TER + urbain	Urbain

(Source : PDU STRASBOUG)

La CUS souhaite dématérialiser progressivement l'ensemble des titres de transport (titres unitaires et abonnements) en offrant aux utilisateurs de nouveaux outils. Ainsi, une version mobile de la carte Badgéo va être mise en place et donnera cette fois accès aux parkings-relais, au vélopartage (Velhop) et à l'autopartage (Auto'trement). Il s'agit d'une solution transitoire et évolutive qui respectera la stratégie billettique de la CUS en termes de suppression des titres magnétiques et de renouvellement des valideurs (prévu fin 2014). D'ici là, la CUS continue à adapter la grille tarifaire et la gamme de ses titres aux besoins de ses voyageurs, comme c'est le cas avec la tarification sociale sur le réseau de la CTS, que nous allons voir ci-après.

3. Une tarification sociale adaptée; l'exemple de la tarification solidaire

La tarification sociale, utilisé depuis 2010 sur le réseau de la CTS, se définit comme :

« L'ensemble des réductions offertes aux personnes ayant des revenus modestes, dont l'obtention nécessite la justification d'un certain niveau de revenu »³⁰.

Les catégories sociales sont identifiées par les réseaux de transports en fonction des statuts et/ou des revenus des usagers. Depuis quelques années, les autorités organisatrices des transports associent de plus en plus un critère de revenus (montant des ressources, droit au a la CMU, critère d'imposition...) au seul statut des individus (bénéficiaires de minima sociaux, demandeurs d'emploi, personnes âgées, personnes en situation de handicap...), comme cela était généralement la norme.

Lorsqu'elles refondent leur tarification sociale (comme cela a été le cas à Strasbourg il y a quelques années), les autorités organisatrices urbaines sont, de plus en plus séduites par des tarifications exclusivement basées sur un critère de revenus. À Strasbourg, la référence utilisée est le critère du quotient familial.

Préconisé par l'article 13 de la loi RSA entrée en vigueur le 1er juin 2009, ce type de tarification permet de mieux rendre compte de la réalité économique et sociale de ses usagers pour une plus grande équité entre les voyageurs.

Les premiers à avoir mis en place ce système de tarification solidaire étaient les réseaux de transports de Dunkerque en 1994, suivis de Rennes (1996) et, plus récemment, de Brest (2006), Grenoble (2009), Quimper et depuis 2010 ; Strasbourg.

Pour la catégorie des demandeurs d'emploi et des précaires financiers, qui regroupe à la fois les demandeurs d'emploi inscrits au Pôle Emploi et les personnes percevant les allocations telles que le Revenu de Solidarité Active (RSA) ou bénéficiant de la Couverture Maladie Universelle (CMU), cette tarification permet une réduction importante pouvant aller jusqu'à 90% de réduction du prix de l'abonnement. Cette catégorie de personnes représente moins de 10 % des voyageurs des réseaux de transport urbain (en moyenne).

Pour les personnes âgées, ce type de tarification permet un accès aux réductions qui n'est pas uniquement basé sur la tranche d'âge dans laquelle elles se trouvent.

Sur certains réseaux, les personnes ayant atteint l'âge de 55 ans peuvent prétendre voyager à tarif réduit, tandis qu'elles doivent atteindre 75 ans pour en bénéficier pleinement sur d'autres réseaux (avec parfois un premier palier à 65 ans).

Les personnes voyageant avec un titre spécifique pour « personnes âgées » comptent en moyenne pour 3,7 % du trafic total des réseaux de transports.

Pour les personnes en situation de handicap, la plupart des réseaux propose des titres à tarifs réduits quel que soit leur niveau de handicap.

Ces personnes représentent moins de 1 % du trafic d'un réseau, quelle que soit sa taille et peuvent également avoir accès aux abonnements solidaires. En outre, la CTS a décidé de

³⁰ Définition du GART

maintenir la gratuité totale pour les enfants en situation de handicap et les personnes handicapées à plus de 80%.

Les nouveaux abonnés de la CTS : effet de la réforme sur l'année 2011

	Nombre d'abonnés	Evolution	Tarification solidaire
• 19 - 25 Abonnements:	25 472 abonnés	+ 14 000	48,6%
• 26 - 64 Abonnements:	39 959 abonnés	+ 6 600	60,1%
• 4 - 18 Abonnements:	32 344 abonnés	+ 2 100	58,7%
• 65 ans et plus / PMR:	16 969 abonnés	- 8 000	53,9%

(Source : CUS)

Si l'on analyse le tableau, c'est plus de 16 000 abonnés supplémentaires (tous abonnements confondus) qui utilisent les transports de la CTS depuis la mise en place de l'*abonnement solidaire*, entraînant ainsi une progression de 2 millions d'euros de recettes commerciales.

Il y a parmi les voyageurs réguliers de la CTS environ 68 500 personnes qui bénéficient de la tarification solidaire depuis 2010, ce qui représentent en 2011 (selon les documents de la CUS), 58,2 % de l'ensemble des personnes utilisant le réseau avec un abonnement. Les autorités organisatrices et la CTS se disent très heureuses de la réussite de cette politique tarifaire, qui a su démocratiser et populariser les transports collectifs pour un certain nombre de personnes qui ne les utilisaient pas auparavant.

D'ailleurs, la Communauté Urbaine de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois ont été distinguées par l'Union des Transports publics (UTP) pour le caractère innovant de cette tarification solidaire et pour la campagne de communication qui l'a entourée au moment de son entrée en vigueur en 2010.

Répartition en pourcentage des abonnés par catégories QF

Catégories	Nombre d'abonnés	Tarif Plein	QF1 > 350€	QF2 350-550€	QF3 551-750€
⇒ 19 - 25	25 000	46%	29%	16%	9%
⇒ 26 - 64	40 000	42%	30%	20%	8%
⇒ 4 - 18	30 000	41%	20%	22%	17%
⇒ 65 ans	15 000	64%	9%	14%	13%

Si nous nous référons au tableau de répartition des abonnés par rapport à la catégorie du quotient familial, nous remarquons qu'une part importante des ayants-droit a moins de 65 ans, et un nombre important d'entre eux ont un coefficient familial inférieur à 350 € par mois.

Ci-dessous ; le schéma explicatif de la CTS pour proposer la tarification solidaire sur son réseau de transport :

Abonnements Tarification solidaire 2012



Avant d'apporter un regard plus large sur l'évolution tarifaire de la CTS, nous terminerons cette partie sur la tarification sociale par un extrait d'entretien passé en avril 2013 avec un responsable marketing de la CTS. Il nous explique en quoi cet abonnement est un avantage pour les usagers.

« Donc, toujours sur la tarification, et pour finir, est-ce que vous pouvez m'expliquer en quoi consiste la tarification solidaire qui a été mise en place à la CTS ?

C'est très simple en fait, la tarification solidaire, elle tient simplement en compte les revenus. Avant, il y avait des tarifications qui étaient liées au statut, par exemple les chômeurs gagnant moins qu'une somme définie avaient le droit à un tarif réduit, les familles avec 3 enfants avaient également le droit à des tarifications réduites, enfin voilà, un certain nombre de choses. Hors tout cela était calculé... et puis les personnes de plus de 65 ans non-imposables ne payaient pas et tout cela était lié sans que les ressources réelles des gens soient prisent en compte.

Donc tout cela a été enlevé, la collectivité a supprimé la totalité des gratuités qui représentait a peu près une trentaine de titres et en fait, ils ont repris un tarif : c'est 100%, deuxième niveau de prix ; c'est 50% et le dernier doit être pris à hauteur de 10% (...) et donc vous avez le droit à ces titres en fonction du revenu du foyer. L'avantage, c'est que ça tient compte des revenus, par exemple quand vous êtes chômeur, vous avez le droit à un tarif réduit mais votre femme et vos enfants ont également le droit à un tarif réduit, donc ça tient bien compte du besoin du foyer fiscal et on se base pour cela sur le calcul du coefficient familial établit par la CAF. C'est une chose relativement simple et qui fonctionne plutôt bien parce qu'on a quand même gagné 20 000 abonnés avec cette opération. »

Entretien avec un responsable marketing CTS en avril 2013

4. Demain à la CUS ; évolution tarifaire et nouvelles technologies

La grille tarifaire et les services proposés par le réseau des transports publics de la CUS sont en constante évolution depuis une vingtaine d'années, proposant à ses usagers de nouveaux tarifs, de nouvelles fonctions et de nouvelles technologies. Aujourd'hui, c'est le service Smartphone qui est étudié, ce que nous analyserons avant de voir les évolutions tarifaires à prévoir sur le réseau en 2013.

La technologie NFC sur le réseau strasbourgeois

A partir du deuxième trimestre 2013, avec l'application mobile de la Compagnie des Transports Strasbourgeois, les voyageurs pourront acheter leurs titres de transport (tickets et abonnements) via la technologie pour smartphone NFC (near field communication ou communication en champs proche). La CTS a d'ailleurs proposé à une centaine de personnes (dont les membres d'ASTUS) de tester en avant-première ce service durant le premier trimestre 2013 et de donner leurs avis.

Sur l'agglomération strasbourgeoise, la totalité des horodateurs accepte déjà le paiement sans contact, avec une carte bancaire ou un téléphone mobile *Cityzi* (société choisie pour assurer le lien entre les banques et les opérateurs téléphoniques). C'est d'ailleurs une première en France et Strasbourg a été récompensée pour les démarches de paiements sans contact dont va se munir la CTS. La CUS a d'ailleurs reçu en 2011 le titre de « Territoire leader du mobile sans contact », grâce aux 90 000 paiements effectués en NFC.

La Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) expérimente à partir de cette technologie « sans contact » une application téléchargeable sur téléphone Android NFC. Cette application permet d'acheter les différents titres de transport puis de les valider grâce à une vignette intelligente aux stations de tram et de bus. Tous les titres de transport sont disponibles via cette technologie, même les titres exceptionnels, et peuvent être cumulés pour voyager à plusieurs.

La version de base de l'application doit préserver l'anonymat des usagers pour éviter aux autorités de « pister » les déplacements sur le réseau et respecter la vie privée des voyageurs. Pour les usagers dont la batterie du smartphone serait momentanément déchargée au moment du contrôle des titres, les concepteurs de l'application ont mis en place un système sans sésame, signifiant

AMELIORATION DE L'APPLICATION « STRASBOURG.EU »



Une nouvelle version 1.2 adaptée à l'iPhone 5 et à l'iPad vient d'être publiée. Elle est désormais disponible en anglais et en allemand et des améliorations et des corrections y ont été apportées.

Rappelons que depuis sa mise en place par la CUS en novembre 2011, cette application compte plus de 40 000 téléchargements.

Cette application permet de :

- connaître l'état du trafic, l'occupation des parkings en temps réel, les principaux travaux
- définir son itinéraire de déplacement à pied, à vélo, en transport en commun, en voiture,
- connaître les horaires de passage en station des bus et trams, trouver un vélo disponible dans une station Véhop ou une voiture dans une station d'autopartage Auto'trement
- connaître la qualité de l'air
- accéder aux numéros d'urgence

que les contrôleurs pourront vérifier la validité du ticket des transports même si le téléphone est éteint.

Comme nous le rappelle un responsable communication et marketing travaillant à la CUS :

« En matière de NFC, il y a un paradoxe : c'est très simple pour l'utilisateur, mais il y a une vraie complexité technologique derrière ce dispositif : il y a des radio-fréquences, des éléments de sécurité, des contrôles d'accès et il y a aussi tous les logiciels sur les mobiles capables de supporter ou non le système NFC. »

Les nouvelles technologies NFC devraient tout de même être opérationnelles sur le réseau de la CUS à partir de l'été 2013.

Evolution tarifaire de la CTS en 2013

D'ici à juin 2013, la CUS doit proposer une nouvelle grille tarifaire qui aura été soumise à une revalorisation et qui doit répondre à différents enjeux. Tout d'abord, le niveau des recettes commerciales qui représentent environ 42,5 millions d'euros par an devra être préservé. Il faut ensuite continuer à stabiliser le taux de couverture des transports publics, sachant que les tarifs acquittés par les usagers couvrent environ 37 % des couts d'exploitations du réseau. Pour finir, il faut pouvoir conserver l'équilibre du financement des transports.

L'enjeu majeur de cette revalorisation de la grille tarifaire est de conserver des marges de manœuvres assez importantes pour que la collectivité puisse continuer à investir dans son réseau (amélioration et extension du réseau, qualité de services, etc.).

Deux scénarios sont envisagés quant à la revalorisation de la tarification des transports collectifs de la CUS :

- Scénario A : le taux d'augmentation proposé serait de + 1,89%, permettant 800 000 euros de recettes supplémentaires par an avec un niveau de recette atteignant 43,3 millions d'euros pour 2013-2014 et un taux de couverture par les usagers de 36,9 %.
- Scénario B : le taux d'augmentation proposé serait de + 2,62 % permettant 1,113 millions d'euros supplémentaires par an avec un niveau de recette atteignant 43,5 millions d'euros pour l'année 2013-2014 et un taux de couverture de 37,1 % par les usagers.

Ce schéma présente l'impact de ces augmentations sur la grille tarifaire en vigueur jusqu'au 1^{er} juillet 2013.

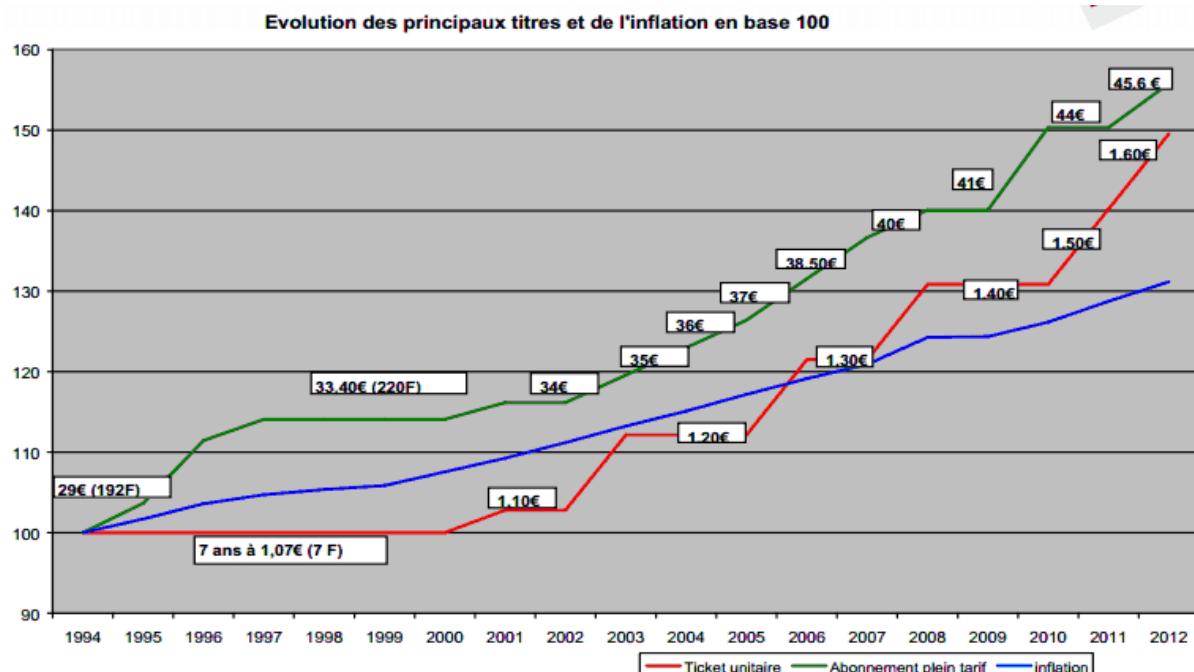
Titres	2012		Scénario 1 - 1 ^{er} juillet 2013			Scénario 2 - 1 ^{er} juillet 2013		
	Tarifs actuels	Poids des recettes	Tarifs proposés	% de hausse	Evolution de la recette	Tarifs proposés	% de hausse	Evolution de la recette
Ticket Aller simple	1,6 €	13,3%	1,6 €	0,0%	0	1,6 €	0,0%	0
Ticket Aller Retour	3,0 €	8,0%	3,1 €	3,3%	57 K€	3,0 €	0,0%	0
Carnet de 10	12,9 €	12,3%	13,1 €	1,6%	40 K€	13,2 €	2,3%	61 K€
Trio	5,7 €	2,5%	6,0 €	5,3%	27 K€	5,9 €	3,5%	18 K€
P+R hors Rotonde	3,2 €	2,5%	3,5 €	9,4%	50 K€	3,5 €	9,4%	50 K€
Abonnement plein tarif 26-64	45,6 €	7,90%	46,4 €	1,8%	30 K€	47,2 €	3,5%	59 K€
Abonnement réduit 19-25	22,8 €	2,30%	23,2 €	1,8%	9 K€	23,6 €	3,5%	17 K€
Total produit tarifaire				1,89%	403 K€		2,62%	557 K€

(Source CUS)

Proposition : Etant donné le prix et le poids des recettes du ticket aller-retour, ne pourrait-on pas réfléchir à l'amélioration de ce titre de transport ?

Si l'augmentation de 3,3 % sur le titre aller-retour est mise en place en 2013, le prix du titre serait de 3,10 €, soit 10 centimes de moins que l'achat de 2 titres unitaires (1,60 + 1,60), est-il encore intéressant de le proposer ?

Ci-après ; un autre schéma présentant l'évolution suite aux revalorisations tarifaires des transports collectifs de la CUS sur les principaux titres par rapport à l'inflation depuis 1994 pour mieux comprendre ces évolutions tarifaires.



Conséquence de l'inflation, l'évolution tarifaire des transports urbains de Strasbourg a toujours été revue à la hausse. C'est à partir de 2006 que l'évolution tarifaire des tickets unitaires est devenue plus importante que l'évolution de l'inflation. En une vingtaine d'année, les prix sont passés de 1,07 € à 1,60 € pour les tickets unitaires et de 29 € à 45,60 € pour les abonnements plein tarif, soit une hausse de plus de 50 % alors que sur cette même période, l'inflation n'évolué 'que' de + 30 % environ.

Suite à cette perspective d'évolution tarifaire et technologique sur le réseau de la CTS, nous croiserons certaines caractéristiques des réseaux étudiés dans de la première partie pour réfléchir aux possibilités de simplification et nous chercherons à voir comment ces réseaux peuvent offrir des éléments d'amélioration du réseau de la CUS.

5. Echange et retour d'expérience des réseaux de transports des villes étudiées

Les réseaux étudiés lors de cette recherche portent en eux des caractéristiques propres dont Strasbourg pourrait s'inspirer³¹.

Le réseau de Karlsruhe

Le réseau de transport KVV est très développé, il fut le premier, en 1992, à avoir développé un réseau de tram-train efficace desservant toute la région depuis l'hypercentre en interconnectant son réseau de tramway avec les voies ferrées régionales.

Les passagers du réseau urbain peuvent ainsi atteindre des destinations en dehors de la ville via les mêmes modes de déplacements que ceux de l'agglomération. Le réseau urbain circule dans la région sous la forme d'un train rapide, et en ville sous la forme d'un tram polyvalent. Il faut toutefois noter que les trains régionaux (réseau *Regio*) n'ont pas été remplacés par le tram-train, ils assurent simplement une mission complémentaire, limitant ainsi les conflits d'intérêts entre les AO.

- Le succès du réseau est tel qu'il connaît aujourd'hui un problème de capacité et d'engorgement de certaines zones. Cependant, les autorités organisatrices de transports, associées aux acteurs politiques de Karlsruhe, ont mis en place des manœuvres de concertations avec les habitants afin de savoir quelles décisions prendre pour améliorer le réseau. En 2002, c'est un référendum qui est mis en place. Cette idée a l'avantage de donner voix aux usagers et de les impliquer sur des décisions locales.
- Le réseau de la KVV a également un système de P+R et B+R (Bike + Ride) très développé et gratuit sur l'ensemble du réseau. Pour permettre une multimodalité avantageuse en complétant les transports collectifs par les transports actifs, la KVV propose à ses voyageurs munis d'abonnements des réductions sur l'abonnement annuel des *call a bike* dont dispose le réseau (27 euros au lieu de 48 par an)³², soit 50% de réduction.
- Certains événements (sociaux, culturels, sportifs) sont soutenus par un système de navettes qui circulent en autonomie par rapport au reste de l'organisation du réseau KVV. Des plans sont également disponibles lors de la mise en place desdits événements. (*Cette transparence et la mise à disposition d'informations claires sont à développer sur le réseau strasbourgeois lors d'événements (ex : les navettes allant au Zénith, etc.)*)
- Un service nommé « qualität !scout » engage des personnes pour se déplacer sur le réseau routier et ferroviaire de la KVV en tant que passagers et rapporter au CDV les observations faites, (non-fonctionnement de connexion des machines, saletés aux arrêts de bus, ou éléments positifs qui ressortent du réseau) (*Pourquoi ne pas offrir ce genre d'opportunité aux usagers de l'association d'ASTUS, de manière officielle et avec une transparence directe sur le site de la CTS*).
- Gratuité des transports pour les enfants de moins de 6 ans.
- Proposition de titre de transport *bloc 4* qui permet l'achat de 4 titres pour les usagers occasionnels qui n'utiliseront pas forcément un carnet de 10 titres.

³¹ Nous rappelons que les grilles tarifaires détaillées se trouvent en annexe de ce dossier

³² <http://www.callabike.de/anmeldung/kvv>

Le réseau de Bâle

A Bâle, le réseau des transports publics urbains et suburbains est particulièrement dense. Réputé pour sa ponctualité, sa rapidité et sa grande capacité de desserte, il a également lancé en 1984 l'abonnement *environnement* qui fut le premier abonnement mensuel de ce type en Europe. Il permet aujourd'hui d'utiliser tous les transports publics de la Suisse du nord-ouest (bus, tram, RER régional) à un prix intéressant. L'agglomération de Bâle a ainsi prouvé qu'il n'était pas nécessaire de posséder une voiture pour se déplacer à Bâle lorsque le réseau de transport est bien conçu.

- Certain des tarifs proposés sur le réseau des BVB permettent de voyager sur l'ensemble du réseau de la Nordwestschweiz³³, c'est-à-dire en dehors de la zone de l'agglomération, notamment grâce à des partenariats efficaces. Chacune des entreprises de transport partenaire de ce réseau est tenue de communiquer les valeurs effectives qui sont décomptées (comptage automatique des passagers dans les véhicules, soutenu par des comptages manuels). La répartition des recettes est ensuite définie par un calcul basé sur le nombre de passagers transportés en fonction des kilomètres effectués. L'agglomération bâloise a développé un système d'utilisation des véhicules particuliers relativement strict, qui incite les citadins et les touristes à utiliser les transports urbains et interurbains.
- Le réseau propose aux usagers et aux entreprises locales un service de publicité sur les transports des BVB. Quatre points sont valorisés pour ce service : la mobilité du message à passer, l'impact sur le client, la proximité et l'efficacité de l'investissement. De cette manière, le réseau BVB dispose d'un rendement financier supplémentaire.
- Les BVB offrent la possibilité de visite gratuite des différents points de l'entreprise (poste de commande, atelier, dépôts, garage, etc.) et de cette manière, mettent en œuvre une certaine proximité avec ses usagers.

Concernant les tarifs :

- Le réseau des BVB propose une tarification « courte distance », moins onéreuse qu'un billet simple (rappelons que Bâle fonctionne par un découpage par zones de son réseau de transport), offrant ainsi une alternative bon marché pour les courses rapides.
- Pratique pour les usagers occasionnels et les touristes qui se déplacent en petit groupe, la *carte multicourse* est un carnet de titres de transport qui propose 6 tickets pour le prix de 5.
- Le partenariat de l'agglomération de Bâle avec le réseau communautaire TNW offre la possibilité, par l'achat d'un titre de transport *Ensemble région communautaire TNW*, de voyager sur l'ensemble du réseau TNW de la région pour une durée choisie (entre 1 et 7 jours).
- La possibilité de transmissibilité des abonnements permet de justifier une tarification relativement élevée pour les abonnements. Un ou deux abonnements par ménage peuvent subvenir facilement aux besoins de transport de celui-ci.

33 (Préciser dans les tableaux de tarification)

Le réseau de Nantes

Nantes propose à ses usagers un réseau de transport accessible, efficace, avec une multimodalité avantageuse. Sa tarification unique et l'efficacité de ses moyens de transports lui donne une place de choix dans les « modèles de transports à la française ».

- Le ticket *Métrocéane* crée en 1999 et qui existe en version journalière, hebdomadaire, et mensuelle, donne accès aux TER entre Nantes et Le Croisic, Nantes et Pornic, et Nantes et Machecoul ainsi qu'au réseau TAN de Nantes.
- L'utilisation des transports fluviaux « Navibus » qui permet de se déplacer rapidement du Nord au Sud de Nantes, offre un avantage certain aux usagers du réseau TAN.
- La location de vélo à 1€ par jour est un moyen efficace de proposer aux usagers et aux touristes une autre approche des déplacements actifs.
- Répartis sur l'agglomération Nantaise, se trouvent 40 P+R, gratuits pour les utilisateurs des transports du réseau TAN (le service de ces P+R étant compris dans le prix des titres de transports).
- Des P+R longue durée permettent aux usagers de laisser leurs automobiles à l'entrée de l'agglomération et d'utiliser les réseaux de transports urbains à coût réduit.

Concernant la tarification des titres de transports :

- Le ticket 24H/4 personnes : accessible à tous, il permet de se déplacer à plusieurs (jusqu'à 4 personnes) sur la totalité du réseau TAN et TER dans le périmètre de l'agglomération urbaine de Nantes Métropole et ce, pendant 24 heures.
- L'abonnement mensuel est à tarif réduit pour les moins de 12 ans (environ 50% du prix pour les moins de 18 ans)
- Le titre *Métrocéane* sera analysé plus en détails dans la partie sur la tarification unique. Ce billet permet de se déplacer sur la totalité des réseaux TAN, LILA et STRAN ainsi que sur le réseau TER, dans la limite des zones choisies au moment de l'achat (1 à 8 zones).

Le réseau de Mulhouse

Le réseau de Mulhouse est surtout réputé pour être le premier à avoir intégré le tram-train dans son réseau de transport urbain. Les transports de Soléa ont cependant d'autres particularités qu'il est intéressant de retenir.

- Une tarification multi-zonale où chaque titre est soumis à une double tarification qui respecte le découpage et offre aux usagers le moyen de se déplacer à travers toute la zone de M2A³⁴.
- Le premier tram-train interconnecté de France mis en service. Il présente l'originalité de circuler à la fois sur les voies de tramway et sur les voies ferrées. Il relie ainsi la gare de Mulhouse à Thann Saint-Jacques, sans changements.
- Soléa propose à ses usagers une tarification multimodale qui permet l'utilisation du réseau tramway, tram-train, TER (pour l'ensemble de la Zone A1), bus, autocar et Filéa sur l'ensemble de la zone liée au titre de transport possédé.
- Le réseau de l'agglomération de Mulhouse dispose d'une organisation *plan B* qui substitue les bus aux tramways en cas d'incidents ou d'accidents qui pourraient compromettre le bon déroulement des services de tram de la ville (manifestations, pannes, intempéries, etc.).
- Des P+R sont en libre accès pour les abonnés *Liberté, Audace et Attitudes* du réseau TAN.
- Un service de taxi *TaxiSolea* complète le réseau Solea et suit les lignes de bus classiques le dimanche, les jours fériés et en soirée (sous certaines conditions).
- Le service *Filéa* est un service de transport proposé des dessertes durant les heures creuses (de 9h à 12h puis de 14h à 16h en semaine) et est constitué de minibus et de taxis. Il vient compléter les lignes de bus régulières qui circulent aux heures de pointe afin d'éviter les effets de saturations.

Concernant la tarification des transports :

- Soléa propose à ses entreprises :
 - Le *Pass 'Entreprise*, établi annuellement au nom de l'entreprise et non nominatif. Il permet aux membres de l'équipe ou aux collaborateurs de l'entreprise de se déplacer de manière illimitée sur le réseau.
 - Le *Pack Mobilité* qui permet aux entreprises de disposer d'un éventail de tickets pour 31 euros (tickets 24h ; 3 ticket P+Tram ; 4 tickets *Duo* ; 5 tickets 1 Voyage)
- Le pass *DUO* est valable une heure avec correspondances pour :
 - un voyage simple à deux : le ticket doit être oblitéré deux fois (une oblitération par personne)
 - un aller/retour dans la journée
- Le ticket *3 jours* permet des déplacements sur le réseau pour une durée de 3 jours.
- Le ticket *indigo*_est_vendu occasionnellement certains jours concernés par des événements locaux et les journées du plan « pollution ». Ce ticket permet de voyager à volonté sur tout le réseau pendant la journée de validation.
- La formule *Campus abonnement* est un abonnement spécifique pour les étudiants utilisateurs du réseau TAN.

³⁴ Communauté Urbaine de Mulhouse

L'ensemble des idées et spécificités que l'on retrouve sur les réseaux de ces quatre agglomérations nous apporte des pistes de réflexions sur la façon d'envisager l'amélioration et la simplification des transports urbains de la CUS même si celui-ci est particulièrement efficace.

« Ni les situations ni les gens peuvent être améliorés par un facteur externe, si amélioration il doit y avoir, elle doit venir de l'intérieur. »

Dale Carnegie

B. Le ticket unique multimodal

Après avoir comparé les spécificités et les particularismes tarifaires des villes étudiées et listé et analysé les usages des transports urbains des différentes compagnies de transport, nous effectuerons une recherche sur la façon dont a été implantée la tarification unique dans ces zones et quels en ont été les acteurs, les difficultés et les enjeux dans la logique de tarification unique, notamment sur le réseau de Nantes Métropole. Pour appuyer ces analyses, nous proposerons plusieurs extraits d'entretiens effectués avec différents acteurs des transports qui, depuis 1999, tentent de mettre en pratique une tarification multimodale unique sur le réseau de Strasbourg et de la CUS.

Nous commencerons par présenter le projet tel qu'il a été conçu par les différentes AOT en négociation, puis nous analyserons les difficultés rencontrées lors des négociations sur ce projet tarifaire et nous terminerons cette partie sur l'exemple du ticket multimodal unique du réseau de Nantes Métropole avec une présentation du système Métrocéane.

1. Le projet de tarification multimodal unique sur le réseau de la CUS

L'un des objectifs de cette recherche est de comprendre comment peut être mise en œuvre, dans les transports urbains de la CUS, une tarification multimodale qui permettrait d'intégrer le réseau TER en plus des transports de la CTS dans les déplacements effectués au sein de l'agglomération strasbourgeoise de la CUS.

Dans le cadre de cette démarche, nous tenterons de cerner différents aspects de cette intégration multimodale. Dans un premier temps, nous présenterons les attentes relatives à ce type de titre de transports avant d'essayer de concevoir quelles sont les difficultés rencontrées par les AOT sur ce projet et de quelle manière certaines villes françaises, telles que Nantes et, plus partiellement, Mulhouse ont réussi à mettre cette stratégie tarifaire en place.

Le « ticket unique » est un projet d'extension tarifaire que veulent mettre en œuvre les AOT de la CUS sur leur territoire afin de simplifier et d'améliorer leur grille tarifaire. Le titre de transport unique est un titre de transport multimodal qui permet aux voyageurs de se déplacer sur un réseau via l'ensemble des moyens de transports collectifs dont dispose le réseau urbain en plus des transports ferroviaires, que ce soit le tramway, le bus, le car (pour le périurbain) et les TER dans une zone déterminée (dans cette étude, celle de la Communauté Urbaine de Strasbourg). Rappelons qu'au sujet de la part modale des déplacements, la CUS vise une diminution du trafic routier compensée par une augmentation des modes de transport « doux » ainsi qu'une hausse de la fréquentation dans les transports en commun. Pour y parvenir, la CUS aimerait pouvoir proposer un tarif simple, incitatif, favorisant le transport aux voyageurs.

Après avoir rencontré certains acteurs des AOT sur le sujet de la tarification multimodale, on constate qu'il existe un certain nombre d'obstacles limitant la mise en place de cette tarification sur le territoire strasbourgeois. Comme nous le verrons, chaque AO en concertation rencontre des obstacles qui limitent la progression de cette proposition tarifaire, en négociation depuis 1999. Il y a, d'une part, des difficultés autour des compensations financières entre les AO qui doivent trouver un terrain d'entente dans une région où la fréquentation dans les transports collectifs est toujours en augmentation. D'autre part, il existe des obstacles techniques au niveau du système de billettique, utilisé par le réseau de la CTS et qui n'est pas compatible avec les titres de la SNCF, sans compter les contraintes de négociations liées au type de tarification à mettre en place au vu des grilles tarifaires déjà établies et dont chaque AOT propose des titres intégrant des formes de multimodalité. Obstacle supplémentaire pour les autorités organisatrices régionales : la liberté tarifaire sur le réseau SNCF dont ne disposent pas les Régions pour ouvrir d'autres types de grilles tarifaires.

Pourtant, face aux mêmes difficultés, des régions et des communautés urbaines comme celles de Grenoble ou Nantes ont trouvé un terrain d'entente autour de la question de la tarification unique multimodale. Nous allons donc croiser les regards des acteurs de ce projet pour tenter d'offrir des réponses pertinentes sur le problème que rencontre la CUS.

2. Les attentes concernant la tarification multimodale

A la base de la multimodalité en France, se trouve la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain, dite « loi SRU ». Celle-ci précise dans son article 113 que toute « *Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU) compétente sur un PTU de plus de 100 000 habitants se doit de mettre en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport* ». La question d'une tarification multimodale unique découle de cette nécessité. Au sein des négociations sur la grille tarifaire du réseau de transport de la CTS, cette question est en considération depuis 1999.

En France, les titres multimodaux sont encore peu répandus dans les réseaux de transport urbain et cela dépend particulièrement de la taille de l'agglomération. Ainsi, dans les réseaux de plus de 250 000 habitants, la part des voyages réalisés avec un titre couplant le réseau urbain et un autre réseau est seulement de 1,4 % en 2011³⁵.

Il existe pour le moment 46 réseaux, gérés par les départements, proposant une offre combinée avec la possibilité de voyager indifféremment dans les autobus (et/ou tramways, métros) et les autocars.

L'objectif aujourd'hui est de voyager “sans couture” entre les réseaux urbains et les services régionaux, voire de combiner avec un même titre des services urbains, interurbains et régionaux, chose faite dans 5 réseaux, dont celui de Nantes que nous avons étudié.

Ces combinaisons tarifaires illustrent la volonté des AOT de proposer des solutions de mobilité alternatives à la voiture sur des zones de plus en plus larges, et c'est sur ce point que la CUS veut appuyer son projet de tarification multimodale.

En matière de tarification en Alsace, il existe déjà plusieurs titres intermodaux combinant un abonnement régional TER avec un ou deux abonnements de transport urbain ou interurbain.

Depuis 2007, les formules *AlsaPlus Job* (pour les actifs) et *AlsaPlus Campus* (pour les étudiants) sont disponibles dans les agglomérations alsaciennes de Strasbourg, Colmar, Mulhouse ; Obernai, Sélestat, Haguenau, Saint-Louis, et Bâle.

D'autres tarifications comme les forfaits *Traima* (agglomération de Mulhouse) et *Europass* (agglomération de Strasbourg et Ortenau) ainsi que les tickets *Tri-Regio* (agglomération de Bâle-Mulhouse) offrent une libre circulation sur tous les modes de transport collectif au sein des territoires concernés.

Initiée par la Région Alsace et la SNCF et déployée progressivement depuis 2006, il existe également la carte à puce *Alséo* qui sert de billettique et de support unique pour les abonnements TER multimodaux (*AlsaPlus Job* et *AlsaPlus Campus*).

La Communauté Urbaine de Strasbourg aimeraient quant à elle proposer un titre de transport qui permettrait à ses voyageurs d'utiliser les TER dans la CUS sans coût supplémentaire par rapport au titre simple (1,60€), ce qui n'est pas encore proposé. Pour le moment, les usagers des transports de la CUS peuvent avoir accès au :

- 24H ALSA+ CUS Individuel (valable 24 heures pour un nombre de voyages illimité sur toutes les lignes bus-tram-car et train TER dans la Communauté Urbaine de Strasbourg et sur la ligne 21 à destination de Kehl)

³⁵ Source : GART

- Ticket 24H TRIO (valable pour 2 à 3 personnes pour un nombre illimité de voyages durant 24 heures)
- Ticket Unitaire Combiné Bus-Tram-Car (valable pour un trajet simple ou en correspondance sur les lignes bus-tram et cars du Réseau 67)
- EUROPASS (sous ses diverses configurations : *Family*, *Mini*, etc. qui permet un nombre illimité de trajets sur les lignes bus, tram et train TER dans le périmètre de la Communauté Urbaine de Strasbourg et dans l'Ortenau (TGO en Allemagne).

Cette grille tarifaire propose de nombreuses formes de multimodalité mais toutes ont des tarifs différents et souvent jugés élevés par les usagers. C'est dans ce cadre que la CUS et la CTS aimeraient, avec le support des autres AOT régionales, mettre en place un titre unique et multimodal, qui inciterait davantage les voyageurs à choisir les transports urbains et interurbains et qui serait intégré dans le PTU de l'agglomération strasbourgeoise.

Comme nous l'explique une responsable du Pôle de Direction de la mobilité et des transports de la CUS dans cet extrait d'entretien passé en avril 2013, il reste un certain nombre de choses à éclaircir avant de trouver une solution sur la question de la tarification unique.

« Plusieurs fois, j'ai mentionné et j'ai appuyé les demandes d'ASTUS. On parle de l'intégration des TER dans la tarification urbaine, donc on parle des deux : et des abonnements et des titres simples. (...) nos élus portent la volonté des usagers et des citoyens, et les personnes qui sont derrières, (les concessionnaires ou les experts techniques) représentent la volonté des élus. Le maire de Strasbourg et nos élus référents demandent l'intégration des TER dans le PTU, c'est quelque chose d'incontournable pour nous. Là-dessus, la Région nous dit que tant qu'il n'y a pas de liberté tarifaire, elle ne peut pas accéder à notre demande et au lieu d'offrir à 1,60€ l'utilisation du TER ils nous ont fait une proposition au-delà de 3 euros. (...) quand vous allez balayer notre grille tarifaire, vous allez vous rendre compte que ça n'est pas viable, ce n'est pas cohérent pour les usagers. Il y a d'autres tickets beaucoup plus intéressants pour les usagers comme le ticket « Europass » qui permet d'aller jusqu'en Allemagne avec un ticket à 6 euros, 1 adulte et 2 enfants de 4 à 12 ans pendant 24h. Nous n'avons pas pu accepter cette proposition parce qu'il n'y avait aucune adéquation avec les tarifs existants. Moi, qui suis en poste depuis un an et demi, et déjà même avant cela, la Communauté Urbaine de Strasbourg demandait combien couterait l'intégration tarifaire de la SNCF. Et nous n'avons jamais eu de réponses chiffrées. Un million, trois millions... ce qu'ils font pour le moment c'est des études en terme de fréquentation et parlent de soudure comme pour les gens qui sont en dehors du PTU et qui viendraient en voiture jusqu'aux premières gares intégrées dans le PTU strasbourgeois pour bénéficier de la tarification. A chaque fois, la SNCF et la Région nous disent : oui à Nantes c'est fait, oui à Grenoble c'est fait mais parce que leur réseau ferré n'est pas aussi attractif.

Nous sommes conscients de cela, l'étoile ferroviaire est très bien placée en termes de desserte et ils ont peur du report modal, entre autre que les abonnés urbains passent en utilisation ferré. Ils ont peur de ne pas pouvoir assurer ce report de fréquentation.

(...) - Combien de temps faudrait-il encore pour mettre ça en place ?

Je ne sais pas. Ça peut aller très vite s'il y a un accord qui est atteint et si l'on accède à cette partie, de dire : combien ça peut nous coûter ?

Chaque acteur va donner ses freins, de notre côté nous n'avons pas de freins. nous avons la même demande que les adhérents d'ASTUS avec la Région. Nous, on va mettre tous les dispositifs possibles pour que ça puisse se faire le plus rapidement possible parce qu'à la CUS, ça fait depuis 1999 que cette demande a été formulée et que (...)c'est « LA » demande pour laquelle nous voulons avoir des réponses. Donc ce n'est pas chez nous qu'il faudrait demander combien de temps il nous faudrait (rire). »

Les négociations entre les AOT ne sont pas les seules difficultés qui semblent limiter la progression du dossier sur le ticket unique multimodal, ce que nous verrons dans la partie suivante.

3. Les difficultés liées à la mise en place du ticket unique multimodal rencontrées en Alsace

En ce qui concerne l'idée d'un ticket unique multimodal, le directeur marketing de la CTS nous explique que

« C'est une demande forte(...) il y a des choses qui existent mais il n'y en a aucune qui corresponde complètement à l'idée de ticket unique. Il y a notamment une ligne « Europass » qui permet de tout faire, y compris l'aller vers Kehl, mais qui n'intègre pas le conseil général, donc pas les cars interurbains. Il y a le « 24h », mais celui-ci ne permet pas d'aller jusqu'à Kehl, mais il permet d'utiliser le train, par contre par nature du PTU... donc du coup, il n'y a jamais « LE » titre qui convient bien. Il y a deux écoles en termes d'évolution : il y a celle de la Région qui veut créer une carte « Orange » mais pour laquelle nous n'avons pas une vision très claire parce qu'avec la carte « Orange », il y a toujours des prix différents selon la nature des services et puis il y a aussi une position qui est plutôt prise par la CUS, qui consiste à dire qu'il faut qu'à l'intérieur de la CUS, tous les modes de transports soient utilisables avec un ticket de la CTS. »

L'une des difficultés rencontrées autours des négociations sur le thème de la tarification unique est de savoir quelle configuration lui donner, sous quel coût, et par quelle billettique mettre en place cette tarification.

Le responsable de la CTS ajoute :

« Il faut que ce soit une forme de consensus, ça ne peut pas être un truc imposé. Ni d'un côté, ni de l'autre. On ne peut pas imposer un fonctionnement à l'ensemble des AO ; elles ont des stratégies différentes, tout comme la CUS ne pourra pas non plus imposer une vision de la tarification qui soit contraire en fait à l'objectif de la carte « Orange ». Il y a des points d'arrivés qui sont possibles, mais c'est assez compliqué, les gens ne se comprennent pas forcément quand ils parlent de tarification intégrée ou de tarification unique. »

L'un des enjeux autour de cette problématique liée à la mise en place d'une tarification multimodale est de trouver un consensus sur les différents modes de fonctionnement. Pour aller plus loin, lors de l'entretien, nous nous sommes référés au système mis en place sur le système de l'agglomération de Nantes, ce qui a mené aux réflexions suivantes :

« Nantes et Grenoble sont des villes où le réseau ferroviaire d'agglomération reste limité avec des engagements financiers pas très élevés, ce n'est pas le cas du tout ici (Strasbourg), où il y a 14 gares à l'intérieur du PTU avec un trafic relativement élevé, des transferts financiers peuvent être lourds et les conséquences certainement plus fortes et lourdes sur les disponibilités et les capacités en matériel. (...) »

« Le principe est de faire en sorte que l'équilibre économique tel qu'il existe ne soit pas cassé. Regardez comment ça s'est passé à Nantes ou à Grenoble, la collectivité a racheté finalement, ou tout du moins compense la SNCF par rapport à la recette classique ou la recette moyenne qu'elle a par rapport à son réseau. (...) imaginons dans le cas d'une agglo

comme Strasbourg la SNCF, est l'opérateur des transports régionaux et les transports qui sortent du PTU ne rentrent pas en ligne de compte. Ça veut dire quoi ? Si la SNCF touchait 5 euros par exemple, ou 3,50 euros pour un Strasbourg-Vendenheim, si demain on dit que ce trajet-là peut être fait pour 1,60 € (prix du ticket CTS) et ben si c'est 1.60 € qui tombe dans les caisses de la CTS, il faut donner l'équivalent de 3,50 à la SNCF parce que ce trafic-là, elle le fait toujours et ne se fait plus de recette dessus. Du coup, on remplace une recette par une autre et, on doit trouver les éléments de compensation. Sur le papier c'est relativement simple, mais dans la réalité, c'est un plus compliqué car il faut savoir comment gérer la clientèle, comment gérer le matériel... Le principe peut être là, celui qui est appliqué à Nantes et à Grenoble, c'est probablement ce qui est aujourd'hui le plus simple. Après on peut trouver des tas d'autres montages avec des incitations croisées à la fréquentation ou d'autre chose mais pour l'instant on n'est jamais entré dans le détail.

- *Donc si un jour la Région et la CTS mettaient ça en place, ce serait sous la forme d'une compensation comme ça a été le cas à Nantes ?*

Si c'est ce type de tarification, mais si c'est une tarification un petit peu différente, on parlait à un moment d'un ticket à 3 euros qui permettrait d'utiliser tous les modes à l'intérieur de la CUS, et bien ça voudrait dire que sur ce ticket à 3 euros à la place de celui à 1,60 et bien après il y a une grille de répartition, il y a tant qui retourne à la CTS, tant qui retourne à la SNCF et au conseil général... c'est les deux façons de faire. Soit on créait un titre différent qui n'existe pas et donc il y a une redistribution de la recette entre les différents opérateurs (C'est ce qui a été fait dans les précédents titres) qui existe toujours. Soit c'est un titre qui se substitue à un autre, donc la tarification de la CTS se substitue à la tarification de la SNCF, l'idée est de compenser à l'euro, l'euro.

- *Et même sous une forme de zonage, comme ça a été le cas à Karlsruhe, à Bâle ?*

En alvéolaire ? Alors oui, c'est possible mais encore une fois, il faudra revenir sur la tarification départementale qui est une tarification unique. Aujourd'hui, le département, c'est une seule zone qui est à 2 euros. Donc ça aurait des incidences. Il faut impérativement regarder d'où on part et où l'on souhaite aller et c'est une contrainte supplémentaire. »

Les entretiens passés avec les différents acteurs des AO sur à la question de la tarification unique multimodale mettent en évidence que le problème principal qu'ils rencontrent sur sa mise en place provient du fait qu'il y a de nombreux paramètres et des freins que chaque autorité organisatrice ou chaque exploitant rencontre sur leur réseau. Pour trouver un consensus, il faudrait ouvrir une voix d'entente sur la « forme » à donner à ce titre tarifaire multimodal. Il est par ailleurs difficile de savoir quel serait l'impact sur la fréquentation des voyageurs sur les transports régionaux, tel que le réseau TER, si ce titre était mis en place. Or, chaque AO veut être en mesure d'anticiper les risques liés à un tel changement. Notamment lié à la question de la liberté tarifaire, la Région demande une compensation financière considérée trop importante par la CUS, qui considère le tarif du ticket proposé par la Région trop élevé par rapport à la grille tarifaire dont elle dispose déjà. Ce problème de liberté tarifaire est exprimé dans un entretien avec un responsable du service des transports du Conseil Régional d'Alsace :

« Alors, il y a un très gros frein pour aller plus loin ; c'est la liberté tarifaire pour les Régions. On en parle beaucoup en ce moment, notamment dans les futures

lois de transports. Pour résumer et donner un exemple ; nous souhaiterions aller vers un titre carte Orange qui puisse s'appliquer au niveau de toute l'Alsace avec un zonage ou des alvéoles adaptées au poids des territoires ou au réseau afin d'avoir des mailles un peu plus fines qu'une maille départementale. Mais pour ce faire, il y a quand même un verrou national important, c'est la tarification sociale SNCF qui existe et qui est d'application légale. Donc nous devons vendre la tarification sociale nationale kilométrique régressive qui, elle, existe et perdure pour l'instant. »

La SNCF, avec les risques d'ouverture à la concurrence, garde confidentiel une part de ses chiffres en terme de fréquentation et de chiffre d'affaire, limitant ainsi les analyses sur les impacts possibles liés à la mise en place d'une tarification multimodale. C'est un problème qu'a rencontré l'Agglomération de Mulhouse qui, après la mise en place d'une tarification unique multimodale dans une partie de son réseau urbain, n'a pas obtenu de retours sur sa politique tarifaire et a donc décidé de supprimer cette spécificité tarifaire de sa grille. Comme nous l'explique le responsable du service des transports du conseil régional d'Alsace au sujet de la diffusion des informations de la SNCF :

Les « données de ventes SNCF [...] sont confidentielles. Nous-mêmes (la Région), avons parfois du mal à avoir certaines données de vente, parce que la SNCF communique clairement moins avec la perspective d'ouverture à la concurrence. Elle ne souhaite pas que ces données de vente puissent être diffusées. Les chiffres de recettes ou autres qui entrent dans nos objectifs conventionnels nous les avons, mais après, tout le sous-détail, nous ne l'avons pas. »³⁶

A ces problèmes de communication entre AO, s'ajoute un problème intrinsèque aux particularismes du titre à mettre en place, notamment la billettique :

« Le système billettique actuel à la CTS est un système hybride qui était en avance par le passé et aujourd'hui il est un peu hors Norme ISO. Aujourd'hui, le billet qui est le plus visible pour tout le monde est le système Alséo. Les cartes Alséo, sont lisibles par les contrôleurs de la CTS, par les contrôleurs de la SNCF et les autres réseaux alsaciens mais à l'inverse, les contrôleurs de la SNCF ne peuvent pas lire les cartes un peu spéciales Badgéo qui sont d'une génération plus expérimentale. Il faudrait trouver un support billettique –sur lequel on travaille- pour avoir un support uniforme. Il faudrait que tout le monde soit d'accord sur le support billettique, même si ce n'est pas Alséo, ni Badgéo. Cette décision à prendre à condition qu'elle soit partagée par tout le monde, doit un référentiel commun pour que chacun prenne le tronc commun de la billettique. Ce qui peut se faire, mais après, il peut y avoir les susceptibilités de chacun à ménager (rire).

(...) La carte Alséo que nous avons pourrait évoluer vers un dispositif avec beaucoup plus de capacité mémoire que celle dont elle dispose pour l'instant, mais malheureusement les valideurs de la CTS ne sont pas capables de lire les cartes Alséo dernière génération. Et, renouveler le matériel de ces réseaux commence à avoir un coût particulièrement conséquent. Attention à ne pas penser que l'on peut changer les choses en un claquement de doigt car il y a des investissements. »³⁷

Pourtant, malgré ces freins, et après avoir traité avec toutes les AOT qui travaillent sur cette question de tarification multimodale, il ressort que tous sont en accord pour exprimer que les

36 ibid

37 ibid

usagers gagneraient à prendre les transports collectifs s'ils disposaient d'un titre unique et multimodal. Ci-dessous un recueil d'extrait des entretiens passés avec les acteurs des différentes AOT concernant la question du titre unique et multimodal :

« Les gens qui prennent régulièrement les transports aimeraient pouvoir prendre le TER plus facilement au sein de la CUS, pour aller de gare en gare avec le même ticket que le tram pour éviter de changer de ticket à chaque fois. »

(Région)

« Si il y a un train rapide et pratique pour aller en ville et ensuite prendre le bus et bien qu'il ait le même ticket sinon, il ne va pas prendre le train. C'est trop cher pour lui (le client), il cumule 2 tickets. C'est dans cet esprit-là que l'on veut un « ticket multimodal » pouvant intégrer aussi les cars du département qui arrivent en bout de course dans la communauté urbaine de Strasbourg »

(ASTUS)

« Dans l'idée, l'objectif c'est de trouver une simplification tarifaire parce que les usagers ont du mal à trouver le plus attractif pour eux. Il faudrait que ce soit plus lisible, plus incitatif. Ce qu'on souhaite c'est ; pouvoir utiliser avec mon billet de bus, tous les transports dans la CUS, donc on utilise déjà le réseau urbain de la CTS, on utilise aussi le réseau 67, avec les tickets et les abonnements du réseau urbain de la CTS, par contre le réseau TER ce n'est pas encore possible. Ça permettrait d'apporter une nette plus-value pour les usagers qui se déplacent au sein de la CUS vu les fréquences du réseau TER sur les différentes lignes »

(ASTUS)

« Le *must* serait d'avoir vraiment l'intégration du TER au sein de la tarification urbaine à moyen/long terme. On y travaille tous les jours, il y a des échanges avec les élus de manière mensuelle, si ce n'est pas hebdomadaire. À ce sujet, quand je vous dis moyen/long terme ce n'est pas parce que c'est délaissé mais parce qu'on a la complexité de répondre à cette demande politique avec des acteurs économiques. »

(CUS)

« D'ici 2018, ça devrait pouvoir être intégré dans la tarification (tarification unique multimodale dans les transports urbains) ?

- Oh oui oui oui, il faut qu'il se mette en place dans les 5 ans. (...) J'espère même avant. »

(CTS)

4. Le ticket Métrocéane : un exemple de tarification multimodale effectif

Le dispositif Métrocéane est né d'une volonté politique commune des quatre Autorités Organisatrices de Transport que sont : la Région des Pays de la Loire, le Département de Loire-Atlantique et les agglomérations de Nantes et de Saint Nazaire réunies au sein de l'Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire (ACEL). Ce dispositif a été lancé sous forme d'expérimentation en application du protocole d'accord du 18 juin 1999 conclu entre ces quatre Autorités Organisatrices. L'expérimentation, initialement prévue pour une durée de deux ans, a été reconduite tacitement chaque année sur la base des dispositions du protocole de 1999.

La convention en vigueur traduit la volonté commune de la Région des Pays de la Loire et de Nantes Métropole de poursuivre une politique tarifaire à travers une gestion multimodale des déplacements. Les résultats positifs obtenus en termes de fréquentation, comme nous le verrons, ont conduit les partenaires à prolonger cette intégration tarifaire entre leurs réseaux au sein du PTU de l'agglomération nantaise jusqu'en 2014.

Métrocéane est un projet de construction partenariale proposant une tarification multimodale unique au voyageur, quel que soit le mode de transport utilisé.

La multimodalité tarifaire regroupe en ce sens :

- des intégrations tarifaires : acceptation de titres urbains dans les trains à bord des PTU (TAN-TER à Nantes),
- des tarifs intermodaux : combinaison du tarif régional + un ou plusieurs tarifs urbain (Nantes et St Nazaire),
- des tarifs multimodaux : possibilité d'utiliser différents modes de transport pour un même trajet (Métrocéane).

La Communauté Urbaine de Nantes Métropole et le dispositif Métrocéane

En 2000 une expérimentation d'une durée de 2 ans

Les points pratiques prévus dans la convention:

- 1 – La distribution des titres assurée conjointement par la SNCF et la SEMITAN : dans la convention d'origine, l'implantation des DBR et la vente de plusieurs types de billets urbains étaient prévus.
- 2 – Les conditions de validité des titres et notamment, pour la validation, l'installation par la SEMITAN des oblitérateurs dans les gares du PTU.
- 3 – Le contrôle des titres est assuré à bord des trains par les agents SNCF qui ont reçu une formation préalable avec la participation de la SEMITAN (réseau Nantes Métropole).

Le succès de l'expérimentation après 2 ans :

Bilan de l'expérimentation:

- 320 voyages/jour intra-PTU avant l'intégration tarifaire
- 570 voyages/jour intra-PTU en avril 2001 (+62,3%), progression qui concerne toutes les gares de PTU de Nantes Métropole

2002-2007 : un conventionnement pour 6 ans

Poursuite de l'intégration avec un nouveau Conventionnement pour 6 ans.

Intégration d'articles plus précis sur :

- la communication et le partage des frais
- le suivi du dispositif (comptages, enquêtes, bilan...) et le partage des coûts
- le partage du coût des équipements : l'entretien des oblitérateurs, de la signalétique Tan, des cadres et plans de réseaux TAN incombent à Nantes Métropole et à la TAN; la fourniture et l'installation de DBR distribuant des titres TAN s'effectuent par la Région et la SNCF.
- la mise en place d'une compensation versée par Nantes Métropole à la Région sur la base du manque à gagner induit par les reports tarifaires et les inductions de trafic.

2008-2014 : une nouvelle convention

Résultat de l'expérience du dispositif Métrocéane mis en place : une forte hausse de la fréquentation entre 2000 et 2008

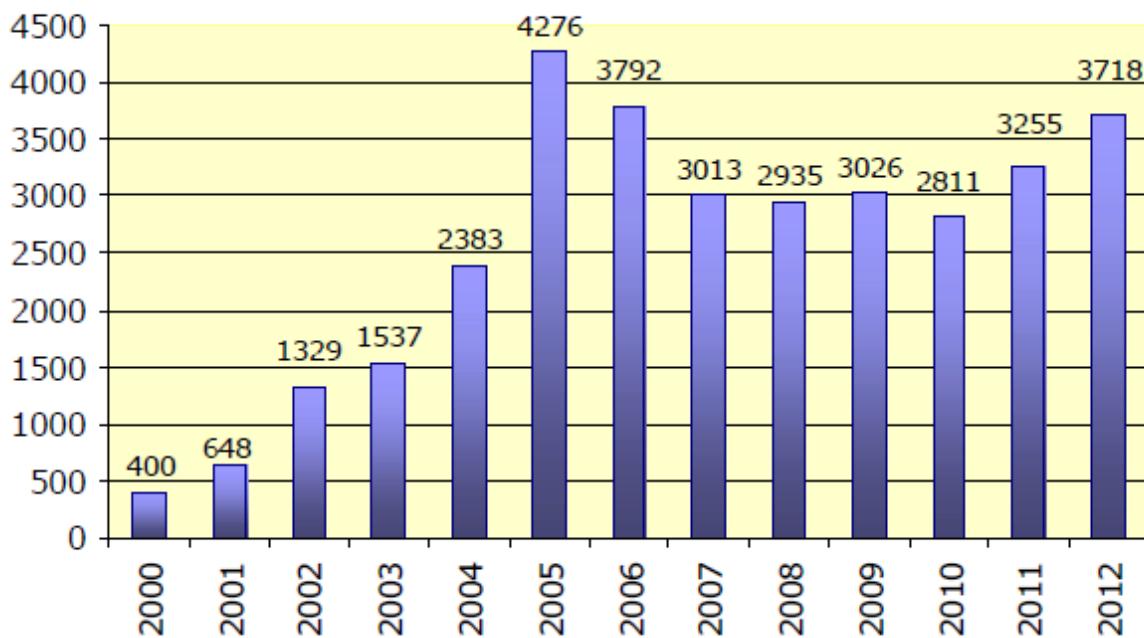
- 570 voyages /jours intra-PTU en avril 2001
- 3 013 voyages/jours intra-PTU en 2007

Une nouvelle convention est signée en 2008 pour une durée de 6 ans (jusqu'au 31 décembre 2014), avec intégration d'une nouvelle formule de compensation calculée sur la totalité des voyages effectués et avec des titres urbains et compensés sur la base d'une recette au voyage. Coût pour Nantes Métropole en 2011 : 754 632 € avec une recette moyenne au voyage de 1,11€ par ticket vendu.

En 2012 ce sont 3 718 voyages par jours intra-PTU (+14,2%) qui sont comptabilisés, dont 80% effectués avec un titre urbain TAN.

Ci-dessous ; un graphique sur la fréquentation en nombre de voyages par jours sur le réseau ferré à l'intérieur de la zone de Nantes Métropole :

Fréquentation en nombre de voyages par jour



Avantages et limites du dispositif Tan-Ter

Avantages :

- Utilisation de l'étoile ferroviaire en tant que desserte des territoires urbains et périurbains
- Mise en oeuvre d'une intégration tarifaire plus simple et plus lisible pour les usagers qu'une tarification combinée
- Permettre aux usagers de bénéficier d'une offre plus rapide que les offres urbaines TAN
- Eviter à Nantes Métropole la mise en place d'offres alternatives lourdes pour desservir les secteurs concernés

Limites :

- Le manque de capacité de certains TER
- La création de nouveaux besoins, de nouvelles demandes
- Le « mur tarifaire » né de cette convention
- Le stationnement, notamment sur les gares en limite de PTU
- Une fréquentation qui progresse (3 718 voyages/jour en 2012) à relativiser par rapport à la fréquentation globale du réseau TAN : 505 000 voyages/jour)
- Le coût : 754 632€ versés par Nantes Métropole à la Région pour l'année 2012 soit 1,11€ par voyage.

Le Conseil Régional des Pays de la Loire et le dispositif Métrocéane

Métrocéane de 1999 – 2008

1999 : Protocole d'accord entre la Région des Pays de la Loire, le Département de Loire-Atlantique, le District de l'agglomération nantaise, le Syndicat intercommunal de l'Estuaire et de la Région Nazairienne et l'Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire concernant 3 zones :

- Nantes – Saint Nazaire ;
 - Nantes – Le Croisic ;
 - Saint Nazaire – Le Croisic.

3 titres proposés :

- abonnement de travail mensuel ;
 - abonnement de travail hebdomadaire ;
 - titre journée.

Ci-dessous un schéma représentant les réseaux de transport à travers le découpage du dispositif Métrocéane.

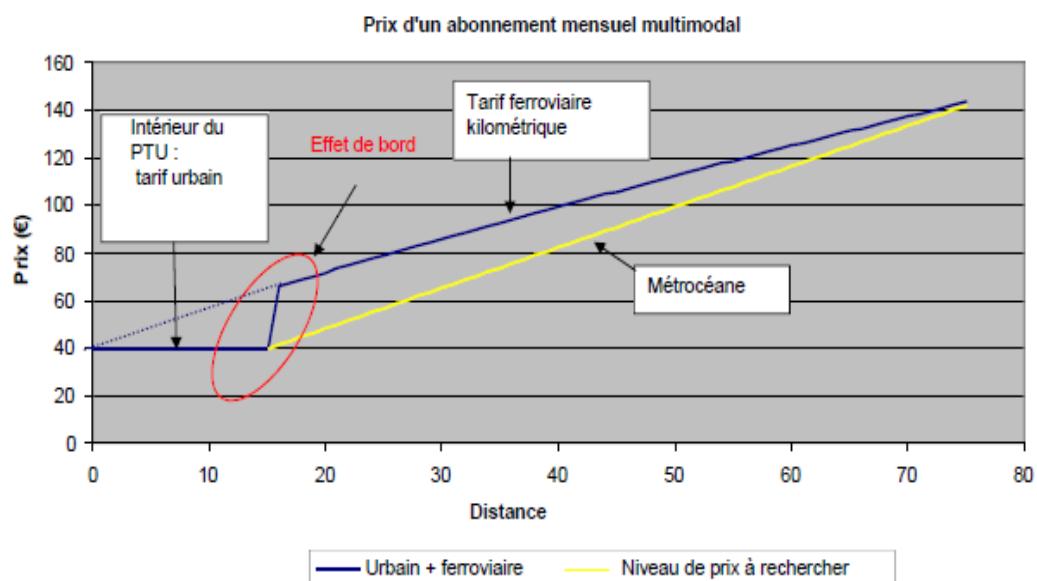


Métrocéane est le seul système tarifaire multimodal zonal à associer 2 réseaux urbains ; le réseau départemental et le réseau régional, et dont la distribution se fait sur support classique (pas de billettique spécifique).

Ci-dessous, le découpage zonal de la zone effective du ticket Métrocéane.



Le prix d'un ticket Métrocéane est plus économique que l'achat séparé de titres des différents transports utilisés. Le tarif maximal est de 8 zones, et ce, même si le trajet est plus long. Concernant la construction des tarifs, une courbe de prix lissée permet d'éviter un « effet de bord » (comme expliqué sur le schéma ci-dessous) lié à la combinaison de la tarification urbaine (prix unique quelle que soit la distance) et de la tarification ferroviaire (élevée sur les premiers kilomètres).

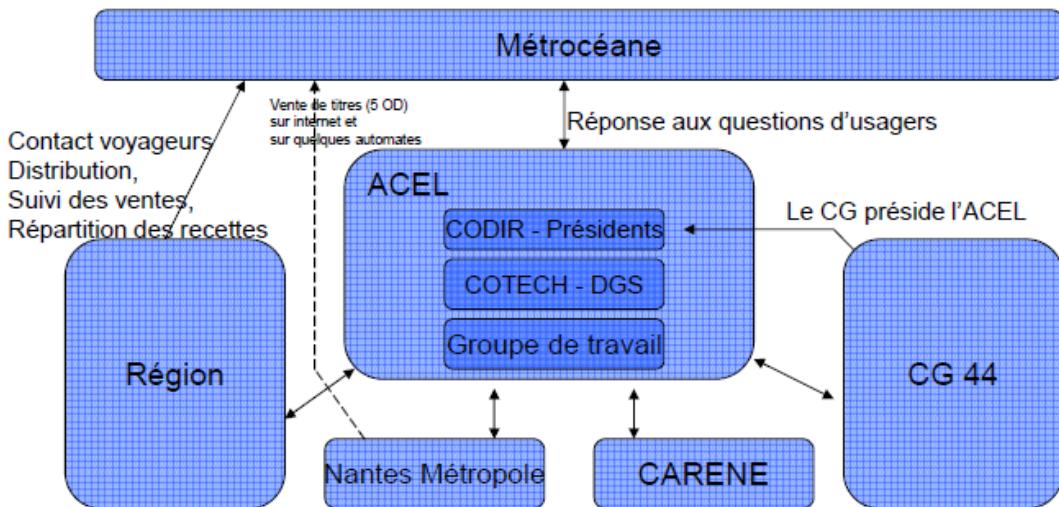


En 2012, c'est l'équivalent de 48 651 titres Métrocéane qui ont été vendus (soit environ 504 907 voyages).

Au niveau de l'impact financier du dispositif Métrocéane :

- de 1999 à 2009, la Région bénéficiait d'une garantie de recettes (totale sur l'abonnement de travail et partielle sur le tarif journalier),
- depuis le 23 avril 2009, chaque AOT reçoit une somme proportionnelle à sa part dans le prix du trajet de référence,
- le nouveau protocole en train de se mettre en place, avec l'extension du zonage entraîne une légère augmentation des recettes qui s'explique par une augmentation des prix décidée avec ce zonage.

- L'accord des partenaires sur des formules de calcul est le résultat d'un travail de près de trois ans. Des enquêtes ont été nécessaires pour garantir les clefs de répartition.
 - Le partage des recettes Métrocéane est désormais déterminé par le prix des abonnements et des titres journées de chaque AOT. Par conséquent, toute évolution de prix concernant la grille tarifaire d'une AOT a des conséquences sur les recettes perçues par les autres AOT de Métrocéane.
- Il s'agit, dans ce dispositif, de faire collaborer non seulement des autorités organisatrices de transport mais aussi des exploitants ayant chacun des organisations et des politiques d'entreprises différentes.
- Ci-dessous, un schéma³⁸ représentant les relations entre les partenaires concernant la mise en place du titre Métrocéane.



A compter de l'été 2013, une nouvelle gouvernance sera mise en place. Les partenaires (Région, Nantes Métropole, CARENE, Département de Loire-Atlantique) se réuniront au minimum une fois par an, à l'initiative de la Région, ou à la demande de tout autre partenaire, au sein d'un comité technique afin de définir :

- la communication institutionnelle et grand public
- les évolutions du dispositif
- les études d'utilisation du tarif

Les coûts de communication, d'étude, ou autre, seront répartis de la même façon que les recettes.

³⁸ Source Nantes Métropole

Les titres « Métrocéane » ont connu un réel succès auprès des usagers puisque le nombre de titres vendus est passé de 25 000 entre juin 1999 et mai 2000 à plus de 48 651 entre juin 2007 et mai 2012. Toutefois, le dispositif, uniquement basé sur 3 liaisons (Nantes-St Nazaire / Nantes-Le Croisic / St Nazaire-Le Croisic), a favorisé l'apparition de murs tarifaires et de trous tarifaires dommageables. Il est donc apparu nécessaire pour la région des Pays de la Loire de faire évoluer les modalités du titre Métrocéane en étendant son champ géographique d'application et en favorisant les déplacements multimodaux sur l'ensemble du département de Loire-Atlantique. Ainsi, la nouvelle convention a abandonné la logique d'« axe » pour développer une logique de « territoire » permettant d'étendre le dispositif par le biais d'un découpage zonal, chacune des zones étant affectée d'un tarif qu'il convient de multiplier par le nombre de zones traversées pour obtenir le tarif du titre. On retrouve également ce modèle dans les villes de Karlsruhe, Bâle ou même Mulhouse. Il permet d'intégrer des territoires intermédiaires très demandeurs mais jusque-là non concernés par des tarifications multimodales, telles les communes de Savenay ou de Machecoul dans la région des Pays de la Loire.

Pour parvenir à de tels accords, il a fallu compter sur un volontarisme régional fort en matière de multimodalité car, si les flux de voyageurs multimodaux sont importants, pour l'AO régionale, ils restent relatifs pour les autres AOT de cette région (Le nombre de voyageurs est relativement faible comparer aux nombre total de voyageurs du réseau TAN).

Comme nous l'avons souligné, la tarification multimodale pose de nombreuses difficultés dans l'organisation et pourtant, l'efficacité de ce système repose sur sa simplicité d'utilisation pour les voyageurs. L'intégration tarifaire rend ainsi le prix de ces différents titres très attractifs (jusqu'à 50% d'économie sur le prix d'un aller-retour journalier par rapport au tarif normal ; jusqu'à 30% d'économie sur le prix d'un abonnement par rapport à l'abonnement de travail SNCF complété de titres urbains pour l'utilisation des réseaux STRAN et TAN) ainsi qu'une circulation libre avec un titre de transport simple pour les voyageurs sur les réseaux urbains et ferrés des agglomérations de Nantes et de St Nazaire.

C. La gratuité dans les transports urbains, espoir ou utopie ?

Beaucoup voient dans la gratuité des transports urbains une solution et une évolution des transports. Mais la démocratisation des transports collectifs est-elle nécessairement obligée de passer par la gratuité des transports ? C'est ce que nous essaierons de voir dans cette dernière partie.

La gratuité des transports publics; bien qu'encore minoritaire, séduit un nombre croissant d'agglomérations, généralement de moins de 25 000 habitants. Sur 290 autorités organisatrices de transport urbain, le GART recense 23 réseaux ayant fait le choix d'une gratuité totale.

Ci-dessous, la liste des réseaux urbains ayant mis en place la gratuité de leur transport en 2011 :

Liste des réseaux en gratuité totale						
Autorité organisatrice	Population 2011	Forme juridique 2011	Année de mise en place de la gratuité	Taux de VT 2011	Offre kilométrique 2010 (en km)	Voyages 2010 (en milliers)
Aubagne	104 206	Communauté d'agglomération	2009	1,80 %	2 556 110	3 969
Castres	82 850	Communauté d'agglomération	2008	0,60 %	nc	nc
Châteauroux	76 455	Communauté d'agglomération	2001	0,60 %	1 292 657	4 298
Compiègne	74 064	Communauté d'agglomération	1975	0,60 %	1 200 000	nc
Muret	71 869	Communauté d'agglomération	2009	-	nc	nc
Vitré	64 859	Communauté d'agglomération	2001	-	nc	nc
Gap	40 475	Commune	2005	0,55 %	796 916	1 601
Libourne	24 395	Commune	2010	0,55 %	297 514	408
Neuves-Maison	23 382	Communauté de communes	2007	0,60 %	317 000	146
Issoudun	22 983	Communauté de communes	2002	-	236 681	22
Manosque	22 918	Commune	2010	0,45 %	208 659	30
Bar-le-Duc ⁽¹⁾	19 415	SIVU	2008	0,55 %	nc	nc
Cluses	18 423	Commune	2008	-	nc	nc
Senlis	16 950	Commune	2000	-	197 897	382
Châteaudun	14 339	Commune	2009	0,55 %	109 000 ⁽²⁾	85 ⁽²⁾
Mayenne	14 279	Commune	2002	-	nc	nc
Noyon	14 174	Commune	2008	0,50 %	nc	nc
Crépy-en-Valois	14 091	Commune	2011	0,55 %	54 000	nc
Saint-Brévin-les-Pins	12 570	Commune	2008	0,55 %	nc	nc
Pont-Sainte-Maxence	12 059	Commune	2006	0,55 %	82 657	406
Chantilly	11 193	Commune	1992	-	78 200	354
Figeac	10 727	Commune	2003	0,43 %	198 231	218
Avanchers/Valmorel	781	Commune	2008	-	49 500	4

Source : GART - enquête annuelle sur les transports urbains (DIGITM - CERTU - GART - UTP) sur les données 2010
⁽¹⁾ Gratuite totale pour les habitants du PTU uniquement. Pour les autres, le réseau est payant.
⁽²⁾ Données 2009.

Si le choix de la gratuité totale des transports peut être pertinent dans certains réseaux où les recettes tarifaires sont très faibles ou inférieures au coût de la perception, elle n'est cependant pas généralisable à l'ensemble des territoires. Certains réseaux, principalement ceux de petite ou de moyenne taille, sont tentés de renoncer aux recettes de trafic en proposant la gratuité aux

usagers de leur réseau urbain. Cette initiative a l'avantage, d'une part, de séduire les voyageurs au moment de sa mise en place, et d'autre part, de réduire les frais de gestion, de vente et de contrôle des titres. En pratique, dans les collectivités, la gratuité des transports en commun a pour but d'inciter à un report modal des transports collectifs pour limiter celui de la voiture individuelle.

La gratuité des transports publics permet la liberté, l'égalité de circuler sur un même réseau pour tous les citadins. Les bénéfices annoncés par les villes qui pratiquent la gratuité des transports sont indubitables, mais les difficultés rencontrées et souvent non dites le sont tout autant. La gratuité peut aussi avoir des inconvénients, notamment en termes d'accroissement de l'offre qu'elle limite, faute de financements. Par exemple, dans les cas de réseaux de transports urbains gratuits, les financements demandés aux « versements transports », (c'est à dire la taxe dont s'acquittent les entreprises pour financer les transports publics) augmentent. De plus, l'encouragement aux pratiques des transports publics par la gratuité se fait aussi au détriment des modes actifs de transport tel que la marche et le vélo sur les courtes distances, comme nous l'informe une voyageuse lors d'un entretien concernant la simplification des transports urbains de la CUS :

« Et si les transports étaient totalement gratuits, est ce que vous les prendriez plus ?

Non je ne crois pas, je les utilise quand j'en ai besoin, et je pense que je n'en ai pas plus besoin... En fait, peut-être mais ce serait par paresse alors, je sauterais dans un bus pour faire 2 arrêts parce que je n'aurais pas envie de marcher. »

Cela vaut pour une part effective des usagers qui préfèrera peut être un transport gratuit à un effort physique. La collectivité orientera du coup les investissements nécessaires pour développer ces types de transports actifs vers les transports publics.

Face aux enjeux du report modal de développement des réseaux de transport et aux contraintes financières pesant sur les collectivités locales, les recettes tarifaires demeurent une source de financement dont il est difficile de se priver. Il faudrait plutôt mettre en œuvre une réflexion sur les politiques tarifaires en vigueur afin de rééquilibrer le poids des différentes sources de financement des transports urbains. Aujourd'hui, ce sont les entreprises et les administrations qui sont les principaux contributeurs des versements des transports. Ces contributeurs permettent 48% du financement, tandis que les collectivités locales et les usagers y participent, respectivement, à hauteur de 30% et 20% en moyenne. Avec un autre regard, nous pourrions imaginer que la gratuité partielle des transports publics existe déjà puisque les voyageurs ne paient pas à leur « juste » valeur les services des transports publics.

"En fait, conclut Yves Duhamel (responsable de recherche sur la gratuité des transports à l'ADEME), on peut envisager deux situations. Pour les villes petites et moyennes, de 50 à 20 000 habitants on pourrait étendre l'idée de la gratuité. Les autres pourraient s'inspirer de Genck (Flandre), qui applique des prix extrêmement faibles. Elles développent ainsi l'usage des transports en commun, sans renoncer à de précieuses recettes ». Enfin, dernière piste, évoquée dans un rapport du Commissariat au Plan, celle des péages urbains. « La recette de Londres fait réfléchir bien des édiles en France, mais c'est encore un tabou », estime Yves Duhamel.

CONCLUSION

En conclusion de cette recherche, nous pouvons dire que l'usage d'une tarification unique multimodale pourrait simplifier les démarches liées aux transports pour les voyageurs au sein de la CUS, mais pour y parvenir, il reste de nombreux leviers à mettre en place dans les négociations entre les différentes autorités organisatrices qui sont en charge de ce dossier, que ce soit sur les modalités, les compensations financières à envisager ou la billettique à mettre en place. Même si il est encore difficile de savoir quand ce projet verra le jour, il est d'ores et déjà certain qu'une forme de tarification unique multimodale existera sur le réseau de la CUS.

De la même manière, l'évolution tarifaire des transports de la CTS est sans cesse remise en question, laissant entrevoir constamment de nouvelles améliorations. La dernière en date était la mise en place de la *tarification solidaire* et la prochaine à voir le jour sera certainement l'avènement de la *technologie NFC* sur le réseau de la CUS au cours de l'été 2013.

Toutefois, l'évolution tarifaire et sa simplification peuvent également passer par d'autres formes de projet. Comme nous l'avons vu lors de l'analyse des réseaux des différentes agglomérations, la philosophie des transports employée doit être cohérente avec les moyens mis en œuvre sur les réseaux, et Strasbourg et sa communauté urbaine sont déjà considérés par leurs pairs comme un exemple de réussite du fait de son réseau de transports collectifs. Les extensions de lignes à prévoir jusqu'en 2017, les projets transfrontaliers ainsi que les évolutions de services qui sont proposées légitiment les tarifs parfois considérés trop élevés par les usagers sur le réseau de la CUS. Les dernières évolutions tarifaires et la mise en place de *l'abonnement solidaire* sur le réseau sont de parfaites réussites qui permettent au réseau de la CTS d'élargir encore la catégorie de ses usagers en proposant une forme de légitimité tarifaire adaptée aux moyens financiers des voyageurs.

Comme l'a confirmé l'analyse des réseaux des différentes agglomérations, il existe plusieurs façons de gérer les réseaux de transports. Les besoins des usagers ne doivent pas dépendre des propositions qui leur sont faites, mais ce sont les propositions qui sont faites qui doivent dépendre des besoins des usagers, telle est la logique dans la mise en place du développement d'une « mobilité durable ».

« La ville se forme en se cherchant » disait Lefebvre et depuis l'ouverture de la première ligne de tram de Strasbourg en 1994, le réseau de la CTS continue d'enrichir sa grille tarifaire en améliorant son réseau et ses services aux usagers. ASTUS veille à l'optimisation d'un réseau qui est sans cesse en évolution ce qui est sans doute, le signe d'une bonne santé d'un développement urbain « durable ».

GLOSSAIRE

- **AOT** : Autorité Organisatrice des Transports
- **AOTU** : Autorité Organisatrice des Transports Urbain
- **ASTUS** : Association des Usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise
- **CTS** : Compagnie des Transports Strasbourgeois
- **CUS** : Communauté urbaine de Strasbourg
- **GART** : Groupements des Autorités Responsables de Transports
- **LOTI** : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
- **NFC** : Near Field Communication
- **PDE** : Plan de Déplacements en Entreprise
- **PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- **PMR** : Personnes à Mobilité Réduite
- **P+R** : Parking-Relais
- **PTU** : Périmètre des Transports Urbains
- **SCOTERS** : Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourgeois
- **SRU** : loi Solidarité et Renouvellement Urbain
- **TER** : Train Express Régional

BIBLIOGRAPHIE

○ ARTICLES

- ADEME, *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*, janvier 2007.
- ADEUS, *intermodalité et chaînage des déplacements*, n° 59, décembre 2011.
- ADEUS, dimension ville et territoire, n° 62, mai 2009.
- ARBOUR Sylvie et MONRENCY Élisabeth, *Les espaces économiques industriels spécialisés: les patrons de mobilité des travailleurs et l'accessibilité en transport en commun*, VertigO, Hors-série n°11, 2012.
- BEAUDET Gérard et WOLFF Pauline, *La circulation, la ville et l'urbanisme : de la technicisation des transports au concept de mobilité*, VertigO, Hors-série n°11, 2012.
- BOURDAGES Jade et CHAMPAGNE Eric, *Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport*, VertigO, Hors-série n°11, 2012.
- BUCHOT Nathalie, *La mobilité contextuelle comme lien entre la mobilité quotidienne et la mobilité résidentielle. Du concept à la pratique*, VertigO, Hors-série n°11, 2012.
- CHAMPAGNE Éric, *La mobilité urbaine durable : du concept à la réalité*, VertigO, Hors-série n°11: <http://vertigo.revues.org/11779>, 2012.
- CCI Strasbourg et Bas Rhin, *Strasbourg the eurooptimist*, 2012.
- ÉMELIANOFF Cyria, *La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe*, *L'Information géographique*, n°71.
- GART, *La tarification unique dans les transports publics départementaux*, 2007.
- KEO', *Des idées neuves sur la mobilité*, février 2012.
- Strasbourg et communauté urbaine.eu, *extension "sud" des lignes tram "a" et "e" à illkirch-graffenstaden*, juillet 2012.
- Strasbourg et communauté urbaine.eu, *rapport d'activité 2011*, 2011.
- Réseau 67, *Guide des tarifs réseau 67*, 2009.
- CERTU, *information multimodale en Alsace*, état des lieux, 2009.
- BANOS Arnaud, THEVENIN Thomas, *Systèmes de transport urbain - Caractérisation de l'offre et estimation de la demande*, 2010, Hermes science publications.

○ **OUVRAGES**

- DI MEO Guy, *Les territoires du quotidien*, 1996, Paris, L'Harmattan, 207 p.
- FLICK Lionel (sous la direction de BAMBIN Réginald), mémoire Ecole supérieure des transports, *TER le précurseur ... Le modèle tramway strasbourgeois*, 2004, 204 p.
- GUEGUEN-AGENAIS Anne-Elise (directeur de thèse : LATERRASSE Jean), Thèse Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, *la tarification des déplacements : évaluation de la pertinence d'une évolution tarifaire pour l'Île-de-France*, 2009, 400 p.
- GERARD Pierre-François, CABANAS Eric, *Nantes - Une ville et ses transports, de 1879 à nos jours*, Victor Stanne, 2003, Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, 108 p.
- HAMMAN Philippe, BLANC Christine, FRANK Cécile, *La négociation dans les projets urbains de tramway. Eléments pour une sociologie de la "ville durable"*, 2011, Bruxelles, PIE - Peter Lang, coll. EcoPolis, 250 p.
- HAMMAN Philippe, (dir.), *Le tramway dans la ville. Analyser le projet urbain négocié à l'aune des déplacements*, 2011, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 288 p.
- KAUFMANN Vincent, *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, 2008, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 115 p.
- LE BRETON Eric, *Bouger pour s'en sortir, Mobilité quotidienne et intégration sociale*, 2005, Paris, Armand Colin, 245 p.
- LEFEBVRE Henri, *Le droit à la ville*, 1968, Paris, Anthropos, 159 p.
- MULLER Georges, *L'année du Tram*, 1994, Ronald Hirlé, Strasbourg, 240 p.
- RAMADIER, Thierry avec DEPEAU, S., (dirs.), *Se déplacer pour se situer : Places en jeu, enjeux de classes*, 2011, Presses Universitaires de Rennes, Collection Géographie sociale, 193 p.
- SCHMITT Agathe sous la direction de GROSS J-J, rapport de stage ASTUS, *l'Intermodalité des transports dans l'agglomération strasbourgeoise : situation actuelle et perspective*, 2009, Strasbourg, ASTUS, 79 p.

○ DOCUMENTS OFFICIELS

- PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG (2009).
- CONTRAT SECTORIEL 20013-2016 NANTES METROPOLE.
- EVALUATION DU PDU 2000-2010 NANTES METROPOLE.
- RAPPORT D'ACTIVITE DE LA CTS, 2009.
- RAPPORT D'ACTIVITE DE LA CTS, 2011.
- RAPPORT D'ACTIVITE M2A.

○ SITOGRAPHIE

- Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise,
<http://www.adeus.org> (février 2013)
- Annales de la recherche urbaine, <http://www.annalesdelarechercheurbaine.fr/> (aout 2013)
- Atout France, <http://www.atout-france.fr/> (février 2013)
- Basel Erfahren, <http://www.bvb.ch/aktuell/aktuelle-infos> (février 2013)
- Chambre du Commerce et de l'Industrie d'Alsace, www.alsace.cci.fr (février 2013)
- Communauté Urbaine de Strasbourg, <http://www.strasbourg.eu/fonctionnement-ville-cus/travailler-cus> (février 2013)
- Conseil Général du Bas-Rhin, <http://www.bas-rhin.fr> (février 2013)
- Compagnie des Transports Strasbourgeois, <http://www.cts-strasbourg.fr/> (février 2013)
- Espace et société, <http://www.espacesetsocietes.msh-paris.fr> (aout 2013)
- Groupement des autorités responsables de transport, <http://www.gart.org/> (février 2013)
- Karlsruher Verkehrsverbund, <http://fr.kvv.de/> (février 2013)
- Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, <http://www.certu.fr/> (février 2013)
- Nantes Métropole, <http://www.nantesmetropole.fr/> (février 2013)
- Portail Economique Alsacien, www.alsaeco.com/chiffres-cles-cci (février 2013)
- PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture), <http://rp.urbanisme.equipement.gouv.fr> (aout 2013)
- SOLEA, <http://www.solea.info/> (février 2013)
- Strasbourg Eurooptimist, www.eurooptimist.eu (février 2013)
- Transports Agglomération Nantaise, <https://www.tan.fr/> (février 2013)
- Vertigo (revue électronique en science de l'environnement), <http://vertigo.revues.org/> (Aout 2013)

ANNEXES

ANNEXE 1 : GRILLE TARIFAIRES ET PLAN LIES AU RESEAU DE LA CTS

ANNEXE 2 : GRILLE TARIFAIRES ET PLAN LIES AU RESEAU DE LA KVV

ANNEXE 3 : GRILLE TARIFAIRES ET PLAN LIES AU RESEAU DES BVB

ANNEXE 4 : GRILLE TARIFAIRES ET PLAN LIES AU RESEAU TAN

ANNEXE 5 : GRILLE TARIFAIRES ET PLAN LIES AU RESEAU SOLEA

ANNEXE 6 : ENTRETIENS PASSES DANS LE CADRE DE LA RECHERCHE

ANNEXE 1

Tarifications des transports collectifs urbains à Strasbourg (CTS) 2012

LES TICKETS DE TRANSPORTS

TYPE DE TICKET	TARIF			AUTORISATION LIEE AU TICKET
ALLER SIMPLE	A l'unité 1,60 €	Par 10 12,90 €	Par 30 37 €	Ticket valable pour un aller simple avec ou sans correspondance.
ALLER SIMPLE Tarif réduit	Par 10 9,20 €			Carnet de 10 tickets à tarif réduit, valables chacun pour un aller simple avec ou sans correspondance, pour les enfants de moins de 12 ans, les familles nombreuses et les seniors de plus de 65 ans.
ALLER RETOUR	A l'unité 3 €			Ticket valable pour 2 voyages dans la même journée (avec ou sans correspondance).
TICKETS DOUZEPASS	Par 12 6 €			Carnet de 12 tickets pour invalides de guerre et non-voyants. Ticket valable accompagné d'une carte d'invalidité mention cécité ou canne blanche, d'une carte d'invalidité à double barre bleue 75% ou carte d'invalidité à barre rouge.

LES TICKETS DE TRANSPORTS

TYPE DE TICKET	TARIF		AUTORISATION LIEE AU TICKET
TICKETS CONGRES - SEJOUR EN GROUPE	Par jour 3,10 €		Pour 15 personnes minimum - Minimum 3 jours consécutifs. Sur commande uniquement (délais minimum de délivrance de 3 semaines).
TRAM TER ENTZHEIM AEROPORT	A l'unité 4 €	Par 10 30,90 €	Ticket valable sur les lignes bus et tram de la CTS et sur la ligne TER SNCF pour se rendre à l'aéroport d'Entzheim.
24H ALSA+ CUS Individuel	A l'unité 4 €		Ticket valable 24h pour un nombre de voyages illimité sur toutes les lignes bus-tram-car et train TER dans la Communauté Urbaine de Strasbourg et sur la ligne 21 à destination de Kehl. A valider uniquement sur le réseau d'achat.
24H TRIO	A l'unité 5,70 €		Ticket valable pour 2 à 3 personnes pour un nombre illimité de voyages dans les 24h suivant la première validation.

TICKETS P+R

TYPE DE TICKET	TARIF		AUTORISATION LIEE AU TICKET
AUTOMOBILES	Tout P+R 3,20 €	T+R Rotonde 3,70 €	<p>Stationnement pour la journée + aller-retour en tram pour tous les passagers du véhicule (7 personnes maximum).</p> <p>Les P+R sont ouverts du lundi au samedi de 7h à 20h.</p> <p>La sortie des P+R est libre et peut donc s'effectuer au-delà de 20h00</p>
CARS Deux formules au choix sont proposées :	Stationnement du car + 1 aller-retour en tram pour le ou les conducteurs du car. 16,50 €	Stationnement du car + 1 aller-retour pour le ou les conducteurs et l'ensemble des passagers du car. 26 €	<p>Service proposé uniquement sur le P+R ELSAU. Les cars peuvent accéder au P+R Elsau 24h/24.</p> <p>Pendant la période du marché de Noël seul le tarif de 26 € est pratiqué.</p>
CAMPINGS CARS	A l'unité 5,40 €		Stationnement du camping-car + ticket aller-retour en tram pour tous les passagers du véhicule.

TICKETS DEPARTEMENTAUX, REGIONAUX ET TRANSFRONTALIERS

TYPE DE TICKET	TARIF		AUTORISATION LIEE AU TICKET
TICKETS UNITAIRES COMBINE BUS-TRAM-CAR	A l'unité 2,70€		Valable pour un trajet simple ou en correspondance sur les lignes bus-tram et cars du Réseau 67.
CARNET DE 10 VOYAGES COMBINE BUS-TRAM-CAR	Tout public 18,90€	Jeunes 12,30€	<p>Ce carnet vous permet de réaliser 10 trajets sur le réseau urbain CTS ainsi que sur le réseau 67.</p> <p>Economique, 3 tickets vous sont offerts, compris dans le carnet de 10 voyages.</p>
ALSA+ 24H départemental	20 €		<p>Bus-tram-cars et train TER du Bas-Rhin.</p> <p>Ticket valable 24h pour un nombre de voyages illimité pendant 24h sur toutes les lignes bus-tram-cars et train TER.</p>
ALSA+ 24H régional	33 €		<p>Bus-tram-cars et train TER de la Région Alsace.</p> <p>Ticket valable 24h pour un nombre de voyages illimité pendant 24h sur toutes les lignes bus-tram-cars et train TER.</p>

TICKETS DEPARTEMENTAUX, REGIONAUX ET TRANSFRONTALIERS

TYPE DE TICKET	TARIF	AUTORISATION LIEE AU TICKET	
ALSA+ CUS journée groupe départemental	A l'unité 21 €	Ticket valable le samedi, le dimanche et jours fériés pour un groupe de 2 à 5 personnes pour un nombre de voyages illimité sur toutes les lignes bus-tram-cars et train TER.	
ALSA+ CUS journée groupe régional	A l'unité 34 €	Ticket valable le samedi, le dimanche et jours fériés pour un groupe de 2 à 5 personnes pour un nombre de voyages illimité sur toutes les lignes bus-tram-cars et train TER.	
EUROPASS 24H <i>2 types de tickets</i>	Ticket 1 adulte et 2 enfants de 4 à 12 ans 8 €	Ticket Family 2 adultes et 2 enfants de 4 à 12 ans 12 €	Ticket valable 24h pour un nombre de trajets illimité sur les lignes bus, tram et train TER dans le périmètre de la Communauté Urbaine de Strasbourg et dans les bus de la TGO de la circonscription de l'Ortenau (Allemagne).
EUROPASS 24H MINI <i>2 types de tickets</i>	Ticket 1 adulte et 2 enfants de 4 à 12 ans 6 €	Ticket Family 2 adultes et 2 enfants de 4 à 12 ans 10 €	Ticket valable 24h pour un nombre de trajets illimité sur les lignes bus, tram et train TER dans le périmètre de la Communauté Urbaine de Strasbourg et dans les bus de la TGO à Kehl (Allemagne).

ABONNEMENTS MENSUELS

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF	AUTORISATION LIEE A L'ABONNEMENT
ABONNEMENT MENSUEL / 4 - 18 ans	22,80 € / mois	
ABONNEMENT MENSUEL / 19 - 25 ans	22,80 € / mois	
ABONNEMENT MENSUEL / 26 - 64 ans	45,60 € / mois	L'abonnement mensuel est valable pour un nombre de voyages illimité du 1er au dernier jour du mois sur l'ensemble des lignes bus et tram desservant la Communauté urbaine de Strasbourg et Kehl. Il donne également accès aux véloparcs de la CTS, au Taxibus et à la ligne de nuit.
ABONNEMENT MENSUEL / 65 et +	22,80 € / mois	
ABONNEMENT MENSUEL / P+R Rotonde	55,60 € / mois	
ABONNEMENT MENSUEL / Non nominatif	55,60 € / mois	

ABONNEMENTS ANNUELS

*Les abonnements annuels sont valables pendant 1 an à compter du 1er mois de souscription. Nombre de voyages illimité.
Paiement au comptant ou échelonné par prélèvement automatique.*

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF	PRELEVEMENT LIE A L'ABONNEMENT
ABONNEMENT ANNUEL / 4 - 18 ans	228 € / an	
ABONNEMENT ANNUEL / 19 - 25 ans	228 € / an	Payable en 10 prélèvements ou au comptant.
ABONNEMENT ANNUEL / 26 - 64 ans	456 € / an	
ABONNEMENT ANNUEL / 65 ans et +	205,20 € / an	Payable en 9 prélèvements ou au comptant.
ABONNEMENT ANNUEL / PMR	228 € / an	
ABONNEMENT ANNUEL Non nominatif	556 € / an	Payable en 10 prélèvements ou au comptant.

ABONNEMENT COMBINE

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF		POSSIBILITE LIEE A L'ABONNEMENT
ABONNEMENT MENSUEL COMBINE	Tout public 56€	Jeunes 28€	<p>Bus - tram - car Réseau 67</p> <p>Cette formule vous permet de voyager en illimité du 1er au dernier jour du mois en empruntant le réseau urbain CTS couplé aux cars du Réseau 67.</p>
ABONNEMENT ANNUEL COMBINE	Tout public 504€	Jeunes 252€	<p>Bus - tram - car Réseau 67</p> <p>Cette formule vous permet de voyager en illimité pendant 12 mois consécutifs, à partir du 1er mois de souscription, en empruntant le réseau urbain CTS couplé aux cars du Réseau 67.</p>
ALSA +	Tarif selon trajet TER		<p>Abonnement mensuel ou hebdomadaire train TER + bus + tram.</p> <p>Disponible pour les salariés et les étudiants.</p>
EUROPASS MENSUEL	67 € / mois		<p>Abonnement valable du 1er au dernier jour du mois pour un nombre illimité de trajets sur les lignes bus, tram et train TER dans le périmètre de la Communauté Urbaine de Strasbourg et dans les bus de la TGO de la circonscription de l'Ortenau (Allemagne).</p>
EUROPASS MENSUEL MINI	55 € / mois		<p>Abonnement valable du 1er au dernier jour du mois pour un nombre illimité de trajets sur les lignes bus, tram et train TER dans le périmètre de la Communauté Urbaine de Strasbourg et dans les bus de la TGO à Kehl (Allemagne).</p>
ABONNEMENT ANNUEL	Tarif selon âge		<p>bus - tram + Auto 'trement</p> <p>Abonnement annuel 19-25 ans ou 26-64 ans comprenant la libre circulation sur les lignes bus et tram CTS et l'accès aux véhicules d'Auto'trement avec 2 mois offerts.</p>

ANNEXE 1 (2EME PARTIE)

Tarifications des transports collectifs urbains à Strasbourg (CTS) suite aux changements de l'été 2013.

LES TICKETS DE TRANSPORTS

TYPE DE TICKET	TARIF			AUTORISATION LIEE AU TICKET
ALLER SIMPLE	A l'unité 1,60 €	Par 10 13,10 €	Par 30 37,50 €	Ticket valable pour un aller simple avec ou sans correspondance.
ALLER SIMPLE Tarif réduit	Par 10 9,40 €			Carnet de 10 tickets à tarif réduit, valables chacun pour un aller simple avec ou sans correspondance, pour les enfants de moins de 12 ans, les familles nombreuses et les seniors de plus de 65 ans.
ALLER RETOUR	A l'unité 3,10 €			Ticket valable pour 2 voyages dans la même journée (avec ou sans correspondance).
TICKETS DOUZEPASS	Par 12 6 €			Carnet de 12 tickets pour invalides de guerre et non-voyants. Ticket valable accompagné d'une carte d'invalidité mention cécité ou canne blanche, d'une carte d'invalidité à double barre bleue 75% ou carte d'invalidité à barre rouge.

LES TICKETS DE TRANSPORTS

TYPE DE TICKET	TARIF		AUTORISATION LIEE AU TICKET
TICKETS CONGRES - SEJOUR EN GROUPE	Par jour 3,10 €		Pour 15 personnes minimum - Minimum 3 jours consécutifs. Sur commande uniquement (délais minimum de délivrance de 3 semaines).
TRAM TER ENTZHEIM AEROPORT	A l'unité 4 €	Par 10 31,10 €	Ticket valable sur les lignes bus et tram de la CTS et sur la ligne TER SNCF pour se rendre à l'aéroport d'Entzheim.
24H ALSA+ CUS Individuel	A l'unité 4 €		Ticket valable 24h pour un nombre de voyages illimité sur toutes les lignes bus-tram-car et train TER dans la Communauté Urbaine de Strasbourg et sur la ligne 21 à destination de Kehl. A valider uniquement sur le réseau d'achat.
24H TRIO	A l'unité 6 €		Ticket valable pour 2 à 3 personnes pour un nombre illimité de voyages dans les 24h suivant la première validation.

TICKETS P+R

TYPE DE TICKET	TARIF		AUTORISATION LIEE AU TICKET
AUTOMOBILES	Tout P+R 3,50 €	T+R Rotonde 4 €	<p>Stationnement pour la journée + aller-retour en tram pour tous les passagers du véhicule (7 personnes maximum).</p> <p>Les P+R sont ouverts du lundi au samedi de 7h à 20h.</p> <p>La sortie des P+R est libre et peut donc s'effectuer au-delà de 20h00</p>
CARS Deux formules au choix sont proposées :	Stationnement du car + 1 aller-retour en tram pour le ou les conducteurs du car. 17 €	Stationnement du car + 1 aller-retour pour le ou les conducteurs et l'ensemble des passagers du car. 26,50 €	<p>Service proposé uniquement sur le P+R ELSAU. Les cars peuvent accéder au P+R Elsau 24h/24.</p> <p>Pendant la période du marché de Noël seul le tarif de 26 € est pratiqué.</p>
CAMPINGS CARS	A l'unité 5,50 €		Stationnement du camping-car + ticket aller-retour en tram pour tous les passagers du véhicule.

TICKETS DEPARTEMENTAUX, REGIONAUX ET TRANSFRONTALIERS

TYPE DE TICKET	TARIF		AUTORISATION LIEE AU TICKET
TICKETS UNITAIRES COMBINE BUS-TRAM-CAR	A l'unité 2,70€		Valable pour un trajet simple ou en correspondance sur les lignes bus-tram et cars du Réseau 67.
CARNET DE 10 VOYAGES COMBINE BUS-TRAM-CAR	Tout public 18,90€	Jeunes 12,30€	<p>Ce carnet vous permet de réaliser 10 trajets sur le réseau urbain CTS ainsi que sur le réseau 67.</p> <p>Economique, 3 tickets vous sont offerts, compris dans le carnet de 10 voyages.</p>
ALSA+ 24H départemental	20 €		<p>Bus-tram-cars et train TER du Bas-Rhin.</p> <p>Ticket valable 24h pour un nombre de voyages illimité pendant 24h sur toutes les lignes bus-tram-cars et train TER.</p>
ALSA+ 24H régional	33 €		<p>Bus-tram-cars et train TER de la Région Alsace.</p> <p>Ticket valable 24h pour un nombre de voyages illimité pendant 24h sur toutes les lignes bus-tram-cars et train TER.</p>

TICKETS DEPARTEMENTAUX, REGIONAUX ET TRANSFRONTALIERS

TYPE DE TICKET	TARIF	AUTORISATION LIEE AU TICKET	
ALSA+ CUS journée groupe départemental	A l'unité 21 €	Ticket valable le samedi, le dimanche et jours fériés pour un groupe de 2 à 5 personnes pour un nombre de voyages illimité sur toutes les lignes bus-tram-cars et train TER.	
ALSA+ CUS journée groupe régional	A l'unité 34 €	Ticket valable le samedi, le dimanche et jours fériés pour un groupe de 2 à 5 personnes pour un nombre de voyages illimité sur toutes les lignes bus-tram-cars et train TER.	
EUROPASS 24H <i>2 types de tickets</i>	Ticket 1 adulte et 2 enfants de 4 à 12 ans 8 €	Ticket Family 2 adultes et 2 enfants de 4 à 12 ans 12 €	Ticket valable 24h pour un nombre de trajets illimité sur les lignes bus, tram et train TER dans le périmètre de la Communauté Urbaine de Strasbourg et dans les bus de la TGO de la circonscription de l'Ortenau (Allemagne).
EUROPASS 24H MINI <i>2 types de tickets</i>	Ticket 1 adulte et 2 enfants de 4 à 12 ans 6 €	Ticket Family 2 adultes et 2 enfants de 4 à 12 ans 10 €	Ticket valable 24h pour un nombre de trajets illimité sur les lignes bus, tram et train TER dans le périmètre de la Communauté Urbaine de Strasbourg et dans les bus de la TGO à Kehl (Allemagne).

ABONNEMENTS MENSUELS

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF	AUTORISATION LIEE A L'ABONNEMENT
ABONNEMENT MENSUEL / 4 - 18 ans	23,20 € / mois	
ABONNEMENT MENSUEL / 19 - 25 ans	23,20 € / mois	
ABONNEMENT MENSUEL / 26 - 64 ans	46,40 € / mois	L'abonnement mensuel est valable pour un nombre de voyages illimité du 1er au dernier jour du mois sur l'ensemble des lignes bus et tram desservant la Communauté urbaine de Strasbourg et Kehl. Il donne également accès aux véloparcs de la CTS, au Taxibus et à la ligne de nuit.
ABONNEMENT MENSUEL / 65 et +	23,20 € / mois	
ABONNEMENT MENSUEL / P+R Rotonde	56,40 € / mois	
ABONNEMENT MENSUEL / Non nominatif	56,40 € / mois	

ABONNEMENTS ANNUELS

*Les abonnements annuels sont valables pendant 1 an à compter du 1er mois de souscription. Nombre de voyages illimité.
Paiement au comptant ou échelonné par prélèvement automatique.*

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF	PRELEVEMENT LIE A L'ABONNEMENT
ABONNEMENT ANNUEL / 4 - 18 ans	232 € / an	
ABONNEMENT ANNUEL / 19 - 25 ans	232€ / an	Payable en 10 prélèvements ou au comptant.
ABONNEMENT ANNUEL / 26 - 64 ans	464 € / an	
ABONNEMENT ANNUEL / 65 ans et +	208,80 € / an	Payable en 9 prélèvements ou au comptant.
ABONNEMENT ANNUEL / PMR	232 € / an	
ABONNEMENT ANNUEL Non nominatif	556 € / an	Payable en 10 prélèvements ou au comptant.

ABONNEMENT COMBINE

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF	POSSIBILITE LIEE A L'ABONNEMENT
ABONNEMENT MENSUEL COMBINE	Tarif selon âge	<p>Bus - tram - car Réseau 67</p> <p>Cette formule vous permet de voyager en illimité du 1er au dernier jour du mois en empruntant le réseau urbain CTS couplé aux cars du Réseau 67.</p>
ABONNEMENT ANNUEL COMBINE	Tarif selon âge	<p>Bus - tram - car Réseau 67</p> <p>Cette formule vous permet de voyager en illimité pendant 12 mois consécutifs, à partir du 1er mois de souscription, en empruntant le réseau urbain CTS couplé aux cars du Réseau 67.</p>
ALSA +	Tarif selon trajet TER	<p>Abonnement mensuel ou hebdomadaire train TER + bus + tram.</p> <p>Disponible pour les salariés et les étudiants.</p>
EUROPASS MENSUEL	67 € / mois	Abonnement valable du 1er au dernier jour du mois pour un nombre illimité de trajets sur les lignes bus, tram et train TER dans le périmètre de la Communauté Urbaine de Strasbourg et dans les bus de la TGO de la circonscription de l'Ortenau (Allemagne).
EUROPASS MENSUEL MINI	55 € / mois	Abonnement valable du 1er au dernier jour du mois pour un nombre illimité de trajets sur les lignes bus, tram et train TER dans le périmètre de la Communauté Urbaine de Strasbourg et dans les bus de la TGO à Kehl (Allemagne).
ABONNEMENT ANNUEL	Tarif selon âge	<p>bus - tram + Auto 'trement</p> <p>Abonnement annuel 19-25 ans ou 26-64 ans comprenant la libre circulation sur les lignes bus et tram CTS et l'accès aux véhicules d'Auto'trement avec 2 mois offerts.</p>



ANNEXE 2

Tarification des transports collectifs de Karlsruhe (KVV) 2012

LES TICKETS DE TRANSPORT INDIVIDUELS

Pour un voyage sur le réseau de Karlsruhe

TYPE DE TICKET	TARIF				AUTORISATION LIEE AU TICKET
		ADULTE	REDUIT (BahnCard)	ENFANT (6-14 ANS)	
<u>Titre de transport individuel</u>	1 zone	1.80 €	1.40 €	1.30 €	Valable pour un ticket en direction de la destination pour laquelle le tarif est acquitté. Les correspondances en direction de la destination et les interruptions de trajet sont autorisées pendant la durée de validité du titre.
	2 zones*	2.30 €	1.80 €	1.30 €	
	3 zones :	3.10 €	2.40 €	1.60 €	
	4 zones :	3.80 €	2.90 €	1.90 €	
	5 zones :	4.30 €	3.30 €	2.10 €	
	6 zones :	5.00 €	3.80 €	2.50 €	
	7 zones et +	6.30 €	4.80 €	3.10 €	

*ou Karlsruhe-Baden-Baden:

LES TICKETS DE TRANSPORT INDIVIDUELS (BLOCS DE 4)

Pour un voyage sur le réseau de Karlsruhe

TYPE DE TICKET	TARIF			AUTORISATION LIEE AU TICKET
		ADULTE	ENFANT (6-14 ANS)	
<u>Titre de transport individuel</u> <u>En bloc de 4</u>	1 zone	6.60 €	4.40 €	Valable pour un ticket en direction de la destination pour laquelle le tarif est acquitté. Les correspondances en direction de la destination et les interruptions de trajet sont autorisées pendant la durée de validité du titre.
	2 zones*	8.70 €	4.40 €	
	3 zones :	10.80 €	5.40 €	
	4 zones :	13.90 €	6.90 €	
	5 zones :	16.00 €	8.00 €	
	6 zones :	/	/	
	7 zones et +	/	/	

*ou Karlsruhe-Baden-Baden:

LES CARTES JOURNALIERES

Carte journalière pour Karlsruhe et son agglomération

TYPE DE TICKET	TARIF	AUTORISATION LIEE AU TICKET
<u>3 zones</u>	Citysolo* (1 personne) : 5,60 €	Permet de voyager sur les zones indiquées sur le billet. Les titres de transport contenant "plus" sont valables : - jusqu'à 5 personnes quel que soit leur âge ou - Parents/Grands-parents - max. deux adultes - avec le nombre souhaité d'enfants jusqu'à 14 ans
	City quattro* (1 personne, 4 Citysolo) : 19,50 €	
	Cityplus (jusqu'à 5 personnes) : 8,80 €	
<u>Réseau KVV + réseau ferroviaire VPE</u>	Régiosolo* (1 personne) : 9,80 €	*Avec une carte complémentaire "Enfants" à 1,30 €, tous vos propres enfants jusqu'à 14 ans voyagent avec vous.
	Régioquattro* (1 personne, 4 Régiosolo) : 34,00 €	
	Régioplus (1 personne) : 16,60 €	

ABONNEMENTS MENSUELS/ANNUELS

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF		AUTORISATION LIEE A L'ABONNEMENT
	ABONNEMENT MENSUEL *	ABONNEMENT ANNUEL **	
<u>Karlsruhe ou Baden-Baden ou 2 zones</u>	52 € / mois	540 € / an	Permet de voyager dans les zones indiquées sur le billet. Après 19h00 et jusqu'à 5h00 peuvent voyager ensemble avec une carte annuelle ou mensuelle soit deux adultes et tous les enfants d'une famille en-dessous de 15 ans, soit deux adultes et deux enfants payants au-dessus de 15 ans.
<u>3 zones</u>	69 € / mois	717 € / an	
<u>4 zones</u>	84.50 € / mois	876 € / an	
<u>5 zones</u>	101 € / mois	1050 € / an	* La carte mensuelle est transmissible. Le jour de début peut être choisi librement.
<u>6 zones</u>	117 € / mois	1218 € / an	** Pour les cartes annuelles : 12 mois consécutifs à payer d'avance. Valable à partir du 1er jour d'un mois.
<u>7 zones et +</u>	147 € / mois	1530 € / an	

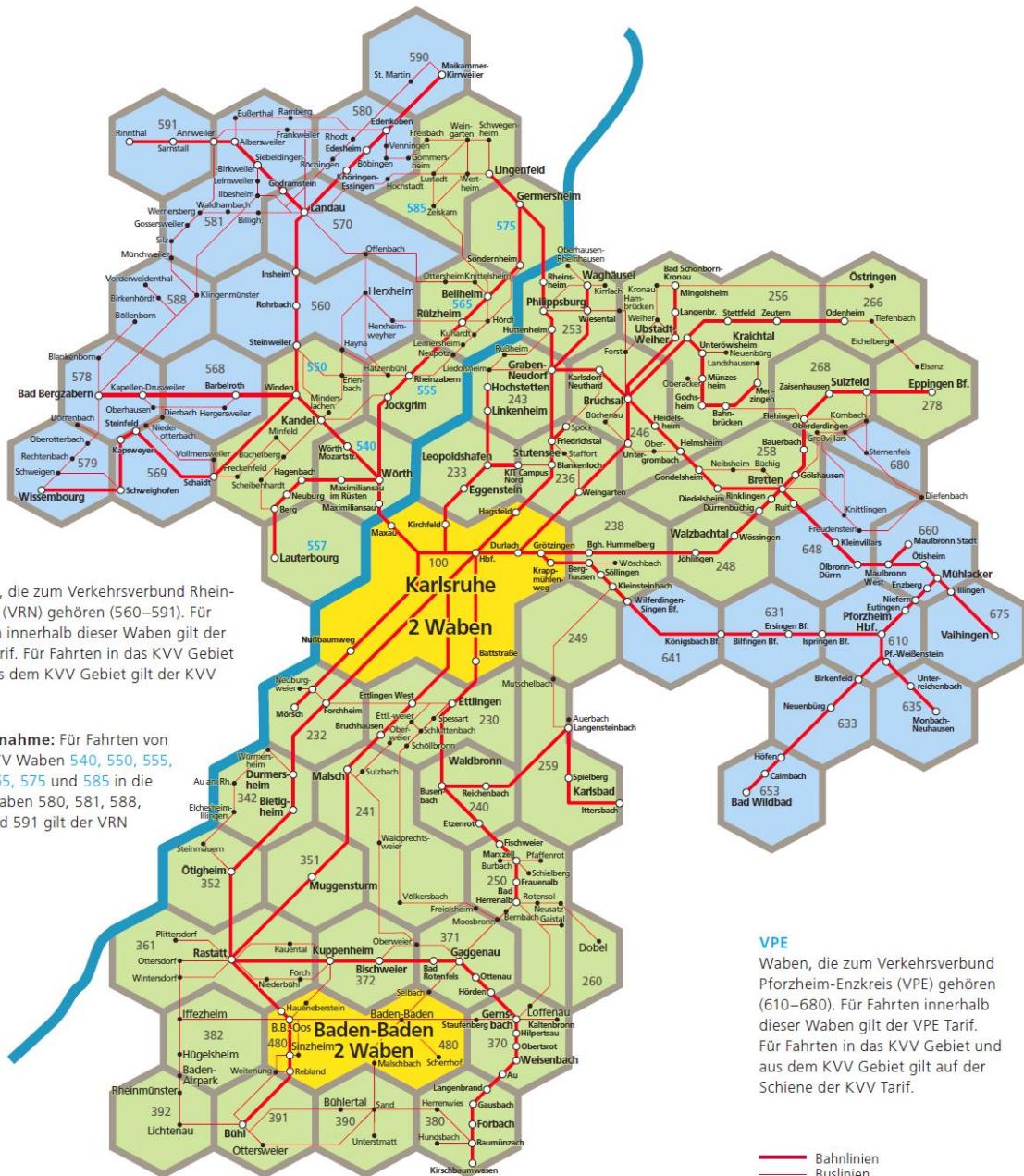
Wabenplan

Gültig ab 01. August 2012



Fahrpreisermittlung

Fahrpreisermittlung
Der Fahrpreis richtet sich nach der Anzahl der befahrenen Tarifwaben. Die Start- und Zielwabe zählen mit. Karlsruhe und Baden-Baden/Sinzheimer zählen aufgrund ihrer Ausdehnung doppelt.



ANNEXE 3

Tarification des transports collectifs urbains de Bâle (BVB) 2012

LES TICKETS DE TRANSPORTS

Pour un voyage dans l'agglomération Bâle

Tous les prix sont initialement en francs suisses et ont été transformé en devises européennes par le biais du site www.xe.com. Elles ne sont en aucun cas effectives et sont soumises à des variations selon l'évolution sur le marché d'échange.

TYPE DE TICKET	TARIF	AUTORISATION LIEE AU TICKET
<u>Zones 10 + 11</u>	<p>K Courte distance :</p> <p>2,10 CHF = 1.7 € *</p> <p>1 zone :</p> <p>3,40 CHF = 2.7 €</p> <p>2 zones :</p> <p>4,20 CHF = 3.4€</p>	<p>Les billets autorisent une simple course dans le cadre de la durée mentionnée, du point de départ jusqu'au but de la course. La durée de validité est en principe imprimée sur le billet.</p>
<u>Zones 10 + 11</u> <u>Tarif réduit</u> <i>Les enfants de 6 à 16 ans et les détenteurs d'abonnements demi-tarif payent un prix réduit pour les billets individuels</i>	<p>K Courte distance :</p> <p>1.70 CHF = 1.40 € *</p> <p>1 zone :</p> <p>2.30 CHF = 1.90 €</p> <p>2 zones :</p> <p>2.80 CHF = 2.30 €</p>	<p>*Le billet « courte distance » a une durée de validité de 30 minutes y compris la correspondance vers une autre direction. Le billet est valable pour quatre stations à partir du point de départ.</p>
<u>Courses vers l'Allemagne</u>	<p>2 zones :</p> <p>4.20 CHF = 3.40 €</p> <p>3 zones :</p>	<p>De zone TNW 10 vers :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 zones : Weil, Lörrach, Haltingen, Grenzach-Wyhlen

	<p>5.60 CHF = 4.60 € 4 zones :</p> <p>7.80 CHF = 6.40 €</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 3 zones : Rheinfelden, Schwörstadt, Beuggen, Efringen-Kirchen, Bad Bellingen, Schliengen, Kandern, Maulsburg-Marzell, Schopfheim, Steinen, Bürchau - 4 zones : Zell, Ehrsberg, Schönau, Belchen, Todtnau, Feldberg, Notschrei
<u>Courses vers la France</u>	<p>2 zones :</p> <p>4.20 CHF = 3.40 €</p>	<p>De zone TNW 10 vers le District des Trois Frontières :</p> <p>2 zones : St-Louis, Hüningen, Village-Neuf, Buschwiller, Blotzheim, Hésingue, Hegenheim</p>
<u>Cartes multicourses :</u> <u>Zones 10 + 11</u>	<p>K Courte distance :</p> <p>11.40 CHF = 9.3 € *</p> <p>1 zone :</p> <p>18.40 CHF = 15.10 €</p> <p>2 zones :</p> <p>22.70 CHF = 18.60 €</p>	<p>La carte est valable pour 6 courses.</p> <p>Les billets autorisent une simple course dans le cadre de la durée mentionnée, du point de départ jusqu'au but de la course. La durée de validité est en principe imprimée sur le billet.</p>
<u>Cartes multicourses :</u> <u>Tarif réduit</u> <u>Zones 10 + 11</u>	<p>K Courte distance :</p> <p>9.20 CHF = 7.50 € *</p> <p>1 zone :</p> <p>12.40 CHF = 10.20 €</p> <p>2 zones :</p> <p>15.10 CHF = 12.40 €</p>	<p>*Le billet « courte distance » a une durée de validité de 30 minutes y compris la correspondance vers une autre direction. Le billet est valable pour quatre stations à partir du point de départ.</p>

LES CARTES JOURNALIERES

Carte journalière pour Bâle et son agglomération

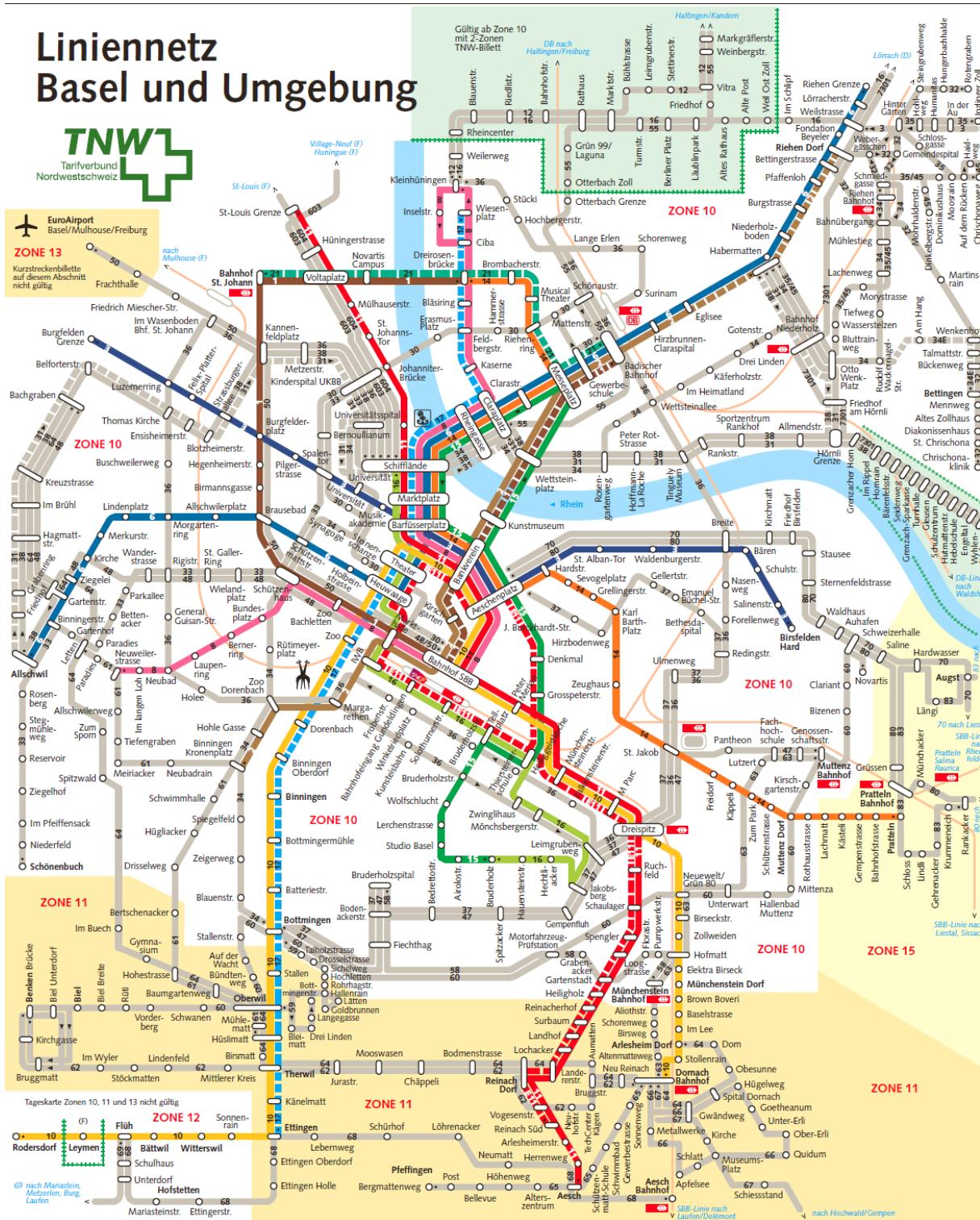
TYPE DE TICKET	TARIF		AUTORISATION LIEE AU TICKET
<u>Zones 10, 11, 13 et 15</u>	A l'unité : 9.00 CHF = 7.40 €	A l'unité en tarif réduit : 6.40 CHF = 5.20 €	Permet de voyager sur les zones 10, 11, 13 et 15 du réseau de l'agglomération de Bâle.
<u>Ensemble région communautaire</u> <u>TNW</u>	Nombre de jours :	Tarif adulte	Tarif réduit
	1 jour	17 CHF = 13.9 €	11 CHF = 9.00 €
	2 jours	24.50 CHF = 20.00 €	13.50 CHF = 4.60 €
	3 jours	29.80 CHF = 24.40 €	19.80 CHF = 16.20 €
	4 jours	35.10 CHF = 28.70 €	23.10 CHF = 18.90 €
	7 jours	40.40 CHF = 33.10 €	26.40 CHF = 21.60 €

<u>BilletTriRegio :</u>	Type de zone :	sans U-Abo (gratuit avec 2 enfants jusqu'à 14 ans)	avec U-Abo (pas de gratuité pour enfants accompagnés)	Voyage toute la journée en illimité sur les zones indiquées par le ticket de transport.
	Petite zone	10.50 CHF = 8.60 €	7.50 CHF = 6.10 €	
	Grande zone	22.00 CHF = 18. €	13.00 CHF = 10.60 €	

ABONNEMENTS MENSUELS/ANNUELS*

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF	AUTORISATION LIEE A L'ABONNEMENT
<u>U-Abo :</u>		
<u>ADULTES (ANNONCES A LA TNW)</u>	73 CHF = 70.50 € / mois	
<u>ADULTES (NON ANNONCES)</u>	98 CHF = 80.30 € / mois	
<u>ADULTES TRANSMISSIBLE (ANNONCES A LA TNW)</u>	85 CHF = 69.60 € / mois	Sans limite spatiale et temporelle, l'abonnement permet de voyager sur l'ensemble de la région communautaire et est disponible comme abonnement mensuel ou annuel* (transmissible / non transmissible)
<u>ADULTES TRANSMISSIBLE (NON ANNONCES)</u>	110 CHF = 90.10 € / mois	
<u>JUNIORS JUSQU'A 25 ANS (ANNONCES A LA TNW)</u>	48 CHF = 39.30 € / mois	
<u>JUNIORS JUSQU'A 25 ANS (NON ANNONCES)</u>	73 CHF = 59.80 € / mois	*Abo annuel = 10-fois le prix mensuel dont 2 mois sont gratuits. <i>L'abo annuel existe aussi au prorata (p. ex. depuis avril - décembre, au moins juillet - décembre).</i>
<u>SENIORS DES 64 RESP. 65 ANS. / AI (ANNONCES A LA TNW)</u>	59 CHF = 48.30 € / mois	
<u>CHIENS</u>	73 CHF = 59.80 € / mois	

Liniennetz Basel und Umgebung



Zeichenklärung

-

Bahnhof SBB
 Bahnhof DB
 Bahnhof SNCF

 Landesgrenze

Tramendstation

- | Wanderstrecke | Wanderzeit (ca.) |
|-----------------------------|------------------|
| Dreirosenbrücke - Binningen | 1 |
| Burgfelden Grenze | 2 |
| Allschwil | 3 |
| Neuweilerstrasse | 6 |
| Rodersdorf | 8 |
| St-Louis Grenze | 10 |
| Dreirosenbrücke | 14 |

Messeplatz 15 Bruderholz
Bruderholz 16 Schifflände

Einsatzlinien	
Bahnhof SBB	
Eglisee	
de/Wiesenplatz	
Reinach Süd	
nhof St. Johann	
	Badischer Bahnhof
	Riehen Dorf
	Ettingen
	Theater
	Badischer Bahnhof

ANNEXE 4

Tarification des transports collectifs urbains à Nantes (TAN) 2012

LES TICKETS DE TRANSPORTS			
<i>Pour un voyage dans l'agglomération nantaise</i>			
TYPE DE TICKET	TARIF	AUTORISATION LIEE AU TICKET	
<u>TICKET 1H</u>	A l'unité 1,50 €	Par 10 13,30 €	Accessible à tous, ce ticket permet de se déplacer sur la totalité du réseau Tan et Ter dans le périmètre de l'agglomération pendant 1 heure.
<u>TICKET 1H</u> TARIF REDUIT	Par 10 7,80 €	Accessible sous conditions Ce carnet est réservé aux : - Enfants de 4 à 6 ans inclus (gratuit pour les enfants de moins de 4 ans) - Titulaires de la carte SNCF famille nombreuse - Personnes de 60 ans et plus retraités non imposables - Titulaires d'une carte d'invalidité à 80% ou plus/ Mutilés de guerre - Groupes scolaires	
<u>TICKET 24H</u>	A l'unité 4,40 €	Accessible à tous, ce ticket permet de se déplacer sur la totalité du réseau Tan et Ter dans le périmètre de l'agglomération pendant 24 heures.	
<u>TICKET 24H / 4 PERSONNES</u>	Pour 4 personnes 7,10 €	Accessible à tous, ce ticket permet de se déplacer jusqu'à 4 sur la totalité du réseau Tan et Ter dans le périmètre de l'agglomération pendant 24 heures	

LES TICKETS DE TRANSPORTS

Pour un voyage en Loire-Atlantique

TYPE DE TICKET	TARIF		AUTORISATION LIEE AU TICKET																																								
<u>TICKET UNITE</u> <u>LILA</u>	A l'unité 2,30 €	Par 10 20 €	Accessible à tous, ce ticket permet de se déplacer pendant 2h sur la totalité du réseau Lila et 1h en correspondance sur les réseaux Tan et Stran.																																								
<u>BILLET</u> <u>METROCEANE</u>	En fonction du voyage * 4,60 € à 175,90 €		<p>Abonnement journalier, hebdomadaire ou mensuel accessible à tous, ce billet permet de se déplacer sur la totalité des réseaux Tan, Lila et Stran ainsi que sur le réseau Ter, dans la limite des zones choisies au moment de l'achat.</p> <p>le billet Métrocéane permet de voyager sur l'ensemble du réseau des transports collectifs des zones achetés via le Tramway, le Busway, le Bus, le Navibus, les cars départementaux, les trains et les cars régionaux.</p> <p>*On obtient le prix du ticket de transport en fonction des zones à traverser lors du voyage via le tableau suivant :</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="8">Tarifs Métrocéane au 1er janvier 2012</th> </tr> <tr> <th></th> <th>2 zones*</th> <th>3 zones</th> <th>4 zones</th> <th>5 zones</th> <th>6 zones</th> <th>7 zones</th> <th>8 zones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Forfait journée</td> <td>4,30 €</td> <td>6,80 €</td> <td>9,30 €</td> <td>11,80 €</td> <td>14,30 €</td> <td>16,80 €</td> <td>20,60 €</td> </tr> <tr> <td>Abonnement hebdomadaire</td> <td>17,60 €</td> <td>22,30 €</td> <td>27 €</td> <td>31,70 €</td> <td>36,40 €</td> <td>41,10 €</td> <td>48,20 €</td> </tr> <tr> <td>Abonnement mensuel</td> <td>54,90 €</td> <td>73,10 €</td> <td>91,30 €</td> <td>109,50 €</td> <td>127,70 €</td> <td>145,90 €</td> <td>173,20 €</td> </tr> </tbody> </table>	Tarifs Métrocéane au 1er janvier 2012									2 zones*	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones	8 zones	Forfait journée	4,30 €	6,80 €	9,30 €	11,80 €	14,30 €	16,80 €	20,60 €	Abonnement hebdomadaire	17,60 €	22,30 €	27 €	31,70 €	36,40 €	41,10 €	48,20 €	Abonnement mensuel	54,90 €	73,10 €	91,30 €	109,50 €	127,70 €	145,90 €	173,20 €
Tarifs Métrocéane au 1er janvier 2012																																											
	2 zones*	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones	8 zones																																				
Forfait journée	4,30 €	6,80 €	9,30 €	11,80 €	14,30 €	16,80 €	20,60 €																																				
Abonnement hebdomadaire	17,60 €	22,30 €	27 €	31,70 €	36,40 €	41,10 €	48,20 €																																				
Abonnement mensuel	54,90 €	73,10 €	91,30 €	109,50 €	127,70 €	145,90 €	173,20 €																																				

<u>TICKET</u>		
<u>NAVETTE</u>	A l'unité	Accessible à tous, ce ticket permet de se déplacer sur la navette aéroport ainsi que sur la totalité du réseau Tan et Ter dans le périmètre de l'agglomération pendant 1 heure
<u>AEROPORT</u>	7,50 €	

ABONNEMENTS MENSUELS

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF	AUTORISATION LIEE A L'ABONNEMENT
<u>BILLET MENSUEL MOINS DE 12 ANS</u>	13,50 € / mois	
<u>BILLET MENSUEL MOINS DE 18 ANS</u>	24,90 € / mois	
<u>BILLET MENSUEL MOINS DE 26 ANS</u>	32,90 € / mois	Ce billet, accompagné de la carte correspondante, permet de se déplacer sur la totalité du réseau Tan et Ter dans le périmètre de l'agglomération. Il est valable du 1er au dernier jour du mois.
<u>BILLET MENSUEL 26 ANS ET PLUS</u>	54,50 € / mois	
<u>BILLET MENSUEL 60 ANS ET PLUS RETRAITES</u>	29,20 € / mois	
<u>BILLET MENSUEL 60 ANS ET PLUS RETRAITES - TARIF REDUIT</u>	11,20 € / mois	

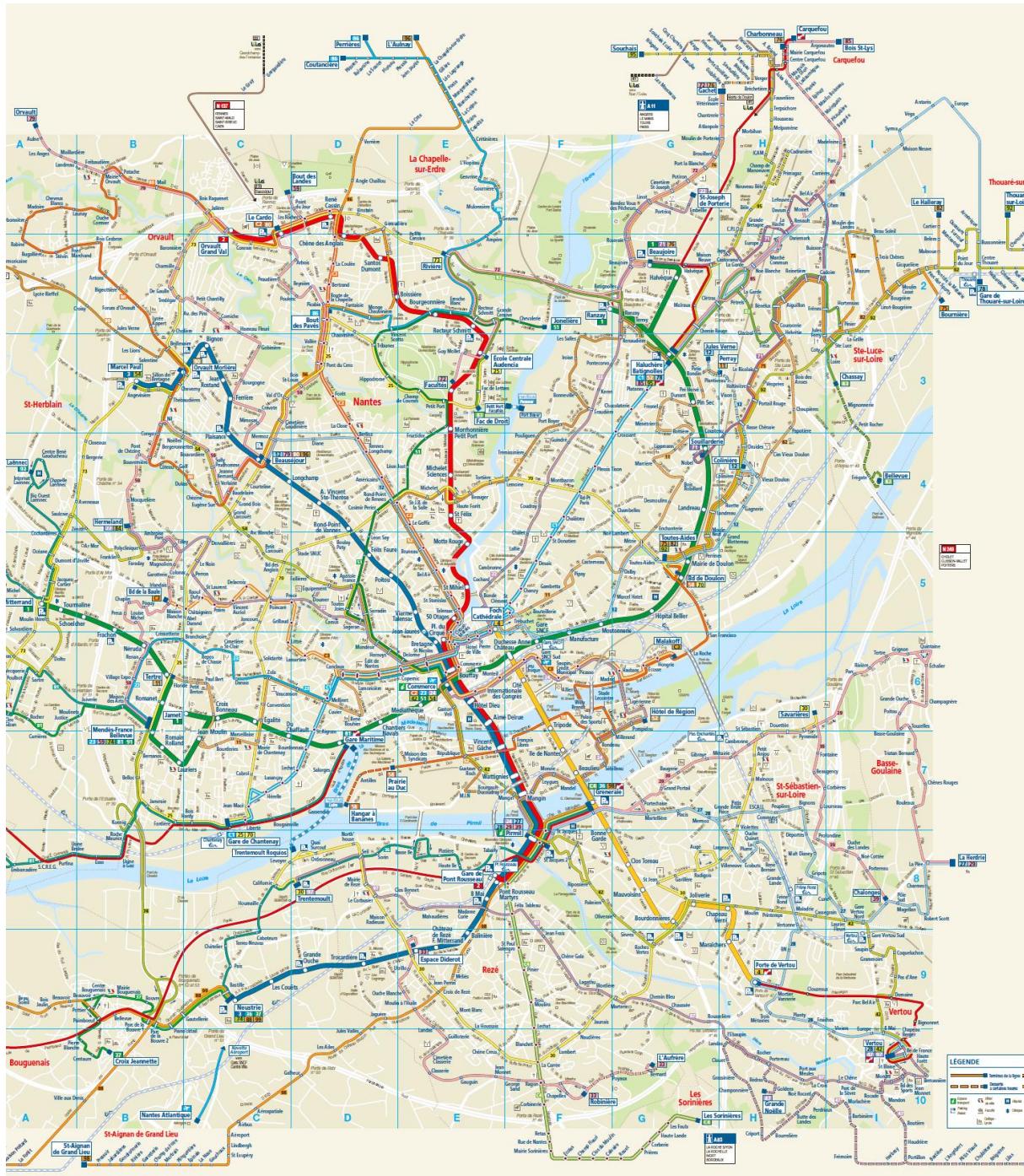
ABONNEMENTS ANNUELS

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF	AUTORISATION LIEE A L'ABONNEMENT
<u>PASS MOINS DE 12 ANS</u>	129 € / an	
<u>PASS MOINS DE 18 ANS</u>	229 € / an	
<u>PASS MOINS DE 26 ANS</u>	243 € / an	Ce billet, accompagné de la carte correspondante, permet de se déplacer sur la totalité du réseau Tan et Ter dans le périmètre de l'agglomération. Il est valable du 1er septembre au 31 août.
<u>PASS 26 ANS ET PLUS</u>	516 € / an	
<u>PASS 60 ANS ET PLUS RETRAITES</u>	290 € / an	
<u>PASS 60 ANS ET PLUS RETRAITES - TARIF REDUIT</u>	112 € / an	

AUTRES ABONNEMENTS

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF	AUTORISATION LIÉE A L'ABONNEMENT
<u>BILLET MENSUEL LILA</u>	66 € / mois	Ce billet, accompagné de la carte correspondante, permet de se déplacer sur la totalité du réseau Tan et Ter dans le périmètre de l'agglomération. Il est valable du 1er au dernier jour du mois.
<u>BILLET MENSUEL MOINS DE 26 ANS LILA</u>	46 € / mois	
<u>BILLET TRIMESTRIEL LILA SCOLAIRE</u>	93 € / mois	Abonnement trimestriel ou annuel réservé aux collégiens et lycéens, il permet de se déplacer sur la totalité des réseaux Lila et Tan.
<u>PASS ANNUEL LILA SCOLAIRE</u>	264 € / an	
<u>ABONNEMENT PRATIK +</u>	14,50 € à 516 €	Abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel réservé aux salariés résidant dans la Région Pays de la Loire, Pratik + permet de se déplacer sur le réseau TER et sur la totalité du réseau Tan

--	--	--



ANNEXE 5

Tarification des transports collectifs urbains à Mulhouse (SOLEA) 2012

LES TICKETS DE TRANSPORTS

Pour un voyage dans l'agglomération Mulhousienne

TYPE DE TICKET	TARIF		AUTORISATION LIEE AU TICKET
<u>TICKET 1H</u>	A l'unité : 1,50 € (zone A1) 2,25 € (+ zone A2)	Par 10 : 12 € (zone A1) 18 € (+ zone A2)	<p>Ce ticket est valable pour un aller simple avec correspondances dans l'heure sur les lignes Tramway, Tram-Train, Bus et Filéa dans les limites de l'agglomération mulhousienne.</p> <p>Chaque titre de transport se compose de 2 tarifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarif 1 > Une zone de circulation (A1 ou A2) • Tarif 2 > Deux zones de circulation (A1 et A2) <p><i>Le tramway circule en zone A1 (tarif 1).</i></p> 
<u>DUO</u>	2,50 € (zone A1) 3,75 € (+ zone A2)		<p>Valable une heure avec correspondances pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un voyage simple à 2 : le ticket doit être oblitéré deux fois (une oblitération par personne) - un aller/retour dans la journée

<u>24 HEURES</u>	4,00 € (zone A1) 6,90 € (+ zone A2)	Permet de voyager 24h après validation sur le réseau bus, autocar, filéa, tramway et tram-train (jusqu'à Lutterbach) autant de fois que vous le souhaitez.
<u>3 JOURS</u>	8,00 € (zone A1) 12,00 € (+ zone A2)	Circulez en illimité sur l'ensemble du réseau Solea pendant 3 journées. Chaque titre de transport se compose de 2 tarifs : <ul style="list-style-type: none">• Tarif 1 > Une zone de circulation (A1 ou A2)• Tarif 2 > Deux zones de circulation (A1 et A2) <p><i>Le tramway circule en zone A1 (tarif 1).</i></p>
<u>LA FORMULE P+TRAM</u>	A l'unité : 2,00 €	Le ticket P+tram comprend le stationnement de votre voiture et l'aller-retour en tramway pour l'ensemble des passagers (7 au maximum). Le stationnement P+tram est gratuit pour les abonnés Liberté, Audace et Attitudes. <i>2 parkings (Université et Nouveau Bassin) accessibles de 7h à 19h du lundi au samedi en correspondance avec la ligne 2 du tramway.</i>
<u>Ticket Indigo</u>	2,00 € (zone A1) 3,00 € (+ zone A2)	Vendu occasionnellement certains jours concernés par des événements locaux et les journées du plan « pollution ». Le ticket Indigo permet de voyager à volonté sur tout le réseau pendant la journée de validation. <i>Les journées Indigo sont communiquées par Solea.</i>

LES TICKETS DE TRANSPORTS

Pour « voyager plus loin » (à partir de l'agglomération de Mulhouse)

TYPE DE TICKET	TARIF	AUTORISATION LIEE AU TICKET																
<p><u>Attitudes voyage</u></p> <p>Pour vos voyages fréquents dans la Vallée de la Thur</p>	<p>A l'unité :</p> <table> <tr> <td>Zone A1 > B</td> <td>Carnet 10 voyages :</td> </tr> <tr> <td>4,10 €</td> <td>30,80 €</td> </tr> </table> <table> <tr> <td>Zone A1 > C</td> <td>Zone A1 > B</td> </tr> <tr> <td>4,60 €</td> <td>34,40 €</td> </tr> </table> <table> <tr> <td>Zone A1 > D</td> <td>Zone A1 > C</td> </tr> <tr> <td>6,00 €</td> <td>43,90 €</td> </tr> </table> <table> <tr> <td>Zone A1>A2</td> <td>Zone A1 >A2</td> </tr> <tr> <td>3,20 €</td> <td>26,40 €</td> </tr> </table>	Zone A1 > B	Carnet 10 voyages :	4,10 €	30,80 €	Zone A1 > C	Zone A1 > B	4,60 €	34,40 €	Zone A1 > D	Zone A1 > C	6,00 €	43,90 €	Zone A1>A2	Zone A1 >A2	3,20 €	26,40 €	<p>Avec ce ticket de la gamme <i>attitudes</i> : voyage en tramway, tram-train, Ter, bus et autocar sur l'ensemble du territoire Mulhouse/Thann/Kruth.</p> <p>Valable entre 1h et 1h30 selon la distance parcourue.</p> <p>La Vallée de la Thur se divise en 3 zones de tarification :</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone B : Cernay et alentours Zone C : Thann et alentours Zone D : Kruth et alentours <p><i>La gamme tarifaire attitudes s'adapte à chaque voyage en fonction de la zone d'origine et de la zone de destination de votre voyage.</i></p>
Zone A1 > B	Carnet 10 voyages :																	
4,10 €	30,80 €																	
Zone A1 > C	Zone A1 > B																	
4,60 €	34,40 €																	
Zone A1 > D	Zone A1 > C																	
6,00 €	43,90 €																	
Zone A1>A2	Zone A1 >A2																	
3,20 €	26,40 €																	
<p><u>Attitudes voyage</u></p> <p>aller/retour</p>	<p>A l'unité :</p> <table> <tr> <td>Zone A1 > B</td> <td>7,90 €</td> </tr> </table> <table> <tr> <td>Zone A1 > C</td> <td>8,90 €</td> </tr> </table> <table> <tr> <td>Zone A1 > D</td> <td>11,40 €</td> </tr> </table>	Zone A1 > B	7,90 €	Zone A1 > C	8,90 €	Zone A1 > D	11,40 €											
Zone A1 > B	7,90 €																	
Zone A1 > C	8,90 €																	
Zone A1 > D	11,40 €																	

<u>Alsa+</u>	1 personne : Haut-Rhin 20 ,00 € Alsace 33,00 €	2 à 5 personnes* : Haut-Rhin 21 ,00 € Alsace 34 ,00 €	Voyagez toute la journée en illimité sur tous les modes de transport à l'échelle départementale ou régionale. <small>*Valable uniquement le samedi, le dimanche et les jours fériés.</small>
<u>Dual 1 Combi</u> La tarification transfrontalière entre Mulhouse, Mülheim et Freiburg	A l'unité : 16,00 €		Ticket à la journée : permet de voyager sur le réseau urbain à Mulhouse (bus-tram) et sur la ligne transfrontalière entre Mulhouse et Freiburg (+périmètre RVF).

AUTRES TICKETS DE TRANSPORTS

Pour un voyage dans l'agglomération Mulhousienne

TYPE DE TICKET	TARIF	AUTORISATION LIEE AU TICKET	
<u>10 VOYAGES</u> <u>PRIMA</u>	<p>Par 10 :</p> <p>9 € (zone A1)</p> <p>13,50 € (+ zone A2)</p>	<p>6-10 ans</p> <p><i>Pour voyager avec son enfant jusqu'à ses 10 ans</i></p>	<p>Pour les + de 65 ans</p> <p>10 allers simples au prix de 6.</p> <p>Chaque titre de transport se compose de 2 tarifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarif 1 > Une zone de circulation (A1 ou A2) • Tarif 2 > Deux zones de circulation (A1 et A2) <p><i>Le tramway circule en zone A1 (tarif 1).</i></p>
<u>BOUGEZ EN</u> <u>FAMILLE</u>	<p>A l'unité :</p> <p>4,00 € (zone A1)</p> <p>6,00 € (+ zone A2)</p>		<p>Un aller-retour dans la journée pour 3 à 5 personnes d'une même famille voyageant ensemble.</p>

DUAL 2 COMBI Tarification transfrontalière entre Mulhouse, Mülheim et Freiburg	A l'unité : 32,00 €	Ticket à la journée qui permet de voyager en famille sur le réseau urbain à Mulhouse (bus tram) et sur la ligne transfrontalière entre Mulhouse et Freiburg (et autour du périmètre RVF). Le ticket est valable pour 2 adultes qui peuvent être accompagnés gratuitement de 2 enfants de 4 à 11 ans. Les enfants de moins de 4 ans, accompagnés d'un adulte, voyagent gratuitement.
GROUPE 10 10 personnes + 1 accompagnateur gratuit, un seul ticket	8,60 € (zone A1) 12,90 € (+ zone A2)	Voyage sur le réseau Solea dans les limites de l'agglomération mulhousienne.
GROUPE 5*	4,30 € (zone A1) 6,45 € (+ zone A2)	*Ce ticket vous permet de voyager avec 5 personnes supplémentaires en complément du Groupe 10. <i>Les enfants de moins de 6 ans et les accompagnateurs sont comptés dans l'effectif.</i>
TICKET CONGRES Ticket "congressistes" pour un groupe de plus de 70 personnes.	-	Voyages illimités pendant la durée de l'événement. <i>Ce ticket personnalisé permet à chaque participant de circuler librement sur le réseau Solea pendant toute la période de l'événement. Renseignements et commande auprès de nos conseillers relations Clients et Entreprises au 03 89 66 77 77</i>

ABONNEMENTS MENSUELS

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF	AUTORISATION LIEE A L'ABONNEMENT
<u>LIBERTÉ ABONNEMENT</u>	38,70 € / mois (zone A1) 58,05 € / mois (+ zone A2)	Voyage à volonté sur l'ensemble du réseau Solea pendant un mois
<u>JUNIOR ABONNEMENT*</u>	17,00 € / mois (zone A1) 25,50 € / mois (+ zone A2)	Valable du premier au dernier jour du mois inclus. Chaque titre de transport se compose de 2 tarifs : <ul style="list-style-type: none"> • Tarif 1 > Une zone de circulation (A1 ou A2) • Tarif 2 > Deux zones de circulation (A1 et A2) <p><i>Le tramway circule en zone A1 (tarif 1).</i></p>
<u>CAMPUS ABONNEMENT*</u>	27,00 € / mois (zone A1) 40,50 € / mois (+ zone A2)	 <p>*vacances scolaires incluses.</p>

	<p><u>ATTITUDES</u></p> <p><u>ABONNEMENT</u></p> <p>Pour vos voyages quotidiens dans la Vallée de la Thur</p>	<p>Permet de voyager à volonté, pendant un mois, en tramway, tram-train, Ter, bus et autocar sur l'ensemble du territoire Mulhouse/Thann/Kruth.</p> <p>La Vallée de la Thur se divise en 3 zones de tarification :</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone B : Cernay et alentours Zone C : Thann et alentours Zone D : Kruth et alentours <p><i>La gamme tarifaire attitudes s'adapte à chaque voyage en fonction de la zone d'origine et de la zone de destination de votre voyage.</i></p> 
	<p><u>AGE D'OR</u></p> <p>Personne + 65 ans / fauteuil roulant/ aveugle</p>	<p>29,50 € / mois (zone A1)</p> <p>44,25 € / mois (+ zone A2)</p> <p>Voyagez à volonté sur l'ensemble du réseau Solea pendant un mois,</p> <p>Valable du premier au dernier jour du mois inclus.</p>
	<p><u>JOKER</u></p> <p>Cette réduction est accordée sur décision de la commune de résidence.</p>	<p>15,70 € / mois (zone A1)</p> <p>23,55 € / mois (+ zone A2)</p> <p>Permet de voyager en illimité dans toute l'agglomération mulhousienne</p>

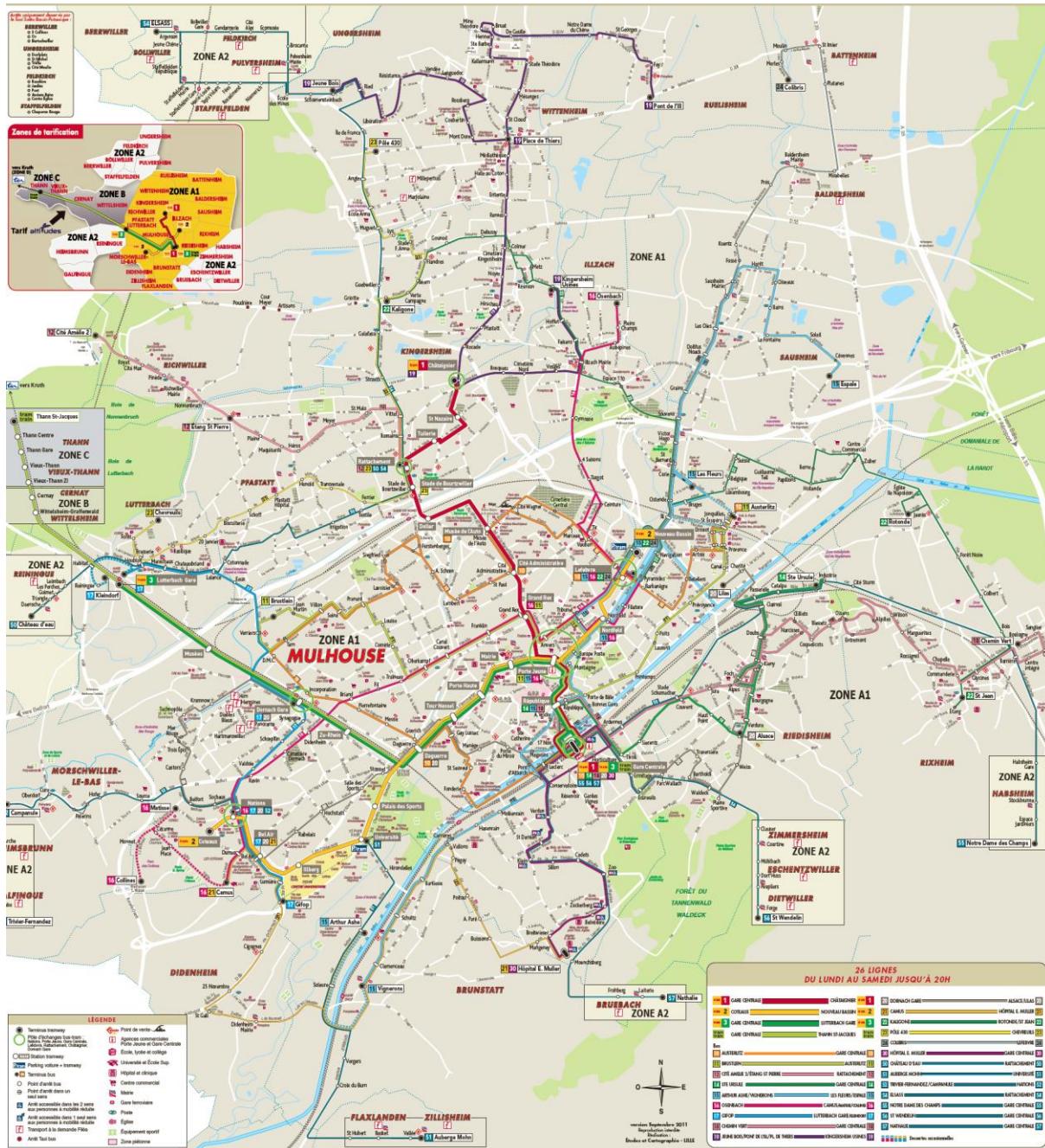
DUAL M MINI COMBI Tarification transfrontalière entre Mulhouse et Mülheim	116 € / mois	Abonnement au mois qui vous permet de voyager librement entre Mulhouse et Mülheim sur le réseau urbain à Mulhouse (bus tram), et entre les gares de la ligne Mulhouse-Bantzenheim et les gares allemandes : de Mülheim, Auggen, Neuenbourg, Badenweiler
DUAL M COMBI Tarification transfrontalière entre Mulhouse, Mülheim et Freiburg	143 € / mois	Abonnement au mois qui vous permet de voyager librement entre Mulhouse et Freiburg sur le réseau urbain à Mulhouse (bus tram), et entre les gares de la ligne Mulhouse-Bantzenheim et les gares allemandes : de Mülheim, Auggen, Neuenbourg, Badenweiler.

ABONNEMENTS ANNUELS

TYPE D'ABONNEMENT	TARIF	AUTORISATION LIEE A L'ABONNEMENT
<u>LIBERTE ABONNEMENT</u>	<p>360 € / an (zone A1)</p> <p>540 / an (+ zone A2)</p>	<p>Permet de voyager en toute liberté et de façon illimitée sur les réseaux Solea et TER de la zone A1 de l'agglomération mulhousienne.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un accès gratuit aux P+Tram Nouveau Bassin et Université - Le Passeport Avantages Liberté : Bons plans et réductions chez de nombreux commerçants partenaires - Illicotexto : Alerte info trafic par sms sur votre mobile en cas de perturbation sur vos lignes <p>Chaque titre de transport se compose de 2 tarifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarif 1 > Une zone de circulation (A1 ou A2) • Tarif 2 > Deux zones de circulation (A1 et A2) <p><i>Le tramway circule en zone A1 (tarif 1).</i></p>

<u>AUDACE ABONNEMENT</u>	<p>290 € / an (zone A1)</p> <p>435 / an (+ zone A2)</p>	
<u>JUNIOR ABONNEMENT</u> En vente de juillet à octobre*	<p>155 € / an (zone A1)</p> <p>232,50 / an (+ zone A2)</p>	<p>Permet de circuler à volonté sur tout le réseau Solea.</p> <p>Valable toute l'année, il comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un accès gratuit aux P+Tram Nouveau Bassin et Université - Le Passeport Avantages Audace : Bons plans et réductions chez de nombreux commerçants partenaires - Illicotexto : Alerte info trafic par sms sur votre mobile en cas de perturbation sur vos lignes
<u>CAMPUS ABONNEMENT</u> Pour les moins de 25 ans à la rentrée scolaire*	<p>225 € / an (zone A1)</p> <p>337,50 / an (+ zone A2)</p>	
<u>AGE D'OR ABONNEMENT</u> Personne + 65 ans / fauteuil roulant/ aveugle	<p>270 € / an (zone A1)</p> <p>405 / an (+ zone A2)</p>	<p>*Valable toute l'année pour un abonnement débutant en septembre ou octobre.</p>

<u>ACCESS JUNIOR</u> (Payable en 4 X)	163 € / an (zone A1) 244,50 / an (+ zone A2)	4 coupons valables 3 mois chacun, pour un abonnement débutant en septembre ou en octobre avec engagement d'un an. Envoi du coupon trimestriel à domicile.
<u>ABONNEMENT</u> <u>ANNUEL LIBELLULE</u>	380 € / an (zone A1) 570 / an (+ zone A2)	Combine des voyages illimités sur le réseau Solea et un accès au réseau de voitures en libre-service Auto'trement à Mulhouse et sur l'ensemble de la région Alsace.
<u>PASS'ENTREPRISES</u>	370 € / an (zone A1) 555 / an (+ zone A2)	Abonnement annuel établi au nom de l'entreprise. Il est mis à la disposition de vos collaborateurs dans le cadre de leurs déplacements professionnels. Il est utilisable par une seule personne à la fois et permet de voyager à volonté au sein de l'agglomération mulhousienne en bus, tramway et tram-train (jusqu'à Lutterbach).



ANNEXE 6

(ENTRETIENS)

Rendu d'entretien Mr. Patrice Paul (ASTUS)

Quels sont les thèmes de la tarification à aborder lors des futurs entretiens ? Qu'est-ce que vous voudriez que j'aborde plus précisément, sachant que l'on ne pourra pas traiter de tous les sujets (la tarification unique ? la gratuité ? les recettes ? les difficultés qu'ils ont rencontré ?...)

Ils sont tous d'accord sur le principe (sous-entendus les acteurs décisionnaires de l'agglomération de Strasbourg) d'une tarification simple et plus ou moins unique, mais ils ont peur l'une ou l'autre (entreprise ou AOT), de se faire avoir par rapport à l'autre. Par exemple la CTS vis-à-vis de la SNCF ou de la région. Donc il faut que vraiment, une confiance mutuelle s'instaure et apparemment, il y a des tentatives actuellement, pour que il y ait une tarification simple et cohérente, très lisible pour l'usager.

Donc c'est par rapport aux usagers ?

Oui, notamment les usagers qui habitent les communes périphériques et les usagers de Mundolsheim ou de Lingolsheim. Si il a un train rapide et pratique pour aller en ville et ensuite de prendre le bus et bien qu'il est le même ticket sinon, il ne va pas prendre le train. C'est trop cher pour lui, il cumule 2 tickets. C'est dans cet esprit-là que l'on veut un « ticket multimodal » pouvant intégrer aussi les cars du département qui arrivent en bout de course dans la communauté urbaine de Strasbourg !

Comme c'est le cas à Nantes où ils ont même le TGV dans certains cas ?

Comment ?

Avec le ticket unique, ils peuvent même prendre le ticket unique sous certaines conditions d'après ce que j'ai lu.

Remarquez, je tiens quand même à vous dire que les chemins de fer allemand, l'ADB, quand vous achetez un ticket pour aller à Stuttgart, Munich ou Berlin... et bien ce ticket de chemin de fer sert pour les transports collectifs pour 1h ou 2 pour rejoindre le lieu où l'on va. Par exemple, vous venez de Paris, vous venez à Strasbourg, vous voulez aller à la Robertsau ou à l'Esplanade, et bien vous n'achetez pas d'autre ticket de transport, votre ticket vous sert à aller partout, uniquement pour rejoindre le lieu. Après il n'est plus valable ! Ça ce serait à

signaler, c'est un exemple. Si vous voulez, d'une part c'est quelque chose de simple, d'attractif... alors vous me dirai, le transporteur local CTS ne gagne rien. Oui peut être ! Sur ce trajet. Mais ça peut inciter le voyageur qui vient de loin à reprendre les transports en commun plus facilement le lendemain et cette fois-ci en payant. Il y a un aspect psychologique !

Une autre question par rapport aux éléments qu'on voudrait faire ressortir dans cette recherche et par rapport aux hypothèses que l'on voudrait affirmer ou infirmer. On en revient à simplification ? lisibilité ? Cohérence ? ...

Simplification, lisibilité, même si il faut payer, et puis cohérence, entre le TER et le bus ou le tram.

Il faut peut-être aussi en arrière-plan, se déplacer écologique, environnementale, enfin, en relation avec le développement durable. Et puis vis-à-vis de la pollution de l'air ... donc inciter à ne pas prendre sa voiture.

Du coup selon vous, quels sont les éléments importants posant des difficultés dans la mise en place d'une tarification efficace à Strasbourg ?

Le problème c'est que je disais tout à l'heure, que les organismes de transports et les AOT de type région Alsace et Communauté urbaine de Strasbourg, et bien arrivent à s'entendre sur le niveau de tarification, le cout d'une part payé par l'usager, qu'il y ait un ticket unique à ce moment-là ou un abonnement unique si c'est pour le travail, domicile travail... et puis s'entendre et que chacune d'entre-elles ne se sentent pas lésées par rapport à l'autre.

C'est-à-dire, faire un calcul prévisionnel, du nombre de ticket pouvant être vendu et par ce billet-là, voir ce que l'une doit restituer à l'autre, pour qu'il y ait une compensation. Est-ce que c'est la SNCF qui sera lésée, est ce que c'est la CTS ? Mais de toute façon tout cela ne va pas porter non plus sur des sommes énormes par rapport au budget total. C'est pour ça qu'on devrait y arriver quand même.

Et par rapport à cela, les difficultés dans les négociations et dans les rencontres, c'est quoi ? C'est des questions d'ordre politique, d'ordre économique ?

C'est souvent d'ordre politique, s'il y a des clivages politiques comme à Strasbourg où la communauté urbaine est à gauche et la région Alsace est à droite ceci étant, connaissant les responsables politiques des deux côtés, ils sont capables de dialoguer. Ils ne sont pas quand même des gens terriblement marqués. Il y a une forme d'intelligence et il y a des régions de France où ce n'est pas le cas. Je ne veux pas citer d'exemple mais on peut très bien ne pas aller loin... même en lorraine.

Quels sont selon vous les avantages existants dans la tarification mise en place à la CTS ?
Tout ce que nous pourrions apporter aux autres en termes de transport ...

Les avantages à Strasbourg, c'est qu'il y a déjà des tickets uniques pour 24h ainsi que trio pour 3 personnes pour 24h et un certain nombre de choses qui ont été mis en place. Il y a aussi l'Europass avec la région de l'Ortenau mais ce n'est pas suffisant pour le ticket individuel ou le ticket hors abonnement occasionnel qui est quand même un type de transport qui est cher, ou relativement cher et qui n'incite pas toujours à utiliser les transports collectifs. Donc associer le train, le bus et le tram se serait déjà beaucoup mieux, notamment pour ceux qui habitent la périphérie. Alors autre point intéressant, c'est la tarification solidaire. Je crois qu'il faut la mettre en avant et comment on peut l'intégrer dans le chemin de fer. Parce que là, c'est une perte à gagner de la région et ils devraient trouver une solution quand même... parce que ce n'est pas un nombre d'usager très élevé par rapport à l'ensemble de la communauté urbaine. Les personnes qui habitent près d'une gare, admettons Lingolsheim, Vendenheim, etc., c'est en valeur absolue : 5-10 % de la CUS et ça ne va pas au-delà. Ceux qui habitent au centre-ville de Strasbourg n'ont pas forcément besoin de prendre le train en plus du tram ou du bus.

Par rapport à la recherche, pourquoi avoir choisi les 4 autres modèles de comparaison ? Les modèles de villes étant Karlsruhe, Bâle, Nantes et Mulhouse.

Pourquoi on a choisi Nantes ? Pour sa mise en place de la tarification unique. Mulhouse parce que c'est la commune proche de Strasbourg et qu'il y a une esquisse d'association de tram-train, de train et de la ville, mais c'est loin d'être parfait, c'est compliqué. Donc voir aussi ce qu'on peut en tirer.

Karlsruhe et Bâle c'est pour mieux approcher la façon dont les choses se passent avec les avantages et les inconvénients que vous pouvez desseller. Tout n'est pas parfait aussi à Karlsruhe et Bâle, les prix sont plus cher mais sont-ils énormément plus cher, c'est à voir, car ils ont une qualité de service encore meilleure.

Comment selon vous la ville de Strasbourg pourrait se démarquer par rapport à ces autres villes ? Quels seraient ses atouts principaux ?

C'est une ville plate, où la part des usagers des transports en commun est élevée, plus de 30%. La voiture est maintenant inférieure à 50% et donc, cela peut contribuer à faire baisser d'avantage les déplacements en voiture. Et c'est pour ça qu'il faut insister sur les communes périphériques de la 2^{ème} et 3^{ème} couronne où il y a quelques gares notamment.

Et là-dedans, il faut aussi prendre le rôle du vélo qui est important à Strasbourg ?

Alors le vélo c'est évident, c'est un transport propre qui est associé aux transports en commun, il même plus ou moins considéré dans les transports en commun. Quelqu'un qui fait du vélo ira souvent plus facilement vers les transports en commun que vers la voiture.

En tant que membre associatif, quels sont selon vous les points sur lesquels appuyer pour permettre une meilleure négociation autours de la tarification unique lorsque vous rencontrez les autres acteurs ?

Il faut que l'usager comprenne vite, qu'il acquiert un réflexe pour acheter ses titres de transports et que ce soit fait dans des distributeurs automatiques faciles à utiliser ou auprès de commerces ; marchands de tabac notamment.

J'ai vu que l'on pouvait recharger sa carte badgéo à certains guichets de banque et que Strasbourg avait été la première ville à mettre ça en place...

Ça ne suffit pas, mais le badgéo peut se recharger aux stations de tram je crois ?

Une dernière question, pourquoi assistons-nous à une augmentation des tarifs des transports selon vous, alors que l'objectif est plutôt de la démocratiser ?

L'usager ne paie qu'un tiers du cout du déplacement dans la région de Strasbourg, alors qu'il semble qu'à Karlsruhe c'est dans les 80%, à vérifier.

Les transports là hauts ne sont pas beaucoup plus chers qu'en France ?

Eh bien voilà, il ne faut pas que vous preniez trop de temps là-dessus, vous n'aurez pas le temps de tout traiter mais si vous avez une ou deux idées qui vous trottent dans la tête, n'hésitez pas.

Mais les usagers des transports paient 1/3 de manière directe mais par rapport aux impôts, ils paient la suite non ?

Oui mais là c'est tout le monde qui paient, même ceux qui ne sont pas usagers. C'est-à-dire que vous avez un budget de 100 M€ par exemple à la CTS. 30 M€ seraient payés par les usagers, donc effectivement, c'est un handicap. Et dans d'autre ville de France c'est encore moins : de l'ordre de 25-20%.

J'ai vu que par rapport à d'autre villes de France, les tickets de Strasbourg sont à quelques dizaines de centimes de plus que dans d'autres villes ?

Il y en a qui sont quand même plus cher Bordeaux, Paris...

Rendu d'entretien de Mr. Diebold Hervé (Astus).

Quels sont selon vous les points forts des transports de la CTS, les avantages que l'on peut y trouver, (s'il y en a) ?

Il y a quand même un réseau tram qui est important... nous on travaille plutôt sur les points faibles, donc les points forts on a ... un réseau de transport en commun bien développé, efficace.

Du coup, après les avantages, les faiblesses, quelles seraient-elles ?

Les faiblesses c'est que... je parlais du réseau tram qui était bien développé, on a un réseau de bus qui l'est un peu moins, même au niveau des lignes fortes de bus, on remarque quand même une grande disparité par rapport aux lignes de tram, avec des dessertes qui sont nettement moindre les samedis, les dimanches, les début de journée et les fins de journée. Là où le tram circule jusqu'à minuit, avec des dessertes assez régulières, sur le réseau de bus on a des dessertes seulement toutes les heures. Ce qui créé une grande disparité qui donne un peu l'impression d'un réseau à 2 vitesses, avec un réseau de tram efficace et un réseau de bus qui est moins performant.

Et concernant la tarification, quels sont les éléments qui pourraient être améliorés ?

Dans l'idée, c'est déjà une simplification parce que les usagers ont du mal à trouver le tarif qui est le plus attractif pour eux. Il existe beaucoup de choses et dans l'idée ce n'est pas encore de rajouter des nouvelles choses, ce serait plutôt de simplifier, pour que ce soit plus lisible, plus incitatif.

Donc c'est vraiment pour l'usager ? En ce qui concerne les tarifs, pour vous c'est correct ?

Les tarifs sont quand même attractif ... les abonnements avec la tarification solidaire, il y a quand même des choses intéressantes.

Est-ce que selon vous, une tarification unique serait adaptée aux transports du Bas Rhin ? Non pas seulement au niveau de la CUS mais au niveau du Bas Rhin, comme cela a été mis en place à Nantes par exemple... Avoir une tarification qui permettrait de faire par exemple Saverne Strasbourg avec un tarif particulier ?

Et bien nous au niveau d'Astus, on est l'association des usagers des transports urbains de l'agglomération de Strasbourg, donc je ne pensais pas trop étendre sur le Bas Rhin, ça compliquerait les choses, comme être obligé de travailler avec d'autres AOT... Ce n'est pas tout à fait ce qui existe sur Nantes à ce que j'ai vu avec la carte « Métrocéane ». Ça existe dans d'autre Région tel que ... enfin non, avec une vraie tarification unique qui intègre également le train... ça n'existe pas vraiment dans d'autres Régions. Ou sinon il y a du zonage. C'est découpé en zones. Parce que bon... dans tarification unique tel que l'on entend

souvent dans les conseils généraux ; dans les réseaux de bus, on a 2 euros pour tous les déplacements ou bien dans le Languedoc Roussillon qui fait un euro pour tous les déplacements ou aussi la Région PACA qui fait un euro pour tous les déplacements.

En restant sur la CUS, nous vraiment ce qu'on souhaite c'est pouvoir utiliser avec mon billet de bus, tous les transports dans la CUS, donc on utilise déjà le réseau urbain de la CTS, on utilise aussi le réseau 67, avec les tickets et les abonnements du réseau urbain de la CTS, par contre le réseau TER ce n'est pas encore possible. Ça permettrait d'apporter une nette plus-value pour les usagers qui se déplacent au sein de la CUS vue quand même les fréquences du réseau TER et les fréquences qui sont actuellement sur les différentes lignes. Sur certaines lignes on a quand même des trains toutes les demi-heures et sur certaines autres lignes ont arrivent même au quart-d'heure. Par exemple sur Fegersheim en heure de pointe du matin et du soir, on a des trains tous les 15 min qui permettent de faire la liaison en 9 min alors qu'en tram plus bus, on est presque à 1h. Une heure d'un côté, 9min de l'autre. D'un côté ce n'est pas attractif, on a une tarification intéressante mais c'est long et d'un autre côté, si on veut utiliser le TER, c'est très attractif mais du coup, le cout est dissuasif.

Justement, dans les AOT qui négocient autour de cela, est ce que la Région en fait partie ?

La Région en fait partie pour le TER car l'AOT organisatrice du TER c'est la Région. Donc là en l'occurrence, il n'y aurait que la CUS et la Région. En l'occurrence, il faut trouver un accord entre la Région Alsace pour les TER et la CUS pour la CTS.

Et la SNCF là-dedans, a telle quelque chose à dire aussi ?

La SNCF c'est l'opérateur donc la SNCF n'a pas de rôle de décision, par contre la SNCF va certainement dire à la Région que ça va amener beaucoup plus d'usagers donc il va falloir que les trains soient capables de plus de capacités ou ce genre de chose.

Donc elle va essayer de faire un peu de lobbying en amont?

C'est évident, si il y a beaucoup plus de voyageur elle va essayer de gagner plus. Ils voudront une contrepartie.

Et du coup, quel est le problème concernant la mise en place de la tarification unique dans les négociations entre les différentes AOT ? Est-ce que c'est un problème d'ordre politique ? Par exemple les couleurs politiques ne sont pas les mêmes entre la Région et la Communauté d'agglomération ou est-ce que c'est un problème économique qui fait que les excuses qui sont données sont du genre : « on ne peut pas, c'est trop cher » ?

Ils nous ont toujours dit que c'était compliqué et qu'il faudrait du temps pour le mettre en place et que plusieurs AOT, dont la SNCF demandait une contrepartie trop importante... Voilà, c'est ce genre de raisons.

Oui, donc ils n'affirment pas qu'il y ait quelques raisons politiques dans la décision ?

Clairement ils ne le montrent pas, mais il faut que la CUS travaille avec la Région Alsace et indirectement on ressent aussi que c'est un problème et qu'ils n'ont pas envie de s'entendre

ou travailler ensemble. On le ressent surtout quant à plusieurs reprises on a demandé des courriers de soutien à cette demande, et les courriers n'ont jamais été faits. Mais bon au niveau des services, il y a quand même des liens entre les services de la CUS et ceux de la Région.

Donc c'est quand même efficace ?

Non (sourire)

Et par rapport à la recherche, quelles sont les éléments que vous aimeriez faire ressortir ?

Et bien nous, clairement ce qu'on attend de la recherche c'est que ça fonctionne dans d'autres villes, donc c'est comment dans ces villes, ils ont réussi à le mettre en place, comment ça fonctionne ? C'est-à-dire comment est-ce qu'il comptabilise ... j'ai vu dans vos recherches qu'il y a des chiffres quand même... il y a des comparaisons sur des dizaines d'années, ou avant la part de l'utilisation du TER sur Nantes métropole et actuellement et où l'on voit que ça a vraiment explosé donc savoir comment est-ce qu'ils comptabilisent les usagers ? De quelles manières ? Est-ce que c'est pratique pour les usagers ? Est-ce que sur les quais des gares, ils ont mis des composteurs qu'on peut utiliser, comme si on avait sur les quais des gares de la CUS des composteurs de la CTS qui permettent aux voyageurs de la CTS de pouvoir ensuite prendre les transports urbains...

Essayer de voir comment eux l'on mis en place pour pouvoir être force de proposition sur Strasbourg, pour éviter que l'on nous répondent que c'est compliqué, que c'est pas possible et savoir comment ils comptabilisent les usagers, comment est-ce qu'ils savent qu'elle utilisation du TER est faite, comment est-ce qu'ils rétribuent la SNCF , ... dans les chiffres, j'ai vu une compensation de 800 000 € non ?

Oui c'est cela je crois...

Je voulais aussi avoir votre avis sur la hausse des prix dans la tarification des transports que ce soit à Strasbourg ou en général alors que justement le but soit la popularisation et la démocratisation des transports ?

C'est comme tout le reste, comme l'ensemble... A Strasbourg la mise en place de la tarification solidaire ça a quand même baissé le cout du transport pour beaucoup. Après c'est sûr qu'il faut une hausse limité sur le ticket à l'unité. Je crois qu'on est arrivé au maximum là, il ne faudrait pas continuer à augmenter, parce que souvent, il y eu des hausses modérées par rapports aux abonnements alors que les tickets à l'unité ont connu des hausses nettement plus importantes. Je pense qu'on a quand même atteint un maximum là.

Dans les villes sur lesquels nous travaillons (Mulhouse et Nantes pour le territoire français), le ticket à l'unité de Strasbourg est supérieur aux autres villes, mais pas dans les abonnements.

D'ordre général sur la CTS, quelles sont selon vous, les priorisations de la CTS concernant son réseau ?

L'accessibilité ?

La tarification ?

Limiter son impact sur l'environnement ?

La superficie à couvrir par les transports ?

Ou sa renommée (à savoir être la première ville de France à faire telle chose, etc.) ?

Desservir le territoire de manière équitable, maintenant ce n'est pas vraiment la politique de la CTS mais de mon avis d'usager, oui, je pense. Essayer de gommer ces disparités de dessertes entre les zones desservies par le tram plutôt dense et les zones plus lointaines. Par exemple un dimanche à Strasbourg, tu peux partir avec les trams à 5h du matin du centre-ville, mais si j'habite à Mundolsheim le premier bus lui m'amène au centre-ville qui est pourtant qu'à 7km du centre à 11h du matin. Ce qui permet de mettre en évidence de très grande disparité. Donc même en habitant dans la CUS, chaque habitant n'a pas la même offre. Bon je comprends que les zones plus éloignées aient des offres moins fréquentes, mais voilà, il y a de trop grandes disparités.

Encore une question, c'était par rapport à la CTS et aux autres réseaux, pour revenir à la tarification ? Est-ce que vous voudriez ajouter quelque chose ?

Nous vraiment, ce qu'il nous intéresse à Astus c'est le ticket unique à mettre en place sur la CUS en y englobant le TER et vraiment se serait de connaître les éléments par exemple à Nantes qui montrent que le ticket unique ont permis d'augmenter de manière importante, la part des transports collectifs au sein de Nantes Métropole. D'ordre technique et des données chiffrés qui montreraient que la fréquentation des transports a été favorisée par la mise en place de la tarification unique en diminuant l'usage de la voiture.

Par exemple là ils ont mis à Tatline la gratuité des transports, et dès le premier mois de la mise en place de la gratuité, l'utilisation de la voiture a diminué de 10% dans l'agglomération.

Il y a combien d'habitants dans cette agglomération ?

450 000-500 000, c'est une ville à peu près comme Strasbourg.

Et par rapport au réseau de vélo qui est plutôt bien développé à Strasbourg, ne pensez-vous pas que la hausse de la fréquentation des transports urbains se répercute plutôt sur l'utilisation des vélos plutôt que sur celle des voitures pour le cas de Strasbourg ?

Je pense qu'on est cycliste pas forcément à cause du coup des transports, c'est par besoin de liberté, de pratiquer du sport, et le climat joue aussi. De là à voir une baisse dans les transports je ne pense pas.

Donc voilà, je crois que j'ai fait le tour des questions que je voulais vous poser, je vais ensuite les croiser avec d'autres entretiens que je vais passer pour avoir un regard croisé sur la problématique de la tarification des transports à Strasbourg tout en ayant aussi un regard extérieur avec des entretiens téléphonique avec des personnes d'autres villes ?

Et ce serait quelles villes ?

Nantes et Mulhouse pour les villes et des agents des transports sur Strasbourg (CTS-CUS)

Je pense aussi des agents de la Région serait une bonne idée. Ils auront des éléments essentiels et puis ça permettrait de savoir pourquoi la Région met un frein. Leur priorité est plus de desservir les zones éloignées, pour la Région les transports de Strasbourg ne sont pas très intéressants... Maintenant, pour la Région, desservir de manière fine la CUS ça peut aussi être intéressant car les gens qui viennent de l'extérieur et qui arriverait à la gare centrale n'aurait pas forcément envie de prendre des transports de la CTS pour aller travailler dans une autres agglomération de la CUS. S'ils peuvent prendre un train qui les amène très rapidement là-bas, ça peut aussi intéresser les gens éloignés de la CUS, un peu comme un effet induit.

Rendu d'entretien de Melle Pontida Zoé (usager occasionnelle des transports de la CTS vivant au centre de Strasbourg)

Prenez-vous régulièrement les transports en commun à Strasbourg ?

Pas plus d'une ou deux fois par semaine.

Et en général pour quelle raison prenez-vous les transports collectifs ?

Parce qu'il fait trop moche pour prendre le vélo ou parce que je suis chargée.

Les trajets que vous faites en transport sont plutôt dans le cadre de déplacement lié au travail ? Aux études ? Au shopping ?

Pour les trajets longs, ou alors quand je vais à la gare, quand c'est trop loin pour s'y rendre en vélo.

Et les trajets liés à la gare ? Pourquoi les faire en transports collectifs ?

Parce que je suis souvent trop chargé pour y aller à vélo.

Disposez-vous d'une voiture ?

Non.

Et quels sont les autres moyens pour vous déplacer à Strasbourg ?

La marche ou le vélo.

Le vélo c'est un vélo personnel ?

Non, j'ai un Velhop que je loue à l'année.

Quels sont les prix (à peu près) pour une année avec un Velhop ?

Pour les étudiants, environs 40 euros de début septembre à fin juin.

Disposez-vous d'un abonnement à la CTS, si oui lequel ? Ou prenez-vous des titres de transport individuel ?

Je prends des titres individuels, ticket à l'unité.

Trouvez-vous que ces tickets soit abordables au niveau des prix qui lui sont fixés ?

Je crois qu'il est adapté au réseau strasbourgeois qui est quand même pas mal.

Combien payez-vous pour un ticket ?

1, 60 ?! C'est raisonnable si j'ai de la monnaie, sinon je fraude. (Rire)

Pourquoi frauder si vous trouvez que le prix est raisonnable ?

Parce que je n'ai pas de monnaie et que je ne paie pas de petites sommes avec ma carte.
(Sourire)

Juste pour une question de monnaie ?

Oui... (Rire)

Est-ce que ça vous arrive souvent ?

Oui, je paie tout par carte en général donc j'ai peu de monnaie... (Rire)

Pourquoi ne pas prendre d'abonnement ?

Parce que je n'utilise pas assez les transports pour cela, et aussi parce que ça me rendrait paresseuse (sourire). Si j'avais un abonnement je prendrais plus le tram, là ça me force à prendre le vélo.

A chaque fois que vous voulez vous déplacez, vous pensez d'abord au vélo ?

En général oui.

Connaissez différents titres de transport du réseau CTS ?

Je sais qu'il y a le ticket à la journée, il me semble qu'il est aux alentours de 6 euros non ?!
Pour 3-4 personnes... un ticket d'aller-retour... les abonnements mensuels qui coutent une quarantaine d'euros il me semble mais je n'en suis pas sûre et il y a l'aller-retour qui coûte 3.10 euros, ou quelques chose comme ça.

Du coup quelle est la différence avec un ticket individuel ?

Le ticket individuel, on peut l'utiliser pendant une heure et l'aller-retour on peut faire 2 déplacements d'une heure.

Donc si vous faites une course qui dure moins d'une heure, vous pouvez utiliser le même ticket ?

Oui c'est le principe, pendant une heure on peut circuler partout sur le réseau.

Pas seulement par rapport au billet de tout à l'heure, mais plutôt en général, que pensez-vous des prix des transports à Strasbourg ? Sont-ils intéressants ? Sont-ils assez transparents dans leur mise en place ? Ou est-ce trop compliqué ?

C'est effectivement pas très clair, parce qu'on n'est pas très au courant de ce qui existe, après par exemple le Velhop fait aussi partie des transports strasbourgeois et je trouve les prix vraiment intéressants.

Pour le Velhop ?

Oui.

Et comment avez-vous connu le système du Velhop ?

Par internet je crois.

Justement par rapport à internet, est ce que ça vous arrive d'aller sur le site de la CTS ?

Oui, quand je veux prévoir un trajet, par exemple, quand je pars tôt le dimanche matin, je calcule le trajet et je regarde à quelle heure passe le train. J'utilise seulement ça.

Vous n'avez jamais regardé les différentes propositions de prix ou d'abonnement sur internet ?

Non, pas du tout.

Et comment la CTS pourrait rendre ses tarifs plus attractifs selon vous ?

Je pense que l'abonnement mensuel est un peu cher encore pour les étudiants, à mon avis, ils devraient descendre le prix quand même, je pense que l'abonnement à l'année est intéressant mais là encore, c'est pareil, un étudiant va rarement pouvoir sortir autant d'argent d'un coup, dès le début de l'année.

Combien seriez-vous prête à mettre dans les transports par mois ?

Dans un abonnement mensuel par exemple ?

Même par l'achat de titre, sur un budget mensuel, combien pour les transports ?

Je ne pense pas pouvoir mettre plus d'une vingtaine d'euros, en dehors du train.

Donc le train c'est un budget qui est séparé de celui des transports urbains ?

Oui, après je ne compte pas là-dedans le vélo, mais comme ça coute tellement peu cher... c'est 4 euros par mois du coup.

Et justement, si les transports disposaient d'un tarif qui permettrait de prendre le tram, le bus, et les TER, est ce que vous prendriez d'avantage les transports ?

Non, je ne crois pas. Je ne crois pas parce que c'est très agréable de faire du vélo à Strasbourg et que je n'ai pas besoin de plus. Habitant dans le centre je n'ai pas besoin de plus de transports.

Mais par rapport à ce que vous disiez tout à l'heure, ça vous fait quand même deux budgets différents : celui des transports urbains et celui du train, mais si vous pouviez prendre le tram et ensuite aller du point A au point B avec le même ticket dans le train, est ce que ce serait plus rentable pour vous ?

Oui, ce serait plus pratique et sûrement plus rentable, je ne sais pas tellement quels seraient les tarifs envisagés mais, ce serait intéressant.

Avec le même tarif celui du tram, vous déplacer sur tout le réseau pendant une heure...par exemple

Alors là oui, ce serait vraiment plus intéressant.

Et si les transports étaient complètement gratuits, est ce que vous prendriez plus les transports ?

Non je ne crois pas, je les utilise quand j'en ai besoin, et je pense que je n'en ai pas plus besoin... En fait, peut-être mais se serrait par paresse alors, du genre je sauterai dans un bus pour faire 2 arrêts parce que j'aurai la flemme de marcher.

Donc le fait que ce soit payant, ça pousserait les gens à se déplacer autrement ?

Oui, je crois que ça encourage le vélo.

Et qu'est-ce qui vous pousserez, vous, à prendre d'avantage les transports à Strasbourg ?

Si je devais faire de plus longues distances, si le réseau était plus étendu, pour le travail par exemple, je prendrai un abonnement.

Même si vous pouviez le faire en vélo ?

Si c'est loin et que je n'ai pas envie d'arriver transpirante à mon travail, oui (sourire)

En général, où achetez-vous vos billets ? est-ce que c'est aux bornes ? Aux agences CTS ? Dans les bureaux de tabac ?

Aux bornes, toujours ...

Si j'ai bien compris, avec de la monnaie (sourire) ?

Oui (sourire)

Pas de monnaie, pas de billet ?

C'est ça.

Avez-vous vécue dans une autre ville française que l'agglomération de Strasbourg ?

Oui, j'ai vécu à Lille et à Rennes

Et les transports, étaient-ils comparables ?

Alors, je trouvais Lille plus cher mais aussi beaucoup plus contrôlé dans les bus et du coup il y avait beaucoup moins de fraude. Rennes est aussi pas mal contrôlé parce que c'est un métro, on ne peut pas, ou alors très difficilement passer dans le métro sans avoir de billet parce qu'il y a des gens à l'entrée. Après c'est beaucoup moins pratique à Rennes, il n'y a que 2 lignes et c'est assez mal fichue, donc là, le réseau de Strasbourg est vraiment bien.

Lille par exemple manque d'un réseau de nuit, ce qu'il y a par exemple à Strasbourg pour certaines nuits de la semaine, ça c'est pas mal.

Après j'ai vécu à Vitré aussi, et les bus sont gratuits. C'est différent et c'est une plus petite ville aussi.

J'ai une dernière question, si l'on pouvait changer des choses pour améliorer les transports de la CTS, quels seraient-elles ? Est-ce que ce serait une question de sécurité dans les

transports ? Une modification dans la tarification ? Ou plus de tram, plus de bus ? Un réseau plus étendu ?

Je pense que se serait pas mal encore d'étendre le réseau et j'ai l'impression que ça se fait, mais pour continuer vraiment vers d'autres villes.

Une idée ?

Je ne sais pas, par exemple, Colmar peut être, ce serait pas mal.

Donc là ce ne serait plus des trams, mais des trains ?

Oui, ou alors des tram-train comme à Mulhouse.

Et vous trouvez que les tram-train sont pratiques ? Vous trouveriez ça bien que ça se mettent en place à Strasbourg ?

Oui, c'est pratique quand même... après c'est quand même plus lent que le train donc, je ne sais pas si ça marche très bien, mais pour relier un peu les villes pourquoi pas !

Sinon, je trouve vraiment le réseau bien mais pourquoi pas un tram de nuit, du genre les jeudis, vendredis et samedis soirs ... toute les heures ou toute les demi-heures, parce que là le réseau de bus de nuit est pas mal, mais il ne passe pas partout quand même.

Et vous avez dit que vous prenez beaucoup le vélo, est-ce que la possibilité de monter avec votre vélo dans le tram est efficace ?

Oui c'est bien, les seules heures où l'on ne peut pas sont les heures de pointes et honnêtement, même si j'avais le droit, je n'essaierai pas de rentrer dans le tram à ce moment-là. (Sourire)

Non je trouve que le réseau est bien.

Fin

Rendu d'entretien de Mr. Jean TERRIER. (Responsable marketing CTS)

Quel rôle joue la CTS dans la mise en place de la tarification des transports à Strasbourg ?

La tarification c'est la CUS qui la décide, nous (la CTS) on est force de proposition. Des propositions en termes de titres, on conseil auprès de la collectivité. On a pas le pouvoir de décision, c'est évidemment la CUS qui en dispose.

Quel est votre rôle au sein de la CTS ?

Je suis responsable du marketing.

Quel sont les projets en cours et les projets à mettre en place sur le réseau de la CTS ?

La vente de titre et la validation des titres de transports par smartphone (sur téléphone NFC) sera opérationnel fin juin. On pourra vendre et acheter tous les titres en fait. C'est essentiellement les tickets qui sont visés et notamment tout ce qui est occasionnel.

Quel est le but ou notamment les objectifs à long terme de la CTS en terme de chiffres ? (fréquentation, diminution de l'utilisation de la voiture sur la ville de Strasbourg,) si vous avez des objectifs chiffrés ?

Non, contractuellement on a pas d'objectifs chiffrés en matière de fréquentation du réseau ou bien en matière de voitures enlevées, enfin voilà... C'est une politique globale de l'agglomération. Après sur les volumes et les fréquentations, il n'y a pas d'engagement. On a une petite idée de ce qu'il va se passer demain mais nous n'avons aucun engagement autour de tous ces chiffres.

Autre question sur la part directement payée par les usagers, est ce qu'on a des chiffres là-dessus ?

La part payée par les usagers, oui, on la connaît grossièrement. La recette client c'est 40 Millions d'euros. Je ne connais pas le chiffre exact... Donc après il faut le ramener au budget de la CTS. Vous devriez le trouver dans le rapport annuel d'activité que je n'ai pas sous les yeux, mais il est disponible sur le site internet. Il est sous format électronique en ligne.

Sur le site de la CTS ?

Absolument, alors c'est celui de 2011 parce que 2012 n'est pas encore totalement approuvé, on attend la prochaine assemblée générale qui aura lieu fin mai. Les chiffres 2012 seront connus, sur le fond, ils ne seront pas fondamentalement différents, on aura un peu de couverture qui s'améliore mais bon, il n'y a pas de bouleversement.

En général, sur tous les projets qui sont mis en place, il faut à peu près combien de temps entre le moment où il est décidé auprès de la CUS et le moment où l'on peut le mettre en place sur le réseau ?

Et bien ça dépend en fait, ça dépend du type de projet. Pour un projet de type réorganisation du tram entre le moment où l'on commence à y penser et le moment où il est opérationnel il se passe entre 5 et 10 ans grossso-modo. Il y a 2 ans- 2 ans et demi de travaux, toute la phase d'enquête, de concertation qui fait à peu près ça, et sur un projet comme le BHNS, on a un an de travaux mais après les phases de concertation sont aussi longues que sur du tram... enfin non, peut-être un peu plus court mais les études ne sont pas vraiment plus rapide, là on sera plutôt sur du 3 ans. 3-4 ans... on est en 2013 ?! ouai, 3 ans.

Une question sur les différentes AOT qui détermineraient les propositions, qui sont les différentes AOT qui négocient ça ?

En fait il y a la CUS, la Région et le Département, c'est tout. Trouver un titre multimodal à l'échelle de l'agglomération de Strasbourg, il faut impérativement que les trois AO se mettent d'accord.

Donc c'est CUS, Région et département...

Conseil général... conseil régionale et CUS.

Est-ce que l'idée d'un ticket unique qui concerne un ticket qui prend en compte l'utilisation du tram, du bus et les TER est à prévoir sur le réseau de Strasbourg ?

Alors c'est une demande, oui tout à fait. C'est une demande forte, alors il y a des choses qui existent mais il n'y en a aucune qui correspond complètement à l'idée de ticket unique. Il y a une ligne « Europass » qui permet de tout faire, y compris l'aller vers Kehl mais qui n'intègre pas le conseil général, donc les cars interurbains. Il y a le « 24h » mais qui ne permet pas d'aller jusque Kehl, mais qui permet d'utiliser le train, par contre par nature du PTU... donc du coup, il n'y a jamais LE titre qui convient bien. Il y a deux écoles en termes d'évolution : il y a celle de la région qui veut créer une carte « Orange » mais pour laquelle je n'ai pas concrètement une vision très claire de ce qu'ils souhaitent faire, parce qu'avec la carte « Orange », il y a toujours des prix différents selon la nature des services à faire et puis il y a une position qui est plutôt prise par la CUS, qui consiste à dire qu'il faut qu'à l'intérieur de la CUS, tous les modes de transports soient utilisables avec un ticket de la CTS.

Oui comme cela se passe à peu près dans la ville de Nantes ?

Comme ça se passe à Nantes, comme ça se passe à Grenoble, comme ça se passe dans d'autres villes. Avec une particularité ici, c'est que Nantes et Grenoble sont des villes où le réseau ferroviaire d'agglo reste relativement limité donc avec des engagements financiers très forts, ce qui n'est pas le cas du tout ici où il y a 14 gares à l'intérieur du PTU et le trafic est quand même relativement élevé, donc des transferts financiers lourd et des conséquences

certainement beaucoup plus fortes et lourdes sur les disponibilités et les capacités en matériel. Donc ça c'est un vrai sujet.

On en parlait beaucoup à Astus et ils voulaient un avis et c'est pour cela que j'essaie de croiser les regards autours de ça. Donc là, j'ai encore quelques questions concernant le billet unique, mais avant cela j'aimerai vous demander : comment sont répartis les budgets et les investissements entre les AOT ? Est-ce que c'est sous forme de subvention ?

Il n'y a pas eu pour le moment de projet à l'échelle régional. Je ne suis pas sûr que la région investisse véritablement dans de la billettique ou autre chose, en tout cas, jusqu'à présent ça ne s'est pas vraiment fait, c'est plutôt chaque opérateur, chaque AO qui fait évoluer sa propre ou son propre système pour le rendre compatible avec les décisions globales. Du coup c'est plus de l'investissement partagé. Chacun investit sur son territoire en fait. Je ne vois pas bien la région financer aujourd'hui et je ne l'ai jamais vu faire dans d'autres villes. Je ne suis pas sûr que ce soit une bonne chose parce que si la région... voilà ! Celui qui va financer est celui qui va imposer sa vision aux autres donc je pense que se serrai un petit peu compliqué. Ce sera plus souvent d'abord un accord entre AO, un accord contractuel autours d'une chose et puis ça se met en place. Du coup, c'est un peu long, mais bon.

C'est donc sous forme de consensus alors ? Tout le monde se met d'accord chacun investit une part...

Il faut que ce soit une forme de consensus, ça ne peut pas être un truc imposé. Ni d'un côté, ni de l'autre. On ne peut pas imposer un fonctionnement à l'ensemble des AO, elles ont des stratégies différentes tout comme la CUS ne pourra pas non plus imposer une vision de la tarification qui soit contraire en fait à l'objectif de la carte « Orange ». Mais bon, il y a des points d'arrivés qui sont possibles, là-dessus c'est assez compliqué, les gens ne se comprennent pas forcément quand ils parlent de tarification intégrée ou de tarification unique.

Donc ce n'est pas évident ...

Pas du tout évident. (Sourire)

Alors concernant le billet unique, j'aimerai y revenir un petit peu, donc les AOT concernées sont toujours les mêmes, se sont la Région, le Départements et la CUS, donc ça c'est déjà répondu. Mais selon vous, est ce que ce projet peut se mettre en place dans les années à venir, du genre dans les 10, 5 ans ou est-ce que ça va mettre plus de temps ?

Oh oui oui oui !! non non non non ! Il faut qu'il se mette en place dans les 5 ans.

Donc d'ici 2018, ça devrait pouvoir être intégré dans la tarification ?

Oui oui oui oui oui ! J'espère même avant.

Les compensations qui sont à prévoir entre les différentes AOT quand c'est comme cela, il y a d'autres acteurs comme la SNCF qui entrerait en jeux... Pour ce qui concerne la SNCF, comment ça se passe ? Est-elle en mesure de demander à la Région de verser une subvention pour permettre aux usagers d'utiliser les TER ?

Et bien tout est possible en fait... Le principe c'est de faire en sorte que l'équilibre économique tel qu'il existe ne soit pas cassé. Regardez comment ça s'est passé à Nantes ou à Grenoble, la collectivité à racheter finalement, ou tout du moins compense la SNCF par rapport à la recette classique ou la recette moyenne qu'elle a par rapport à son réseau. L'idée c'est qu'on prend... ou imaginons dans le cas d'une agglomération comme Strasbourg que l'on décide du jour au lendemain que l'ensemble des 14 gares du PTU, la tarification de la CTS est applicable. Ça veut dire quoi ? Aujourd'hui la SNCF, et la Région, puisqu'en fait l'argent irait bien à la Région parce que c'est elle qui est responsable de la SNCF qui est seulement que comme nous, elle est l'opérateur et là on ne parle bien, QUE du transport régional et les transports qui sortent du PTU ne rentrent pas en ligne de compte. Mais ça veut dire quoi ?! Si la SNCF touchait 5 euros, je dis n'importe quoi comme chiffre, ou 3.50 euros pour un Strasbourg-Vendenheim si demain on dit que ce trajet-là peut être fait pour 1.60 € et ben si c'est 1.60 qui tombe dans les caisses de la CTS, il faut donner l'équivalent de 3.50 à la SNCF parce que ce trafic-là, elle le fait toujours et ne se fait du tout de recette dessus. Donc du coup, on remplace une recette par une autre et puis du coup, on trouve les éléments de compensations. Donc là, sur le papier c'est relativement simple, mais dans la réalité, c'est un petit peu plus compliqué car il faut savoir comment on gère la clientèle, comment on gère le matériel... mais le principe, il peut être là, et ce principe-là est celui qui est appliqué à Nantes et à Grenoble, c'est probablement ce qui est aujourd'hui le plus simple. Après on peut trouver des tas d'autres montages avec des incitations croisées à la fréquentation ou autre chose mais bon, pour l'instant on est jamais entré dans le détail.

Donc si un jour le département et si la CTS mettaient ça en place, se serait sous la forme d'une compensation comme ça a été le cas à Nantes ?

Si c'est ce type de tarification, mais si c'est une tarification un petit peu différente, on parlait à un moment d'un ticket à 3 euros qui permettrait d'utiliser tous les modes à l'intérieur, et bien ça voudrait dire que sur ce ticket à 3 euros à la place de celui à 1.60 et bien après il y a une grille de répartition, il y a tant qui retourne à la CTS, tant qui retourne à la SNCF et au conseil général... c'est les 2 façons de faire. Soit on crée un titre différent qui n'existe pas et donc du coup tous ces titres vendus, il y a une redistribution de la recette entre les différents opérateurs. C'est ce qui a été fait dans les précédents titres et qui existent toujours. Soit c'est un titre qui se substitue à un autre, donc par exemple, la tarification de la CTS qui se substitue à la tarification de la SNCF, donc là l'idée c'est de compenser à l'euro, l'euro.

Et est-ce que vous pensez que l'on puisse mettre cette logique à un département plus large ? Là ça touche à la CTS mais au niveau du département par exemple ?

Là ça commence à ne plus avoir de sens. Je pense que ça n'a plus de sens parce que du coup, c'est plus un problème de tarif, le département à un tarif unique à 2 euros, donc si c'est ce

tarif-là qui est appliqué...on fait exploser le réseau de transport, on est complètement à côté des couts réels. Alors que certaines région veulent le faire dans des cas très particuliers, je sais que ça se fait en Languedoc Roussillon, le long de la cote là, mais je ne suis pas sûr qu'il soit adapté à l'Alsace qui est la 2ème région de l'utilisation du réseau ferroviaire régional ? Je n'en suis vraiment pas sûr.

Et même sous une forme de zonage, comme ça a été le cas à Karlsruhe, à Bâle ?

En alvéolaire ? Alors oui, c'est possible mais encore une fois, il faudra revenir sur la tarification départementale qui est une tarification unique. Aujourd'hui, le département, c'est une seule zone qui est à 2euros. Donc ça aurait des incidences. Il faut impérativement regarder d'où on part et où l'on souhaite aller et du coup c'est une contrainte supplémentaire.

Donc toujours sur la tarification et pour finir, est ce que vous pouvez m'expliquer en quoi consiste la tarification solidaire, qui a été mise en place à la CTS ?

C'est très simple en fait, la tarification solidaire, elle tient simplement en compte les revenus. Avant il y avait des tarifications qui étaient liées au statut, par exemple pour les chômeurs gagnant moins qu'une somme définit avaient le droit à un tarif réduit, les familles avec 3 enfants avaient également le droit à des tarifications réduites, enfin voilà, un certain nombre de choses. Hors tout cela était calculé... et puis les personnes de plus de 65 ans non-imposable ne payaient pas et tout cela étaient liés sans que les ressources réelles des gens soient prisent en compte. Donc tout cela a été enlevé, la collectivité a supprimé la totalité des gratuités qui représentait a peu près une trentaine de titres et en fait, ils ont repris un tarif : c'est 100%, deuxième niveau de prix c'est 50% et le dernier doit être pris à hauteur de 10% ou un truc comme ça, et donc vous avez le droit à ces titres en fonction du revenu du foyer. L'avantage, c'est que du coup ça tient en compte des revenus, par exemple quand vous êtes chômeur, vous avez le droit à un tarif réduit mais votre femme et vos enfants ont également le droit à un tarif réduit, donc ça tient bien compte, du besoin du foyer fiscal et on se base pour cela sur le calcul du coefficient familial établit par la CAF. C'est une chose relativement simple et qui fonctionne plutôt bien parce qu'on a quand même gagné 20 000 abonnés avec cette opération.

Et pour les étudiants qui vivent à Strasbourg, est ce qu'ils sont obligés de déclarer le revenu des parents, même si ils sont détachés du foyer fiscal ? Ou est ce qu'il y a d'autres possibilités pour eux d'avoir des réductions ?

En fait ça va être lié au rattachement fiscal. Donc oui je pense. Je n'ai pas les détails sous les yeux mais je pense c'est comme ça, ça doit être rattaché au foyer fiscal des parents. Mais après il y a d'autres moyens, mais ça passe généralement par la CUS pour ces cas-là.

J'ai une dernière question, j'aimerai savoir si vous faites des études sur les usagers des transports de la CTS ?

Oui, oui, la dernière doit dater d'il y a 2 ans je crois.

C'est sous forme de questionnaires directs avec les usagers dans la rue ?

Non non non !, c'est des enquêtes images. On le fait avec des groupes qui sont des échantillons très faible en fait, on regarde les perceptions qu'ont les groupes, entre des clients, des non-clients et on regarde sur un certain nombre d'item, quelles sont leurs positions notamment et l'image qu'ils ont de la CTS. On fait ça par des cabinets spécialisés.

Fin

Entretien Mde POPOVITCH KLEBER (CUS)

(...)

Quel rôle joue la CUS dans la mise en place de la tarification des transports urbains de Strasbourg ?

Alors là, je vous renvoie vers la loi de la LOTI, c'est important ! Les rôles sont partagés entre l'autorité organisatrice et l'exploitant des transports.

L'exploitant c'est la CTS et vous vous êtes l'autorité organisatrice ?

Tout à fait, et dans ce cadre-là, il est bien défini que l'autorité organisatrice, décide de la tarification et met en place la desserte. Mais ça on va entrer plus en détails, on va quand même citer la LOTI et la détermination des rôles de chacun.

Quels sont les projets en cours et les projets futurs à mettre en place sur la CTS ? Vers quoi tendent les projets de la CTS ?

Là, je vous corrige tout de suite dans l'utilisation du vocabulaire, si vous me le permettez.

Oui bien sûr.

Quand on parle de projet, on parle de projets techniques comme l'extension de la ligne D vers Kehl, et dans le cadre de votre étude, on parle plutôt d' « évolution tarifaire future ». Il faut vraiment que tout de suite, vous utilisez le vocabulaire adéquat. On peut, entre-nous en jargon dire aussi que c'est un projet, mais on distingue bien les projets techniques et l'extension tarifaire.

Quels sont les objectifs à long terme de la CUS en terme de chiffre sur par exemple la fréquentation dans les transports urbains par rapport à l'utilisation de la voiture ... est ce qu'il y a des objectifs chiffrés qui ont été mis en place ?

Ça c'est, vous allez regarder, c'est tout ce qui est part modale des transports. Donc je vais demander à mon collaborateur s'il veut bien le noter ! Donc il y a tous les types de transports, on parle des modes doux comme le vélo, la marche à pied, ensuite il y a les transports en commun et ensuite tous ceux qui se déplacent en véhicule personnels. La part modale, elle est fixée avec un objectif de baisse de trafic routier en véhicule individuel et une augmentation des modes doux ainsi que l'utilisation des transports en commun. Donc ça, c'est bien mené à la CUS mais ce n'est pas moi qui en suis en charge, mais je vais regarder si je peux trouver les objectifs 2009-2014, ou 2016-2017.

Si vous arrivez à mettre la main là-dessus se serait super.

Dans ce cadre-là, tout est organisé, il y a eu des liens avec d'autres villes en Allemagne, en Suisse. Parce que quand vous allez faire votre étude, Strasbourg se situe au-delà de ce qui se passe en France dans le cadre des transports en communs-vélo et par rapport au niveau des

villes en France mais par rapport aux villes suisses et allemandes... pas les cantons français, je vais regarder ce que je peux trouver concernant les parts modales.

Ensuite j'avais une question qui était relative la part qui est payée directement par les usagers des transports collectifs à Strasbourg ? Par rapport au ticket et aux abonnements, etc.

Ça évolue tous les ans, parce que l'année dernière nous avons eu le versement des transports. Il y a 3 acteurs, il y a les contribuables qui participent aussi.

Et à hauteur de combien, vous avez une idée ?

Oui tout à fait j'ai les chiffres. Les 3 acteurs sont : les entreprises, les versements des transports et les usagers des transports en commun. En 2012 ça a été une année exceptionnel par rapport au versement des transports qui a été très important. Donc je vais vous dire la tendance entre 2009-2011 où l'on parlait de 20-25% et ensuite en 2012, je vais vous précisez, donc bien sur je vous enverrez ça.

D'accord, très bien.

J'avais une question qui était aussi sur ... est ce que selon vous, il y a une limite à ne pas dépasser sur un ticket ? Une limite symbolique que les usagers auraient du mal à payer en ce qui concerne le prix d'un ticket ?

Aujourd'hui encore, nous avons préparé la proposition de revalorisation tarifaire à partir du 1er juillet 2013, il y a eu le benchmarking qui a été effectué de tous les réseaux importants français. Donc moi j'ai juste été étonnée, j'ai donné mon avis personnel, car ce n'est pas moi qui suis donneur d'ordre dans le cadre de votre étude. Mais dans les exemples des villes françaises, vous n'avez que Mulhouse et Nantes. Je me situe au même niveau que vous, parce que nous quand on fait des comparaisons, nous prenons 19 exemples Lyon, Grenoble, etc.

Par exemple en ce qui vous concerne concernant les transports à Mulhouse (Mr Wolf), tout ce qu'ils avaient concernant le TER, il va y avoir l'abandon des différents zonages.

Oui j'ai appris cela la semaine dernière.

Donc vous voyez, concernant Mulhouse, il n'y a plus les mêmes choses qu'il y avait avant et avec l'année 2012 comprise. Donc est-ce que pour la représentativité, il ne faudrait pas ajouter d'autres villes dans vos comparaisons ? Pour nous, c'est intéressant ce que vous allez faire, rajouté au moins Grenoble, Lille... des villes de même représentations. Parce qu'en termes de population, en terme de voyages Mulhouse n'est pas comparables vous voyez ?

Oui oui, nous en sommes conscients, mais il nous fallait une ville géographiquement proche de Strasbourg, avec un modèle de transport intéressant.

Vous pouvez garder Mulhouse, mais vous pourriez y ajouter d'autres villes comparables, avec plus de représentativité.

Donc par rapport aux questions, on s'est comparé à d'autres réseaux français et on constate que dans les autres villes le ticket unitaire était déjà à 1.50€ à Lille. À Grenoble, à Nantes et à Marseille les titres individuels sont aussi à 1.50€. Lyon est à 1.70 €.

Vue la dynamique, actuellement, on a eu 20% de déplacements en plus sur ces 3 dernières années donc +5.1% de déplacement en 2012, à un moment donnée on ne peut pas maintenir l'offre sans rajouter en plus des moyens techniques supplémentaires. Donc on n'est pas du tout dans la dynamique de diminuer le prix du ticket urbain unitaire. Il faut tenir le taux de couverture des réseaux. Aujourd'hui les réseaux français les plus performants ne sont pas comparables, on est à 37% pour Strasbourg.

Le taux de couverture, je vous conseils de regarder les articles du GART. Par exemple nos collègues allemands ou anglais sont à 55% de couverture. Donc nous, la décision qui a été prise suite à cela est la mise en place de la tarification solidaire, qui a été mise en place à partir du 1er juillet 2010 pour les personnes qui n'ont pas les revenus suffisants, qu'ils puissent bénéficier de la tarification solidaire, en fonction des revenus de famille.

C'est la tarification qui est calculé sur le coefficient familial, c'était bien ça ?

Oui, il va jusqu'à 90% de réduction de l'abonnement. Par exemple pour les gens qui sont en dessous de 25 ans et ceux de plus de 65 ans, les personnes qui ont les revenus les moins importants, c'est-à-dire pour les personnes qui ont en dessous de 350 euros paient que 2.30 € par mois.

Oui donc c'est vraiment très avantageux pour ces personnes qui n'ont pas les moyens de payer les tickets normaux

Les personnes qui étaient abonnées, il y a eu 20% de plus depuis 3 ans, non même pas ... 2 ans. Et aujourd'hui presque 50% de nos abonnés profitent de cette tarification solidaire. Ce n'est pas forcément les 90% de réduction, mais elles vont de 50% à 90%. Dans le sens où l'on réfléchit sur les tickets unitaires mais on est plutôt à essayer de maintenir les tickets unitaires au niveau des autres réseaux et regarder par rapports aux abonnements et par rapport à la tarification solidaire. Quand on a comparé aux autres villes les niveaux d'abonnement plein tarif- donc le je vais vous parler jusqu'à fin juin 2013- on est à 45.60€ et donc suite à la concertations des élus au 3 mai, ça va passer à 46.40€ et d'autres réseaux comme Mulhouse sont à 36€ et si on parle des villes comparables comme Grenoble, Lille et Lyon... par exemple à Grenoble avant les augmentations donc on parle des 45.60€, Grenoble est à 48.20€, Lille 52€, Lyon 53.10€ et Nantes 54.50€. C'est significatif parce que pour les abonnements ne représente que 5.5% des déplacements, donc les tickets sont utilisés par des gens qui utilisent très peu les transports en communs. C'est-à-dire ceux qui ont des véhicules et qui les utilisent le WE et de manières occasionnelles et les personnes qui viennent à Strasbourg de manières occasionnelles, vous voyez ? Les touristes, etc. Donc c'est vrai, quelques parts, la demande d'ASTUS a été de travailler sur la tarification d'un ticket unique, tandis que nous, l'AOT ainsi que les autres acteurs institutionnelles, nous réfléchissons pour dire, comment peut-on répondre à tous les usagers et pour nous la réflexion se base plutôt sur les questions d'abonnements. Ça a un impact beaucoup plus fort.

Les gens qui ont des abonnements, même à 45.60 €, sachant qu'il y a la prise en charge de l'employeur à 50% ne vont pas penser au ticket parce qu'ils paient de leur poche par mois que 28 €. Donc dès qu'il dépasse le seuil il faudra que vous le calculiez à partir de combien de déplacement unitaire on passe à un abonnement- donc vous voyez en fonction des revenus, les gens passent très vite aux abonnements, surtout avec la prise en charge de l'employeur.

Oui pour les abonnements, il y a toute une logique de rationalité et de calcul de la part des usagers.

Vous voyez, on est conscient de la demande d'ASTUS, en même temps la stratégie de L'AOT veut que la réponse soit plus globale. On ne donne pas une réponse partielle aux usagers et donc on réfléchit plutôt sur les « packages ». Donc là une réflexion est lancée sur le pack mobilité. Le pack mobilité, c'est un abonnement, -mais je ne peux pas vous dire beaucoup de chose car comme on le propose pour le moment aux acteurs institutionnels, on n'a pas eu le cadrage définitif- mais en gros on réfléchit pour avoir tous les modes dans l'abonnement : vélo, auto'autrement, les transports collectifs en allant jusqu'au TER.

Oui donc ça c'est complet. C'est un peu la réponse que cherchait ASTUS.

Dans les institutions, c'est important de savoir qui sont les opérationnels et les exploitants, on propose des choses, mais il y a quand même le cadrage politique et les impacts financiers qui doivent être analysés.

Et justement par rapport à cela, je voulais savoir qu'elles étaient les différentes AOT qui déterminent les propositions tarifaires ?

Donc si vous revenez vers la loi de LOTI, la CUS est responsable des transports urbains. Donc il y a la notion du PTU -périmètre de transport urbain- ensuite il y a conseil générale qui est responsable des transports interurbain. Chez eux, la compagnie qui met en place les transports c'est la CTBR. Vous n'êtes pas de Strasbourg ?

Seulement depuis cette année.

Ok, c'est en fonction des informations à donner. Donc tout ce qui est les transports en dehors de la communauté urbaine sont assurés par les lignes de la CTBR, et c'est le Conseil Général qui est l'autorité organisatrice. Ensuite tout ce qui est réseau ferré en France c'est la Région, donc quand on travaille dans la « tarification combinée », on parle toujours de plusieurs AOT, la Région dès qu'il y a les transports ferrés, ensuite il y a les transports interurbains donc ce sont le Conseil Général du Bas Rhin et la Communauté Urbaine de Strasbourg pour ce qui concerne les transports urbains du PTU urbain.

Et là-dessus la CTS a un simple rôle consultatif ? Elle n'est pas du tout dans la prise de décision ?

On l'utilise, tout est défini dans le cadre légal de la loi LOTI et ensuite dans le contrat de confession -le contrat de confession c'est le contrat interne entre l'autorité organisatrice et son exploitant- c'est définit que la CTS fait des propositions, par exemple la tarification solidaire a été décidé et mené par l'autorité organisatrice. Par contre les propositions de valorisation annuelles, -dans le contrat annuel- c'est la CTS. C'est bien marqué que les propositions de scénarios de revalorisation sur la grille existante sont faites par l'exploitant.

D'accord.

Comme l'usine de production ! C'est eux qui connaissent la rentabilité etc. Ils font plusieurs propositions, ensuite avec l'autorité organisatrice, il y a tout un travail dans l'analyse : le taux de couverture, l'impact des transports, etc. tout ça c'est l'éclairage à apporter aux élus et

ensuite c'est les élus qui vont choisir. Pour cela il y a un conseil des élus, c'est le « conseil communautaire » qui arrête la proposition pour qu'après l'exploitant puisse permettre les augmentations. Il y a un long processus de mise en place, de revalorisation.

Et combien de temps faut-il compter environ entre le moment où l'on émet une proposition et que celle-ci se mette en place ?

Sur les valorisations annuelles -on passe entre mi-février- où les élus reçoivent les propositions, donc la CTS proposent des choses ... ça dure presque 6 mois, après on laisse 2 mois à l'exploitant pour informer tous les usagers -les 120 000 abonnés des transports urbains- on va former les nouveaux tarifs, préparer les usuels, vous savez, on a toujours les usuels dans les transports en communs, dans les bus qui présentent en partie les nouveaux tarifs. Ça prend presque 6 mois !

Après la nouvelle tarification solidaire, ça a duré 1 ans et demi entre les consultations, les études d'impact financier à calibrer la proposition et ensuite rencontrer les autres acteurs sociétal.

Et par rapport au ticket unique, qui concerne un éventuel ticket qui permet de prendre le tram-les bus et le TER dans la zone CUS est à prévoir quand même sur les réseaux de Strasbourg ou pas du tout ?

Oui, il faut que vous imaginiez que lorsque l'on parle de ce sujet, il y a plusieurs stades. Il y a des niveaux où l'on se réunit entre personnes techniques, et ensuite il y a ceux entre AOT avec les élus. Le dernier s'est réuni en 2009.

Moi à mon niveau, à chaque fois qu'on a les réunions avec la Région -et les adhérents d'ASTUS sont au courant- avec le cabinet SYSTRA sur le découpage de l'Alsace sur la tarification alvéolaire.

Comme à Karlsruhe.

Voilà, donc là, plusieurs fois j'ai mentionné et j'ai appuyé aussi les demandes d'ASTUS. On parle de l'intégration des TER dans la tarification urbaine, donc on parle des 2 : et des abonnements et des titres simples.

Donc je disais que nos élus portent la volonté des usagers et des citoyens, et les personnes qui sont derrières, les concessionnaires ou les experts techniques représentent la volonté des élus. Donc je disais que le maire de Strasbourg et nos élus référents demandent l'intégration des TER dans le PTU, c'est quelque chose pour nous d'incontournable. Et là-dessus la Région disait que tant qu'il n'y a pas de liberté tarifaire, elle ne peut pas accéder à notre demande et au lieu d'offrir à 1.60€ pour valider l'utilisation du TER ils nous ont fait une proposition au-delà de 3 euros.

Oui j'ai entendu parler de cela à ASTUS.

Donc quand vous allez balayer notre grille tarifaire, vous allez vous rendre compte que ça n'est pas du tout viable, ce n'est pas cohérent pour les usagers. Il y a d'autres tickets beaucoup plus intéressant pour les usagers. Par exemple le ticket « Europass » qui nous permet d'aller

jusqu'en Allemagne et on peut aller avec un ticket à 6 euros, 1 adulte et 2 enfants de 4 à 12 ans pendant 24h. On n'a pas pu accepter cette proposition parce qu'il y avait aucune adéquation avec les tarifs existants.

Oui je comprends. Et justement, en tant qu'AOT la SNCF doit être représenté ? Ou c'est simplement la Région qui représente les valeurs de la SNCF ?

Ils sont toujours représentés, car ce sont eux qui vont chiffrer, qui vont valider ou non. C'est comme dans notre processus de collaboration avec la CTS.

Est-ce que du coup la SNCF a déjà demandé ou chiffré une compensation financière concernant ce projet ? Comme ça a été le cas je crois dans la région de Nantes ?

Moi je suis en poste depuis 1 an et demi, et déjà avant la communauté urbaine de Strasbourg a toujours demandé combien couteraient l'intégration tarifaire de la SNCF. Et on n'a jamais eu de réponses chiffrées. 1M, 3M... tout ce qu'ils font c'est des études en terme de fréquentation, on parle de soudure comme pour les gens qui sont en dehors du PTU et qui viendraient en voiture jusqu'au premières gares intégrées dans le PTU strasbourgeois pour bénéficier de la tarification. Donc à chaque fois, la SNCF et la Région nous disaient : oui à Nantes c'est fait, oui à Grenoble ça s'est fait mais parce que leur réseau ferré n'est pas aussi attractif.

C'est vrai ! On est conscient aussi de ça, l'étoile ferroviaire est très bien placée en termes de desserte et ils ont peur du report modal. Que les abonnés urbains vont passer en utilisation ferré. Ils ont peur de ne pas pouvoir assurer ce report de fréquentation.

Je crois que j'ai encore une petite question si vous le voulez bien : Je voulais savoir selon vous, quelles seraient les manières même théoriques de simplifier encore plus les tarifications des transports urbains à Strasbourg ?

Moi je pense que ça pourrait reposer sur cette réflexion de cette intégration combinée où il y a une multimodalité, vous voyez ? Où il y a transport urbain, transport interurbain, le vélo... quelque chose en package. Quelque chose qui peut répondre à plusieurs modes de déplacements comme ça l'usager n'a pas besoin d'avoir d'un côté son titre d'abonnement CTS, à coté prendre les locations de vélo, etc. Et dans cette réflexion, si l'on pouvait encore avoir les déplacements pour les trains, grâce au package, ce serait vraiment une réelle amélioration. Si on pouvait aller en plus sur un titre transfrontalier qui répond aussi aujourd'hui aux besoins de transports urbain à Strasbourg -le bus 21 et bientôt avec la ligne D de tram on peut aller à Kehl-. Donc c'est important de respecter cette circulation transfrontalière qui existe et donc dans la réflexion qu'on mène sur les évolutions de la mise en place du « passe mobilité », qu'il y ait ça qui soit compris.

Après le must ce serait d'avoir vraiment l'intégration du TER au sein de la tarification urbaine. A moyen long terme, on travaille tous les jours, il y a des échanges avec les élus de manières mensuelles si ce n'est pas hebdomadaires. A ce sujet, quand je vous dis moyen long terme ce n'est pas parce que c'est délaissé mais parce qu'on a la complexité de répondre à cette demande politique avec des acteurs économiques.

Et justement sur le moyen long terme, si vous avez une idée, combien de temps faudrait-il encore pour mettre ça en place ?

Je ne sais pas. Ça peut aller très vite s'il y a un accord qui est atteint et si l'on accède à cette partie de dire : combien ça peut couter.

Chaque acteurs vont dire leurs freins, de notre côté nous n'avons pas de freins. On a la même demande que les adhérents d'ASTUS avec la Région. Nous on va mettre tous les dispositifs possibles pour que ça puisse se faire le plus rapidement possible parce que la CUS, ça fait depuis 1999 que cette demande a été formulé et que nos élus n'arrêtent pas de dire même quand on a conseil d'administration avec la CTS, -dès qu'il y a des rencontres avec la Région- que c'est « LA » demande pour laquelle on veut avoir des réponses. Donc ce n'est pas chez nous qu'il faudrait demander combien de temps il nous faudrait (rire).

Donc en fait, tout le monde attende cela avec impatience ? (rire)

Sauf que nous, ce n'est pas que les choses de tarifications, là on parle vraiment en terme de réponses techniques à l'explosion de la demande des personnes qui utilisent les transports.

A un moment donné, on ne serait pas en mesure ... -nous on fait les prévisions jusqu'en 2025 en terme d'équipements lourds à mettre en place, les extensions du réseau, les projets techniques... mais même en mettant tout ça, on sent que l'on serra à un moment en rupture de charge. Ça c'est le jargon technique. Donc c'est en même temps en ayant la vision systémique, c'est-à-dire que chaque opérateurs, chaque AO mettent du sien pour mettre tous les moyens en œuvre pour qu'on trouve des réponses globales.

Et sur vos projets à LT jusqu'en 2025, est ce que vous avez des données chiffrées la dessus ?

On ne peut pas les donner comme ça. On travaille en protection jusqu'en 2025. C'est-à-dire qu'on protège les données stratégiques car chaque étapes de l'information produits des implications, donc on ne peut pas les partager comme cela. Quand on va se mettre autour de la table avec la Région, on va commencer à travailler ensemble. On a des données, mais c'est aussi par rapport à ça qu'il y a cette mise en place.

Entretien de Weibel Pascal (Région Bas Rhin)

Alors ma première question serait : Quel rôle joue la Région dans la mise en place de la tarification des transports urbains ?

Dans les transports urbains nous ne sommes pas l'AOT, ça relève de plein droit de la compétence des communautés urbaines. De manière générale, légalement nous ne jouons aucun rôles, mais néanmoins nous nous associons aux communautés urbaines pour proposer des produits multimodaux. Donc à ce titre-là, les produits multimodaux qu'on a pu proposer et qu'on a mis en place donc si je vous parle de Strasbourg vue que vous êtes en lien avec Astus, ce sont notamment les combinés train + CTS, pour les travailleurs du quotidien et les étudiants aussi donc Alsa + et Alsa+ campus qui proposent au-delà de la juxtaposition des 2 tarifs de chaque réseau, une prime à la multimodalité sous forme de réductions tarifaires sur l'ensemble du prix global. Donc ce n'est pas juste un support billetique qui permet de disposer sur un support unique des deux titres de transports donc train et CTS par exemple. qui est le cas pour la carte Alseo qui est déjà sur titre unique, quand on parle de titre unique c'est vraie que le titre unique existe déjà en Alsace. Il existe déjà : c'est la carte Alseo qui extensible à pas mal de réseau car on l'utilise déjà sur la CUS et avec pas mal de réseaux.

Donc parfois on oublie un peu, on dit carte orange, carte orange... mais la carte Alseo est déjà un support comme navigo, comme la carte oura en Rhône Alpes qui permet déjà la multimodalité, avec par contre quelques limites et là notamment au niveau de la CUS c'est un exemple intéressant. Notre carte est un peu bridé par le dispositif de validation de tramway, le dispositif de validation n'est capable de lire que 4 emplacements mémoire multimodale, qui fait que globalement, évoluer vers un support billettique qui puisse enregistrer beaucoup plus d'informations multimodales passe aussi par une certaine reconfiguration de dispositif, en particulier sur les réseau urbain de validation car on ne peut pas proposer une gamme infinie de titre multimodaux, puisque c'est liée aussi à la capacité de certains appareils de contrôle, là en l'occurrence les appareils de la CTS.

Donc Globalement, on propose plutôt de travailler ensemble, un autre exemple de multimodalité sur lequel on a été les leaders et les précurseurs : ce sont les 2 titres destinés aux voyageurs occasionnels notamment Alsa+24h au Groupe-Journée donc si vous avez besoin de plus d'informations sur ces titres là, vous pouvez aller sur le site ViaAlsace.EU qui propose les différents sites de toutes les AOT Alsaciennes. La Région alsace à piloté la mise en place de ces titres multimodaux qui sont aujourd'hui disponible à des échelons PTU, à l'échelon départemental ou à l'échelon régional.

J'irai jeter un œil à ce site.

Une autre question, j'aimerais savoir quelles sont les évolutions tarifaires en cours et futures à mettre en place sur le réseau de la Région ?

Alors, je dirai qu'il y a surtout un très gros frein pour aller plus loin, c'est la liberté tarifaire pour les Régions. On en parle beaucoup en ce moment notamment dans les futures lois de

transports. Pour résumer et vous donner un exemple. On souhaiterai aller vers un titre carte orange qui puisse s'appliquer au niveau de toute l'Alsace avec un zonage ou des alvéoles adaptées au poids des territoires ou au réseau qui sont sur ces territoires pour pouvoir mailler ce qui est en péri-urbain, afin d'avoir des mailles un peu plus fines qu'une maille départementale. Mais pour ce faire il y a quand même un verrou national important, c'est la tarification sociale SNCF qui existe et qui est d'application légale. Donc on se doit de vendre la tarification sociale nationale kilométrique régressive, qui elle, existe et perdure pour l'instant. Si vous voulez, tant que ce tarif existe, on est dans une situation où... Prenons un exemple : supposons que l'on découpe la ligne de Strasbourg à Saverne en 3 grosses zones. Donc la zone qui va vers Vendeheim-la CUS, la zone suivante qui irait par exemple jusqu'à Hochfelden qui engloberait quelques gares comme Brumath et compagnie, et une autre zone avec Saverne. On pourrait dans ce cas là essayer d'imaginer le prix de vente de nos différents titres sur ces zones là... Bon je prends un exemple simple, on pourrait dire que chaque zone vaut 2 euros pour un aller-simple et la personne qui vivrait à Saverne s'acquitterait pour aller à Strasbourg de 6 euros parce qu'elle traverserait 3 zones. Celle qui habite à Hochfelden devrait traverser 2 zones et s'acquitterait de 4 euros. Mais celle qui habiterait à la limite de la zone avec la CUS s'acquitterait elle également de 4 euros comme elle est dans la même zone que Hochfelden qui est bien plus loin que Strasbourg. Ceci dit avec la tarification sociale nationale , si le prix moyen pour aller de la zone de Hochfelden. La tarification nationale que s'applique, elle a comme conséquence de proposer le prix le plus juste au kilomètre. Donc en fonction de la distance. Donc cette personne entre 2 zones comme Stephansfeld ne paierait peut être que 3 euros avec le titre SNCF alors que le titre multimodal zonal lui couteraient 4 euros, avec les 2 zones. Elle prendrait quoi comme titre ? le titre le moins chère naturellement. Puis la personne à Hochfelden, sur la tarification sociale nationale elle lui revient à 5 ou 6 euros vue qu'il est beaucoup plus loin et le produit zonal lui couteraient 4 euros. Donc il choisirait quoi ?

Il choisirait également le moins cher donc le tarif multimodal.

Donc c'est un effet d'aubaine pour l'utilisateur parce que vous avez cette coexistence de 2 tarifs qui ne peuvent pas continuer d'exister ensemble sur un échelon régional. Ça ne veut pas dire qu'il faille préserver une tarification inter-régionale SNCF pour pouvoir continuer à faire des voyages... si vous voulez par exemple faire du Haguenau-Bayonne où vous avez un bout de Ter ensuite un bout de TGV et encore un bout de TER ou un truc comme ça, ou du Corail-intercité. Vous devez encore pouvoir trouver un tarif continu qui mène d'une ville à l'autre, vous voyez ? Le sujet n'est pas là, le sujet est que sur une région comme ça pour tout ce qui est inter-régional de la compétence d'une seule AOT ferroviaire, là, la coexistence de tarifs nationaux SNCF avec un tarif zonal n'engagerait que des divisions de recette. On perd forcément de l'argent, dans un système où malheureusement pour le compte TER Alsace où vous trouverai des informations sur notre site internet où vous pourrez télécharger des présentations simplifiées... le TER Alsace –je résume- c'est à peu près 70 M€ de recettes de l'ordre de 215-220 M€ de charge, donc la région Alsace met la différence pour faire fonctionner le service, de l'ordre de 150M€. C'est exactement 147 M€, mais la Région Alsace met encore cette somme dans les TER en plus que ce que paient les usagers pour que ça fonctionne aujourd'hui. Et ça je ne vous parle même pas du prix des matériels roulants et tout ce qui s'en suit. Donc on est dans un schéma complètement différent du schéma allemand ou ça coutera effectivement cher de faire rouler le train –beaucoup plus cher qu'en Allemagne- et l'arrivée de la carte orange ou un découpage alvéolaire, se serait possible. Mais la conséquence serrait que les phénomènes ne profiterait pas forcément aux utilisateurs et on n'arriverait même pas à

rééquilibrer les 70 M€. On finirait par avoir des pertes de recettes qui creuserait encore le déficit du système. Alors l'idée de la carte Orange doit permettre encore de conserver un niveau de recette tel qu'on le connaît mais éventuellement même d'aller vers un contexte adapté des usagers. Aujourd'hui la difficulté que l'on rencontre, c'est que la tarification sociale-nationale est très intéressante pour tout le monde mais elle ne l'ait pas forcément pour les usagers qui en ont le plus besoin et d'autres personnes pourraient payer un peu plus cher sans que ce soit une difficulté. Je vous donne un exemple. Si vous prenez un abonnement de train pour faire Strasbourg Sélestat, c'est un peu moins de 80 euros, donc ça fait. (...) J'arrondis, c'est un peu moins. Votre employeur vous prend 50%, donc ça vous revient finalement à 40 euros et vous faites le trajet à peu près 20 jours par mois. Donc 20 jours, vous faites un aller-retour ça fait 40 trajets pour 40 euros au final, ça fait 1 euro le trajet. Si maintenant vous prenez une citadine pour faire le trajet, ça fait quoi une cinquantaine de km à peu près ?! -pas tout à fait- mais si vous allez à Sélestat en voiture qui consomme très peu, vous ferez un trajet, vous consommeriez déjà 2.4L d'essence à raison de 1 euro combien...

1 euros 50 à peu près !

Si vous prenez donc $1.50\text{€} * 2.4 \text{ km}$ ça fait déjà à 4 euros...

Ce qui est déjà nettement plus cher que la première formule.

Donc vous voyez, là où les gens heuu, même si cette abonnement coutait 80 euros –avec la prise en charge de l'employeur-, ça permettrait une prise en charge tarifaire graduelle dans le système de carte orange, avec par exemple ce que fait la CUS sur le coefficient familiale, avec le quotient par palier qui peut être intéressant aussi. Donc il y a ces différents dispositifs qui peuvent être ré-envisagé et on pourrait revoir complètement la grille tarifaire sans pour autant mettre en péril l'équilibre financier du TER. Qui est déjà bien difficile à équilibrer.

Quels sont les objectifs à long terme de la région en termes de chiffres ? Les parts modales par exemples, si objectifs chiffrés il y a ?

Là je dirai que c'est difficile à chiffrer parce qu'il y a énormément de paramètres exogènes qui impactent. On pourrait par exemple citer les effets carburants qui peuvent avoir un effet bénéfique sur le report modal sur le train par exemple. Je sais qu'il y a énormément de voyageurs TER qui sont en intermodalité-je n'ai pas les chiffres- comme le Alsa+ campus qui combine le train + les solutions CTS.

Et est-ce possible d'avoir accès à ces chiffres ?

Non ce sont des données de ventes SNCF qui sont confidentielles. Nous même nous avons parfois du mal à avoir du mal à avoir certaines données de vente, parce que la SNCF communique clairement moins avec la perspective d'ouverture à la concurrence. Elle ne souhaite pas que ces données de vente puissent être diffusées. Les chiffres de recettes ou autre qui entre dans nos objectifs conventionnels nous les avons, mis après tout le sous détail nous ne les avons pas.

Est-ce que selon vous il y a une limite à ne pas dépasser concernant la tarification d'un ticket unitaire ? Une limite symbolique ?

Un prix psychologique ? J'aurai du mal à vous répondre concernant le TER, car c'est une question qui est très urbaine, dans un périmètre plutôt confiné. Comment vous dire, le prix d'un billet de train, c'est délicat, je ne peux pas vous répondre à cette question car on est sur des distances tellement différentes... ce qu'on a souvent, c'est que des usagers du train admettent que le train n'est pas trop cher, que ça pourrait monter un peu. Que ça ne les dérangerait pas de payer plus parfois pour pouvoir avoir du matériel plus moderne ou pour avoir des services complémentaire, quitte à ce que le train leur coutent un peu plus cher. Je ne serai donc même pas dans la logique de dire que les usagers sont bloquer dans par un prix maximum ! Ils sont prêts à payer un service, mais nous ne pouvons pas leur faire plus cher vue que le tarif kilométrique est national, comme je vous disais. Certain voyageur seraient donc prêt à mettre un prix plus élevé pour avoir plus de service.

Mais on est pas dans de l'urbain, donc je me méfie beaucoup de cette comparaison, car on est pas sur le même matériel, sur les mêmes distances où l'usager n'a peut-être pas la même relation avec le transport de masse comme le tramway à l'heure de pointe où on s'attend à se tenir debout donc quitte à se tenir, autant payer le moins cher possible.

Dans certain cas, quand vous faites de la longue distance, sachant que vous avez parfois encore de l'intermodalité derrière, on ne réfléchit pas dans la même perspective.

D'accord, et bien vous avez répondu à cette question de manière toute à fait intéressante. Je voulais savoir sur un projet sur la région, combien de temps faut-il entre le moment où il est proposé et où il est mis en place ?

Ça dépend ! Projet de quoi ?

Sur une évolution tarifaire par exemple ...

Un délai très court, c'est quand même quelques mois, parce qu'à partir du moment où ça a été décidé par une AOT, et je dis bien à partir de ce moment-là, car avant vous avez déjà tout un mécanisme à prendre en compte. Après vous avez quand même la nécessaire information pour les clients, la préparation de la communication envers les clients, la préparation des tarifs, la formations des contrôleurs, etc, etc... et encore quelques mois c'est un délai assez court. Donc je dirai qu'en général on essaie d'avoir des délibérations 6 mois 1 ans au plus tard avant la mise en place de ce tarif-là. Et c'est d'autant plus compliqué lorsqu'on est plus nombreux donc quand c'est multimodal, il faut que tous les partenaires soient d'accords, qu'ils aient délibérés de leurs coté et que le réseau de vente, de distribution et de contrôle soient prêt à vendre, donc ça peut mettre encore plus de temps pour des projets multimodaux. La tarification de certains tarifs peuvent mettre 1 an voir 2 ans.

Et par rapport à la carte orange, où est ce que vous êtes dans l'application et dans la négociation avec les autres AOT ?

Nous avons déjà beaucoup de chose qui sont faites, qui ne s'appellent pas carte orange mais qui en ont le goût, donc ce sont tous ces titres Alsa+ et qui fonctionnent déjà avec des zones et qui sont multimodaux pour lesquels nous n'arriverons peut-être pas à un découpage zonages plus fins contenus de la liberté tarifaire dont je vous parlais ce matin et qui crée ce seuil par rapport à l'existence de 2 tarifs. Nous avons également des cartes Orange mais qui ne ressemblent pas

à des systèmes concentriques car en Alsace, nous avons plutôt des pôles. Pour l'Ile de France par exemple c'est facile, je fais une cible au centre et je fais des cercles autours (rire). Alors qu'en Alsace, est ce que je fais une cible au niveau de Strasbourg mais qu'est-ce que je fais de Mulhouse, de Colmar où la densité d'offre est différente. C'est plutôt un système matricé, en alvéole comme en Finlande si vous voulez ou comme chez nos voisins allemands, mais pour ça, nous n'arriverons pas à franchir ce seuil tant que nous n'aurons pas cette liberté tarifaire. Donc là on est un peu au milieu du guet, on attend de l'aide de toutes les associations d'ailleurs hein ? La FNAUT, Astus qui peuvent vraiment porter ce besoin et aider à évoluer la tarification SNCF à un niveau régional pour permettre d'avancer vers une tarification avancée : une carte Orange intégrale. Mais pour moi, la carte orange existe, c'est la carte Alséo puisque vous pouvez y mettre dessus un titre CTS + train, vous pouvez même avoir un titre de 2 AOT différentes pour voir qu'elle soit billetisée. On ne peut pas mettre par exemple les titres de Mulhouse dessus car elle ne fonctionne qu'avec des titres papier. On aimerait bien qu'elle se billette un peu d'ailleurs.

Et pour le recharge de cette carte, quels sont les points de ventes ?

C'est vendus en gare SNCF, et après vous pouvez normalement les recharger sur les distributeurs de billets régionaux

Vous pensez qu'un jour, on pourrait par exemple les recharger dans d'autres points de ventes comme dans les agences CTS ?

Ça pose un problème, c'est que le système billettique actuel à la CTS est un système hybride qui était en avance par le passé et aujourd'hui il est un peu hors norme ISO. Il est un peu hors norme ISO et ce qui pose un peu une problématique entre la billettique d'autre réseau et celui de la CTS. Donc aujourd'hui, le billet qui est le plus visible pour tout le monde est le système Alséo. Les cartes Alséo par exemple sont lisibles par les contrôleurs de la CTS, par les contrôleurs de la SNCF et les autres réseaux alsaciens mais à l'inverse les contrôleurs de la SNCF ne peuvent pas lire les cartes un peu spéciales Badgéo qui sont d'une génération un peu expérimentale. Donc pour le moment il faudrait trouver un support billettique –sur lequel on travaille- pour avoir un support uniforme.

Il faudrait que tout le monde soit d'accord sur le support billettique, même si ce n'est pas Alséo, ni Badgéo. Une carte Alséo à une durée de vie de 4 ans avant d'être renouvelé, donc globalement si on amorce le dispositif, au bout de 4 ans... donc ça peut être une décision à prendre à condition qu'elle soit partagé par tout le monde avec un référentiel commun pour que chacun prenne le tronc commun de la billettique et qu'il soit le même pour tout le monde. Ce qui peut se faire, mais après il peut y avoir les susceptibilités de chacun à ménager (rire).

C'est envisageable, mais néanmoins, ça peut aller beaucoup plus loin qu'une simple carte, il faut quand même en avoir conscience, la carte Alséo que nous avons pourrait évoluer vers un dispositif avec beaucoup plus de capacité mémoire que celle dont elle dispose pour l'instant, mais malheureusement les validateurs de la CTS ne sont pas capables de lire les cartes Alséo dernière génération. Et comme le système de CTS est un système de validation, l'ancienneté de ce système qui n'a pas évolué, bride aussi la possibilité de développer d'autres moyens tarifaires, et là, renouveler le matériel de ces réseaux commence à avoir un coût particulièrement conséquent. Alors attention à ne pas penser que l'on peut changer les choses en un claquement de doigt car il y a des investissements.

Donc chacun essaient de pousser les autres AO à investir dans les changements pour éviter de les mettre en place ?

Non, chacun s'occupe de son réseau... ça se passe bien entre AO, on arrive quand même à travailler ensemble hein ? (rire)

Alors du coup j'ai une dernière question, même si vous y avez déjà répondue en grande partie et ce serait : concernant la simplification de la tarification dans les transports urbains et interurbains dans le Bas Rhin ? Quels seraient selon vous les dispositions à prendre ? Est-ce le développement de la carte Alséo dont vous m'avez parlé ou...

Ça une nouvelle fois, ce type de carte est pour quel public ? Pour de l'abonné ? Pour le scolaire ! Pour un utilisateur occasionnel : un touriste qui vient à Strasbourg. À partir du moment où il a un support qui lui permet de savoir que sur une zone donné il peut voyager open sur tout les réseaux ou sur la région ça existe et c'est l'Alsa+ 24h ou l'Alsa+ groupe journée ! Il y a déjà pas mal de chose qui existe. Simplement il y a simplement une fusion de code tarifaire à prévoir, et même entre AO, essayer de comparer les tarifications de Strasbourg et de Mulhouse, qui font tous les 2 de l'urbain, du tramway et du bus et regarder par rapport à un ticket simple où il y a de telles différences : il y a des choses pour les seniors d'un côté, pour les enfants de l'autre... il y a une uniformisation après ...

Et comment vous imaginez une simplification de tout cela ?

Pour moi il y a quelque chose d'assez simple à faire, dans l'esprit, mais dans la pratique ça restera compliqué. Si j'ai plus cette question de liberté tarifaire... vous avez déjà pris un billet sur un distributeur ? il y apparaît quoi ?

Il y apparaît beaucoup trop de choses... (rire)

Si un écran de distributeur affichait une carte schématique de l'Alsace sous forme d'alvéoles et vous voulez allez de telle zone à telle zone, et vous jouez sur les couleurs. A la limite toute les zones urbaines vous les mettez en bleu claires et les zones périurbaine en verte, ou les zones un peu plus chers dû à une densité importante vous les mettez en rouge par exemple et vous voulez allez à un endroit. Vous cliquez sur la zone concernée et pouf, une liste de tarif s'affiche qui vous vous demande à combien vous voyagez pour combien de temps, etc. et ensuite vous payez. Vous voyez, ce n'est pas forcément la multiplicité des tarifs qui pose problème, mais c'est plutôt de bien poser la question et de bien donner les éléments aux utilisateurs qui sont en face de la machine ou au guichet dans les services de gare où il n'y a aucun service de vente par exemple.

Imaginez, on parle du NFC, je suis dans une toute petite gare où je n'ai pas de distributeurs et où je n'ai pas de guichet... ça s'appelle aussi un arrêt de bus dans une agglo (rire)! Supposez que vous ayez à cette endroit un grand panneau, toujours avec cette belle carte schématisé de l'Alsace –la même partout- et associé à chaque zone, vous flashé le code de la zone (Flash application mobile alsace par exemple). Et puis il vous dit « flashez votre zone d'arrivée », vous le flashé. A distance, on vous donne comme sur l'appareil, vous avez tous les services qui sont là , vous pouvez faire ci, vous pouvez faire ça. Eventuellement sur la grande carte, vous pouvez directement avoir les tarifs principaux qui sont disponibles, vous flashez leur code : oui. Vous voyez, vous pouvez trouver ... c'est une autre façon de penser les choses. Avec cette tarification zonale et cette possibilité de faire de l'alvéolaire on aura plus cette problématique de devoir vendre à un tarif national qui est différent à chaque gare, puisqu'il est dégressif kilométrique.

La liberté tarifaire permettrait de simplifier la compréhension tarifaire sur une région et sur un zonage de l'Alsace qui porterait sur une cinquantaine d'alvéoles. Maximum. Des Alvéoles qui se délimiterait autours de Com'Com ou ce genre de chose.

Comme à Karlsruhe ?

Oui... oui ! Dans ce principe là, mais ce sont des choses à faire évoluer aussi... vous pouvez imaginer avoir des tailles extra urbaines qui formerait des zones autours des Com'Com qui pourraient aussi avoir un rabattement de proximité... Imaginons que je veuille aller de Mulhouse à Strasbourg et que je veuille y aller en train. Je n'ai pas besoin du tram. Je clique sur ma carte... pif-pif Zone de Mulhouse-zone de Strasbourg j'y vais en train. L'ordinateur identifie: votre zone de départ vous permet également d'utiliser les transports urbain, voulez-vous l'extension urbaine ? Oui-non. Votre zone d'arrivée vous permet également... oui-non. Et là vous avez un tarif un petit peu différent qui vous permettrait d'utiliser le tram. Vous voyez ? Mais tout cela est dans la présentation des choses qu'on fait aux utilisateurs...

Oui Il faudrait peut-être quelque chose de plus intuitif...

C'est surtout ça oui ! Parce qu'on est dans un système de vente un peu ancien maintenant...

Et selon vous, ça pourrait se mettre en place toute ces idées ?

Oui, bien sûr, il faudra du temps... avec une liberté tarifaire et un peu d'argent, on y arrive. Mais avec une liberté tarifaire... c'est clairement un problème au départ. C'est un peu notre limite pour aller un peu plus loin et dieu sait qu'on a la volonté d'y aller hein ?! Mais... on est un peu bloqué par ça.

Ok ! C'est parfait. Et bien merci pour le temps que vous avez pu me consacrer aujourd'hui

Et vous avez eu d'autre AO en Alsace ?

(...)

Et les usagers, eux qu'est-ce qu'ils aimeraient ?

Pour les gens qui prennent régulièrement les transports, ils aimeraient pouvoir prendre le TER plus facilement au sein de la CUS, pour aller de gare en gare avec le même ticket que le tram pour éviter de changer de ticket à chaque fois.

Mais ils peuvent le faire, le titre de transport existe. C'est un titre journée Alsa+ 24h et pour les abonnées Alsa+ job, ils peuvent aller d'une gare à l'autre avec leurs abonnements.

Je pense que ce qu'il manque encore un peu, c'est réussir à diffuser toutes les informations des différentes AO à l'ensemble du public...

C'est aussi le rôle un peu des associations d'arriver à diffuser tout cela... et figurez-vous que ça existe. Les gens qui se plaignent alors que ça existe déjà... après ceux qui voudraient se déplacer au même prix que la CTS... là c'est non. Pour une raison toute simple, je prends un exemple. Supposons que du jour au lendemain vous puissiez prendre le train avec juste votre carte badgéo et votre abonnement CTS : Qu'est ce qui se passe du côté de Limersheim ? Qu'est ce qui va se passer ? Limersheim est sur l'axe Colmar Strasbourg et elle est la première gare de la Cus en venant du sud, et à partir de cette gare vous pouvez voyager à 46 € le mois, train et CTS tout compris. Limersheim, vous devriez avoir un abonnement tout compris Alsa+ job, et

là vous avez un seuil tarifaire qui va vous coûter 60-65€ déjà, la gare suivante 60-68 €, jusqu'à Sélestat où l'on est à 80€. Mais si vous habitez Erstein vous allez acheter un abonnement à 70 euros ? Ou comme vous allez à la gare de Limersheim, vous n'allez pas pousser 5 kilomètre plus loin en voiture pour vous garer là-bas ? Pour un abonnement de 46 euros ?

C'est sûr que la rationalité des usagers les pousserait à le faire.

Vous avez un effet de seuil où ça va saturer l'ensemble des parkings et des gares en périphérie des villes de la CUS. Et où est le côté développement durable à donner l'envie à tous ceux qui sont en deuxième couronne de prendre leurs voitures et de remplir les gares périphériques ? On assisterait à une saturation des gares des villes périphériques à la CUS, parce que les gens prendront leurs voitures pour faire quelques kilomètres de plus alors que le principe même de la tarification dégressive c'est bien de contribuer un minimum au km parcouru. Faire un abonnement unique sur la CUS, la Région l'a proposé à la CUS avec le train + CTS, mais pas au prix qu'elle demandait. Parce qu'il y a un service train, il y a un service de rapidité qui est proposé et ça a une valeur. D'aller de Vendeheim à Strasbourg en 6 min plutôt que de prendre la ligne 71, je vous laisse calculer... il y a une offre derrière, mais pas pour le même prix et aussi pour éviter les effets de seuils. Et un ticket unique aller simple, nous l'avons aussi proposé à la CUS, mais pas au prix du ticket unique classique. Ce n'est pas envisageable aujourd'hui.

D'un point de vue financier donc ?

Oui... et après... voilà ! Et regardez bien, avant d'imaginer des choses hein ? il y a beaucoup de choses qui se font et qui parfois mérite simplement d'être un peu plus connus par les gens.

Très bien... (sourire)

Merci à vous...

Rendu d'entretien de M R. (chercheur à l'Université de Strasbourg)

Est-ce que vous pouvez vous présenter en quelques mots et m'expliquez sur quoi vous travaillez ?

Donc, je suis un chercheur au CNRS qui travaille sur des questions de mobilité, en essayant de combiner les dimensions psychologiques, géographiques et sociologiques avec cette question de déplacement dans l'espace géographique, avec une formation en psychologie.

Et ça touche au profil des usagers ou pas du tout ?

L'approche sociologique m'oblige forcément à parler de ceux qui soit parlent de la mobilité, ou soit ceux qui la pratique.

Et vous, quel transport utilisez-vous pour vous déplacer ?

A 95% du temps c'est du vélo.

Le premier thème sur lequel j'aimerai vous poser quelques questions, c'est la simplification des transports et sa tarification.

Donc j'aimerai vous poser pour commencer, comment selon vous une agglomération pourrait rendre son réseau de transport urbain attractif ? Qu'est ce qui pourrait pousser les individus à prendre les transports collectifs ?

C'est comme pour n'importe quels domaines, il y a des processus de distinctions, donc on ne pourra jamais faire en sorte qu'il y a une unanimité... Si le vélo a été déclassé à une période et qu'aujourd'hui il est valorisé, il a eu une histoire compliquée, c'est apparu dans le milieu aristocratique, après c'était un outil plutôt du monde ouvrier, après c'est revenu sur la classe moyenne en force. On fera la même chose avec les transports, il y a des valeurs qui sont associés à des pratiques, à des objets qui changent, qui évoluent et qui font qu'à un moment donné, certain groupe vont plutôt s'approprier des objets qu'ils ne s'appropriaient pas auparavant. Alors si c'est une question de masse, on ne touchera jamais tout le monde, ça me semble évident. Parce qu'il y a un processus de distinction qui s'opère.

Maintenant si l'on veut l'ouvrir au plus grand nombre, je pense qu'il faut sérieusement réfléchir comme vous parlez de tarification et peut être regarder les villes qui ont déjà opté pour le transport public gratuit. Entre guillemet gratuit, car forcément ça a un coup, mais gratuit dans son usage. Il y a des villes en Europe qui ont opté pour ce système et il serait intéressant de voir comment les choses se développent là-bas.

vous m'avez devancé parce que j'allais vous poser la question de la gratuité un peu plus tard (sourire). Donc d'après vous, que peuvent espérer les usagers en prenant les transports collectifs ? Est-ce que c'est gagner du temps ? Est-ce que c'est gagner en argent ? Est-ce que c'est plus rentable de prendre la voiture ? Vous avez une idée ?

Les gens vous dirons quand on les enquête : c'est gagner du temps et gagner de l'argent effectivement. Que dans bien des cas, on se rends compte que c'est complètement subjectif puisque qu'ils préfèrent prendre la voiture alors qu'ils perdent du temps, ils prennent la voiture alors qu'au final souvent ça leur coutera plus chers, mais ils n'en n'ont pas forcément conscience puisqu'il y a d'autres types de confort qui sont recherchés par ailleurs et aussi dans certains cas, c'est encore difficile de dire... je sais pas... par exemple pour un entrepreneur c'est parfois difficile de venir en transport en commun, ça lui est impensable. Il ne veut pas montrer cette image, actuellement, je ne dis pas que dans 20 ça sera la même chose. Ce n'est pas tant ça, que ce que ça veut dire que de prendre les transports en communs.

Donc pour le moment, les transports en communs seraient plutôt dirigés pour une certaine classe sociale neutre... plutôt que par exemple, le milieu aristocratique ? qui prendrait moins les transports en commun ?

Le milieu aristocratique n'existe plus trop (rire), mais oui alors, là c'est assez évident que dans les transports, on trouve plutôt des jeunes, collégiens, lycéens, on trouve plutôt des femmes aux heures de travail, on trouve plutôt des personnes âgées dans les heures plus creuses... donc voilà... je fais partie typiquement de ces gens qui sont absents dans les transports en commun et je le suis, oui.

Parce que vous prenez le vélo, qui est aussi une alternative ? Parce que quand je discutais avec certains professionnels des transports, le vélo était souvent associé ou plus ou moins intégré aux transports doux ou au transport en commun parce que c'est « contre » la voiture en fait.

Ok, alors ça ! Il y a tout un débat là-dessus : est-ce que les transports en communs doivent être contre l'automobile ou est-ce que ça doit être quelque chose complémentaire, c'est-à-dire est-ce qu'on va vers la multimodalité. Ça c'est 2 manières de penser les transports en communs. Là je n'ai pas de réponse à ça. Si on veut être dans la compétition économique et temporelle et bien forcément, il y a des cas où ça marche et d'autres où ça ne fonctionne pas.

Et est-ce qu'on peut imaginer une ville sans voiture ? Par exemple à Strasbourg où il y a déjà beaucoup de vélo...

Moi je pense que dans moins de 50 ans ça va être le cas. L'idée est déjà là... si vous la posez, c'est que l'idée est déjà là et dans la tête de beaucoup de gens. Même si elle n'est politiquement pas encore jouable.

Donc pour revenir à la gratuité des transports, on tend vers cela aussi peut-être ?

Non je pense qu'on peut y tendre, si mes souvenirs sont bons, 80% des recettes de la RATP - ou aujourd'hui je ne sais pas quels sont leur non-passe dans la production et la maintenance de tous les systèmes de production des tickets et de contrôle des tickets. Donc en gros la RATP fonctionne par des subventions régionales et étatiques... il y a un petit 20% qui reste à combler... à mon avis c'est jouable... ce n'est pas une utopie, mais ça gêne encore dans les

mentalités de certains qui justement ne souhaitent pas prendre les transports. Paradoxalement, ceux qui semblent les plus réticents sont ceux qui ne prennent pas les transports. Ça peut paraître cohérent mais en même temps il y a quelque chose de paradoxal parce que ce sont des populations qui acceptent que tout le monde participe aux infrastructures routières par exemple alors que l'on pourrait par exemple détaxer ceux qui n'ont pas de voitures particulière. Tout le monde paie la route, mais on l'utilise pas tous forcément au même niveau. Donc si l'on est dans ce système d'utilisateur-payeur, il faudrait aussi faire de même pour la route. Donc vous voyez ça devient un petit peu compliqué ces petits compte d'épicier, mais moi je pense qu'il faudrait qu'on arrive à un système de transport très proche de la gratuité.

Je ne sais pas si vous allez avoir une idée pour cette question, mais selon vous qu'est ce qui pourrait être apporté dans le réseau de transport de Strasbourg ?

Oui, là je n'ai pas vraiment d'idée... je dirai en tant qu'usager très occasionnel. C'est peut-être là que ça devient compliqué parce que c'est là qu'on a l'impression de payer le prix fort, parce que je dois me déplacer en famille en prenant les transports en communs et bien là du coup, je commence à trouver ça cher parce que j'ai aucune réduction, je paie le ticket au prix plein, je ne paie pas l'abonnement à la semaine ou au mois, à 4, ça devient tout de suite cher... à la rigueur, il vaut mieux que je loue une voiture Auto'autrement et j'en ai pour exactement le même prix. Vous voyez ? Pour un aller-retour.

C'est vrai que ce sont des éléments que nous n'avons pas toujours en retour par rapport à tous ceux qui disposent d'un abonnement.

Oui parce que là ça devient extrêmement compétitif par rapport à la voiture, mais c'est l'occasionnel qui devient quelques chose de... les touristes, si on prend le Pass à la journée, à la semaine, etc. c'est pensé pour le touriste, c'est pensé pour l'usager régulier, mais c'est peu pensé, rarement pensé pour l'usager occasionnel.

Ok, donc là c'est assez important à noter. Donc là je vais vous poser quelques questions sur l'impact des transports sur le voyageur. Je voulais savoir si pensiez qu'il y a une limite symbolique dans le prix d'un billet simple ?

Pour une partie de la population qui ne peuvent pas entretenir une voiture, ils ne peuvent pas faire autrement, qui se sont installés proche d'un réseau de transport en commun pour cette raison-là, pour certain c'est une nécessité.

Je ne crois pas à une barrière psychologique, ce qui compte c'est l'écart. Si vous doublez le prix d'un jour à l'autre des transports, là vous allez avoir une chute. On a le cas pour l'essence, on disait avant, 5 francs ça va être la barrière, et aujourd'hui on est à 10 francs (1€.50). Bon il faudrait calculer beaucoup de choses pour calculer aussi le pouvoir d'achat, mais tant qu'on monte les prix progressivement et puis les gens le savent en économie, il faut faire monter les prix très progressivement... là où les gens sont sensibles, c'est à l'écart. Alors ça m'embête un peu de dire ça, car c'est un peu une stratégie, mais elle est connue alors... c'est une stratégie pour tirer la corde, le plus possible. Ce qu'on a vu sur l'automobile c'est pareils, lorsqu'il y a eu une crise pétrolière, là les gens cherchent des

alternatives et se rabattent sur les transports en commun. Mais après ils reviennent à leur voiture et les prix remontent progressivement jusqu'au niveau qu'ils ont refusé, mais comme ça a augmenté progressivement, il n'y a pas de limites ni de barrière psychologique.

Il y a une question qui en découle : selon vous quelle serait la conséquence pour les usagers d'un prix trop élevé dans les transports en commun ?

La conséquence elle me semble évidente, c'est un appauvrissement... c'est à dire que ça fait partie des charges que l'on a actuellement, à moins que les gens gagnent plus d'argent, mais ça leur coutera d'autant plus d'aller travailler. C'est la première conséquence. Quelqu'un qui est payé au RSA, si ça augmente, au final il aura moins d'argent chaque mois. En plus je ne sais pas si il y a une indépendance entre les différentes tarifications, c'est-à-dire regarder quand la SNCF augmente, est ce que la RATP, la CTS augmentent ? Est-ce que c'est le prix de l'essence qui fait augmenter le prix de la SNCF. Je ne suis pas sûre qu'il y ait une autonomie des tarifications... je ne sais pas si vous avez des éléments là-dessus ?

Moi je sais juste que les compagnies de transports ont le droit d'augmenter leur tarif à hauteur de 2% par an et en général c'est ce qu'ils font. Sauf qu'il y a des tarifications qui ne changent pas parce que justement elles sont symboliques. Par exemple le prix du billet simple ne va pas augmenter alors que le prix des abonnements va un peu augmenter et les voyageurs le verront moins parce que ce n'est pas la première chose qu'ils voient. Mais en général, ça continue d'augmenter.

Mais ça participe à l'appauvrissement de la population, comme si vous augmentez le prix du lait, le prix du blé ou du pain. Je ne connais pas la part exacte des dépenses de déplacements dans un ménages en moyenne, mais elle est conséquente... donc si vous augmentez toujours plus, ça pèsera sur le budget.

Et comment réussir à attirer du coup les individus vers d'autres types de transports, par exemple le vélo, les TC ? J'ai par exemple entendu via certains entretiens que des personnes prenaient aussi les TC par fainéantise, car ils savent qu'ils peuvent le faire à pied ou en vélo, mais pour le confort, ils prennent les transports collectifs ! Donc selon vous qu'est ce qui pourrez changer la mentalité pour passer à pus d'intermodalité ?

C'est compliqué parce que la psychologie et pleins d'autres études ont été faites dessus depuis les années 70 sur les changements modal : comment on passe de la voiture aux TC. A l'époque c'était plus sur des questions économique parce que c'était les 2 chocs pétroliers, maintenant on en parle d'un point de vue environnemental, on dit la même chose : il faut qu'on se responsabilise collectivement, etc. on a pas trouvé de formule, car comme je le disais au départ, comme n'importe quel objet, que ce soit un ordinateur, il y a les Mac, les gens qui sont pro PC, les Linux, les pro autre type de plateforme etc., mais tout ça participe à cette distinction sociale générale, dans laquelle on les plus ou moins entraîné et qui nous dépasse aussi.

La poser comme ça la question, c'est pensé qu'on pourrait attirer toute type de personne confondues avec une recette, un levier, une tranche de la population vers les déplacements... je ne pense pas. Et quand vous en attirez certain, il y en a d'autre qui en sortiront... c'est compliqué.

J'ai vu par exemple à Strasbourg qu'il y a de nouvelles zones de priorisations qui existent, où les piétons ont l'avantage sur les vélos qui ont l'avantage sur les voitures, mais on dirait que l'on peut peut-être appuyer en tant qu'agglomération sur un moyen de pousser les gens vers un système plutôt que sur un autre ?

Oui... vous vous rappeler le référendum sur la zone 30 ? Qui est en fait une manière de voir comment on pourrait mettre en compétition un déplacement en vélo avec un déplacement en voiture. On pourrait le voir comme ça. En termes de temps, ça devient à peu près équivalent. Et bien on a vu ce que ça donne. Si il y a une action politique possible... par exemple là, si le vélo a une véritable place dans les transports à Strasbourg, on accepte – chose qu'on aurait jamais pensé faire dans les années 90's - de faire des législations qui permettent de donner des contraventions officiellement à des vélos. Donc parce qu'on sait que les vélos sont maintenant suffisamment intégré, on peut maintenant entre guillemets « l'attaquer » pour protéger les piétons, puisque c'est les piétons qui commencent à revendiquer certaines choses.

Les choses se font mais ne peuvent pas se faire à n'importe quel moment. Cette loi-là, qui est une action de politique forte, quand même, elle était impensable dans les années 90's. Tout le monde aurait dit, mais vous voulez tuer la pratique du vélo ! Si les gens doivent être si ça, ça, ça et ça, ils ne voudront plus prendre leur vélo. En gros quand on a compris que la pratique du vélo est bien installée, c'est à partir de ce moment qu'on commence à cadrer les choses et légiférer, voilà. Donc pour revenir aux types d'actions, sont des actions vraiment politiques d'action publique, par exemple si on interdit le transit d'utiliser la voiture dans le centre-ville appart les livraisons. Il n'y aura plus personnes qui feront du transit parce que de fait, on est illégal si l'on se met à transiter. Mais là c'est un engagement politique fort, radical. De même on le voit bien, les gens ne vont pas lâcher leur voitures, il y a des inconditionnels à la voitures. Je ne sais pas si vous le savez mais actuellement le foncier qui est le plus valorisé au centre-ville, c'est celui qui est à la charnière des zones piétonnes et automobile. Le plus simple pour être près de chez soi tout en étant pas loin et en ayant les avantages de la proximité.

Alors maintenant, je vais ouvrir le dernier thème, sur la tarification unique parce que c'est un problème qu'on essaie d'éclairer un petit peu. Donc là dans ce qui a suivi, quand nous allons parler de ticket unique, c'est-à-dire l'utilisation avec un même ticket de tous les types de transports collectifs dont le TER, comme ça se fait dans certaines villes, à Nantes par exemple, ou même à Mulhouse.

Je voulais savoir si vous pensez que la mise en place d'un ticket unique sur la CUS pourrait avoir un impact sur la fréquentation des transports collectifs ou si ça toucherait selon vous seulement une minorité ?

Honnêtement je ne sais pas.

Est-ce que vous pensez que ce type de projet soit aussi des projets politisés ? De couleurs politiques ?

Dans les discours probablement, dans les faits je ne suis pas certains. Justement je ne me suis jamais posé la question, mais les villes qui ont opté pour le transport gratuit, quels est leur couleur politique ? Je ne sais pas.

On s'est un peu intéressé à la gratuité pour Strasbourg, mais ce qu'on nous dit c'est que ce n'est pas possible.

Pourquoi ce n'est pas possible à Strasbourg ?

C'est une question de coûts, et de taille d'agglomération qui est plus importantes que les villes françaises qui ont envisagé la gratuité dans leur TC.

J'ai une dernière chose encore, en tant que représentant des usagers et avec votre expérience de terrain, quels arguments je pourrais donner aux différents AOT pour la mise en place d'un projet de tarification unique ? Ou sur une simplification des transports ?

Une chose à laquelle je pense, toutes les connaissances qui sont liées à comment utiliser les transports est extrêmement couteux, non pas en terme économique mais aussi en terme d'organisation, en temps, etc. et ce sont ceux qui sont dans une grande flexibilité professionnelle. Prenons l'exemple d'un intérimaire qui doit travailler d'un côté de la CUS une semaine, à l'autre bout une semaine après, etc. et bien il faut qu'à chaque fois qu'il se fasse son trajet, qu'il reconfigure ses déplacements, surtout si il n'a pas d'autres moyens que les transports collectifs. Et bien, là, le ticket unique est déjà une charge en moins. En fait ça décharge tous ceux qui ne sont pas dans la routine. La simplification du ticket unique est surtout valable pour encore une fois, les usagers occasionnelles ou celui qui n'est pas dans la routine professionnelle. Et puis du coup, ça lui permet de dire que tant que je reste dans la région, dans la CUS, etc. Je sais que je vais payer autant quoi. Là je parle juste des usagers professionnels. Après pour les voyageurs non professionnels ça devient difficile à comprendre. Mais je suis prêt à parier que ceux qui font le trajet en TC la semaine, pendant leur loisir auraient tendance à l'éviter quand ils le peuvent. Si ils ont une voiture par foyer, donc un qui prend les transports et l'autre la voiture ce qui sont assez fréquent quand même. Donc voilà, celui qui prend les TC, je doute qu'on le retrouve le samedi dans les TC en dehors des déplacements au sein de la CUS par exemple.

Rendu d'entretien de Md Josianne Metz (SOLEA Mulhouse)

Quel est l'objectif de votre compagnie de transport ?

Il faut savoir que nous sommes prestataire de service pour notre autorité organisatrice M2A. Après il y a une politique de développement des transports et de leur accessibilité avec des tarifs attractifs et d'autres choses comme cela. Donc il faut savoir qu'à compter de septembre on a adopté une nouvelle tarification plus large en sortant de notre stratégie de zone. On travaille pour l'instant malheureusement en 2 zones : la zone A1, A2 et à partir du premier septembre, on est à une seule pour avoir une meilleure visibilité de la gamme.

Par rapport à la tarification de vos transports, comment elle est fixée ? J'ai justement compris qu'il y avait plusieurs zones, donc comment ont découpé tout ce zonage au départ ?

C'est historiquement. C'est vraiment une découpe historique... quand les zones sont apparues en 2005, c'est toute les communes qui ont rejoint l'agglomération M2A. C'était les communes qui sont les plus éloignées. Donc au Nord se sont les anciennes communes minières et à l'époque c'était des cars qui faisaient la liaison. Donc nous on affrète encore des cars interurbains. C'est un tarif 2, mais à l'intérieur des zones, c'est quand même un tarif 1. C'est compliqué (rire).

Oui, en fait on comprend bien sur les plans comment ça fonctionne, à savoir si du coup, tout le monde arrive à se retrouver.

Donc oui, il y a les communes du nord et celles du sud-ouest mais c'est historique, et ça a été décrété parce qu'elles sont plus éloignées aussi.

Comment est-ce que selon vous, on pourrait rendre un réseau de transport comme le vôtre plus attractif pour ses usagers ?

Dans l'absolu, il faudrait que le transport soit compréhensible pour tous et accessible. On va déjà faire un grand pas en avant en fusionnant les zones et après, faire des sites faciles d'accès. D'abord les distributeurs automatiques ensuite multiplier les lignes de bus ou des choses comme ça. Donc d'abord accéder à la billettique et ensuite en 2, il faut aussi qu'il y ait une bonne fréquence avec un bon cadencement.

Donc se serait une priorité à l'attractivité et à la fréquence ?

Oui

Et est-ce que pour vous, il y aurait une limite à ne pas dépasser dans la tarification du ticket, un seuil à ne pas franchir ? On voit généralement sur le territoire français que d'année en année les prix continues d'augmenter donc est ce que vous pensez qu'il y a une limite symbolique à ne pas dépasser ?

Là, nous avec notre ticket 1 voyage, je pense qu'on est arrivé à une limite symbolique qui est 1.50 €.

Donc là se serrait une limite à ne pas franchir ?

Après c'est juste une limite psychologique, parce que le transport revient beaucoup plus cher que le prix d'un ticket, mais ça le client ne se rend pas compte.

Et par rapport à cela ? Qu'elle est le prix payé par les usagers sur le transport à Solea ?

Cette par-là ? Je ne m'en souviens plus. Mais le reste est pris en charge par la collectivité, le transport coute très cher à la collectivité.

Est-ce que vous pensez que par rapport à cela, puisse se mettre en place un système comme à Bâle ou à Karlsruhe où les transports peuvent être payé en majorité par les usagers ou bien...

On n'a pas la même psychologie de transport que ces villes transfrontalières. L'intermodalité a été très vite prise en compte chez eux. Chez eux, vous achetez un ticket, il est valable sur l'ensemble du réseau, sur tout mode de transports. Nous, on a pas du tout la même vision. Un allemand qui achète une carte peut circuler partout. C'est pas du tout la même typologie. Moins en Alsace et encore moins dans le Haut Rhin, on est quand même une ville de voiture, avec une usine comme Peugeot, les gens ont une mentalité voiture.

C'est aussi une question de psychologie des usagers ?

Oui oui oui oui, !! Bâle a une autre politique de transport mais qui est beaucoup plus ancienne. Historiquement c'est plus anciens, les allemands aussi, eux c'était vraiment une politique de l'intermodalité.

Et pourtant, à Karlsruhe, ils ont aussi un système alvéolaire donc les prix peuvent évoluer comme c'est le cas sur votre réseau ?

Oui ! mais dans leurs zones à eux, quand vous achetez une zone, vous achetez le train avec. Vous achetez le train avec à partir du moment où le client a un ticket et qu'il reste dans sa zone, il peut tout prendre. Chez nous, même si il est dans sa zone, il peut ne pas prendre le train.

Je croyais avoir compris sur votre site...

Sur la Zone A1 oui, mais ça va être supprimé au premier septembre.

Alors ça du coup, je ne savais pas.

Ça va être supprimé au 1^{er} septembre, du coup il faudrait qu'on reverse à la Région. Notre titre comme il est actuellement, ne sera plus multimodal.

Donc il va y avoir des changements sur grille tarifaire dès le premier septembre 2013 ?

Au premier septembre, on supprime les zones A1-A2, mais après effectivement, se pose à nouveau la question : est ce qu'il ne faut pas remettre en vente un ticket multimodal en Zone 1 ?

Je pense que ça arrangé pas mal d'usagers de pouvoir prendre le TER sur cette zone ?

Ouai, c'était très heuuu ! Je ne pense pas. C'était vraiment minime. Ce qui était intéressant c'était la gare de Rixheim à la rigueur...

Du coup vous pensez que le coté multimodal n'a pas été une réussite sur votre réseau ?

On n'a pas les chiffres, parce que la SNCF ne nous a pas autorisés à faire du comptage sur leur ligne ! Donc on n'a pas les chiffres concernant la multimodalité sur la zone 1.

Donc il n'y a pas eu de retour là-dessus, vous ne pouvez pas savoir si la politique mise en place a été efficace ?

Non, la SNCF ne nous a pas autorisé à faire des comptages.

Je vais avoir quelques questions là-dessus, mais avant ça, j'aimerai savoir si vous faites des études sur les usagers de votre réseau ?

On a des enquêtes origines, on appelle ça des OD (origine déplacement) qui sont réalisées tous les 2 ans, on fait des enquêtes qualités et aussi des enquêtes perceptions du réseau qui est faite par notre AO.

Et concernant le ticket unique qui permettait de prendre le tram-le TER, le tram-train et les bus...

Le tram-train c'est autre chose, c'est notre réseau jusque Lutterbach.

Mais est ce qu'il est possible sur cette Zone A1 de prendre le tram-train pour se déplacer d'un coté à l'autre ?

Oui tout à fait, il y a la multimodalité de tous les types de transports sur la zone A1.

Et après vous avez des tarifications différentes A-B-C...

Après il y a des tarifications différentes, c'est du A2...

Pour négocier tout ça ... les tarifications, quelles sont les...

C'est les AO, c'est directement M2A avec la région et la SNCF...

Il y avait la SNCF, la Région, et votre autorité organisatrice ? Et est-ce que le département avait un rôle là-dedans ou non ?

Attendez, je vais juste regarder les conventions, pour savoir qui a signé exactement. Il y avait le département, CG68 !

Donc il y avait 4 AOT ?

Il y avait les 4 tout à fait.

Combien de temps il a fallu pour mettre en place ce projet de tarification unique ?

Ça a été fait progressivement, il y avait déjà un titre « Trema » qui existait avant l'arrivée du tram-train en 2010 mais c'est quand il est arrivé en décembre 2010 qu'il a été permis d'utiliser les TER en zone A1. Avant il fallait qu'ils achètent un autre titre. Il y a eu des travaux préparatoires avant cela, mais c'est à l'arrivée du tram-train que l'on a modifié les tarifications.

Je voulais justement savoir, par rapport à cela quelles ont été les compensations qui ont été faite entre les AOT ? Est-ce que la SNCF a demandé quelque chose ? Est-ce que la Région a versé une subvention ou quelque chose comme ça ?

Oui oui ! Il y a des compensations qui sont mises en place, par contre, là il faudrait se tourner vraiment sur M2A et sur le pôle transport ? Je vous donne le numéro de Mde Redelsteger 03.69.77.60.08. C'est vraiment le président qui peut parler là-dessus.

Est-ce que vous avez une idée justement sur les difficultés qui ont pu être rencontré sur cette négociation autour du ticket plus ou moins unique ?

Non moi je n'y étais pas, il y a eu des négociations, des compensations mais je pense qu'il faut mieux joindre le président pour ces informations, elles seront sûrement plus justes.

Au vu du changement de tarification sur votre réseau en septembre 2013, vous changez la tarification régulièrement ou faut-il des événements particuliers comme par exemple le tram-train ?

Les tarifs évoluent tous les ans

Ok ! Et est-ce qu'il est arrivé qu'il y ait des baisses de tarification ?

Sur certains titres, non il ne me semble pas, il y a une évolution de 2% environ chaque année. On a eu malheureusement des augmentations dues à l'augmentation de la TVA dans les transports l'année dernière.

Et est ce qu'il y a eu des évolutions sur la fréquentation du réseau, en enlevant le fait que vous ne pouvez pas avoir accès aux chiffres de la SNCF ?

Aucune idée sur la hausse provenant de la hausse provenant de la multimodalité du titre. Est-ce que ça nous a ramené des clients ou pas ? Voilà, je pense que c'était bien pour les clients actuels qui utilisaient la multimodalité. Vous voyez, les abonnements de travail de la SNCF continuent de fonctionner. Par exemple les usagers qui font du gare à gare et qui n'ont pas besoin du réseau de transport urbain, je pense continueront d'acheter les abonnements à la SNCF, vue qu'il y a une partie qui est prise par la Région et une autre prise par l'employeur. Ça a été, je pense pour nos clients : un bonus.

Ça touche une minorité de personne alors ?

Voilà. Il faut savoir en plus que les gares desservies dans la Zone A1 appart Rixheim, il n'y en avait pas. Il y avait Rixheim et Riedisheim qui a été en travaux très longtemps donc la ligne n'a pas été approuvé, donc il ne restait que Rixheim. Je pense que ça a été un bonus pour nos clients, mais je ne pense pas que ça nous a apporté énormément de monde en plus dans nos abonnements.

Ça c'est assez intéressant à prendre en note. Maintenant j'ai une toute dernière question : En tant que représentant des usagers et votre expérience de terrain, quelques arguments est ce que je pourrais donner dans la mise en place d'une tarification multimodale ?

Nous avons été très à la pointe avec notre titre « Tréma » à l'époque, c'est vrai, le client doit pouvoir avoir une bonne approche dans la compréhension du réseau, mais il ne faut pas que ça arrive avec des zones. Il faut trouver un équilibre pour autoriser à accéder à un réseau bien défini.

Donc on ne pas ouvrir ce style de réseau à un département sinon c'est vraiment un trop gros gouffre financier ?

Comme le RVF ? Ou un peu comme une idée de carte Orange, on en entend beaucoup parler. Mais je pense que c'est très intéressant pour les gens effectivement. Ça simplifie la lecture et l'accessibilité au réseau peut être un plus aux déplacements. La simplification des transports de nos tarifs en septembre devrait nous permettre plus d'accessibilité aux clients et dans les distributeurs automatiques il n'y aura plus qu'un titre. Actuellement, vous voulez un ticket et le distributeur vous propose A1-A2 et là ça devient compliqué pour les gens de l'extérieur comme les touristes qui ne connaissent pas forcement la ville.

Donc en septembre, vous vous dirigez vers une simplification ? Ce qui va suivre devrait permettre aux usagers de mieux comprendre le réseau ?

Oui, après, ce qui va au-delà, ça dépend des AO.

Et vous pensez du coup que certains projets comme ceux-ci sont finalement politisés ?

Maintenant, il y a plus que des agglomérations, mais c'est à ce niveau, pas au-delà. Ce sont des politiques d'agglomérations.

Entretien (correspondance mail) avec Lairet Cécile (Nantes Métropole)

Tarification unique/ billet unique

Concernant le ticket unique (TER-TRAM-Train) qu'elles ont été les AOT (autorités organisatrices des transports) concernées dans la mise en place du projet ?

Nous avons un dispositif de tarification multimodale dénommé Métrocéane mis en place en 1999 entre 4 partenaires: la CARENE (St Nazaire), Nantes Métropole, la Région des Pays de la Loire et Le Conseil Général (CG44).

Le principe: un titre unique pour utiliser 4 réseaux: TER, 2 réseaux urbains et le réseau départemental, à un tarif attractif.

Nous avons reçu récemment une délégation d'Auvergne avec la Région des Pays de la Loire qui a présenté le power point que je vous joint et qui vous donnera ainsi une idée de ce dispositif.

Je vous précise aussi, même si ce n'est pas votre question, que nous avons une intégration tarifaire entre le réseau urbain et le TER sur le PTU, c'est à dire qu'avec n'importe quel titre TAN, un usager peut emprunter le TER pour effectuer un trajet entre les 11 gares de l'agglo. Je vous joins un autre petit power point sur le sujet.

➤ Combien de temps a-t-il fallu avant sa mise en place ?

A l'époque, je travaillais à St Nazaire et je participais donc à la mise en place du projet qui a commencé en 1995 pour aboutir en 1999.

➤ Qu'elles compensations (financière) ont dû être mise en place (si compensation il y a eu)?

Comme vous le verrez dans le power point le dispositif génère des recettes qui sont partagées entre les partenaires.

➤ Qu'elles ont été les difficultés rencontrées sur un tel projet ?

La volonté politique était très forte ce qui a boosté le projet. Après, il peut y avoir des freins techniques. Le zonage que nous avons aujourd'hui par exemple est un problème pour la vente dans les distributeurs de titre SNCF car cela multiplie les OD possibles. Or, les machines ne proposent pas un nombres de "lignes" extensibles à l'infini pour pouvoir vendre toutes les OD.

➤ Est-ce qu'un de projet de ticket unique est viable pour une compagnie de transport ?

Tout dépend de ce qu'on entend par titre unique. Si titre unique veux bien dire billet avec lequel on peut voyager sur différents réseaux, alors pourquoi y aurait-il un problème de viabilité? Tout dépend du prix auquel on le vend.

- Le projet qui est mis en place peut-il encore se modifier ?

Comme vous le verrez dans le power point, nous sommes passés à la tarification zonale en 2009. Je ne crois pas que nous dérogerons à ce principe à présent mais nous pouvons encore moduler les tarifs ou bien modifier la façon de nous partager les recettes.

- Quels ont été les résultats du projet de ce type de tarification ? (Hausse de la fréquentation des transports... ?)

La fréquentation, notamment sur l'axe historique Nantes-St Nazaire a été beaucoup impactée. (cf power point)

- Est-ce qu'un projet de type ticket unique est un réel avantage pour les usagers ou touche-t-il seulement une minorité de personne ?

C'est un avantage car cela facilite leur accès aux divers modes de transport et, lorsque la mise en place de ce ticket s'accompagne d'un coup de pouce tarifaire, c'est aussi une économie pour eux.

- Est-ce que selon-vous, ce type de projet est un projet politisé (dû à des couleurs politiques particulières) ?

Non, lors de la mise en place en 1999, les maires de 2 villes et présidents de 2 agglos étaient effectivement socialistes mais les présidents du CG et de la Région étaient à droite.

- En tant que représentant des usagers et avec votre expérience de terrain, quels arguments puis-je donner aux autres acteurs pour la mise en place de tarification multimodale ?

La mise en place d'un tel projet permet d'encourager l'usage des transports en commun, notamment ferroviaire, et surtout à destination des domicile-travail. Il permet de travailler à la fois sur la partie "titre de transport" et donc "tarif" (le prix du billet combiné est inférieur à la somme des prix des tickets de différents modes pris séparément) mais aussi sur l'offre, puisque ça a été pour nous l'occasion de renforcer le nombre d'aller-retour sur les axes ferroviaires concernés. Enfin, c'est un projet permettant de renforcer la coopération entre AO.

- **Tarification simplifiée**

- Comment une agglomération peut-elle rendre son réseau de transport attractif vis-à-vis de sa population ? Et par rapport à la tarification (Comment arriver à intéresser l'usager) ?

Il s'agit avant tout de rendre son réseau performant par rapport à la voiture et donc de faire peser des contraintes sur la voiture (stationnement circulation) et de faciliter la progression des bus (couloirs, aménagements, priorités aux feux...). L'amélioration de la vitesse commerciale est un enjeu important; il faut des lignes fortes que ce soit avec des modes lourds (le tramway et le busway pour nous) mais aussi avec des lignes de bus performantes: à ce sujet nous avons développé depuis l'an dernier un réseau Chronobus avec 4 lignes de bus à haut niveau de service créées en 2012 et 3 autres en 2013: même amplitude que le tramway, aménagements et couloirs pour garantir les temps de parcours, forte fréquence (6 à 8 mn en heure de pointe).

Quant à la tarification, nous ne sommes pas pour brader le service. L'exploitation du réseau a un coût et l'usager n'en paye déjà qu'un trop faible coût (environ 36%). La mise en place des abonnements annuels qui a débuté chez nous en 2002 a permis de fidéliser la clientèle. Nous avons aujourd'hui environ 120 000 abonnés sur le réseau.

➤ Quelle est selon vous la limite à ne pas dépasser dans le tarif d'un ticket individuel ? (2 euros ?!)

Nous n'avons pas de limite. Il est aujourd'hui à 1,5€ mais nous le passons en nov prochain à 2€ en tarif à bord c'est à dire acheté au conducteur afin de dissuader cet achat qui nous fait perdre du temps.

➤ Comment est fixée la tarification dans vos transports ? Sur quels critères ?

Nous avons fixé une hausse à 2,5% / an dans notre contrat de DSP.

➤ Avez-vous fait des études sur les usagers de votre réseau ? (connaitre leurs attentes, leurs avis...)

Non. Notre exploitant fait peut-être ce genre d'enquête.

➤ Quel est l'objectif de votre compagnie de transport ?

Je ne saurai pas répondre à votre question car il faudrait lui poser directement la question. Nous lui avons assigné des objectifs dans la DSP, notamment en termes de fréquentation, mais aussi en termes de recette de trafic et nous avons fixé annuellement le montant de contribution que nous lui versons.