

Acte Certifié exécutoire

Envoi : 09/12/2013

Réception par le Prefet : 09/12/2013

Publication : 12/12/2013



Conseil Général Haut-Rhin

Extrait des délibérations du Conseil Général

Pour le Président du Conseil Général
et par délégation
Ludovic LIONS
Chef du Service Administratif de
l'Assemblée

N° CG-2013-5-3-1

Séance du jeudi 5 décembre 2013

SCHÉMA DES TRANSPORTS ET DE LA MOBILITE DURABLE DU HAUT-RHIN

Le Conseil Général,

- VU l'article L 3211-1 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif aux compétences du Conseil Général,
- VU l'avis de la Commission de la Voirie, des Infrastructures et des Transports du 14 novembre 2013,
- VU le rapport du Président du Conseil Général

APRES EN AVOIR DELIBERE

- approuve le schéma des transports et de la mobilité durable du Haut-Rhin joint à la présente délibération,
- donne délégation à la Commission Permanente pour décliner le programme d'actions et affecter les crédits nécessaires résultant de ce schéma.

LE PRESIDENT

Charles BUTTNER

Adopté
voix contre
abstentions



Schéma des transports et de la mobilité durable du Haut-Rhin

Phase 3 : synthèse du diagnostic et enjeux

Version	Date	Objet de l'édition / révision
0	15/10/2012	version 1
1	15/11/2012	version 2
		Nom
<i>Auteurs :</i>		Harold HUREL, Sylvain CHAUMERON, Thierry ANTOINE, Aurélien VAIRINHOS
	<i>Vérification</i>	Harold HUREL
	<i>Validation</i>	

Table des matières

1. ANALYSE ATOUTS – FAIBLESSES – OPPORTUNITES – MENACES.....	4
2. ANALYSE DE L’ADEQUATION ENTRE L’OFFRE ET LA DEMANDE.....	7
2.1. APPROCHE GENERALE DE L’ADEQUATION OFFRE / DEMANDE.....	7
2.2. APPROCHE TERRITORIALE DE L’ADEQUATION OFFRE / DEMANDE	8
3. ENJEUX	10
4. BILAN DU SCHEMA DEPARTEMENTAL DES TRANSPORTS DE 2001	14
5. CHAMPS D’INTERVENTION POTENTIELS.....	16

1. ANALYSE ATOUTS – FAIBLESSES – OPPORTUNITES – MENACES

	atouts	faiblesses	opportunités	menaces
contexte socio-économique et territorial	<ul style="list-style-type: none"> Un territoire dense et peuplé présentant un profil favorable à l'usage des transports en commun Une proportion de population jeune importante encline à utiliser les transports en commun Une concentration du peuplement et des activités dans la plaine d'Alsace et sur les deux principales agglomérations Une forte attractivité de la Suisse et à un niveau moindre de l'Allemagne en termes d'emploi 	<ul style="list-style-type: none"> Des territoires de montagne (Vosges, Jura dans le sud) aux problématiques de déplacement spécifiques (faible densité et dispersion de la population, population vieillissante, contraintes topographiques) Des territoires du bord du Rhin en marge des réseaux structurants et des principales offres de transports Des flux d'actifs frontaliers quasiment exclusivement réalisés en VP du fait d'une offre inadéquate ou absente (horaires de service, localisation des emplois) Le Sundgau est fortement polarisé par la Suisse en termes d'emploi sans offre de transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Une dynamique démographique nette par rapport aux voisins européens Développement d'une offre transfrontalière de transport (notamment projet d'extension de la ligne de tram 3 du réseau bâlois et étude ETB visant à planifier les mobilités transfrontalières) 	<ul style="list-style-type: none"> Une périurbanisation et une dispersion résidentielle croissantes s'appuyant largement sur une accessibilité VP
services de transports interurbains CG68 - TAD	<ul style="list-style-type: none"> Existence d'un réseau dense desservant l'ensemble du territoire départemental Un réseau hiérarchisé distinguant quatre niveaux de lignes (structurantes, principales, secondaires, scolaires) aux niveaux de service distincts un réseau convergeant largement vers les agglomérations de Mulhouse et Colmar Un réseau répondant aux besoins des usagers actuels (85% de satisfaction) Une réponse aux besoins scolaires adaptée et optimisée au fil du temps Un niveau minimal de service est globalement assuré pour les lignes régulières (2 AR/jour) existence de 18 zones de TAD 	<ul style="list-style-type: none"> Un réseau de transport calé sur les besoins scolaires et ne répondant qu'à la marge aux autres besoins Une fonction scolaire rendant le service peu attractif pour les autres usages (horaires, temps de trajet, desserte, conditions de voyage...) Des usagers non scolaires en nombre très réduit (15% des voyages) et constituant essentiellement des usagers captifs Des temps de parcours peu attractifs sur des grandes OD du fait d'une desserte fine par des arrêts nombreux Une grille tarifaire peu lisible et variant selon les OD Un fonctionnement tarifaire par OD et non par zones limitant les 	<ul style="list-style-type: none"> Des territoires partie prenantes de l'amélioration des déplacements (certaines intercommunalités devenant des AOT de deuxième rang : études, animation de projets de transport) Demande de développement de lignes rapides (besoins identifiés sur le vignoble et entre Colmar et Sélestat) Une opportunité de mise en cohérence des TAD (niveaux du département et des territoires de vie) Un partenariat entre AOT et collectivités pour répondre aux besoins touristiques des territoires (navette des crêtes par exemple) Le Schéma de transport doit permettre de mieux articuler l'offre 	<ul style="list-style-type: none"> Faible marge d'adaptation des marchés de transport prévus pour sept ans par des avenants en cours de contrat

	atouts	faiblesses	opportunités	menaces
	<p>répondant à des demandes locales de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> existence d'une ligne transfrontalière Colmar-Breisach 	<p>capacités de déplacement sur le réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> Une information auprès des usagers peu développée Des TAD aux fonctionnements très variés (tarifs, publics, modes de desserte, etc.) et cloisonnés (limités à l'intercommunalité) à l'attractivité et aux performances mitigées Un maillage territorial du réseau peu structurant pour le Sundgau 	<p>de transport du CG68 et les transports locaux complémentaires organisés par les EPCI.</p>	
autres modes de transport	<ul style="list-style-type: none"> Un réseau ferroviaire performant desservant les principales agglomérations du département (Colmar, Mulhouse, Altkirch, Saint-Louis, Thann, Cernay, Munster...) Un réseau ferroviaire connectant le département efficacement aux territoires voisins Une insertion nationale et européenne du territoire à travers une offre grande vitesse doublement orientée (LGV Est et LGV Rhin-Rhône) Une offre TER abondante et cadencée Une offre de TCU dans les trois principales agglomérations : Distribus à Saint-Louis, Trace à Colmar et Soléa à Mulhouse (notamment avec le tramway et le tram-train Mulhouse – Thann) Existence de services de transport en commun transfrontaliers (ligne ferroviaire Mulhouse-Müllheim, réseau Distribus). 	<ul style="list-style-type: none"> Une desserte de la vallée de Munster non optimisée à la fois par le TER et les services du CG68 Une intermodalité à optimiser 	<ul style="list-style-type: none"> mise en place de services de transport en commun transfrontaliers (prolongement du tram bâlois + projets futurs dans le cadre de l'étude Eurodistrict Trinational de Bâle - ETB). Etudes de l'opportunité d'extension du réseau ferroviaire régionale (liaison Guebwiller / Bollwiller, LGV Rhin-Rhône 2° phase) Une réflexion commune est lancée entre la Région et le CG68 pour optimiser les dessertes Etudes en cours pour le raccordement ferroviaire de l'EAP Mise en place d'un fonds par la Canton de Bâle Ville pour cofinancer des projets d'investissement et de fonctionnement bénéficiant aux projets pendulaires transfrontaliers. 	<ul style="list-style-type: none"> Une saturation sur certains segments de lignes TER en heures de pointes Des restrictions du stationnement sur le Canton de Bâle Ville (mise en place progressive d'un stationnement payant) contraignant le rabattement des VP avant la frontière qu'il conviendra d'organiser (parkings relais et nouveaux TC à envisager).
circulations douces	<ul style="list-style-type: none"> Un réseau cyclable en site propre développant son maillage sur le territoire départemental depuis une dizaine d'années Un usage du vélo satisfaisant pour 	<ul style="list-style-type: none"> Un usage du vélo limité pour les actifs Des possibilités d'intermodalité avec les modes de transports en commun encore limitées 	<ul style="list-style-type: none"> Un développement des outils d'information permettant le développement des usages du vélo Un élargissement de la pratique du vélo aux flux pendulaires 	

	atouts	faiblesses	opportunités	menaces
	<p>des trajets occasionnels et touristiques</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une intermodalité entre vélo et train existant sur les principaux points d'arrêt ▪ Une demande des collectivités locales pour le développement de ce mode 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une volonté de développer le tourisme à vélo (navette des crêtes, Alsace à vélo) 	
mobilités partagées	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Existence de pratiques informelles de covoiturage ▪ Existence d'une plateforme de covoiturage CG68 et d'initiatives locales en la matière (Thur-Doller et Sundgau par exemple) ▪ Existence de parkings de covoiturage identifiés (Sundgau notamment) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des démarches de formalisation encore récentes et en devenir ▪ Faible utilisation du site de covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un rôle du Conseil Général pour fédérer les initiatives des territoires afin de mettre en place un schéma départemental des aires de covoiturage ▪ Potentiel de réalisation de parking de covoiturage à l'usage des frontaliers (conclusions de l'étude ETB) ▪ Développement de la communication concernant le site de covoiturage 	
Intermodalité, billettique, tarification, information	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Différents réseaux de transport denses desservant l'ensemble du territoire départemental ▪ Existence de tarifications intermodales train + TCU (avec réseau Trace et Solea) ▪ Le titre de transport CG68 permet d'accéder au réseau Solea de l'agglomération de Mulhouse ▪ Existence d'un support régional d'information multimodale sur les transports (www.vialsace.eu) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'offre tarifaire intermodale valable pour plus de deux réseaux reste confidentielle et n'est guère adaptée aux déplacements réguliers (Alsaplus) ▪ Niveau limité de tarification intermodale entre le réseau CG68 et les autres modes de transport ▪ Difficulté d'articulation horaires entre services CG68 et services ferroviaires (réponse prioritaire aux besoins scolaires) ▪ Un support régional d'information multimodal peu reconnu par les usagers (vialsace) malgré ses 300 000 visites annuelles 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Opportunité de développer un tarification combinée entre le CG 68 et les trois PT, comme c'est le cas sur MAA ▪ Une réflexion relancée sur une tarification commune entre les 10 AOT Alsacienne ▪ Des démarches récentes de coordination des offres entre AOT pour un meilleur service aux usagers ▪ Une demande récurrente des usagers pour une harmonisation tarifaire ▪ Des tarifications communes aux différents modes de transports en place en Suisse et en Allemagne et ayant fait leurs preuves ▪ Vialasace constitue un support effectif (300 000 visites par an) de développement de l'information et de la communication sur les offres de transports 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une réflexion sur la tarification commune lancée depuis une dizaine d'année et qui n'a pas encore abouti ▪ Des systèmes de tarification parfois complexes au sein des AOT et d'autant plus difficile à articuler entre eux.

2. ANALYSE DE L'ADEQUATION ENTRE L'OFFRE ET LA DEMANDE

2.1. APPROCHE GENERALE DE L'ADEQUATION OFFRE / DEMANDE

► UNE REPONSE SATISFAISANTE AUX BESOINS SCOLAIRES

- La réponse aux besoins scolaires est satisfaisante et ceux-ci constituent le cœur de cible de l'offre départementale. Ainsi, 85% des voyages effectués sur les lignes régulières sont des déplacements scolaires. Cette compétence est éprouvée et optimisée par le Conseil Général depuis 1984 pour faire correspondre l'offre à la demande des scolaires dans des coûts maîtrisés.
- De ce fait, le réseau est très largement organisé en fonction du transport scolaire que ce soit en termes d'organisation des lignes et de la desserte, des horaires et des fréquences. La carte scolaire constitue un paramètre important de la configuration du réseau.
- Au-delà des 46 lignes régulières les publics scolaires disposent de près de 400 circuits spéciaux portés par 37 organisateurs locaux et de 65 circuits de regroupements pédagogiques pour assurer leurs déplacements.
- Les marges d'optimisation du fonctionnement du réseau existent mais ont souvent déjà été identifiées et valorisées. La question de la double rotation susceptible de permettre une utilisation plus intensive des autocars doit être considérée au regard de ses inconvénients (temps de déplacement, horaires d'ouverture de établissements scolaires).
- La tarification scolaire est de manière générale adaptée et connaît des évolutions avec une participation accrue des familles au coût du transport.
- Le transport scolaire coûte de l'ordre de 850€ par an et par élève

► UNE REPONSE MITIGEE AUX BESOINS DE LA CLIENTELE COMMERCIALE

- Les usagers commerciaux du réseau départemental sont peu nombreux et ne comptent que pour 15% des voyages effectués sur les lignes régulières. Ils constituent souvent des publics captifs n'ayant pas d'autres moyens de réaliser leur déplacement.
- L'attractivité du réseau interurbain est limitée pour les usages autres que scolaires du fait des contraintes propres aux transports scolaires : types de dessertes, horaires, pics de fréquentation, etc.
- La réponse aux besoins des flux domicile-travail est limitée du fait des contraintes propres aux transports scolaires (pic de fréquentation scolaire aux heures de pointe, desserte des établissements scolaires, etc.) mais aussi du fait d'une desserte inégale des pôles d'activités (ZAE) et de temps de trajets peu attractifs par rapport à la voiture.

- La tarification reste peu lisible et attractive pour des trajets quotidiens et permet difficilement de combiner différents modes de transport.
- Les capacités de correspondances entre les autres réseaux de transport sont limitées et on n'observe pas de véritables synergies entre les transports départementaux et le transport ferroviaire même si celles-ci existent davantage avec les transports urbains.

► UNE REPONSE AUX BESOINS SPECIFIQUES EN DEVELOPPEMENT

- Les transports à la demande (TAD) constituent une opportunité de développement d'un maillage fin des territoires en interface avec les services départementaux. Toutefois, cette offre manque actuellement d'homogénéité et voit le développement d'initiatives distinctes, peu coordonnées et pas forcément lisibles pour les usagers potentiels.
- Le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Départementaux prévoyant d'ici 2015 la mise aux normes des véhicules de transports du département pour le transport des PMR se met en place avec une adaptation du matériel roulant et des aménagements d'arrêts de bus (8 recensés).
- Les personnes en difficulté sociale constituent un public fortement captif des transports en commun et pourraient être davantage prises en compte (accompagnement, communication, tarification sociale).

► UN DEVELOPPEMENT DE L'OFFRE EN MATIERE DE MOBILITES DOUCES ET DE MOBILITES PARTAGEES A MEME DE RENFORCER LA DEMANDE

- Le réseau cyclable départemental se développe de manière maillée sur l'ensemble du département autour de grands itinéraires. Il compte aujourd'hui de l'ordre de 550 km de voies cyclables et le SDIC affiche un objectif à terme de l'ordre de 800km.
- Ce réseau se développe en complémentarité avec des réseaux cyclables locaux initiés sous maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale.
- Les usages du réseau relèvent essentiellement de mobilités ludiques et sportives mais le potentiel de développement d'autres types de mobilités (domicile-études, domicile-travail, démarches, etc.) est envisageable à mesure de son développement et de sa meilleure articulation avec les autres modes de transports.
- Les usages partagés de la voiture existent de manière implicite sur des trajets domicile-travail, qu'ils soient transfrontaliers ou internes. L'existence de plateformes de covoiturages départementale et locale et la création d'espaces de stationnement dédiés au niveau local est à même de formaliser et renforcer ces usages.

2.2. APPROCHE TERRITORIALE DE L'ADEQUATION OFFRE / DEMANDE

► UNE BONNE DESSERTE DES PRINCIPALES AGGLOMERATIONS DEPUIS ET VERS LE RESTE DU TERRITOIRE

- Le réseau départemental est structuré en étoile autour des deux principales agglomérations du département avec 33 lignes sur 46 ayant Mulhouse ou Colmar en origine/terminus. Presque toutes les lignes structurantes et principales sont dans cette situation. La plupart des lignes offrant les meilleures fréquences (supérieures à vingt trajets en JOB) sont concernées.
- On constate des situations distinctes et dissymétriques dans les interfaces entre réseau départemental et réseaux urbains.
- De nombreuses lignes départementales sont affrétées une fois qu'elle rentre dans le PTU des agglomérations de Mulhouse et Colmar, c'est-à-dire que des usagers urbains peuvent les emprunter avec un titre urbain.
- En revanche, les usagers des transports départementaux n'ont pas systématiquement accès aux services urbains. Un accord tarifaire entre le Conseil Général et M2A permet d'assurer une correspondance avec le réseau Soléa sans coût supplémentaire pour l'utilisateur. Il n'existe pas de tels accords avec le réseau Trace de Colmar et Distribus à Saint-Louis.
- Il n'existe guère de coordination entre les offres ferroviaires et départementales, notamment en termes de tarification (sauf Alsa+).
- Les agglomérations sont desservies par des services ferroviaires performants permettant des liaisons efficaces entre elles et avec le reste de la région (Colmar, Mulhouse, Altkirch, Saint-Louis, Thann, Munster...). Cela explique une part modale élevée des transports en commun dans les déplacements domicile-travail entre ces pôles (un quart sur Colmar – Mulhouse par exemple).

► UNE DESSERTE DISPERSEE DU SUNDGAU

- La topographie et l'habitat diffus du Sundgau ne favorisent pas le développement d'une offre en transports en commun compétitive par rapport à la voiture. Le maillage du Sundgau par le réseau d'autocars du Conseil Général apparaît particulièrement dispersé et peu hiérarchisé.
- A l'exception notable des axes Ferrette / Bouxwiller- / Pfetterhouse - Altkirch – Mulhouse desservis par les lignes structurantes ou principales (851, 836, 830), la majorité des lignes interurbaines sont de catégories secondaires ou scolaires et offrent un faible niveau de service.
- On constate une absence d'articulation entre les services départementaux et les services ferroviaires régionaux, engendrant des doublons dans la desserte générale en

transports publics depuis le Sundgau vers Mulhouse : pas d'intermodalité ou de rabattement en gare d'Altkirch par exemple.

- Le rabattement vers Saint-Louis depuis le reste du Sundgau est assuré par les lignes secondaires et ne permet guère de constituer une offre attractive pour les frontaliers travaillant en Suisse et susceptibles de réaliser une correspondance avec le réseau transfrontalier.

► UNE DESSERTE INEGALE DES RIVES DU RHIN

- Les rives du Rhin apparaissent comme un espace de marge au sein du département avec des franchissements en nombre limité du Rhin vers l'Allemagne. Cet espace est desservi de manière inégale par les transports en commun avec essentiellement des lignes ayant une fréquence limitée. Ces lignes assurent moins de vingt trajets en JOB à l'exception des deux lignes structurantes Balgau – Neuf-Brisach – Colmar (301) et Mulhouse – Saint-Louis (724).
- Il existe une ligne transfrontalière Colmar – Breisach
- Les liaisons transversales entre les deux agglomérations depuis cet espace sont limitées.

► UNE DESSERTE CONTRAINTE DES VOSGES

- La desserte des cinq vallées vosgiennes du département est assurée par le réseau de lignes départementales. Plusieurs de ces vallées sont desservies par des lignes structurantes et bénéficient de fréquences d'un niveau correct (souvent plus de vingt trajets en JOB).
- Toutefois, les temps de parcours sont peu attractifs vers les principales centralités de piémont ou vers les principales agglomérations.
- Les liaisons entre les vallées sont difficiles et les lignes suivent le cours de celles-ci sans passer de l'une à l'autre.
- La navette des crêtes a connu des fortunes diverses et est aujourd'hui en refonte. L'objectif est de répondre de manière satisfaisante à des besoins saisonniers et touristiques en prenant en compte la desserte des vallées en extrémité et les correspondances avec les autres lignes.
- On constate une double desserte de la vallée de Munster par le train et les services départementaux d'autocar, qu'il convient de mieux articuler en complémentarité.

► UNE PRISE EN COMPTE LIMITEE DES DESSERTES TRANSFRONTALIERES PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

- Les flux domicile-travail entre le Haut-Rhin et les territoires frontaliers sont de l'ordre de 35 000 aller-retours quotidiens vers la Suisse et de 5 000 vers l'Allemagne.

-
- Ils sont aujourd'hui essentiellement assurés par la voiture particulière en raison de la faiblesse de l'offre de transport transfrontalière, de son inadéquation avec les lieux de résidences et de travail des frontaliers mais aussi de rythmes de travail ne correspondant pas forcément aux horaires des services de transport. Ainsi une majorité des frontaliers est localisée de manière dispersée dans le Sundgau sans qu'une offre de transport puisse répondre à leurs besoins de déplacements.
 - La principale liaison transfrontalière est assurée par le train entre Mulhouse et Bâle mais malgré le niveau de desserte, elle ne porte qu'une part limitée des flux.
 - A un niveau plus restreint, trois lignes du réseau Distribus assurent des liaisons vers Bâle. Cette offre concerne toutefois essentiellement les habitants de la CC3F.
 - Plusieurs projets de liaisons transfrontalières sont à l'étude avec notamment l'extension de la ligne 3 du tramway de Bâle vers Saint-Louis. A une échelle plus large la remise en service voyageurs régulier de la ligne ferroviaire Mulhouse-Müllheim à partir du 8 décembre 2012 permettra des relations avec l'Allemagne en transports en commun.
 - Des restrictions fortes sur le stationnement dans le Canton de Bâle Ville vont contraindre le rabattement en VP sur les pôles d'emploi Suisses. Le risque est de voir un rabattement important sur les points d'arrêt de transports en commun à proximité de la frontière et du stationnement sauvage, qu'il conviendra de prendre en compte dans les futurs projets de transport en commun et de parking relais.

3. ENJEUX

Les enjeux issus du diagnostic constituent les premières problématiques auxquels les scénarios développés dans la phase ultérieure de la mission contribueront à apporter des réponses.

Ils ne constituent pas encore des objectifs d'intervention mais en esquissant les problématiques de déplacements permettent de définir les champs d'intervention potentiels de la politique de déplacement du Conseil Général.

Ces enjeux sont les suivants :

- un enjeu d'évolution et d'optimisation du réseau interurbain du Conseil Général pour élargir la réponse aux besoins de déplacements,
- un enjeu d'articulation accrue avec les autres services de transports,
- un enjeu d'une poursuite du maillage de liaisons douces,
- un enjeu de développement des usages partagés de la voiture,
- l'enjeu d'une desserte adaptée selon les territoires.

► UN ENJEU D'EVOLUTION ET D'OPTIMISATION DU RESEAU INTERURBAIN DU CONSEIL GENERAL POUR ELARGIR LA REPOSE AUX BESOINS DE DEPLACEMENTS

> *Enjeu général*

Le réseau interurbain du Conseil Général répond aujourd'hui essentiellement à des besoins de déplacements scolaires. Cette réponse est satisfaisante pour les familles et il s'agit de la maintenir dans le cadre des compétences du Conseil Général.

Il apparaît néanmoins essentiel de pouvoir répondre à d'autres besoins de déplacements qui sont aujourd'hui assurés par la voiture particulière ou ne sont pas réalisés. Ces besoins peuvent être de nature variées : domicile-travail, domicile-étude (non scolaires), démarches administratives, loisirs, chalandise, tourisme, etc.

La réponse à ces besoins n'est aujourd'hui guère satisfaite autrement qu'à la marge par les services interurbains du Conseil Général. Ces déplacements sont réalisés par d'autres modes, souvent la voiture particulière, ou ne sont pas réalisés.

La réponse à ces besoins s'inscrit dans des mutations générales des déplacements qu'il est important de prendre en compte :

- extension périurbaine de l'habitat sur des zones rurales de plus en plus éloignées des villes centres et des zones d'activités et de services,
- augmentation régulière des coûts des déplacements individuels motorisés,
- évolution des pratiques de déplacement avec une croissance des motifs autres que ceux du travail et des études,
- évolutions des temps de déplacements avec des heures creuses et des périodes de weekend plus remplies,
- etc.

Dans ce contexte, l'offre interurbaine routière du Conseil Général doit pouvoir trouver toute sa place parmi les autres offres de transports en commun (offres urbaines, offre ferroviaire régionale) et assurer davantage qu'un « service minimum » d'aménagement du territoire (une offre limitée mais garantie) pour les territoires qui ne disposent pas de ces offres. L'enjeu est d'identifier les moyens de développer un service attractif allant au-delà des usagers captifs constituant aujourd'hui l'essentiel de la clientèle du service.

Un service plus attractif et plus polyvalent pourrait être à même de renforcer les usages du réseau actuel mais pourrait supposer également de renforcer l'offre. La question du coût et des avantages se posera donc dans les différentes situations envisagées.

Ce service refondu est destiné en premier lieu aux habitants du Haut-Rhin mais peut aussi constituer un facteur d'attractivité économique général et renforcer l'attractivité extérieure du territoire pour le tourisme par exemple.

Les évolutions des réseaux interurbains routiers sur les départements voisins et l'organisation des transports des territoires limitrophes de Suisse et d'Allemagne constituent également des sources de réflexion pour des adaptations et des articulations potentielles entre ces différents systèmes pour une offre plus attractive.

> *Enjeux spécifiques*

Les enjeux spécifiques suivants peuvent être mis en avant :

- les potentiels d'**optimisation des dessertes scolaires** (double rotation par exemple) sont à envisager.
- un potentiel de valorisation du réseau à partir des scolaires en permettant d'autres usages des jeunes de celui-ci (loisirs et culture notamment) notamment par des aménagements tarifaires (extension de la validité de l'abonnement scolaire à l'ensemble du réseau sur l'ensemble de l'année),

- un potentiel de réponse aux **besoins des actifs** par une prise en compte de leurs besoins dans la définition du réseau : temps de parcours attractifs par rapports à la voiture particulière, desserte des pôles d'activité, fréquence en pointe suffisante. L'intérêt de lignes rapides est soulevé. Sans qu'il soit évidemment possible de répondre à tous les besoins des actifs, il existe des possibilités de créer une offre plus adaptée. Un enjeu de **desserte des zones d'activités** du Haut-Rhin est souligné.
- un potentiel de réponses aux **besoins touristiques**. L'attractivité touristique du territoire est forte ; elle se renforce à travers une offre de transport européenne, nationale et régionale de bon niveau et contribue au développement économique du territoire départemental. Les dernières mailles de la chaîne de déplacement sont importantes dans ce contexte et l'offre du Conseil Général en est un aspect important.
- **L'adaptation de la tarification et de l'information** aux nouveaux publics visés est aussi essentielle que l'adaptation des services. Des mesures de sensibilisation et de communication vers ces publics apparaissent également pertinentes.

► UN ENJEU D'ARTICULATION ACCRUE AVEC LES AUTRES SERVICES DE TRANSPORTS

> *Enjeu général*

Les chaînes de déplacement combinent souvent le recours à différents modes de transport, que ce soit des modes doux, motorisés, collectifs ou individuels. L'attractivité complète de la chaîne de déplacement combinant ces différents modes est décisive dans le choix retenu par les personnes en déplacement. La faiblesse ou l'absence d'un maillon de la chaîne suscite le recours à la voiture particulière ou dégrade les conditions de déplacement des publics captifs.

Il apparait donc particulièrement important de pouvoir articuler les différents modes de transports collectifs pour offrir des capacités de relation adaptées entre les différents pôles du territoire. L'articulation physique entre les modes (conditions de correspondance avec les transports ferroviaires ou les transports urbains) et l'articulation entre les différents services (horaires, fréquences, tarification...) est nécessaire pour présenter une offre de transports intégrée capable d'être attractive face aux modes individuels motorisés.

Il convient aussi d'intégrer à la réflexion la question du rabattement vers le mode de transport collectif et celle de la diffusion à partir de celui-ci. Les conditions d'accès, d'attente ou de stationnement (cycle ou VP selon les cas) au point d'arrêt de transport collectif peuvent être également décisives dans les choix.

Les différents systèmes de transport fonctionnent de manière plutôt cloisonnées dans le Haut-Rhin et sans logique générale d'articulation :

- L'intermodalité entre les services ferroviaires et les services urbains apparait satisfaisante avec des pôles d'échange situés sur les principales gares urbaines et des offres tarifaires conjointes.

- L'intermodalité entre les services interurbains départementaux et les services urbains fonctionne, mais de manière peu homogène selon les agglomérations (systèmes tarifaires, affrètements).
- L'intermodalité entre les services interurbains départementaux et les services ferroviaires est limitée, que ce soit en termes tarifaires (seul le titre Alsaplu existe) ou en termes d'articulation de services. Certaines redondances peuvent apparaitre entre l'offre ferroviaire et l'offre départementale (vallée de Munster, Sundgau vers Mulhouse).

> *Enjeux spécifiques*

Les enjeux spécifiques suivants peuvent être mis en avant :

- **L'intermodalité entre les services interurbains et les réseaux urbains** est à renforcer et homogénéiser avec les trois agglomérations du département,
- Il existe un enjeu à repérer les points d'entrée clefs sur le réseau ferroviaire sur lesquels une articulation de l'offre départementale interurbaine serait pertinente. La question de la complémentarité des offres sur quelques secteurs géographiques déterminés se pose également.
- Une réelle **intermodalité tarifaire** est nécessaire pour rendre l'ensemble du système de transport collectif attractif. Si les longues démarches de tarification unique à l'étude au niveau régional sont nécessaires et se font bien à échelle la plus adaptée au sujet, cela n'exclut pas forcément des démarches de plus court terme sur des systèmes de tarification combinée intégrant l'offre départementale.
- Il existe un enjeu de **rabattement / diffusion efficace sur les points d'arrêt départementaux** et en particulier sur ceux des lignes les plus structurantes. La question de l'accès au point d'arrêt et du stationnement des cycles mais aussi éventuellement à terme des VP (parking relais) se pose.

► UN ENJEU D'UNE POURSUITE DU MAILLAGE DE LIAISONS DOUCES

> *Enjeu général*

Le maillage du département par les voies cyclables apparaît aujourd'hui engagé de manière satisfaisante. Cette politique de longue haleine est menée depuis près de dix ans à travers le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC). De l'ordre de 500 km de voies ont été construits et 300 km restent encore à réaliser pour atteindre les objectifs du Schéma.

La mise en œuvre de ce maillage départemental est menée en complémentarité avec celle des réseaux locaux par les communes et intercommunalités.

L'enjeu n'est donc pas tant aujourd'hui une question de réalisation des infrastructures support des liaisons douces que celui de :

- l'élargissement de l'usage des mobilités douces à des déplacements allant au-delà des usages sportifs et de loisirs en visant en particulier les flux pendulaires (travail ou études),
- l'articulation avec les services de transports en commun pour optimiser les conditions de rabattement / diffusion vers ou depuis ceux-ci.

> Enjeux spécifiques

Les enjeux spécifiques suivants peuvent être mis en avant :

- Un enjeu **d'articulation des infrastructures cyclables avec les offres de transport en commun** : stationnement sécurisé sur les principaux points d'arrêt, possibilité d'embarquement du vélo dans les transports en commun dans certains cas ou certaines conditions, etc.
- Un enjeu de **sensibilisation sur l'usage du vélo**. Il s'agit de promouvoir le vélo comme un mode à part entière pour des déplacements domicile-travail ou domicile-étude, notamment à travers des démarches de management de la mobilité comme les PDE/PDIE, PDA, Plan Climat départemental, etc. Des infrastructures de stationnement vélo adaptées à ces nouveaux usages ou des systèmes de mise à disposition de vélo (vélo partage) peuvent être par exemple envisagés.
- Un **enjeu d'information** sur les possibilités d'usage du réseau cyclable départemental. Les itinéraires cyclables doivent pouvoir par exemple s'afficher clairement dans les moteurs de recherche de trajets et faire l'objet d'une communication d'une qualité analogue à celle des services de transports en commun.

► UN ENJEU DE DEVELOPPEMENT DES USAGES PARTAGES DE LA VOITURE

> Enjeu général

La voiture particulière est un mode central dans les déplacements. Elle représente par exemple les trois quarts des déplacements domicile-travail entre les pôles de Mulhouse et Colmar alors même que l'offre de transports en commun par les modes lourds est très satisfaisante.

Si une offre attractive de transports en commun doit permettre de limiter la part des déplacements réalisés en voiture particulière est souhaitable, il convient d'être pragmatique et d'intégrer au mieux la voiture particulière dans les chaînes de déplacement quand il n'existe pas d'alternative suffisante en transports en commun.

Le développement des usages partagés des transports en commun constitue pour cela une opportunité de valorisation collective d'un mode de mobilité individuel.

Il existe aujourd'hui une pratique implicite du covoiturage, que ce soit sur des trajets internes ou transfrontaliers avec des points de stationnement parfois peu formalisés. Ces pratiques méritent d'être encouragées et formalisées.

> Enjeux spécifiques

Les enjeux spécifiques suivants peuvent être mis en avant :

- La **valorisation du site internet départemental de covoiturage** par une communication adaptée doit permettre d'étendre des pratiques fonctionnant souvent aujourd'hui par le bouche à oreille,
- La **communication et la sensibilisation** autour de ce mode de déplacement notamment à travers les démarches de management de la mobilité sont nécessaires à leur développement,
- Le développement des démarches de **management de la mobilité** (PDE, PDIE, PDA) doit être envisagé sur les principaux sites générateurs de déplacements du département,
- La mise en place d'**infrastructures de covoiturage** adaptées (espaces de stationnement suffisamment sûrs notamment) est une condition de réussite et de diffusion de la démarche.

► L'ENJEU D'UNE DESSERTTE ADAPTEE SELON LES TERRITOIRES

► Enjeu général

Une lecture des besoins spécifiques des territoires en fonction de leur configuration et des demandes est nécessaire pour adapter les services interurbains du Conseil Général et optimiser leur place dans les chaînes de déplacement et avec les autres modes de transport.

La question des déplacements au sein des différents territoires et entre eux ceux et les pôles d'attraction externe doit être spécifiquement posée pour identifier les solutions possibles.

Cette démarche est réalisée en partenariat avec les intercommunalités afin de cerner au mieux les besoins et pouvoir déboucher sur des actions opérationnelles associant ces structures. Il s'agit par exemple de pouvoir répondre aux souhaits de certaines intercommunalités de devenir des Autorités Organisatrices de Transport de niveau 2 pour offrir des services de transport locaux complémentaires aux réseaux de transports structurants (TAD, navettes hivernales, etc.).

> Enjeux spécifiques

Les enjeux spécifiques suivants peuvent être mis en avant pour les différents territoires :

- Le **Sundgau** présente une problématique de déplacements spécifique dans un contexte de relatifs cloisonnements géographiques, de dispersion de l'habitat et des services et de prégnance des relations transfrontalières. La question des relations avec Mulhouse et avec Bâle ainsi que la question d'une meilleure coordination entre services départementaux et régionaux se pose.

-
- Les **Vosges** présentent un problème de déplacements en zone de montagne conjuguant une topographie difficile et cloisonnée, une faible densité, une dispersion des populations, la présence de populations âgées en proportion plus importante et une forte fréquentation touristique. Les questions des relations au sein des vallées, entre celles-ci (service des crêtes notamment) et depuis celles-ci vers la plaine et ses agglomérations se posent.
 - Les **rives du Rhin** sont situées en retrait des principaux corridors nord-sud de déplacement et présentent à la fois des points de densité (autour de Neuf-Brisach par exemple) et des espaces plus relâchés. La question de leur bonne articulation aux principaux pôles de Colmar et Mulhouse se pose d'autant plus que les services routiers interurbains sont souvent les seuls à assurer leur desserte.
 - La **Plaine d'Alsace** et les agglomérations de Mulhouse et Colmar disposent de services de transports urbains propres et constituent également des points d'entrée forts pour les différents services ferroviaires. La question de l'articulation des différentes offres de transport présentes sur le territoire s'y posent donc avec acuité, que ce soit par un rabattement sur les pôles d'échanges, des complémentarités entre les services urbains et interurbains (affrètement par exemple) des tarifications harmonisées, une desserte efficace des polarités des agglomérations (notamment les ZAE) et des relations efficaces avec les autres pôles du département.
 - Les **relations transfrontalières** constituent une problématique propre avec des déplacements importants (de l'ordre de 35 000 frontaliers sont recensés vers la Suisse et 5 000 vers l'Allemagne) mais un recours généralisé à la voiture particulière en l'absence d'alternative suffisamment adaptée en transports en commun.

4. BILAN DU SCHEMA DEPARTEMENTAL DES TRANSPORTS DE 2001

En 2001, le Schéma Départemental des Transports a identifié une série d'enjeux stratégiques à prendre en compte pour améliorer les transports sur le département.

A. Hiérarchisation du réseau départemental de transport

► Constat

- Le réseau des lignes départementales présente une offre relativement homogène et standardisée.

► Orientations du Schéma

- Mettre en place et conforter un véritable réseau-armature proposant un niveau de service optimal sur toutes les liaisons qu'il assure ;
- Formaliser une meilleure hiérarchisation du réseau s'appuyant sur une gamme de produits diversifiés.

► Réponses apportées

- Mise en place d'un service minimal de 2 A/R sur l'ensemble des lignes départementales ;
- Hiérarchisation du réseau de lignes départementales en quatre catégories s'adaptant aux différents besoins de mobilité selon le territoire et les publics desservis: lignes structurantes, lignes principales, lignes secondaires et lignes scolaires.

B. Organisation de l'offre de transport par secteurs

► Constat

- Le réseau de transport départemental est traité de manière homogène sur le département et ne tient pas compte des différences de besoins en déplacement entre les bassins de vie

► Orientations du Schéma

- Concilier logique politique et impératifs fonctionnels en identifiant des grands secteurs géographiques selon les différents bassins de transport ;
- Cette sectorisation doit permettre à terme de servir de support au découpage en lots de contractualisation ;
- S'appuyer sur des entités politico-administratives reconnues, afin de permettre le développement éventuel de collaborations.

► Réponses apportées

- Découpage du département en huit secteurs d'intervention.

C. Optimisation de l'intermodalité

► Constats

- L'approche multimodale n'a pas été systématiquement optimisée, ni entre les différents transporteurs, ni avec le réseau SNCF, ni même avec d'autres services locaux ;
- La plupart des lignes interurbaines circulant dans le PTU font l'objet d'une convention normalisée d'affrètement en courses passantes ;
- Absence de tarification intermodale entre les différents modes de transport.

► Orientations du Schéma

- Améliorer la connexion entre les lignes interurbaines et les réseaux urbains et répondre à la problématique de la desserte des zones périurbaines aux abords des PTU;
- La valorisation de la complémentarité rail-route en ce qui concerne les liaisons interurbaines radiales ou transversales;
- L'intégration tarifaire et la recherche de tarification soudée ou harmonisée entre les différents modes de transport.

► Réponses apportées

- Mise en place d'une tarification intermodale au niveau régionale : Alsa+. Cette tarification est dimensionnée pour un usage occasionnel du réseau. L'articulation tarifaire entre services départementaux et services ferroviaires se limite à ce titre ;
- La politique d'interconnexion entre les réseaux urbains et le réseau départemental est engagée de manière inégale selon les trois PTU (elle l'est uniquement par SOLEA à ce jour).

D. Politique contractuelle et tarifaire du réseau de transport du CG68

► Constats

- La politique transport du Conseil Général est limitée à l'organisation des transports scolaires ;
- Chaque exploitant est libre de fixer sa grille tarifaire ;
- Inégalité tarifaire selon les territoires départementaux.

► Orientations du Schéma

- Maitrise de l'offre des lignes régulières par le Conseil Général ;
- Contrôle direct de la tarification par le Conseil Général ;
- Mise en place d'une gamme tarifaire homogène et unique sur l'ensemble du département.

► Réponses apportées

- Modernisation par le Conseil Général du réseau de lignes régulières dont il définit l'offre de service ;

Prise en main par le département de la politique tarifaire sur l'ensemble de son réseau avec la mise en place d'une grille tarifaire unique et homogène pour l'ensemble des lignes départementales. Cette grille se décompose en sept paliers tarifaires selon la distance du trajet effectué.

- Définition d'une gamme de carnets et d'abonnements définie sur la base du tarif unitaire par application d'un pourcentage de réduction.
- Attribution des lignes régulières pour une durée de sept ans à des prestataires sous le régime des marchés publics de transport.

E. Politique de communication

► Constats

- Manque de communication sur le réseau transport départemental ;
- Le modèle des fiches horaires est plus ou moins standardisé et édité à l'initiative des transporteurs, sans véritable contrôle du Conseil Général ;
- Certaines fiches ne sont pas exhaustives et aucune ne comporte le numéro officiel de la ligne.

► Orientations du Schéma

- Edition par le Conseil Général de fiches horaires unifiées et exhaustives ;
- Obligation pour les transporteurs de transmettre chaque année des informations actualisées concernant les services qu'ils effectuent ;
- Diffusion des fiches horaires par le Conseil Général ;
- Edition d'un plan de réseau ;
- Mise en place progressive d'une livrée « CG68 » sur les véhicules.

► Réponse apportées

- Prise en charge de l'édition et de la diffusion des fiches horaires par le Conseil Général (site internet notamment)
- Actualisation des fiches horaires chaque année par le Conseil Général ;
- Mise en place du site internet Vialsace donnant accès à la carte du réseau, aux horaires et aux tarifs des lignes régulières interurbaines organisées par le Conseil Général. Ce site permet à l'utilisateur de connaître les correspondances à effectuer pour réaliser l'itinéraire désiré mais son audience reste limitée ;
- Mise en place progressive à partir de septembre 2012 d'une livrée « Haute-Alsace » sur les véhicules du réseau départemental.

5. CHAMPS D'INTERVENTION POTENTIELS

Ces champs d'intervention potentiels permettent d'amorcer les pistes de travail pour la suite.

Les champs d'intervention potentiels qui se dégagent à l'issue du diagnostic pour répondre aux enjeux sont notamment les suivants :

- Une restructuration permettant la mise en place d'un réseau plus hiérarchisé susceptible de distinguer quelques lignes armature identifiées pour diversifier les usages
- Une réorganisation de certaines lignes armature permettant de les rendre plus attractives en envisageant la possibilité de mise en place de liaisons plus rapides
- Une valorisation d'un réseau redessiné par une tarification plus simple et plus homogène permettant des trajets sur l'ensemble du réseau,
- Une mise en cohérence des TAD organisés par les EPCI en complément du réseau structurant départemental,
- Un renforcement des capacités d'intermodalité du réseau avec les autres modes de transport,
- Un meilleur rabattement sur les principaux points d'arrêt prenant en compte les différents modes d'accès (marche à pied, vélo, parking relais pour VP),
- Une meilleure desserte des principales zones d'activités par les transports en commun
- Des outils d'information plus performants sur le réseau départemental et sur les autres réseaux,
- Une information sur le réseau auprès des usagers potentiels en mobilisant notamment les outils de management de la mobilité (PDE, PDIE, etc.),
- Une réelle politique de covoiturage à formaliser au niveau départemental (développement de l'outil internet, formalisation d'aires de stationnement, etc.)
- Poursuite du maillage départemental en itinéraires cyclables en articulation avec le niveau local et régional pour développer des usages plus larges du vélo (domicile-travail, domicile-étude),
- Une coordination plus étroite entre les différentes AOT autour de projets partagés,
- Développement d'une ingénierie départementale d'appui à la mobilité durable (appui aux AOT2 pour les TAD, soutien à l'usage collectif des transports individuels, supports de communication voyageurs, etc.)
- etc.



168-172 boulevard de Verdun 92408 Courbevoie - +33 1 49 04 55 00 conomie@ingerop.com



Schéma des transports et de la mobilité durable du Haut-Rhin

Phase 1 et 2 : diagnostic des besoins en mobilité et de l'offre de transport

Table des matières

1.	Contexte, enjeux et objectifs de l'étude	7
1.1.	Contexte Géographique	7
1.2.	Contexte institutionnel	8
1.3.	Budget alloué aux transports par le département du Haut-Rhin.....	9
1.4.	Enjeux et Objectifs de l'étude	10
1.5.	Méthodologie de recueil des entrants.....	10
2.	Diagnostic des besoins en mobilité des personnes	11
2.1.	Analyse du contexte socioéconomique et des besoins de déplacements.....	12
2.1.1.	Echelle transfrontalière	12
2.1.2.	Echelle départementale	16
2.2.	Analyse des migrations alternantes.....	27
2.2.1.	Définition de pôles départementaux et de leur aire d'influence.....	27
2.2.2.	Analyse des flux Domicile-Travail	29
2.2.3.	Analyse des flux Domicile-Etude.....	40
3.	diagnostic de l'offre des différents modes de transport.....	48
3.1.	Principales fonctionnalités du réseau routier.....	49
3.2.	Les services de transport du Conseil Général.....	52
3.2.1.	Le transport scolaire.....	52
3.2.2.	Le réseau de bus interurbain	53
3.2.3.	Caractérisation de l'offre des lignes régulières	56
3.2.4.	Fréquentation et usages.....	69
3.2.5.	L'exploitation du réseau interurbain	76
3.2.6.	La tarification.....	91
3.2.7.	Les lignes de cars en relation avec les territoires extérieurs au département.....	93
3.3.	Les services de transports urbains.....	96
3.3.1.	Les services de Mulhouse Alsace Agglomération (M2A)	96
3.3.2.	Les services de l'agglomération de Colmar (CAC).....	98
3.3.3.	Les services de la Communauté de Communes des Trois Frontières.....	99
3.4.	Les services ferroviaires.....	101
3.4.1.	Les services TER	101
3.4.2.	Les services TGV et Grandes Lignes.....	106
3.4.3.	Les projets ferroviaires	106
3.5.	Les modes actifs et partagés.....	107
3.5.1.	Les modes actifs	107
3.5.2.	Le covoiturage.....	109
3.6.	L'intermodalité	110
3.6.1.	L'intermodalité entre les lignes CG68 et les TCU Mulhouse Alsace Agglomération (M2A)	111
3.6.2.	L'intermodalité entre les lignes CG68 et les TCU de la Communauté d'Agglomération de Colmar.....	112
3.6.3.	L'intermodalité entre les lignes CG68 et les TCU de la Communauté de Communes des Trois frontières	113
3.6.4.	L'intermodalité entre les lignes CG68 et le réseau ferroviaire.....	114
3.6.5.	L'intermodalité entre les réseaux TCU et le réseau TER	115
3.7.	La dimension transfrontalière	116
3.7.1.	Les flux transfrontaliers	116
3.7.2.	L'offre transfrontalière en transports en commun	117
3.7.3.	Les projets transfrontaliers	117

Table des illustrations

Carte 1 : Population et densité de population en 2006.....	12
Carte 2 : Evolution de la population entre 1999 et 2006.....	13
Carte 3 : Part des plus de 60 ans en 2006	14
Carte 4 : Part des moins de 30 ans en 2006	15
Carte 5 : Population et densité de population en 2009.....	16
Carte 6 : Evolution de la population entre 1975 et 2009.....	17
Carte 7 : Evolution de la population entre 1999 et 2009.....	18
Carte 8 : Part des moins de 20 ans en 2009	19
Carte 9 Indice de jeunesse en 2009.....	20
Carte 10 : Nombre d'emplois en 2009.....	21
Carte 11 : Taux d'évolution du nombre d'emplois entre 1999 et 2009	22
Carte 12 : Indice de concentration de l'emploi en 2009.....	23
Carte 13 : Taux d'actifs stables en 2009	24
Carte 14 : Revenus nets imposables moyens des foyers fiscaux en 2009.....	25
Carte 15 : Part des ménages possédant au moins deux voitures en 2009	26
Carte 16: Les pôles départementaux du Haut-Rhin définis par l'ADAUHR (2012).....	27
Carte 17 : Hiérarchisation des pôles d'emplois et d'équipements du Haut Rhin (Source : ADAUHR)	28
Carte 18 : Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence en 1982, 1990 et 1999. (source : ADAUHR).....	29
Carte 19 : Lieu de travail des actifs en 2008. (source : ADAUHR)	30
Carte 20 : Les migrations Domicile-Travail entre le Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008	31
Carte 21 : Les migrations Domicile-Travail entre les territoires de vie du Haut-Rhin en 2008.....	32
Carte 22 : Les migrations Domicile-Travail entre les territoires de vie du Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008.....	33
Carte 23 : Les migrations Domicile-Travail depuis et vers les principaux pôles du Haut-Rhin en 2008	34
Carte 24 : Les migrations Domicile-Travail entre les principaux pôles du Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008	35
Carte 25 : Les travailleurs à destination des pôles départementaux en 2008	36
Carte 26 : Les travailleurs à destination des pôles départementaux en 2008	37
Carte 27 : Les travailleurs en provenance des pôles départementaux en 2008.....	38
Carte 28 : Provenance des employés de l'aéroport Bâle-Mulhouse en 2010 (source : ADAUHR).....	39
Carte 29 : Les flux Domicile-Etude entre le Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008	40
Carte 30 : Les flux Domicile-Etude entre les territoires de vie du Haut-Rhin en 2008.....	41
Carte 31 : Les flux Domicile-Etude entre les territoires de vie du Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008	42
Carte 32 : Les flux Domicile-Etude depuis et vers les principaux pôles du Haut-Rhin en 2008	43
Carte 33 : Les flux Domicile-Etude entre les principaux pôles du Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008.....	44
Carte 34 : Les scolaires et étudiants à destination des pôles départementaux en 2008.....	45
Carte 35 : Les scolaires et étudiants à destination des pôles départementaux en 2008.....	46
Carte 36 : Les scolaires en provenance des pôles départementaux en 2008.....	47
Carte 37 : Réseau routier structurant du Haut-Rhin	49
Carte 38 : Trafic routier tous véhicules sur le réseau structurant en 2010 (Moyenne journalière annuelle).....	50
Carte 39 : Evolution du trafic routier tous véhicules entre 2007 et 2010 (Moyenne journalière annuelle).....	51
Carte 40 : Evolution 2010/2009 du trafic tous véhicules en Alsace.....	51
Carte 41 : Réseau des lignes interurbaines du Haut-Rhin (source :CG68).....	53
Carte 42 : Catégorisation des lignes régulières du Conseil Général du Haut-Rhin	54
Carte 43 : Nombre de trajets* par ligne en Jour Ouvrable de Base (mardi)	56
Carte 44 : Nombre de trajets* par ligne un samedi.....	58
Carte 45 : Part de liaisons partielles* sur l'ensemble des trajets d'une ligne en JOB (mardi)	60

Carte 46 : Ecart relatif entre le moins bon temps de parcours et le meilleur temps de parcours sur une ligne	62
Carte 47 : Ecart relatif entre le meilleur temps de parcours d'une ligne et le temps de parcours voiture sur le même itinéraire	64
Carte 48 : Nombre d'abonnés scolaires par ligne interurbaines fréquentation	69
Carte 49 : Nombre de validation billet par ligne sur une semaine	71
Carte 50 : Taux d'occupation des lignes départementales par les abonnés scolaires en HPM	73
Carte 51 : Recettes commerciales annuelles enregistrées par ligne	77
Carte 52 : Part de la compensation départementale dans le Chiffre d'Affaire prévisionnel par ligne (valeur actualisée en septembre 2012)	79
Carte 53 : lignes exploitées par Kunegel SA - VEOLIA	81
Carte 54 : lignes exploitées par Lucien Kunegel	82
Carte 55 : lignes exploitées par Chopin - Heitz	83
Carte 56 : lignes exploitées par Metrocars	84
Carte 57 : lignes exploitées par SODAG	85
Carte 58 : lignes exploitées par Royer	86
Carte 59 : lignes exploitées par Transdev	87
Carte 60 : lignes exploitées par Glantzmann	88
Carte 61 : lignes exploitées par Flecher	89
Carte 62 : lignes exploitées par Pauli (Keolis)	90
Carte 64 : Zones de TAD sur le Haut-Rhin (décembre 2012)	94
Carte 65 : les services TER	101
Carte 66 : Carte des pistes cyclables et des collèges du Haut-Rhin	108
Carte 67 : Interface entre le réseau départemental et le réseau TCU de Mulhouse (Soléa)	111
Carte 68 : Interface entre le réseau départemental et le réseau TCU de Colmar (Trace)	112
Carte 69 : Interface entre le réseau départemental et le réseau TCU de Saint-Louis (Distribus)	113
Carte 70 : Intermodalité entre les lignes interurbaines et les gares TER	114
Tableau 1 : Lignes régulières accessibles au 1 ^{er} septembre 2012	52
Tableau 2 : Amplitudes horaires des lignes départementales 106 à 437	66
Tableau 3 : Amplitudes horaires des lignes départementales 439 à 725	67
Tableau 4 : Amplitudes horaires des lignes départementales 728 à 851	68
Tableau 5 : Transporteurs / nombre de lignes / recette commerciale	76
Tableau 6 : Grille tarifaire du billet simple plein tarif (janvier 2013)	91
Tableau 7 : Exemple d'une matrice tarifaire (ligne 106 : Ribeauvillé-Colmar)	91
Tableau 8 : Grille tarifaire pour les carnets de billets et les abonnements	91
Tableau 9 : Grille tarifaire par zone pour le titre Alsa+	92
Tableau 10 : TAD dans les intercommunalités du département (décembre 2012)	95
Tableau 11 : Tarification plein tarif pour accéder au réseau Soléa	96
Tableau 12 : Tarification plein tarif pour accéder au réseau Trace	98
Tableau 13 : Tarification plein tarif pour accéder au réseau Distribus	100
Tableau 14 : Fréquentation des gares sur l'axe Mulhouse – Bâle –source Région Alsace	102
Tableau 15 : Rang des gares sur l'axe Mulhouse – Colmar –source Région Alsace	103
Tableau 16 : interface entre le réseau du Conseil Général et les autres transports collectifs	110
Tableau 17 : Gares de rabattement où les trains directs et semi-directs marquent l'arrêt	114
Tableau 18 : flux journalier des actifs frontaliers haut-rhinois (2008)	116

Illustration 1 : Car du réseau départemental de transport interurbain	76
Illustration 2 : Bus et Tramway du réseau de transports urbains de M2A	96
Illustration 3 : plan du réseau Soléa	97
Illustration 4 : Tram-Train de Mulhouse	97
Illustration 5 : plan du réseau Distribus.....	99
Illustration 6 : Fréquentation des gares sur l'axe Colmar – Munster - Metzeral –source Région Alsace	104
Illustration 7 : Piste cyclable le long du canal du Rhône au Rhin entre Montbéliard et Mulhouse	107
Illustration 6 : Page d'accueil du site internet de covoiturage du Haut-Rhin.....	109
Illustration 7 : Mobilité transfrontalière par mode de transport (source : Eurodistrict de Bâle, 2012)	116
Illustration 8 : Tracé prévu pour le prolongement de la ligne 3 de tramway bâlois	117

1. CONTEXTE, ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

1.1. CONTEXTE GEOGRAPHIQUE

Formant la moitié sud de l'Alsace, le Haut-Rhin s'étend sur une superficie de 3 525 km² et compte 750 000 habitants en 2009. Département frontière, il est limité à l'est par le Rhin, frontière naturelle avec l'Allemagne, au sud par la Suisse et le Territoire de Belfort, à l'ouest par les Vosges et au nord par le Bas-Rhin.

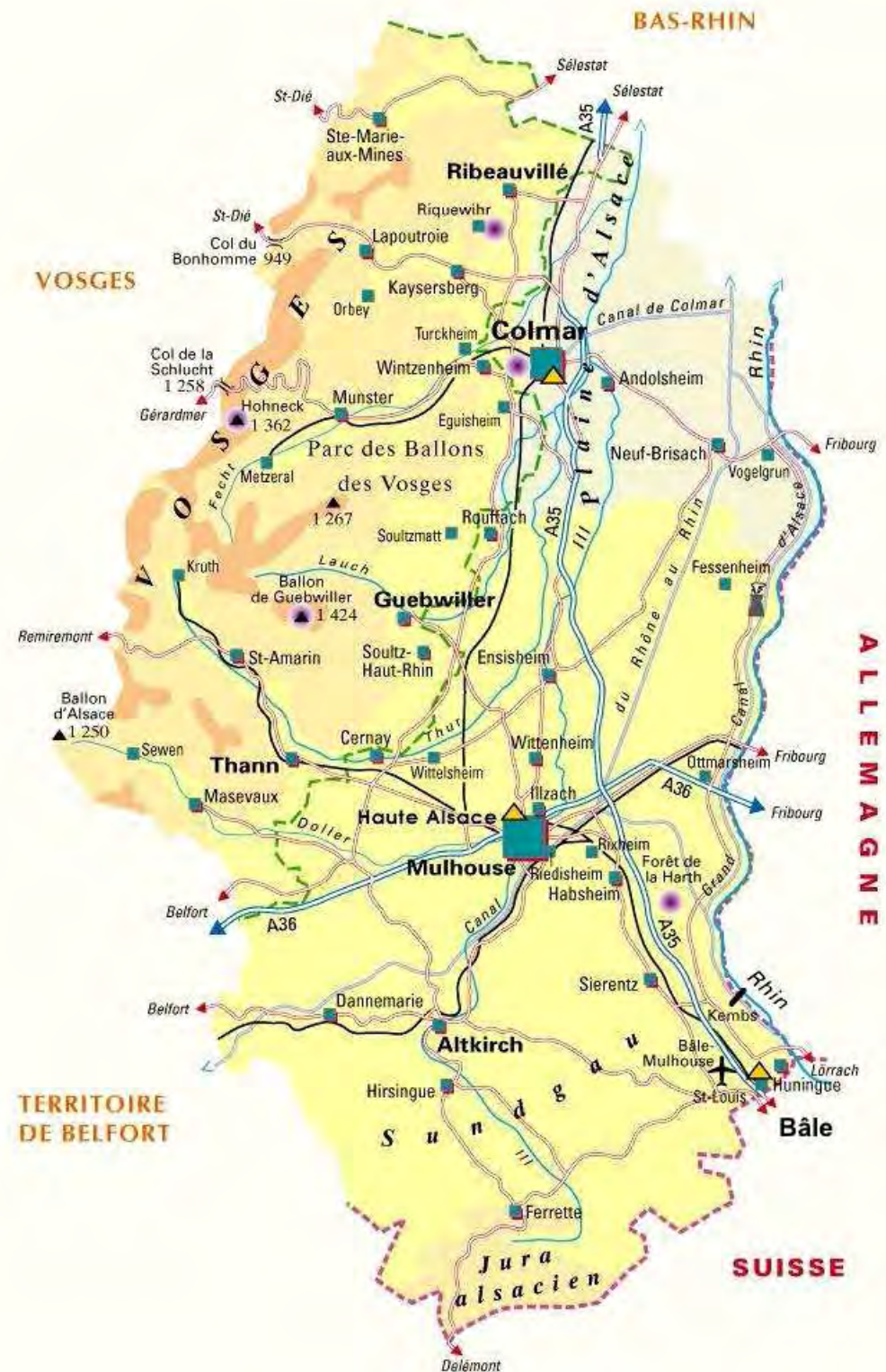
Quatre grandes entités paysagères et géographiques composent le département :

- **La plaine d'Alsace** : elle correspond à un fossé d'effondrement entre les massifs des Vosges et de la Forêt Noire. Bien drainé par l'Ill et le Rhin, cet espace dispose d'un sol riche en alluvions et est consacré essentiellement à la grande culture céréalière. Les espaces forestiers y occupent également une place importante. Colmar et Mulhouse sont les deux principales agglomérations de la plaine haut-rhinoise.
- **Le Sundgau** : Situé au sud du département, il constitue une transition entre la plaine et le Jura suisse. C'est un pays de collines atteignant 600 mètres. Ses principales agglomérations sont Saint-Louis à l'extrême sud-est du département, à la frontière avec la Suisse et l'Allemagne et Altkirch, au sud de Mulhouse
- **Les Vosges** : massif montagneux orienté sud-ouest/nord-est, d'une altitude moyenne de 1 200 à 1 300 mètres (point culminant : Ballon de Guebwiller, 1 424 mètres), le climat y est rude et neigeux. Les rivières qui en descendent ont creusé de profondes vallées recouvertes d'alluvions fertiles. Les principales vallées vosgiennes du département sont du nord au sud : la vallée de Kaysersberg, la vallée de Munster, la vallée de la Lauch, la vallée de la Thur et la vallée de la Doller.
- **Les collines sous-vosgiennes** : elles constituent la transition entre les Vosges et la plaine. Les sols calcaires prédominent et l'écran vosgien provoque un climat sec et chaud, ce qui explique l'essor de la viticulture dans cette zone. Thann, Guebwiller, Kaysersberg ou encore Ribeauvillé sont les principales villes qui jalonnent cet espace.

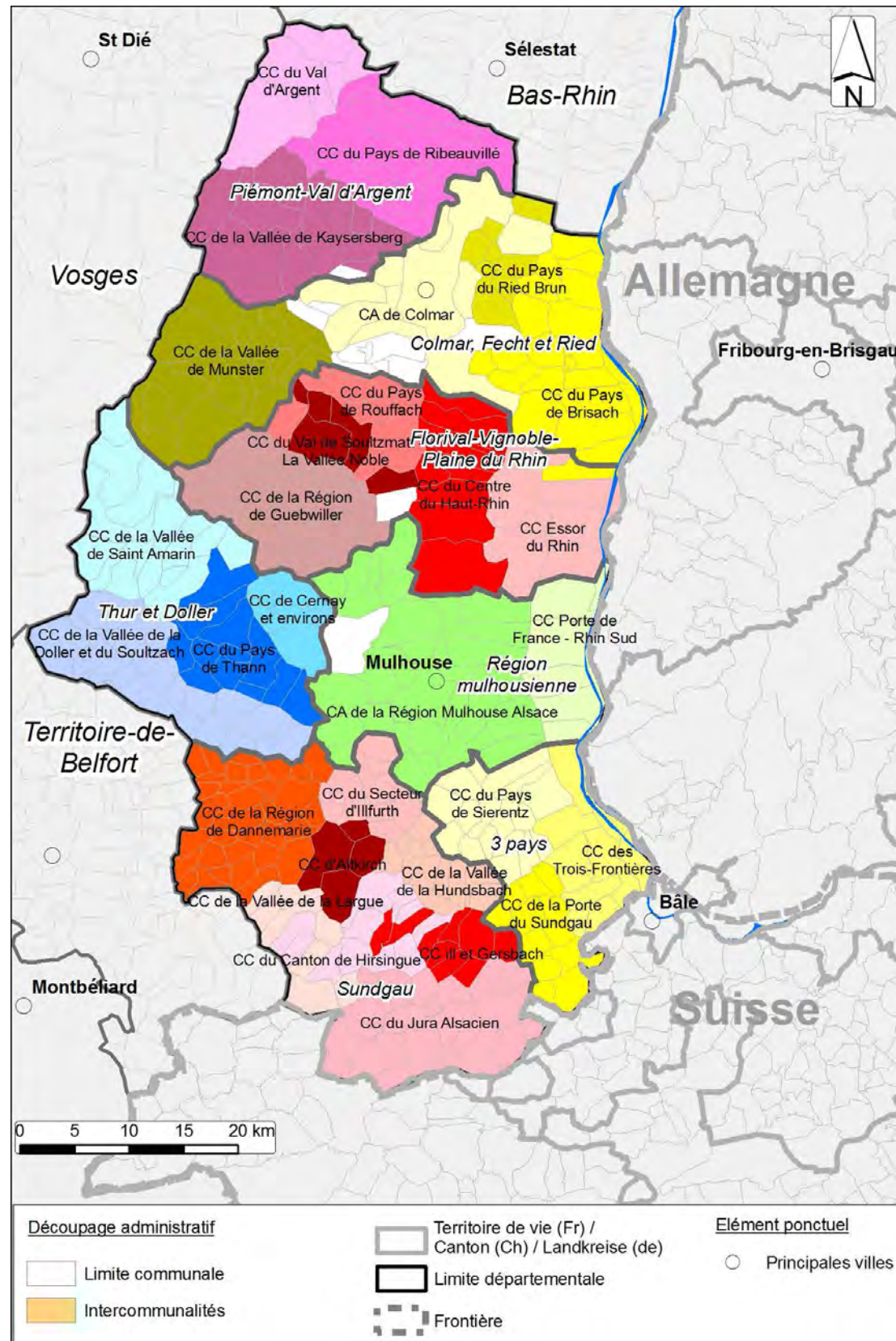
L'armature urbaine du Haut-Rhin correspond à un réseau de petites et moyennes villes organisées autour des pôles structurants de Mulhouse, principale ville du département avec une aire urbaine de 280 000 habitants, et Colmar, préfecture dont l'aire urbaine compte 125 000 habitants.

Le taux d'urbanisation du Haut-Rhin compte parmi les plus élevés de France. La grande densité des implantations urbaines crée une sorte de grande métropole quasi-continue des agglomérations de Saint-Louis et Bâle jusqu'à Strasbourg.

Le département se structure autour de grandes voies de communication routières telles que l'A35 et la RN83 pour l'axe nord-sud et l'A36 pour l'axe est-ouest.



1.2. CONTEXTE INSTITUTIONNEL



Le département du Haut Rhin compte **377 communes**. 363 d'entre elles se répartissent entre les **29 Etablissements Publics de Coopération Intercommunales**, dont 2 Communautés d'Agglomération (Communauté d'Agglomération de Colmar et Mulhouse Alsace Agglomération) et 27 Communautés de Communes.

L'article 29 de la loi du 22 juillet 1983 systématise le transfert des compétences de l'Etat vers les collectivités territoriales. Les différentes **Autorités Organisatrices des Transports (AOT)** sur le territoire départemental sont les suivantes:

- le **département** est en charge de la compétence de l'organisation des transports routiers et scolaires hors milieu urbain sur l'ensemble du territoire départemental ;
- La **région** est compétente dans la gestion du réseau ferroviaire de Transport express régional (Ter) ;
- Les **communes urbaines** ont en charge la gestion de leur réseau de transport collectif au sein de leur Périmètre de Transport Urbain (PTU). On compte actuellement trois PTU sur le territoire départemental, le PTU de Mulhouse, celui de Colmar et enfin celui de Saint-Louis ;
- La compétence transport peut également relever en partie du territoire **intercommunal** s'il le décide. Il peut alors décider des politiques de transport telles que la mise en place de circuits de ramassage scolaire, de transports à la demande, de covoiturage, etc.

Sous l'impulsion de la politique de territorialisation menée par le Conseil Général, le territoire départemental est également subdivisé en **sept Territoires de Vie**, chacun de ces territoires regroupant dans leur intégralité plusieurs Intercommunalités. Ces territoires renforcent la présence du Conseil Général au plus près des habitants en développant en étroite collaboration avec les acteurs locaux des projets répondant aux mieux aux besoins spécifiques de leur territoire.

Les Conseillers Généraux des Territoires de Vie ont élaboré en concertation avec les élus locaux des **Contrats de Territoires de Vie** pour la période 2010-2013 afin de recentrer davantage encore les priorités et optimiser les moyens financiers des différents partenaires pour rendre l'action publique plus efficace.

1.3. BUDGET ALLOUE AUX TRANSPORTS PAR LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

Le budget primitif 2012 pour les dépenses de fonctionnement s'élève à un montant global de 31 560 000 euros, en hausse de 2% par rapport au budget 2011.

Le principal poste de dépenses est constitué par les « frais de transports de personnes ». Il représente un budget total de 30 766 500 euros, soit 97,5% du budget total alloué au domaine des transports. Le budget « frais de transports de personnes » se décompose de la manière suivante :

Lignes régulières et services spéciaux de transports scolaires	24,15 M€
Aides individuelles pour le transport scolaire	2,72M€
Participation du Conseil Général aux transports urbains	2,13M€
Abonnements scolaires SNCF	1,28M€

Les 46 lignes régulières interurbaines et les services spéciaux de transports scolaires mobilisent près de 80% du budget global de fonctionnement.

Ces services sont gérés sous la forme de marché publics de transports départementaux. Dans le cas des transports spéciaux scolaires, l'action du conseil Général est relayée par les organisateurs locaux délégués (intercommunalité, syndicats scolaires, etc.).

Les marchés des arrondissements de Colmar, Ribeauvillé, Guebwiller et Thann sont renouvelés pour sept ans depuis 2011 et 2012.

Le renouvellement des marchés dans les arrondissements de Mulhouse et Altkirch est programmé pour septembre 2013.

La principale innovation de ces renouvellements de marchés est l'introduction pour les lignes régulière principales et structurantes d'une option pour la mise en accessibilité par recours à des véhicules équipés d'élévateurs, pour l'accueil d'une personne en fauteuil roulant.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances prévoit en effet la mise en accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite à l'horizon de l'année 2015. Le Conseil Général a adopté à cet effet son Schéma Directeur d'Accessibilité le 22 juin 2012.

D'ici 2015, les 46 lignes du réseau départemental seront adaptées aux handicaps de types sensoriels, mentaux et physiques ne nécessitant pas de fauteuil roulant. 23 lignes seront en plus munies de véhicules équipés d'élévateurs. Un transport à la demande de substitution pour les personnes en fauteuil sera proposé sur les lignes non équipées d'élévateurs (81 arrêts devront être aménagés).

Le programme d'équipement de signalétique aux points d'arrêt des lignes interurbaines (pose de poteaux et de cadres horaires). Cette dépense se chiffre à 100 000 euros pour l'année 2012 et s'échelonne sur plusieurs années.

Un crédit de 350 000 euros est également prévu pour l'intervention du Conseil Général en faveur des transports complémentaires locaux organisés par les Communautés de Communes et approuvés dans les Contrats de Territoire de Vie

En effet, les transports locaux organisés par les Communautés de Communes (Transports à la demande, navettes régulières, etc.) sont subventionnables par le département à hauteur de 50% du coût d'exploitation avec un plafonnement par habitant. Seuls les projets hors périmètre de transports urbains sont pris en compte.

Cette intervention fait l'objet d'une convention avec la Communauté de Commune, donnant à cette dernière délégation de compétence pour l'organisation des services et précisant les modalités de participation du Conseil Général.

1.4. ENJEUX ET OBJECTIFS DE L'ETUDE

Constitué d'espaces aux caractéristiques distinctes (agglomérations, espaces ruraux, espaces transfrontaliers...), le Département du Haut-Rhin est un territoire regroupant de grands bassins de vie et de déplacements et s'inscrivant dans des échanges plus larges au niveau régional, national et européen. Le Département constitue ainsi une échelle territoriale pertinente pour appréhender les enjeux de la mobilité et permettre une approche cohérente et ordonnée des déplacements.

Le Conseil Général constitue un **partenaire clef des déplacements** en étant autorité organisatrice des transports interurbains routiers au niveau départemental. De par ses compétences d'intérêt général, il a également vocation à se saisir des enjeux de déplacements propres au territoire départemental en bonne articulation avec les autres acteurs des déplacements et autorités organisatrices de transport compétentes.

Dans cette perspective, le Conseil Général souhaite **réviser son Schéma Départemental des Transports adopté en 2001** pour relancer une réflexion stratégique et prospective sur les déplacements. Ce document doit permettre une approche cohérente et partagée des enjeux des déplacements et des interventions en la matière entre les acteurs de la mobilité à un horizon de 10 à 15 ans.

Les objectifs du Schéma Départemental des Transports sont notamment les suivants :

- identifier et caractériser les différents besoins en déplacements et leurs évolutions potentielles,
- identifier et caractériser l'offre de transport (infrastructures et services) et son évolution,
- analyser l'adéquation entre les besoins de déplacements et l'offre de transport afin de déterminer les enjeux d'intervention et les champs d'action potentiels,
- redéfinir l'organisation et les services des transports collectifs et scolaires proposés par la collectivité, en tenant compte des autres réseaux de transports déployés dans le département,
- mettre en place une démarche transversale à la fois prospective et stratégique,
- mettre en place une approche concertée et partagée de la mobilité avec les différents acteurs (AOT, opérateurs, usagers des transports, etc.),
- mettre en œuvre une mobilité durable de manière concrète et pragmatique permettant de s'inscrire dans les objectifs généraux de réduction d'émission de gaz à effet de serre, en prenant en compte la nouvelle réglementation et la dimension environnementale en intégrant les différentes pratiques de la mobilité durable : covoiturage, vélo, marche à pied, plans de déplacements d'entreprises, d'administration, etc.,
- décliner la démarche à plusieurs échelles (au sein du département mais aussi en remettant celui-ci en perspective à des niveaux plus larges) et inscrire les enjeux de mobilité dans une perspective d'aménagement du territoire.

1.5. METHODOLOGIE DE RECUEIL DES ENTRANTS

Le recueil des données a consisté à rassembler dans un premier temps, puis analyser dans un second, les études antérieures ou documents spécifiques aux transports départementaux : schéma directeur des transports adopté en 2001, le schéma directeur d'accessibilité en cours, les Schémas de COhérence Territoriale existants (SCOT), les diagnostics réalisés dans les Contrats de Territoire de Vie, les études réalisées par l'ADAUHR (agence départementale d'aménagement et d'urbanisme), les données de fréquentation et les données commerciales du réseau de transports interurbains, les données de trafics routiers.

Les données statistiques du dernier recensement de la population ont également été collectées puis cartographiées. L'ensemble de ces données cartographiées a servi de base pour poser un diagnostic socioéconomique du département.

Une quinzaine d'entretiens ont été effectués avec les **principaux acteurs de la mobilité du territoire** afin de recueillir leur expertise dans le domaine des transports. Ont notamment été interrogés les services du Conseil Général du Haut-Rhin, les services du Conseil Régional d'Alsace, les autorités organisatrices des transports urbains du département, les principaux transporteurs, exploitants des réseaux de transport en commun, les collectivités locales en charge de la compétence transport.

Enfin, pour bien appréhender les besoins de mobilité des différents types de publics, cinq ateliers ont été réunis sous forme de table ronde : emploi et économie, transports scolaires, politiques départementales, déplacements transfrontaliers, territoires. Ces panels ont permis de focaliser l'analyse sur les mobilités propres à des publics spécifiques afin de mieux cerner leurs caractéristiques et leurs besoins.

2. DIAGNOSTIC DES BESOINS EN MOBILITE DES PERSONNES

Synthèse

Le territoire du Haut-Rhin présente une forte densité de population. Son peuplement se concentre sur un axe nord-sud et autour de deux grands pôles de peuplement, Mulhouse et Colmar, qui représentent également les deux principaux pôles d'emploi du département.

La démographie dans le Haut-Rhin est dynamique, bien que très contrastée.

Le revenu moyen des foyers fiscaux est supérieur à la moyenne nationale, et s'avère notamment particulièrement élevé dans le territoire de vie des Trois Pays. Les observations sont similaires quant à la double motorisation, ce qui est défavorable à l'usage des transports en commun.

Une part importante de personnes captives est néanmoins observée du fait d'une forte proportion de personnes de moins de trente ans.

Les actifs sont très mobiles, et les flux transfrontaliers sont forts, essentiellement du fait de la proximité de Bâle, où plus de 30 000 Haut-Rhinois travaillent. Les déplacements s'effectuent toutefois pour la plupart d'entre eux au sein des territoires de vie.

Enfin, les bassins de déplacements vers les pôles attracteurs sont similaires qu'il s'agisse de déplacements domicile/travail ou domicile/études, bien qu'ils soient plus resserrés dans ce dernier cas. Deux principaux pôles de travail et d'étude sur le département : Colmar et Mulhouse. Cernay, Saint-Louis et Guebwiller sont les pôles secondaires du département, en relai avec les deux pôles principaux.

2.1. ANALYSE DU CONTEXTE SOCIOECONOMIQUE ET DES BESOINS DE DEPLACEMENTS

2.1.1. ECHELLE TRANSFRONTALIERE

Carte 1 : Population et densité de population en 2006

Le niveau de population permet de distinguer les principaux pôles de peuplement de l'aire d'étude.

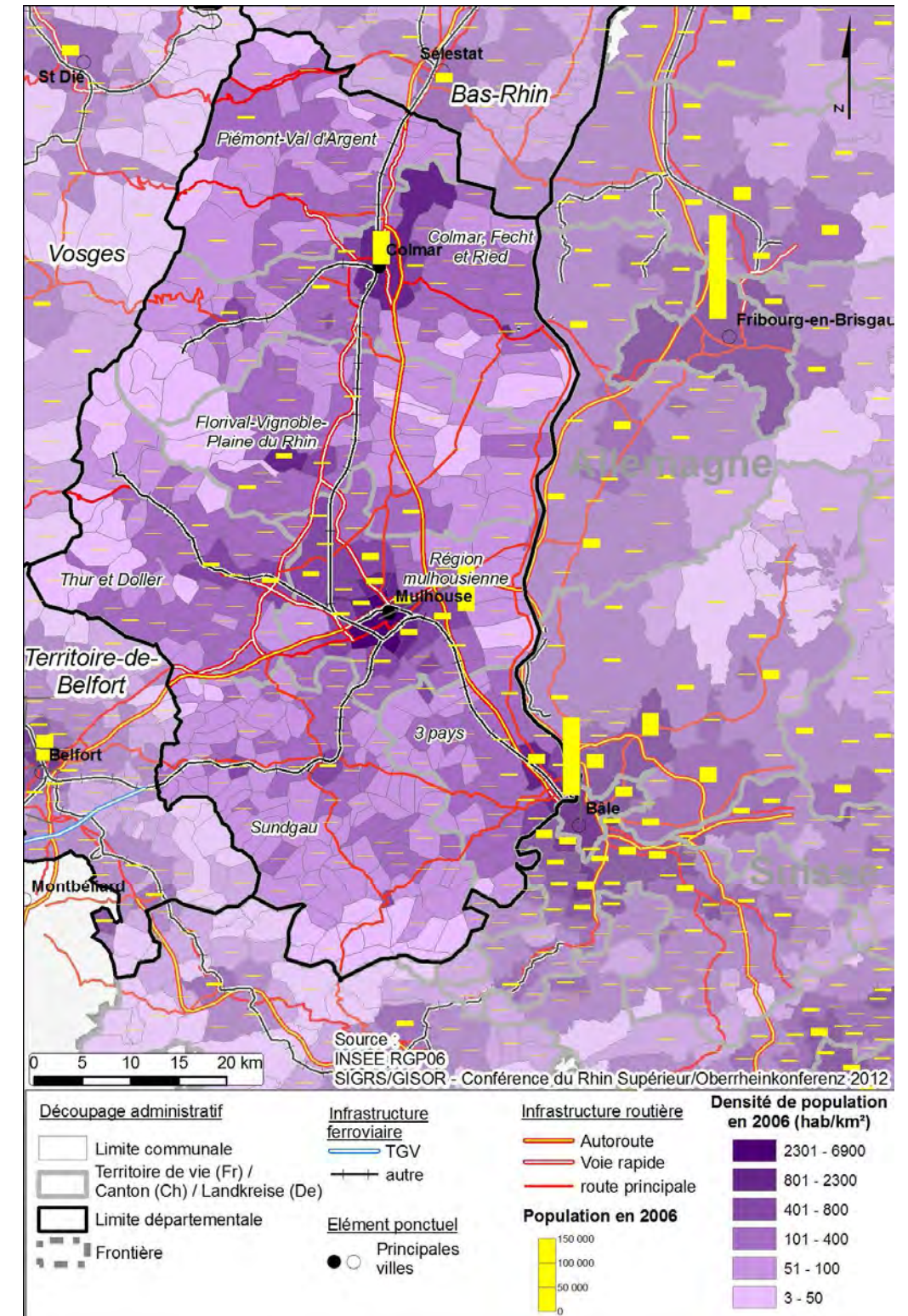
Rapportant le nombre d'habitants à la surface des communes, la densité de population fait apparaître différents modes d'occupation et d'organisation de l'espace susceptibles d'orienter les mobilités.

Source : INSEE et SIGRS

- Le Haut-Rhin s'inscrit dans un espace du Rhin Supérieur caractérisé par une densité importante et continue du peuplement tout au long de l'axe rhénan (Colmar-Mulhouse-Saint-Louis-Bâle). Le Rhin Supérieur est un territoire transfrontalier s'étendant sur 350 km le long du Rhin et regroupant la région Alsace (France), les cantons de de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Jura et Soleure (Suisse) et une grande partie des Lands de Bade-Wurtemberg et de de Rhénanie-Palatinat (Allemagne)
- La densité du Haut-Rhin (209 habitants / km²) est près de deux fois plus élevée que la moyenne nationale (113 habitant / km² environ pour la France Métropolitaine) mais reste toutefois légèrement inférieure à celle du Rhin-Supérieur.
- 4 pôles de peuplement majeurs se distinguent : les agglomérations de Mulhouse et Colmar en France, et celles de Fribourg en Allemagne et Bâle en Suisse.
 - Colmar compte 981 habitants / km² ;
 - Mulhouse compte 5 023 habitants / km² ;
 - le Land de Fribourg compte 1 411 habitants / km² ;
 - le canton de Bâle-Ville compte 4 993 habitants / km².
- A l'ouest, le massif des Vosges au sud, le massif du Jura et à l'est la Forêt Noire comptent les communes les moins densément peuplées du Rhin Supérieur.
- Ces niveaux de densité élevés sont de manière générale favorables aux transports en commun dans les zones les plus peuplées de la plaine rhénane. Toutefois, les territoires de montagne présentent un profil moins favorable à cet égard du fait de leur faible niveau de densité.

POPULATION EN 2006					
Haut-Rhin	736 475	Bâle-Ville	184 822	Fribourg	215 966
Bas-Rhin	1 078 838	Bâle-Campagne	267 166	Brigau	249 535
Alsace	1 815 314	Soleure	248 613	Lörrach	221 357
Rhin Supérieur	6 104 598	Jura	69 252		

DENSITE DE POPULATION EN 2006					
Haut-Rhin	209	Bâle-Ville	4 993	Fribourg	1 411
Bas-Rhin	227	Bâle-Campagne	516	Brigau	181
Alsace	219	Soleure	314	Lörrach	268
Rhin Supérieur	284	Jura	83		

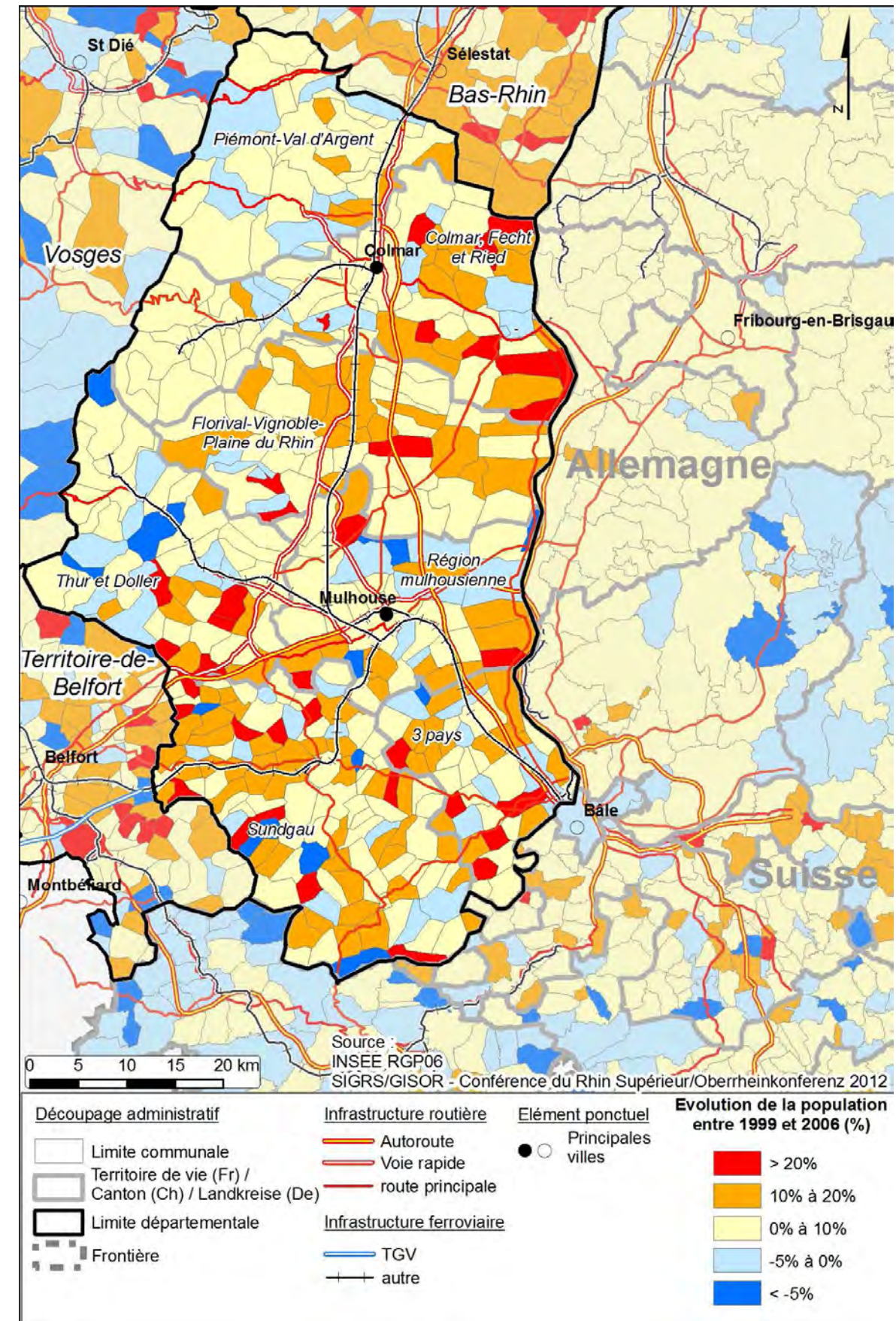


Carte 2 : Evolution de la population entre 1999 et 2006

L'évolution de la population sur les dernières années permet d'identifier les tendances démographiques sur les territoires et de caractériser les dynamiques des différents pôles de peuplement.

Source : INSEE et SIGRS

- L'évolution de la population est très contrastée entre les territoires frontaliers du Rhin Supérieur et reflète des situations démographiques nationales distinctes.
- Le Haut Rhin a vu sa population croître de plus de 4% (à 70 % du fait du solde naturel, et à 30 % du fait du solde migratoire) entre 1999 et 2006, ce qui le place un peu en dessous de la moyenne du Rhin supérieur et de l'Alsace.
- Cette dynamique démographique est contrastée au-delà des frontières françaises. Les territoires frontaliers allemand et suisse voient leur niveau de population augmenter de manière lente depuis 1999.
- Le canton de Bâle Ville connaît même une baisse de sa population ces dernières années (-1,9% entre 1999 et 2006).
- Le Sundgau et la plaine rhénane alsacienne concentrent les niveaux de croissance les plus élevés de la zone d'étude, tandis que les massifs des Vosges, du Jura et de la Forêt Noire enregistrent une croissance limitée.
- En termes de mobilité, la croissance de la population engendre une croissance de la demande de transport.



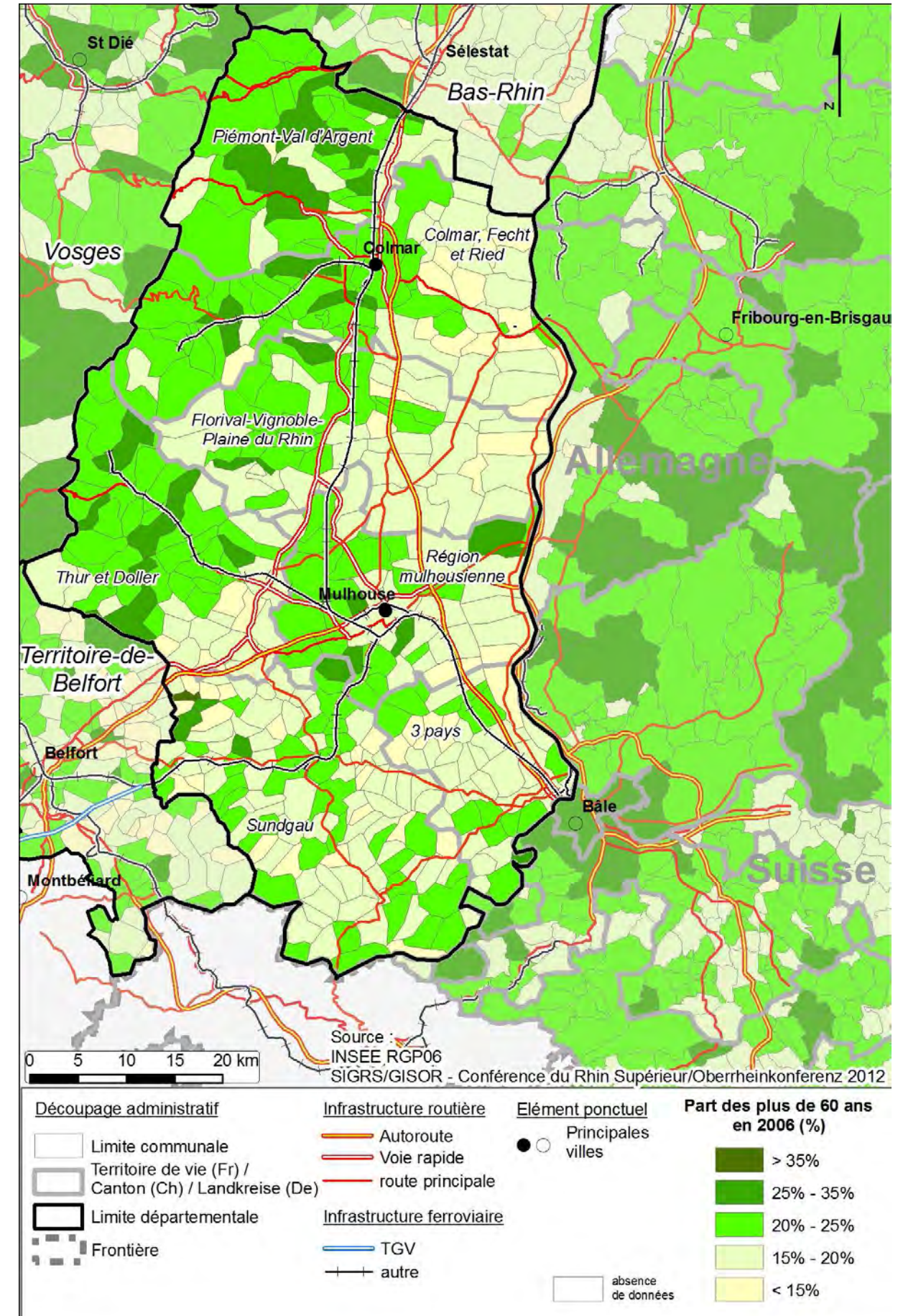
EVOLUTION DE POPULATION ENTRE 1999 ET 2006					
Haut-Rhin	4,1%	Bâle-Ville	-1,9%	Fribourg	6,7%
Bas-Rhin	5,1%	Bâle-Campagne	3,3%	Brisgau	4,5%
Alsace	4,7%	Soleure	1,9%	Lörrach	2,4%
Rhin Supérieur	4,9%	Jura	0,7%		

Carte 3 : Part des plus de 60 ans en 2006

La part des plus de soixante ans dans la population renseigne sur son vieillissement et ses capacités de renouvellement. Elle est mesure d'éclairer éventuellement des besoins spécifiques de mobilité.

Source : INSEE et SIGRS

- La part des plus de 60 ans dans la population varie de manière importante selon les pays et les espaces géographiques.
- On constate une forte proportion de cette classe d'âge dans les territoires allemand et suisse. Elle représente plus d'un quart de la population de Bâle-Ville et plus de 23% de la population du Land de Brisgau, du Land de Lörrach et du Canton de Bâle-Campagne.
- Comparativement, le Haut-Rhin qui compte 20% de personnes de plus de 60 ans apparait comme un territoire moins vieillissant.
- Cette situation s'explique par des trajectoires nationales contrastées en matière démographique.
- Les communes de piémont et de montagne (Vosges, Jura, Forêt Noire) concentrent les plus fortes parts de plus de 60 ans, tandis que les communes de la plaine rhénane alsacienne et du Sundgau comptent les parts les plus faibles. Cela s'explique par la perte d'attractivité des massifs montagneux pour les populations jeunes du fait du déclin de leurs bases productives.
- En termes de mobilité, des solutions de transport public adaptées aux populations âgées doivent être envisagées, notamment dans des territoires où le vieillissement de la population se conjugue à l'enclavement.



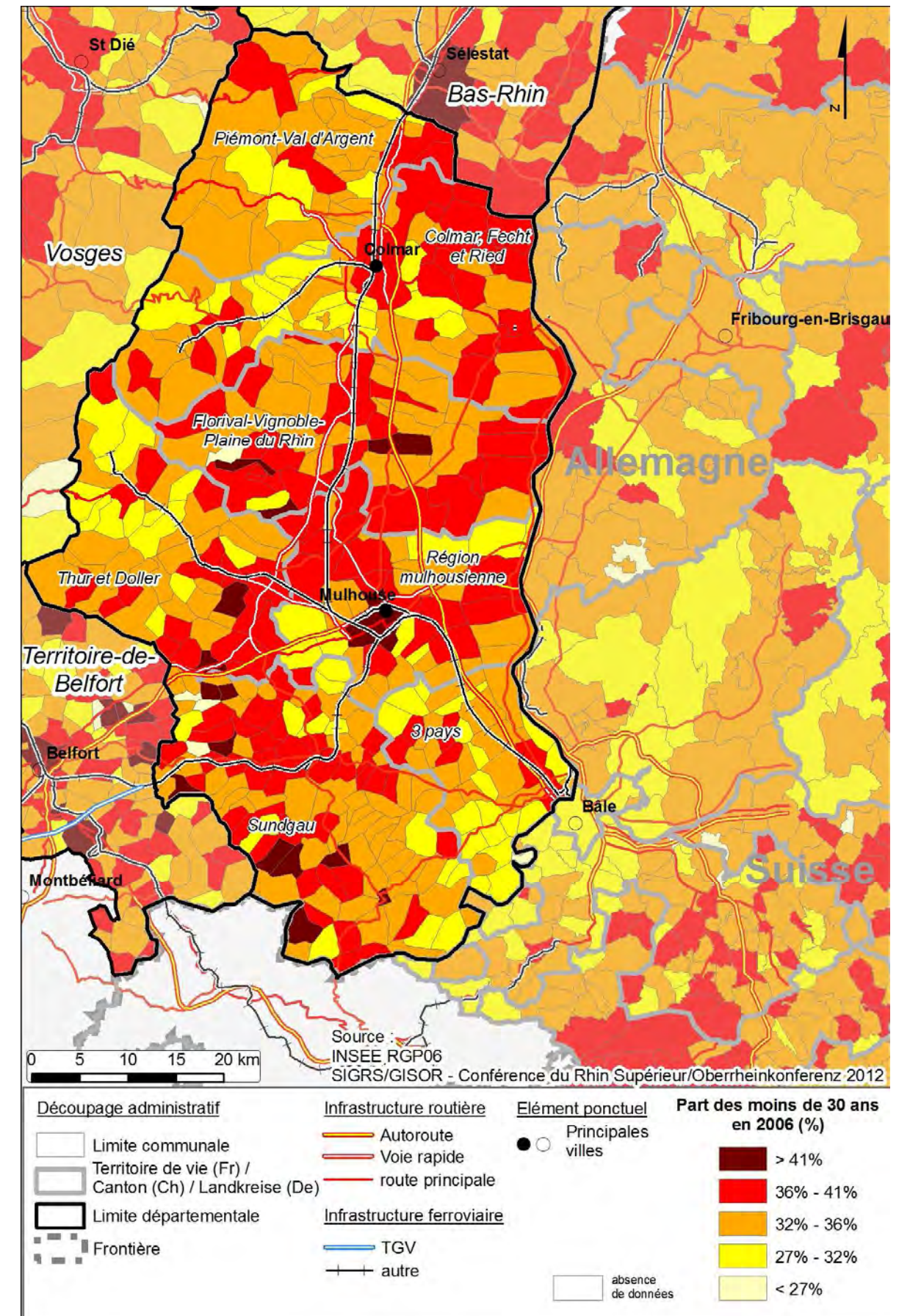
PART DE LA POPULATION DE PLUS DE 60ANS EN 2006					
Haut-Rhin	20,1%	Bâle-Ville	26,6%	Fribourg	20,2%
Bas-Rhin	19,0%	Bâle-Campagne	23,8%	Brisgau	23,6%
Alsace	19,5%	Soleure	22,6%	Lörrach	23,8%
Rhin Supérieur	NC	Jura	NC		

Carte 4 : Part des moins de 30 ans en 2006

La part des moins de trente ans dans la population permet de mettre en avant le potentiel de renouvellement de celle-ci et d'éclairer éventuellement des besoins spécifiques de mobilité.

Source : INSEE et SIGRS

- La part des moins de 30 ans dans la population varie entre 30% et 40% au sein du Rhin Supérieur
- En 2006, les moins de 30 ans représentent près de 37% de la population du département du Haut-Rhin, soit une part proche de la moyenne alsacienne mais supérieur à celle du Rhin Supérieur. Ce contraste s'explique par des trajectoires démographiques nationales distinctes.
- La part des moins de 30 ans est plus faible dans les cantons suisses (31% dans le canton de Bâle-Ville, 32% et 34% dans ceux de Bâle-Campagne et Soleure), ainsi que dans les Land allemands (36% de la population dans le Land de Fribourg, 33% dans les Land de Brisgau et Lörrach).
- Les agglomérations françaises regroupent les parts les plus élevées de moins de 30 ans, alors qu'ils sont moins représentés au sein des agglomérations voisines de Bâle ou Fribourg.
- *En termes de mobilité, une attention particulière doit être apportée à ces populations jeunes, potentiellement plus dépendante des transports en commun.*



PART DE LA POPULATION DE MOINS DE 30 ANS EN 2006					
Haut-Rhin	36,9%	Bâle-Ville	31,2%	Fribourg	35,6%
Bas-Rhin	38,5%	Bâle-Campagne	32,2%	Brisgau	33,2%
Alsace	37,9%	Soleure	34,1%	Lörrach	32,6%
Rhin Supérieur	NC	Jura	NC		

2.1.2. ECHELLE DEPARTEMENTALE

Carte 5 : Population et densité de population en 2009

Le niveau de population permet de distinguer les principaux pôles de peuplement de l'aire d'étude.

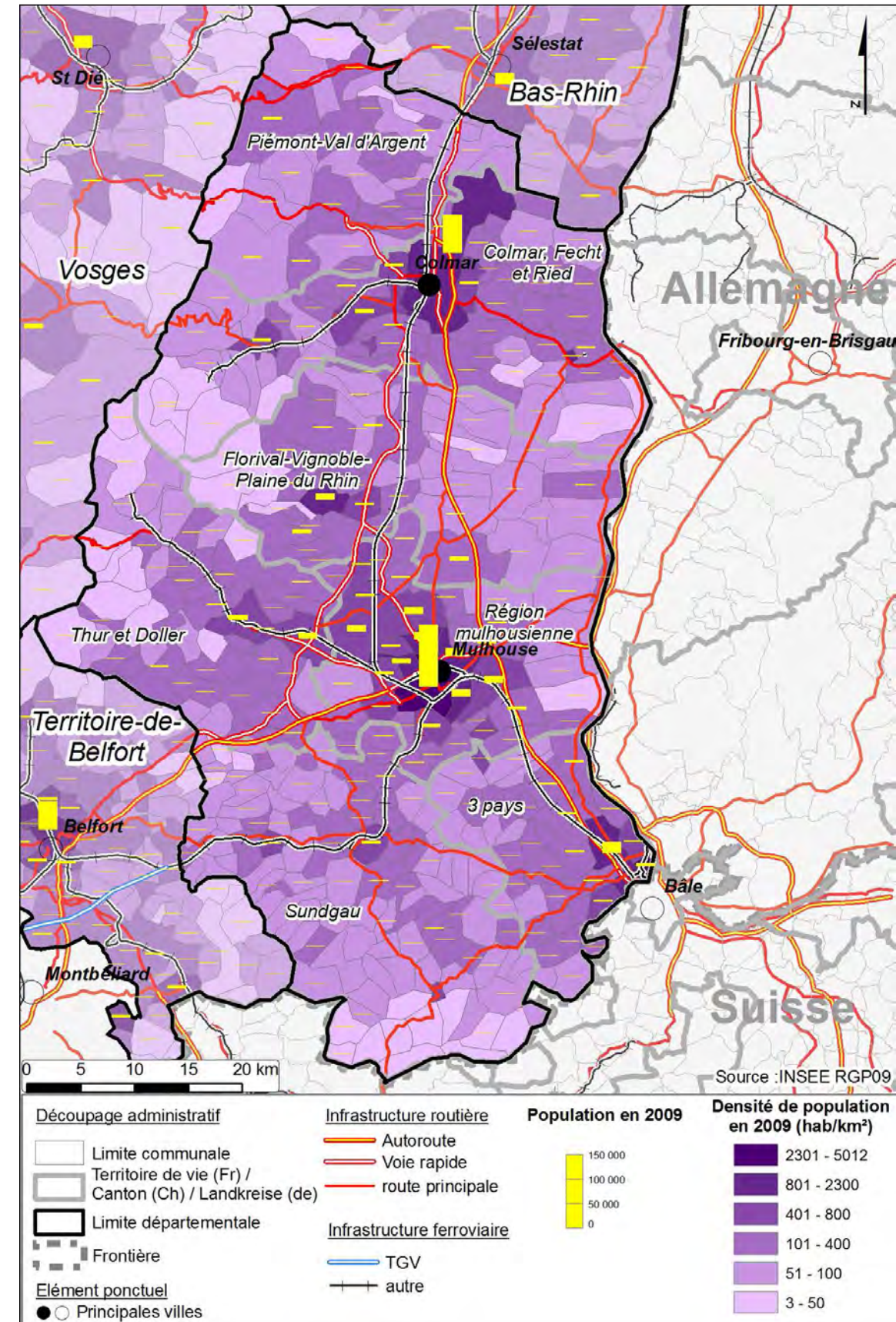
Rapportant le nombre d'habitants à la surface des communes, la densité de population fait apparaître différents modes d'occupation et d'organisation de l'espace susceptibles d'orienter les mobilités.

Source : INSEE

- En 2009, le Haut Rhin compte près de 750 000 habitants. La densité de population de 212 habitants / km² est une des plus élevée de France, supérieure de près de deux fois à la moyenne nationale et à la moyenne européenne.
- Trois grands pôles de peuplement apparaissent au niveau départemental : Mulhouse (213 000 habitants), Colmar (93 000 habitants) et Saint-Louis (40 000 habitants).
- On constate une densité importante et continue du peuplement tout au long de l'axe Nord-Sud de la plaine Rhénane (Colmar-Mulhouse-Saint-Louis).
- A l'ouest, Le massif des Vosges et au sud, le massif du Jura comptent les communes les moins densément peuplées du département. On constate aussi des densités moins élevées sur les territoires du bord du Rhin entre les niveaux de Mulhouse et Colmar.
- Ces niveaux de population et de densité élevés sont de manière générale favorables aux transports en commun dans les zones les plus peuplées de la plaine rhénane. Toutefois, les territoires de montagne présentent un profil moins favorable à cet égard.

POPULATION EN 2009							
territoires de référence	territoires de vie	pôles d'emploi et d'équipement					
France	62 465 709	Colmar Fecht et Ried	151 624	Colmar	93 374	Munster	4 889
Alsace	1 842 875	Florival-vignoble	73 253	Mulhouse	212 842	Neuf-Brisach	7 987
		Piemont-Val d'Argent	46 396	Cernay	22 145	Rouffach	4 605
Haut-Rhin	748 614	Région Mulhousienne	268 873	Saint Louis	39 638	Guebwiller	22 237
Bas-Rhin	1 094 261	Sundgau	68 924	Sainte Marie	5 541	Masevaux	4 709
Vosges	380 192	Thur Doller	66 571	Ribeauvillé	4 798	Altkirch	8 841
T. de Belfort	142 461	Trois Pays	72 973	Kaysersberg	2 721	Sierentz	2 847

DENSITE DE POPULATION EN 2009							
territoires de référence	territoires de vie	pôles d'emploi et d'équipement					
France	115	Colmar Fecht et Ried	229	Colmar	644	Munster	566
Alsace	223	Florival-vignoble	133	Mulhouse	1 523	Neuf-Brisach	237
		Piemont-Val d'Argent	102	Cernay	621	Rouffach	115
Haut-Rhin	212	Région Mulhousienne	624	Saint Louis	696	Guebwiller	469
Bas-Rhin	230	Sundgau	104	Sainte Marie	123	Masevaux	149
Vosges	65	Thur Doller	137	Ribeauvillé	149	Altkirch	286
T. de Belfort	234	Trois Pays	264	Kaysersberg	110	Sierentz	215

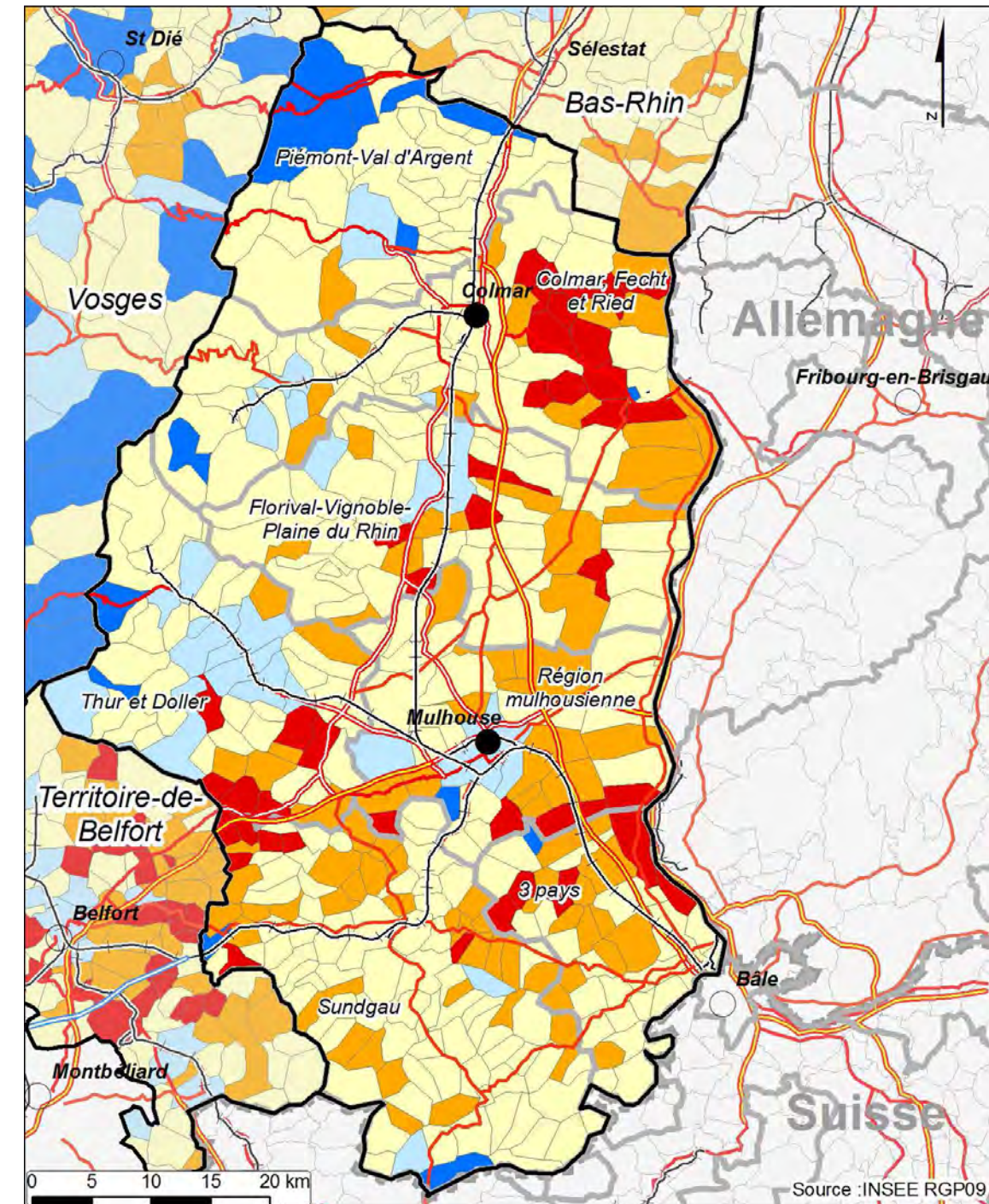


Carte 6 : Evolution de la population entre 1975 et 2009

L'évolution de la population sur une trentaine d'années permet d'identifier les tendances à long terme sur les territoires et de caractériser les dynamiques des différents pôles de peuplement.

Source : INSEE

- L'évolution de la population sur le long terme (près de 18% sur 34 ans) est légèrement inférieure au niveau régional (21,5%) et national (19,6 %) mais reste soutenue dans le département. Cette croissance est bien supérieure à celle des départements voisins des Vosges (-4,5%) et du Territoire de Belfort (11,2%).
- La croissance apparaît toutefois contrastée entre les territoires. Les territoires de l'axe rhénan et du sud connaissent les plus fortes croissances démographiques (par exemple 33,6% pour le Sundgau et 32,4% pour les Trois Pays).
- En revanche, les communes du massif Vosgiens voient leur croissance stagner voire baisser comme pour les pôles de Sainte-Marie aux Mines (-17,3%), Kaysersberg (-7,5%) ou encore Munster (-0,9%). Cela s'explique notamment par le recul de l'activité agricole et par la désindustrialisation des vallées vosgiennes, engendrant une baisse d'attractivité. La montagne se dépeuple au profit des territoires de plaines et piémont, qui concentrent désormais l'essentiel des activités.
- A une échelle plus fine, on constate la croissance de larges couronnes périurbaines autour de Mulhouse et Colmar. On constate également un débordement de la croissance belfortine sur l'ouest du département.
- La croissance des zones de plaine et piémont, notamment dans les couronnes périurbaines, pose la problématique de la mobilité sous un nouvel angle. Au-delà d'une demande croissante de transports urbains, l'affirmation d'une demande périurbaine de connexion vers les principaux pôles pose la question d'une adaptation de l'offre de transports publics pour y répondre à la jonction des compétences de plusieurs AOT (urbaines, départementale, régionale). Dans les zones se dépeuplant, la question d'un niveau adapté d'offre de transport se pose afin de ne pas renforcer la baisse d'attractivité de ces territoires.



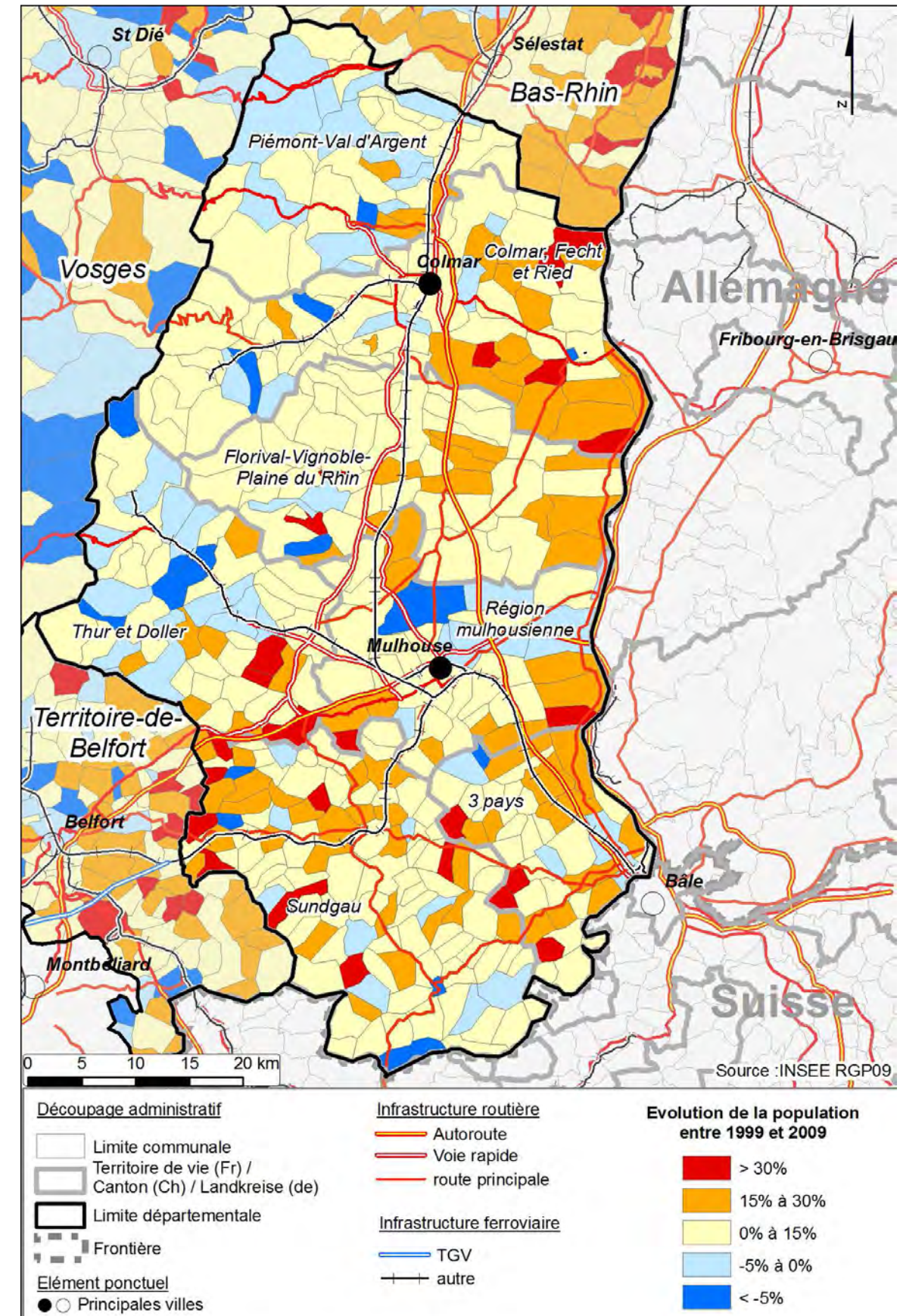
EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1975 ET 2009							
territoires de référence	territoires de vie	pôles d'emploi et d'équipement					
France	18,8%	Colmar Fecht et Ried	19,2%	Colmar	9,9%	Munster	-0,9%
Alsace	21,5%	Florival-Vignoble	25,1%	Mulhouse	5,8%	Neuf-Brisach	17,7%
		Piémont-Val d'Argent	8,9%	Cernay	6,7%	Rouffach	-3,4%
Haut-Rhin	17,9%	Région Mulhousienne	10,6%	Saint Louis	17,9%	Guebwiller	17,0%
Bas-Rhin	24,1%	Sundgau	33,6%	Sainte Marie	-17,3%	Masevaux	0,0%
Vosges	-4,5%	Thur Doller	17,0%	Ribeauvillé	12,1%	Altkirch	18,7%
T. de Belfort	11,2%	Trois Pays	32,4%	Kaysersberg	-7,5%	Sierentz	66,4%

Carte 7 : Evolution de la population entre 1999 et 2009

L'évolution de la population sur les dernières années permet de déterminer des confirmations ou inflexions des tendances de long terme identifiées à travers la carte précédente et d'identifier les émergences

Source : INSEE

- Le Haut Rhin apparaît comme un espace dynamique : sa population s'est accrue de près de 6% entre 1999 et 2009. Cette évolution se situe en-deçà de la croissance de la population du département du Bas-Rhin (6,7%), au niveau régional (6,3 %) et national (6,9 %), mais supérieure à la croissance dans le Territoire de Belfort (3,7%) et dans le département des Vosges (qui perd des habitants au cours des 10 dernières années).
- Le Sundgau et la plaine rhénane alsacienne concentrent les niveaux de croissance les plus élevés de la zone d'étude, tandis que les massifs des Vosges et du Jura enregistrent une croissance limitée.
- La croissance de la population au sein des pôles d'emploi de Colmar et Mulhouse est relativement faible (respectivement 4,5% et 1,9%) entre 1999 et 2009.



EVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 1999 ET 2009							
territoires de référence	territoires de vie	pôles d'emploi et d'équipement					
France	6,7%	Colmar Fecht et Ried	6,3%	Colmar	4,5%	Munster	0,1%
Alsace	6,3%	Florival-vignoble	8,4%	Mulhouse	1,9%	Neuf-Brisach	1,3%
		Piemont-Val d'Argent	2,8%	Cernay	3,3%	Rouffach	10,0%
Haut-Rhin	5,8%	Région Mulhousienne	3,2%	Saint Louis	6,4%	Guebwiller	3,6%
Bas-Rhin	6,7%	Sundgau	11,5%	Sainte marie	-4,7%	Masevaux	2,0%
Vosges	-0,2%	Thur Doller	5,3%	Ribeauvillé	-3,0%	Altkirch	10,7%
T. de Belfort	3,7%	Trois Pays	9,6%	Kaysersberg	1,6%	Sierentz	16,6%

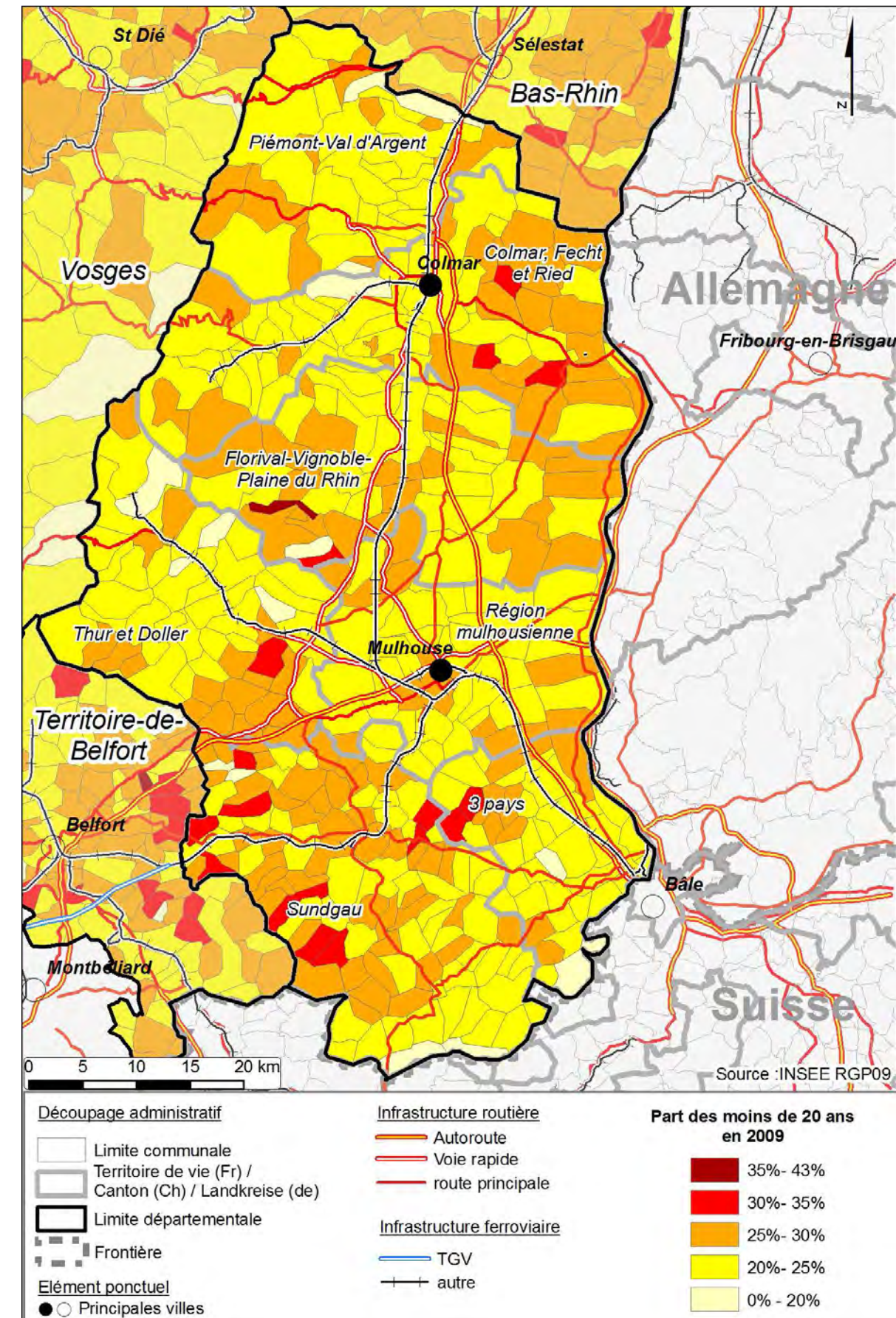
Carte 8 : Part des moins de 20 ans en 2009

La part des moins de vingt ans dans la population permet de mettre en avant le potentiel de renouvellement de celle-ci et d'éclairer éventuellement des besoins spécifiques de mobilité.

Source : INSEE

- En 2006, les moins de 20 ans représentent presque un quart (24,5%) de la population du Haut-Rhin, soit une proportion identique à celle de la France métropolitaine et du Bas-Rhin.
- Les différences sont peu marquées à l'échelle des Territoires de Vie. La part des moins de 20 ans dans la population varie entre 23,4% pour le Territoire de Vie des Trois Pays à 25,3% pour le Territoire de Vie du Sundgau.
- Au niveau communal, la part des moins de 20 ans est légèrement plus faible dans les communes vosgiennes et les communes frontalières à la Suisse. Ils sont en revanche plus représentés sur l'agglomération Mulhousienne (un quart de la population totale), dans les communes situées à l'est de Colmar et dans les communes situées entre Mulhouse et Belfort.
- Quelques communes périurbaines présentent de fortes proportions de populations jeunes, ce qui peut s'expliquer par des opérations locales d'aménagement (lotissements récents par exemple).
- Au-delà d'une réponse générale aux besoins des populations jeunes, l'indicateur ne permet pas de mettre clairement en avant des spécificités territoriales.

PART DES MOINS DE 20 ANS EN 2009							
territoires de référence		Territoires de Vie		pôles d'emploi et d'équipement			
France	24,5%	Colmar Fecht et Ried	24,3%	Colmar	23,9%	Munster	23,3%
Alsace	24,4%	Florival-Vignoble	24,7%	Mulhouse	25,0%	Neuf-Brisach	25,6%
		Piemont-Val d'Argent	23,5%	Cernay	23,6%	Rouffach	22,6%
Haut-Rhin	24,5%	Région Mulhousienne	24,9%	Saint Louis	23,4%	Guebwiller	24,6%
Bas-Rhin	24,3%	Sundgau	25,3%	Sainte Marie	24,7%	Masevaux	23,0%
Vosges	23,8%	Thur Doller	23,9%	Ribeauvillé	21,4%	Altkirch	25,4%
T. de Belfort	24,8%	Trois Pays	23,4%	Kaysersberg	21,3%	Sierentz	22,8%



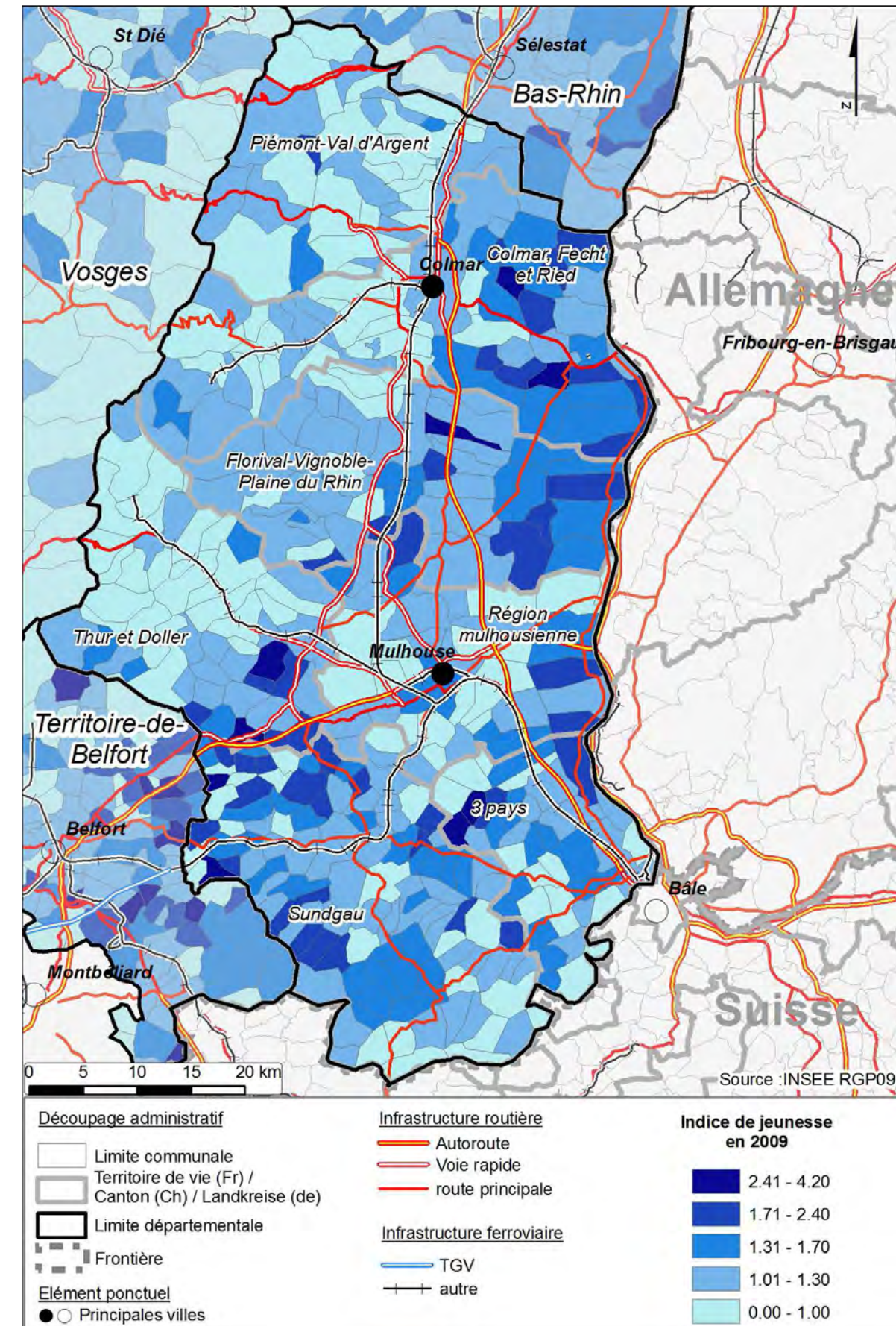
Carte 9 : Indice de jeunesse en 2009

L'indice de jeunesse correspond au nombre de jeunes de 0 à 19 ans rapporté à celui des personnes de 60 ans et plus. Il donne la proportion de jeunes par rapport aux seniors.

Inférieure à 1, le territoire est caractérisé comme vieillissant, supérieure à 1, il fait preuve d'un certain dynamisme démographique.

Source : INSEE

- Avec près de 7 jeunes pour 6 seniors (taux de 1,15), le Haut-Rhin apparaît comme un territoire dynamique. Ce niveau est supérieur à celui de la France métropolitaine mais inférieur à celui du Bas-Rhin (6 jeunes pour cinq seniors). Il est analogue à celui du territoire de Belfort et nettement supérieur à celui des Vosges, où les aînés sont en nombre légèrement supérieur aux jeunes.
- La jeunesse de la population est particulièrement marquée dans les Territoires de Vie du Sundgau, (5 jeunes pour 4 seniors) mais aussi dans les Trois Pays, le Florival-Vignoble et la Région Mulhousienne, qui affichent un indice de jeunesse supérieur à la moyenne départementale.
- Les massifs des Vosges et du Jura apparaissent comme des territoires vieillissants au sein desquels la population de plus de 60 ans est plus représentée que la population de moins de 20 ans. Les pôles de Masevaux et Ribeauvillé apparaissent particulièrement vieillissants.
- En termes de mobilité, une réponse aux besoins des populations jeunes comme âgées est à apporter.



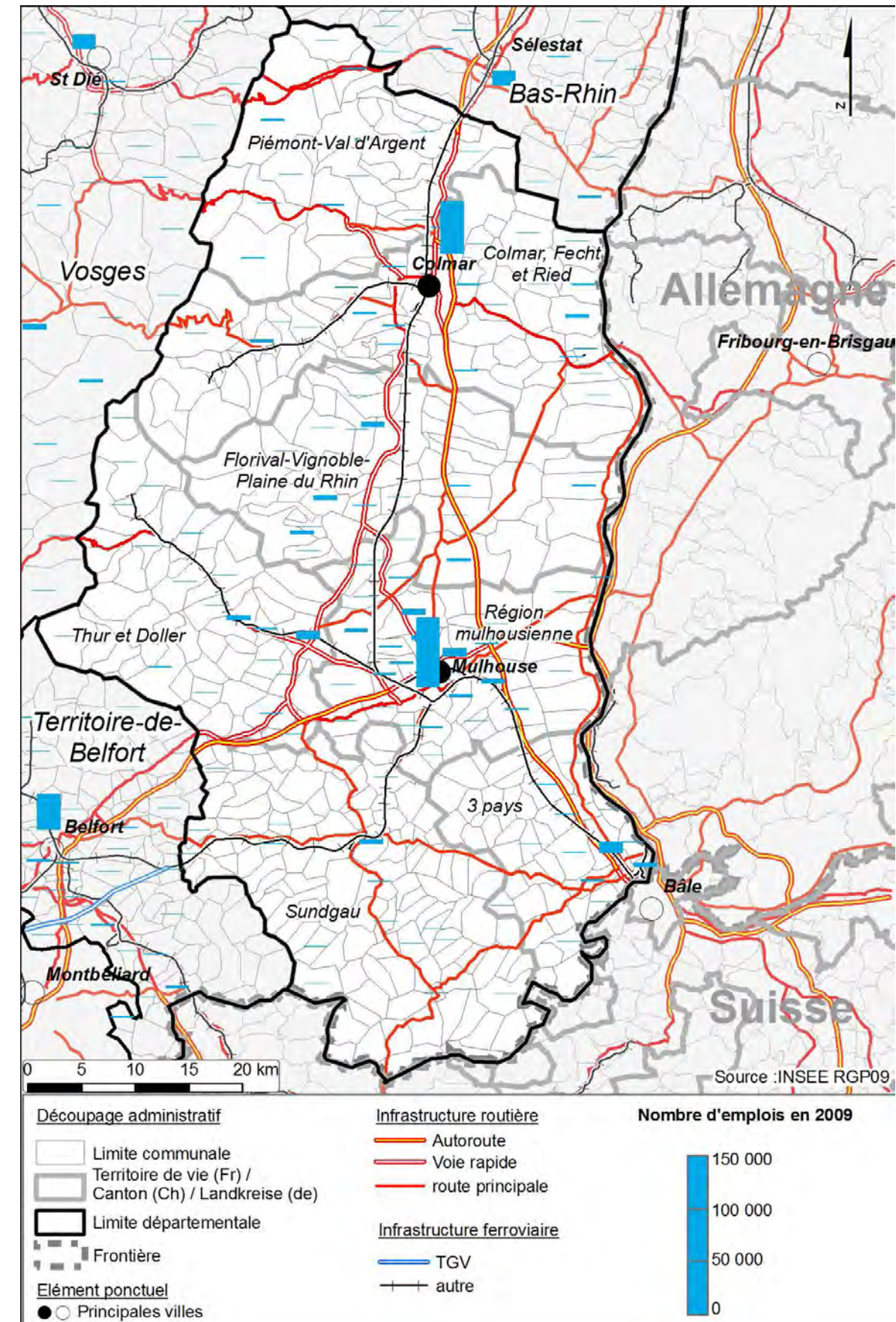
INDICE DE JEUNESSE EN 2009							
territoires de référence	territoires de vie	pôles d'emploi et d'équipement					
France	1,09	Colmar Fecht et Ried	1,14	Colmar	1,11	Munster	0,82
Alsace	1,18	Florival-Vignoble	1,19	Mulhouse	1,17	Neuf-Brisach	1,27
		Piémont-Val d'Argent	0,98	Cernay	1,04	Rouffach	1,01
Haut-Rhin	1,15	Région Mulhousienne	1,16	Saint Louis	1,19	Guebwiller	1,09
Bas-Rhin	1,21	Sundgau	1,24	Sainte Marie	1,05	Masevaux	0,90
Vosges	0,96	Thur Doller	1,04	Ribeauvillé	0,76	Altkirch	1,28
T. de Belfort	1,16	Trois Pays	1,19	Kaysersberg	0,80	Sierentz	1,05

Carte 10 : Nombre d'emplois en 2009

L'identification du nombre et de la répartition des emplois permet de localiser les pôles structurant l'armature économique du territoire vers lesquels sont susceptibles de converger les actifs.

Source : INSEE

- On compte plus de 288 000 emplois au sein du département du Haut-Rhin en 2009, soit 38% des emplois de la région Alsace.
- Avec près de 100 000 emplois en 2009, le pôle de Mulhouse est le plus important du département, le pôle de Colmar se situant ensuite à un peu plus de la moitié de ce niveau (plus de 53 800 emplois).
- Le pôle de Saint-Louis constitue un pôle secondaire, avec près de 17 900 emplois.
- En dehors de ces pôles d'emplois majeurs, les emplois apparaissent nombreux le long des infrastructures de transport : A 35, RN 33, A 36 et RN 66. Les massifs du Jura et des Vosges sont les secteurs les moins bien dotés.
- En termes de mobilité, la relative concentration de l'emploi est à mettre en regard de la dispersion croissante de la population, ce qui signifie une mobilité croissante entre domicile et travail.



NOMBRE D'EMPLOIS EN 2009							
territoires de référence	territoires de vie	pôles d'emploi et d'équipement					
France	25 720 602	Colmar Fecht et Ried	70 824	Colmar	53 843	Munster	2 470
Alsace	752 931	Florival-Vignoble	24 189	Mulhouse	99 938	Neuf-Brisach	5 297
		Piémont-Val d'Argent	17 307	Cernay	13 119	Rouffach	4 653
Haut-Rhin	288 090	Région Mulhousienne	113 521	Saint Louis	17 858	Guebwiller	8 401
Bas-Rhin	464 841	Sundgau	15 932	Sainte Marie	1 941	Masevaux	1 998
Vosges	147 262	Thur Doller	23 328	Ribeauvillé	3 107	Altkirch	4 826
T. de Belfort	56 561	Trois Pays	22 989	Kaysersberg	1 822	Sierentz	1 238

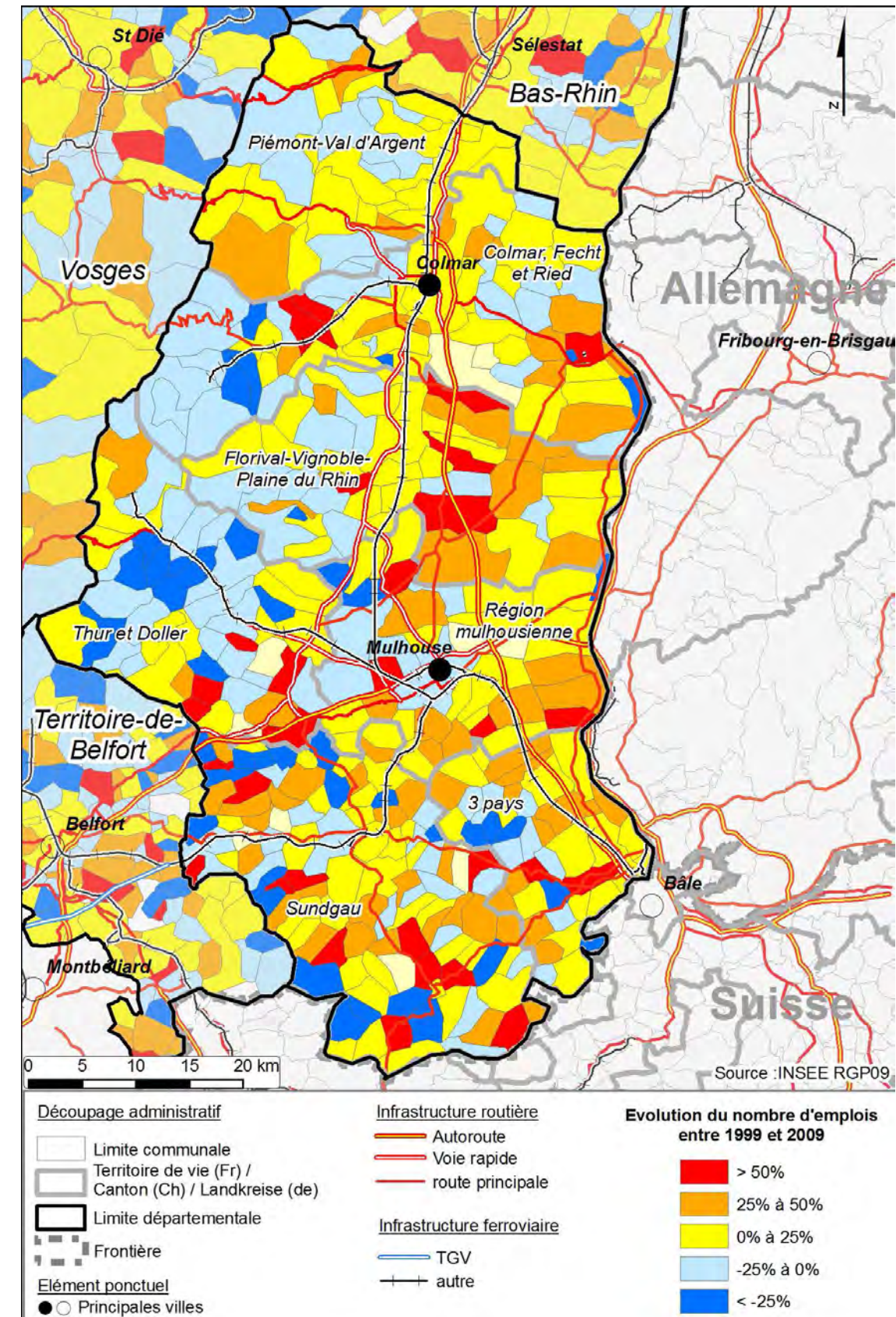
Carte 11 : Taux d'évolution du nombre d'emplois entre 1999 et 2009

Le taux d'évolution du nombre d'emploi permet de quantifier à l'échelle communale l'évolution du nombre d'emplois entre 1999 et 2009. Il permet d'illustrer à l'échelle départementale les dynamiques économiques territoriales.

Source : INSEE

- Le nombre d'emplois dans le département a augmenté de 7% entre 1999 et 2009 soit, pour la même période, une hausse presque deux fois moindre que celle de la France métropolitaine et du département du Bas-Rhin. Cette relative faiblesse de la création d'emploi est toutefois compensée par l'offre d'emploi transfrontalière en Suisse et en Allemagne.
- Les profils des territoires sont contrastés en la matière. Les territoires de vie les plus dynamiques en matière de création d'emplois sont ceux de Colmar et des Trois Pays. Ils ont vu respectivement leur nombre d'emplois évoluer entre 1999 et 2009 de 12% et 14%.
- Les pôles vosgiens de Ribeauvillé (-20%), Guebwiller (-4%) et Sainte-Marie aux Mines (-3%) ont connu un net recul du nombre d'emplois. Les communes des Vosges, un nombre important de communes du Sundgau et de communes périphériques de Mulhouse ont également connu un net recul de leur nombre d'emplois. Le pôle mulhousien connaît une croissance limitée et les dernières décennies ont été marquées par l'augmentation du nombre d'emplois dans des zones géographiques bien identifiées.
- *En termes de mobilité, la concentration de la croissance renforce la tendance à la dissociation entre lieux de résidence et de travail, qu'il conviendra de prendre en compte dans le renforcement de l'offre en transports en commun.*

TAUX D'EVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS ENTRE 1999 ET 2009					
territoires de référence		territoires de vie		pôles d'emploi et d'équipement	
France	13%	Colmar Fecht et Ried	12%	Colmar	13% Munster 5%
Alsace	10%	Florival-Vignoble	9%	Mulhouse	4% Neuf-Brisach 14%
		Piémont-Val d'Argent	4%	Cernay	7% Rouffach 22%
Haut-Rhin	7%	Région Mulhousienne	3%	Saint Louis	13% Guebwiller -4%
Bas-Rhin	12%	Sundgau	7%	Sainte Marie	-3% Masevaux 4%
Vosges	1%	Thur Doller	4%	Ribeauvillé	-20% Altkirch 9%
T. de Belfort	7%	Trois Pays	14%	Kaysersberg	11% Sierentz 15%

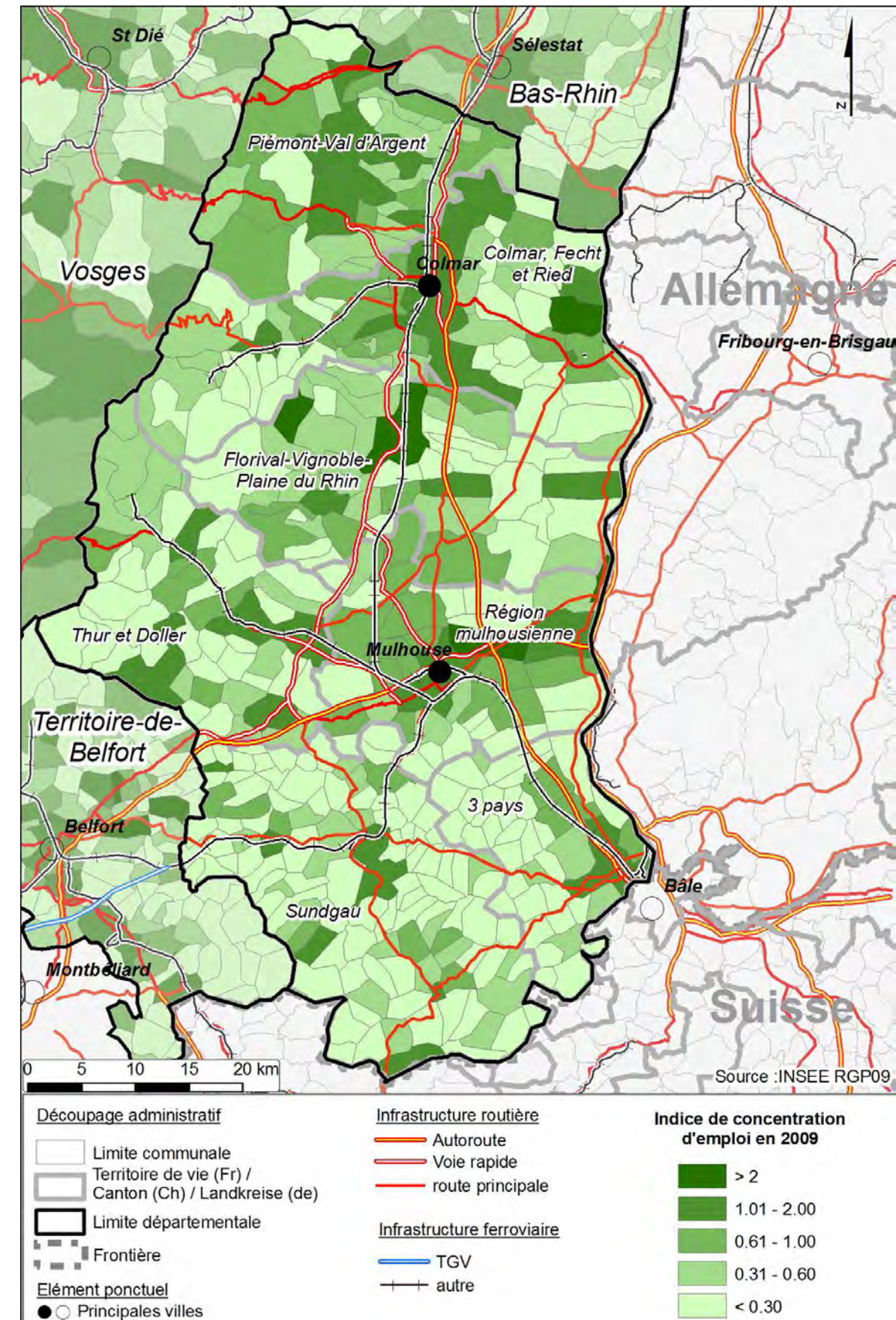


Carte 12 : Indice de concentration de l'emploi en 2009

L'indice de concentration de l'emploi désigne le rapport entre le nombre d'emplois offerts dans une commune et les actifs ayant un emploi qui résident dans la commune. On mesure ainsi l'attraction par l'emploi qu'une commune exerce sur les autres.

Source : INSEE

- L'indice de concentration de l'emploi est de 0,89 dans le Haut-Rhin. Le département offre un nombre d'emplois inférieur au nombre d'actifs occupés qui y résident ce qui s'explique notamment par l'attraction transfrontalière des emplois suisses et allemands sur les actifs haut-rhinois.
- Les territoires de vie les plus attractifs en termes d'emploi sont les principales agglomérations du département : la Région Mulhousienne et le territoire de Colmar Fecht et Ried. On constate en creux autour de ces pôles des communes des couronnes périurbaines offrant peu d'emploi à leurs habitants.
- Les territoires de vie du Sundgau et des Trois Pays apparaissent clairement comme des territoires résidentiels. Ils sont les moins attractifs en termes d'emploi (on compte un emploi sur le territoire du Sundgau pour deux actifs occupés y résidant et deux emplois pour trois actifs occupés résidant sur le territoire des Trois Pays). Cette situation s'explique par la proximité de la frontière Suisse et du pôle de Bâle qui font de ces espaces des zones résidentielles des zones d'activités baloises.
- A un niveau moindre, les vallées vosgiennes offrent peu d'emploi aux actifs qui y résident.
- En termes de mobilité, la question des déplacements transfrontaliers entre le Sundgau et la Suisse apparait à travers cet indicateur ainsi que celle des déplacements entre communes résidentielles et pôles d'emploi.

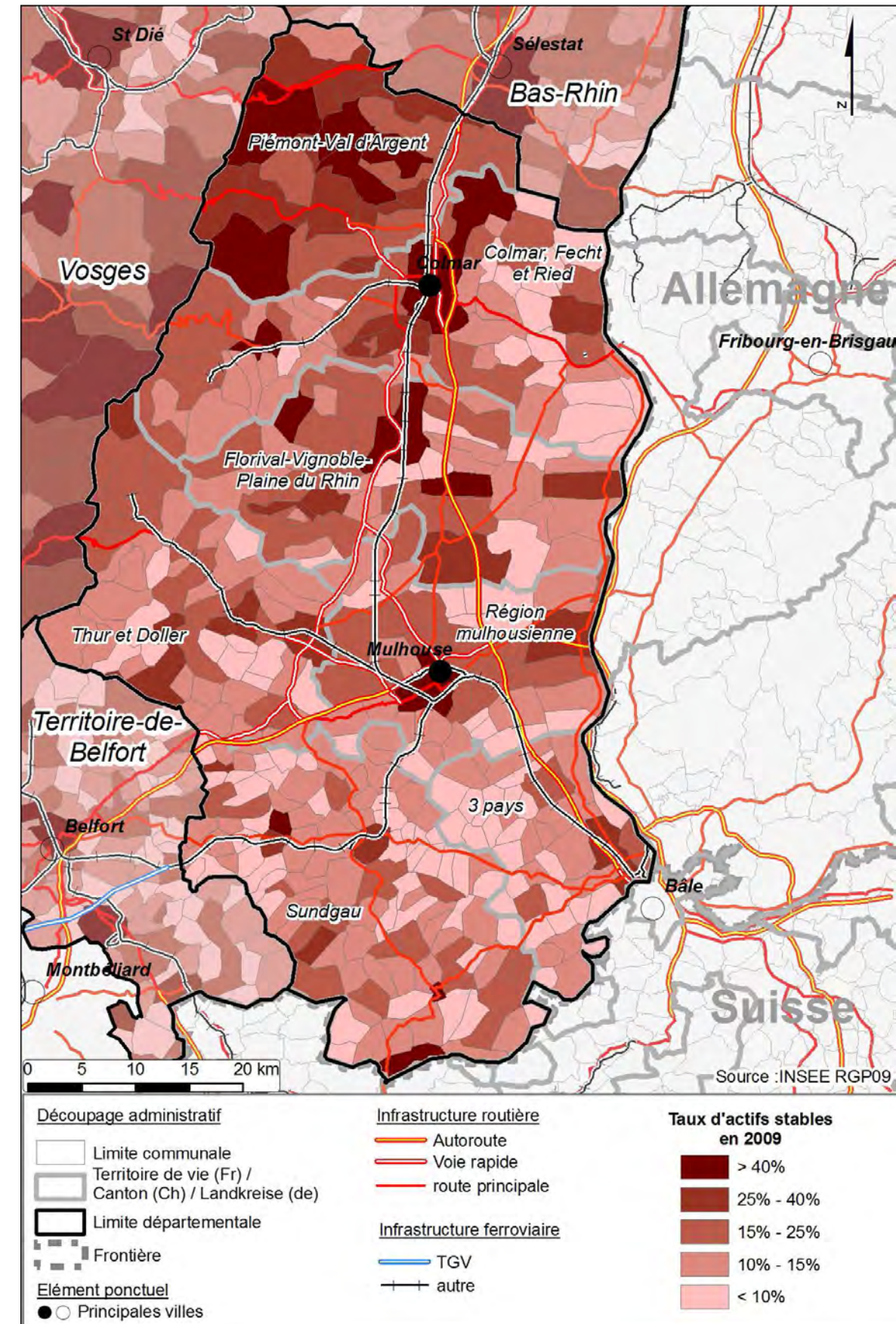


Carte 13 : Taux d'actifs stables en 2009

Le taux d'actifs stables représente la part des actifs travaillant dans leur commune de résidence. Cet indicateur permet de déterminer les besoins en mobilité professionnelle des actifs de la zone d'étude.

Source : INSEE

- Plus d'un actif sur quatre résidant dans le département du Haut-Rhin exerce un emploi dans sa commune de résidence (27,3%). Cette proportion d'actifs stables est moins élevée que dans les départements voisins du Bas-Rhin (33,7%), des Vosges (34,9%) et du Territoire de Belfort (30,6%).
- On observe une diminution de la part des actifs stables du nord vers le Sud du département. Le pôle d'emploi de Mulhouse fait exception avec 34,4% d'actifs stables pour une moyenne de 29,5% dans le territoire de vie de la Région Mulhousienne. La part des emplois stables est encore supérieure à la moyenne départementale au nord-est dans le Piémont-Val d'Argent, signe du maintien d'un certain niveau d'activité économique dans cette partie des Vosges.
- On note que le taux d'actifs stables au sein du pôle d'emploi de Colmar est particulièrement élevé, avec plus d'un actif sur deux travaillant dans sa commune de résidence.
- Les taux d'actifs stables les moins élevés sont observés au sein des deux territoires de vie les moins attractifs en termes d'emploi et les plus polarisés par la Suisse : le Sundgau (16% d'actifs stables) et les Trois Pays (18,1% d'actifs stables).
- En termes de mobilité, le niveau limité des actifs stables est le signe d'un part notable de trajets domicile-travail potentiellement longs et ayant tendance à être réalisés en voiture.



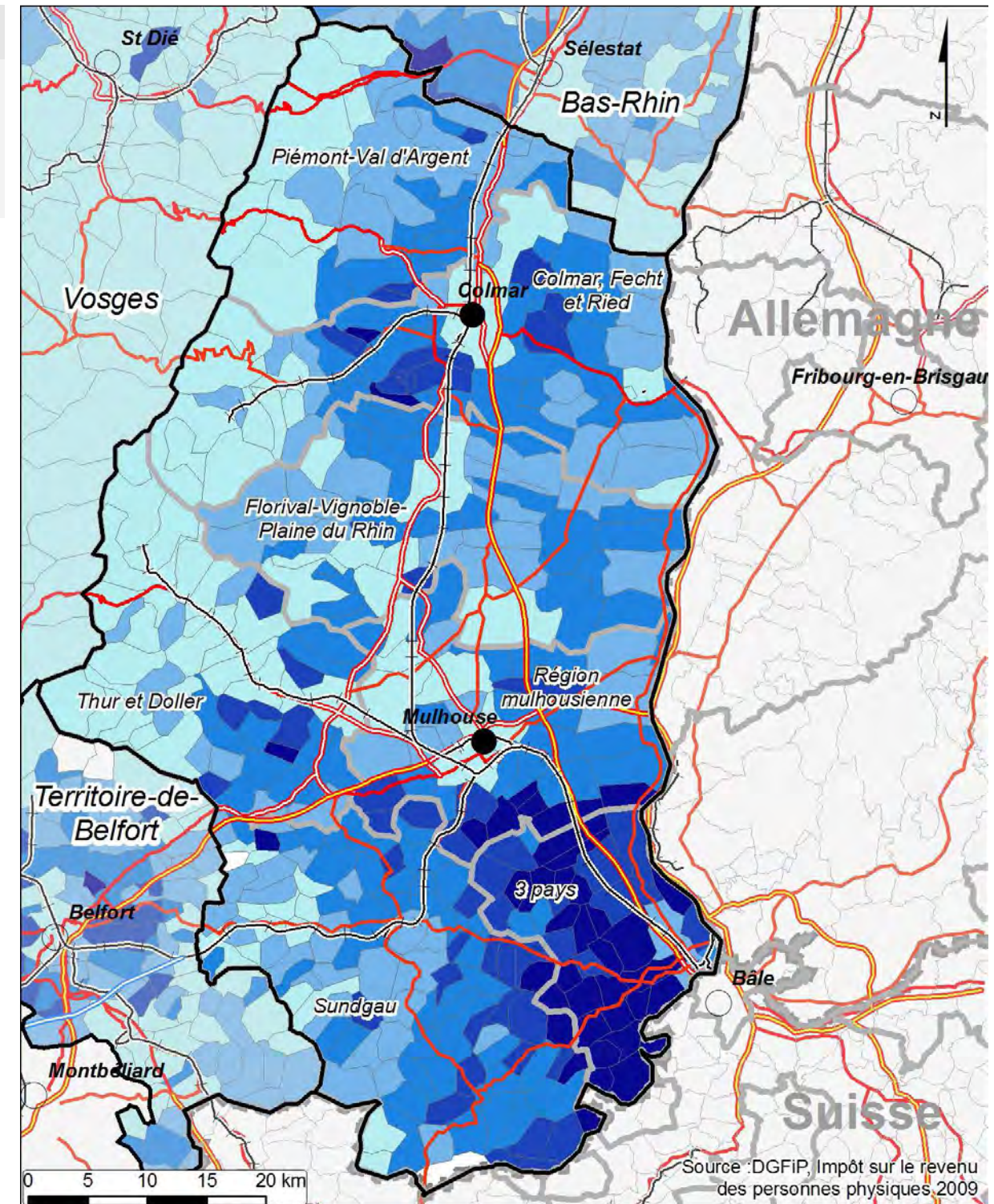
TAUX D'ACTIFS STABLES EN 2009							
territoires de référence	taux	territoires de vie	taux	pôles d'emploi et d'équipement	taux	taux	
France	34,7%	Colmar Fecht et Ried	37,3%	Colmar	50,9%	Munster	42,7%
Alsace	31,1%	Florival-vignoble	22,9%	Mulhouse	34,4%	Neuf-Brisach	22,6%
		Piemont-Val d'Argent	31,6%	Cernay	34,2%	Rouffach	50,5%
Haut-Rhin	27,3%	Région Mulhousienne	29,5%	Saint Louis	25,3%	Guebwiller	27,3%
Bas-Rhin	33,7%	Sundgau	16,0%	Sainte Marie	54,2%	Masevaux	28,8%
Vosges	34,9%	Thur Doller	21,2%	Ribeauvillé	45,5%	Altkirch	30,0%
T. de Belfort	30,6%	Trois Pays	18,1%	Kaysersberg	38,0%	Sierentz	17,2%

Carte 14 : Revenus nets imposables moyens des foyers fiscaux en 2009

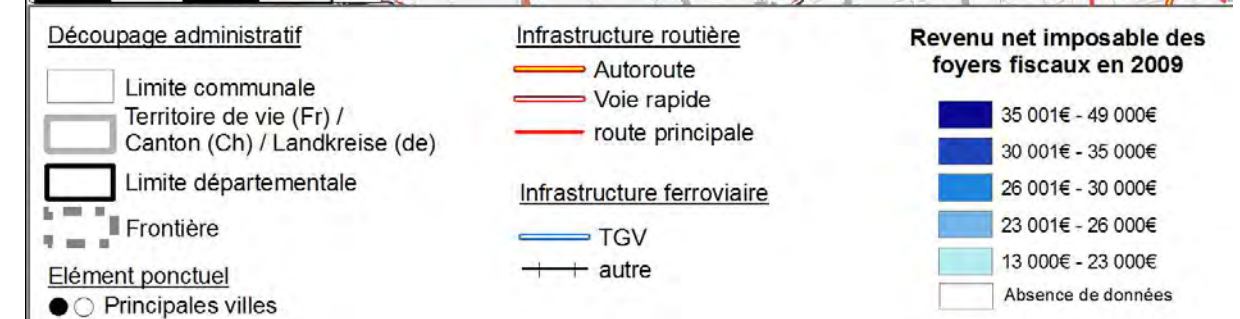
Le revenu imposable comprend l'ensemble des revenus, bénéfiques et gains de toute sorte, perçus par le contribuable, ainsi que par les membres de son foyer fiscal quelle qu'en soit la source, française ou étrangère.

Source : INSEE

- Le revenu moyen des foyers fiscaux du département du Haut-Rhin s'élève à près de 24 500 € en 2009, niveau nettement supérieur à la moyenne française et légèrement supérieur à celui de l'ensemble de la région Alsace. Cette situation générale s'explique largement par les transferts de revenus réalisés par les travailleurs frontaliers.
- On note un revenu moyen particulièrement élevé dans le territoire de vie des Trois Pays et dans l'est du Sundgau. Cette situation s'explique par la forte part de travailleurs frontaliers dans ces territoires proches de la Suisse.
- Les revenus les plus faibles sont observés dans les communes du massif des Vosges. Cela s'explique par la déprise économique du territoire mais aussi par le poids de populations âgées vivant de retraites limitées.
- En termes de mobilité, la prospérité des territoires du sud du département entraîne un niveau d'équipement en voiture élevé et défavorable à l'usage spontané des transports en commun. A l'opposé, les territoires des Vosges en déprise doivent faire l'objet de mesures de transport appropriées.



REVENUS NETS IMPOSABLES MOYENS DES FOYERS FISCAUX EN 2009							
territoires de référence	territoires de vie	pôles d'emploi et d'équipement					
France	23 437	Colmar Fecht et Ried	23 909	Colmar	22 782	Munster	20 809
Alsace	24 351	Florival-Vignoble	23 814	Mulhouse	21 727	Neuf-Brisach	21 962
		Piemont-Val d'Argent	24 141	Cernay	20 788	Rouffach	21 946
Haut-Rhin	24 492	Région Mulhousienne	22 837	Saint Louis	29 384	Guebwiller	21 054
Bas-Rhin	24 253	Sundgau	26 685	Sainte Marie	17 266	Masevaux	21 952
Vosges	19 942	Thur Doller	23 067	Ribeauvillé	23 268	Altkirch	24 689
T. de Belfort	22 344	Trois Pays	32 000	Kaysersberg	24 429	Sierentz	30 280

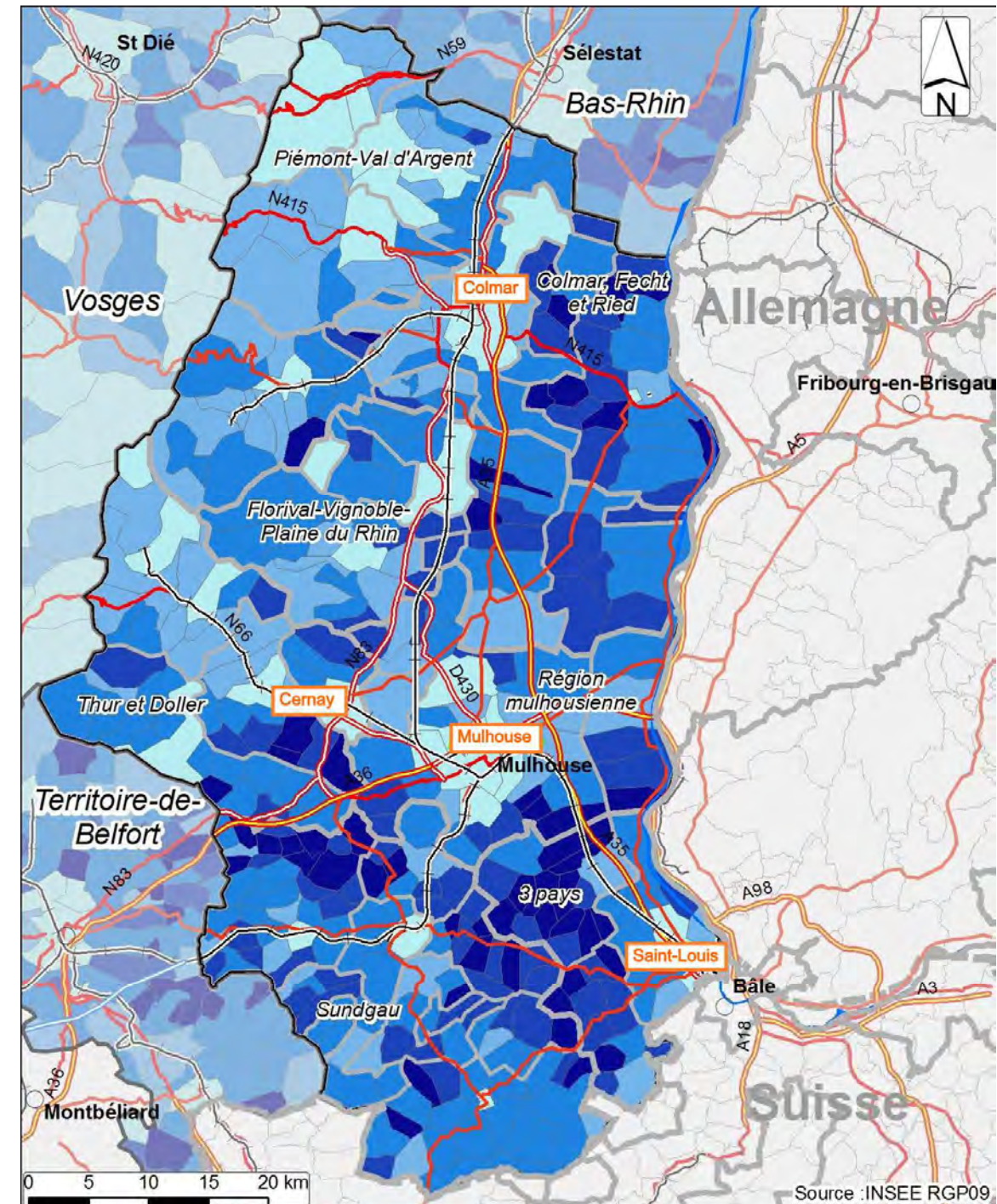


Carte 15 : Part des ménages possédant au moins deux voitures en 2009

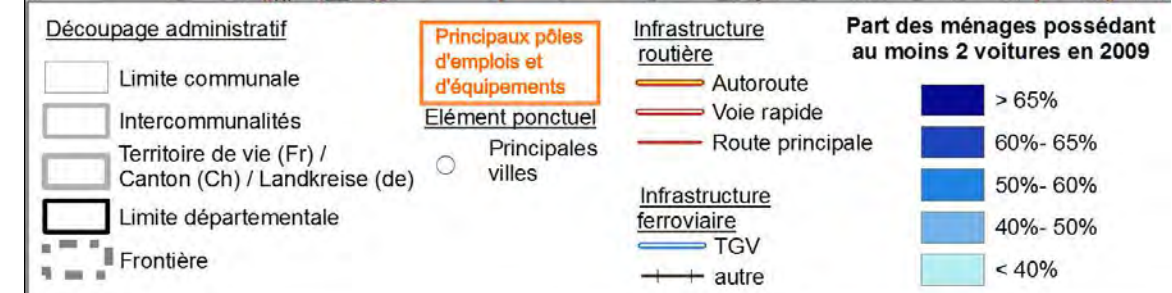
Le niveau de motorisation des ménages indique le niveau de recours aux déplacements individuels motorisés. Il renseigne également sur le maillage des transports publics et dans une moindre mesure sur le revenu des ménages.

Source : INSEE

- Plus de 40 % des ménages du Haut-Rhin possèdent plus de deux voitures. Cette double motorisation est nettement supérieure à celle de la moyenne française et supérieure à celle des départements voisins (Bas-Rhin, Vosges et Territoire de Belfort).
- Le taux de double motorisation est supérieur à 43% dans l'ensemble des territoires de vie excepté ceux de la Région Mulhousienne et du territoire de Colmar Fecht et Ried, les deux agglomérations les mieux dotées en services de transports collectif et en emplois.
- On note une forte proportion de ménages possédant au moins deux véhicules dans la plaine rhénane et dans le sud du département (Sundgau et Trois Pays).
- En termes de mobilité, on constate qu'une forte motorisation est le signe d'une capacité limitée des transports en commun à répondre aux besoins. Les propriétaires de voiture ayant naturellement tendance à utiliser leurs véhicules, une offre de transport en commun devra se montrer convaincante dans la durée pour les en détourner.



PROPORTION DE MENAGES POSSEDANT 2 VOITURES OU PLUS EN 2009							
territoires de référence	territoires de vie	pôles d'emploi et d'équipement					
France	33,8%	Colmar Fecht et Ried	38,2%	Colmar	30,2%	Munster	27,7%
Alsace	38,2%	Florival-Vignoble	48,8%	Mulhouse	28,3%	Neuf-Brisach	43,9%
		Piémont-Val d'Argent	43,4%	Cernay	35,9%	Rouffach	39,7%
Haut-Rhin	40,5%	Région Mulhousienne	33,3%	Saint Louis	34,4%	Guebwiller	37,7%
Bas-Rhin	36,7%	Sundgau	54,4%	Sainte marie	27,6%	Masevaux	41,1%
Vosges	35,9%	Thur Doller	45,8%	Ribeauvillé	32,8%	Altkirch	43,2%
T. de Belfort	34,8%	Trois Pays	45,3%	Kaysersberg	36,7%	Sierentz	43,4%



2.2. ANALYSE DES MIGRATIONS ALTERNANTES

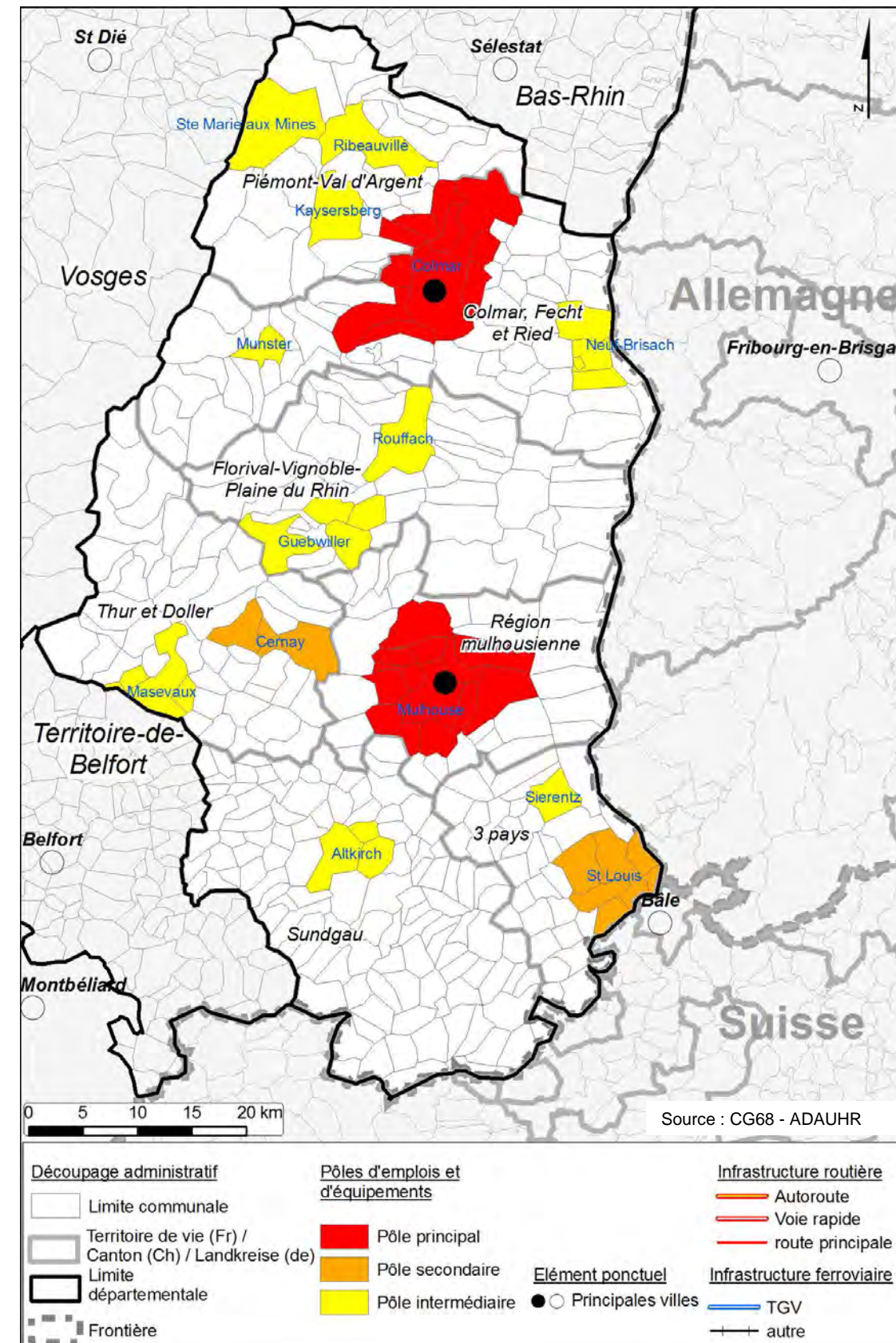
2.2.1. DEFINITION DE POLES DEPARTEMENTAUX ET DE LEUR AIRE D'INFLUENCE

L'analyse porte en premier lieu sur les aires d'influence des pôles départementaux, tels qu'ils sont définis dans le rapport d'étude portant sur la réflexion préalable à la mise en place d'une stratégie de déplacements dans le Haut-Rhin (ADAUHR, Sarah Michel, 2012). La définition de des pôles départementaux découle d'une analyse couplant la hiérarchisation des pôles d'emplois départementaux avec la hiérarchisation des pôles d'équipement départementaux (cf. cartes de l'étude de l'ADAUHR ci-dessous).

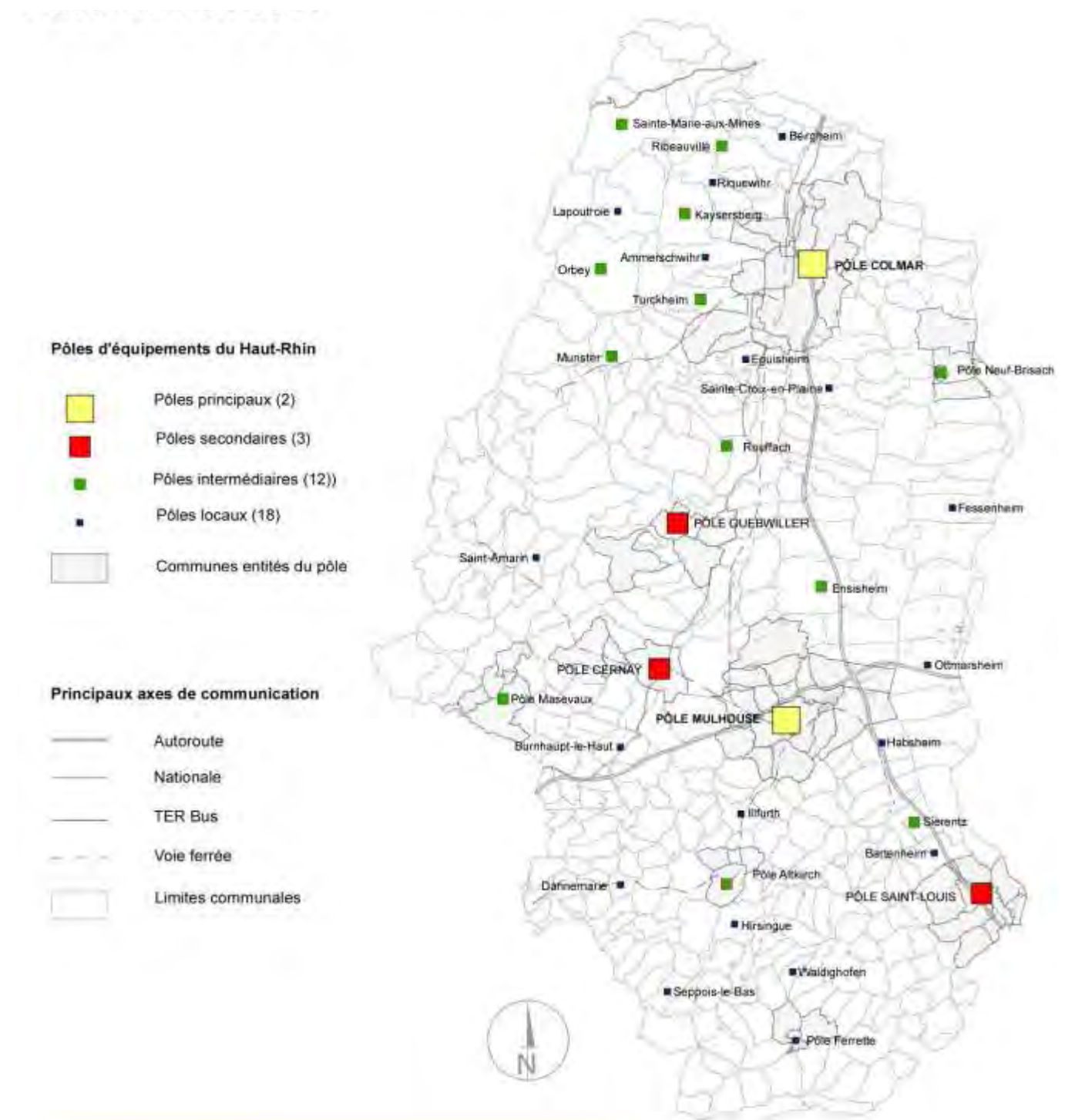
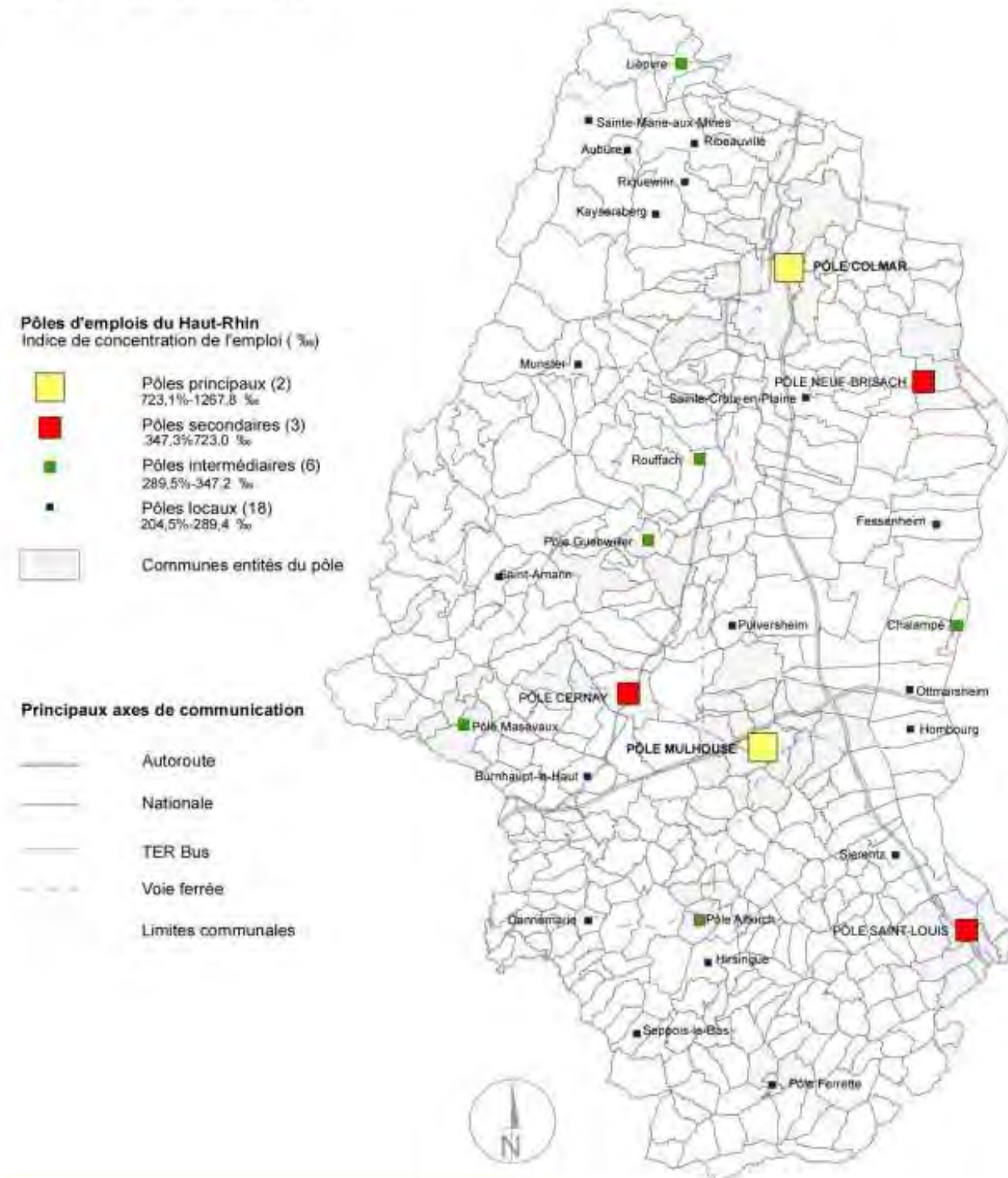
Cette étude dégage 4 niveaux de pôles départementaux en se basant sur l'emploi, les équipements et les services offerts par chaque commune :

- les pôles principaux : Mulhouse et Colmar ;
- les pôles secondaires : Cernay et Saint-Louis ;
- les pôles intermédiaires : Altkirch, Guebwiller, Kaysersberg, Masevaux, Munster, Neuf-Brisach, Ribeauvillé, Rouffach, Sainte-Marie-aux-Mines, Sierentz ;
- les pôles locaux.

Carte 16: Les pôles départementaux du Haut-Rhin définis par l'ADAUHR (2012)



Carte 17 : Hiérarchisation des pôles d'emplois et d'équipements du Haut Rhin (Source : ADAUHR)



2.2.2. ANALYSE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL

Carte 18 : Part des actifs travaillant dans leur commune de résidence en 1982, 1990 et 1999. (source : ADAUHR)

En second lieu, les déplacements Domicile-Travail et Domicile-Etude effectués en 2008 depuis et vers le territoire d'étude sont présentés ci-après à trois échelles :

- les relations entre le département et les territoires limitrophes (Bas-Rhin, Vosges, Territoire de Belfort, Allemagne et Suisse) sont présentées ;
- les relations entre les territoires de vie entre eux et les territoires limitrophes sont présentées ;
- les relations entre les pôles du département entre eux et les territoires limitrophes sont présentées.

Les aires d'influence seront étudiées en examinant :

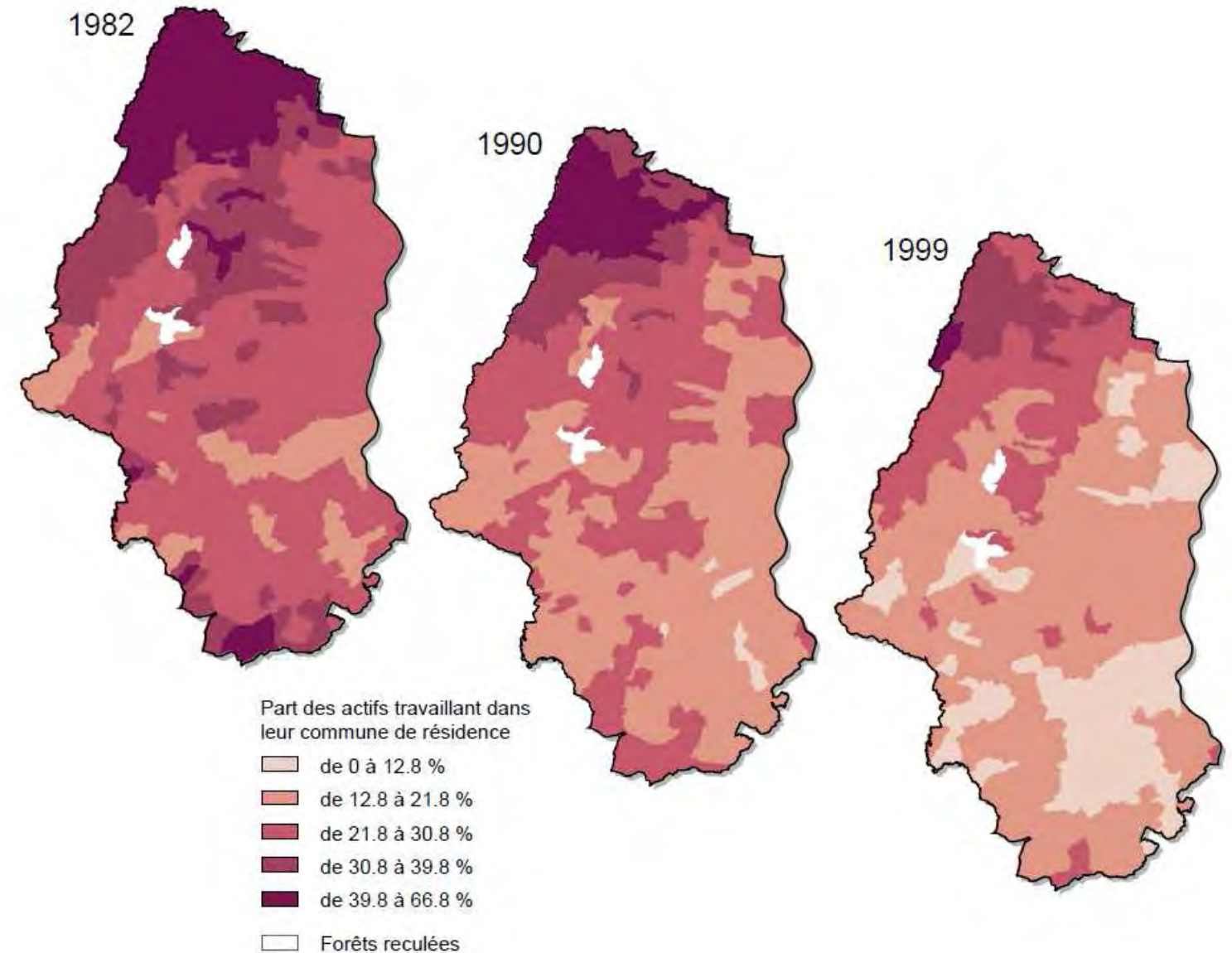
- d'une part, les attractions des flux Domicile-Travail et Domicile-Etude pour les pôles principaux, secondaires et intermédiaires ;
- d'autre part, les diffusions des flux Domicile-Travail et Domicile-Etude pour les pôles principaux et secondaires.

La part des actifs travaillant dans leur commune de résidence a considérablement baissée depuis 1982.

La désindustrialisation des zones rurales et notamment, pour le département du Haut-Rhin, le déclin des industries textiles et minières du massif vosgien et de l'agglomération mulhousienne, a conduit les actifs à chercher du travail en dehors de leur commune de résidence.

En parallèle, l'étalement résidentiel périurbain (développement de l'habitat individuel aux franges des pôles urbains) s'est accéléré. Le desserrement résidentiel étant plus avancé et opérant selon des logiques différentes que le desserrement de l'emploi (toujours principalement concentré au niveau des principaux pôles urbains), cela entraîne un allongement mécanique des distances domicile-travail.

C'est ainsi qu'on observe depuis 1982, une baisse des actifs stables sur l'ensemble du département, notamment sur l'espace vosgien et sur les espaces périphériques des principales agglomérations (Mulhouse, Colmar, Bâle)



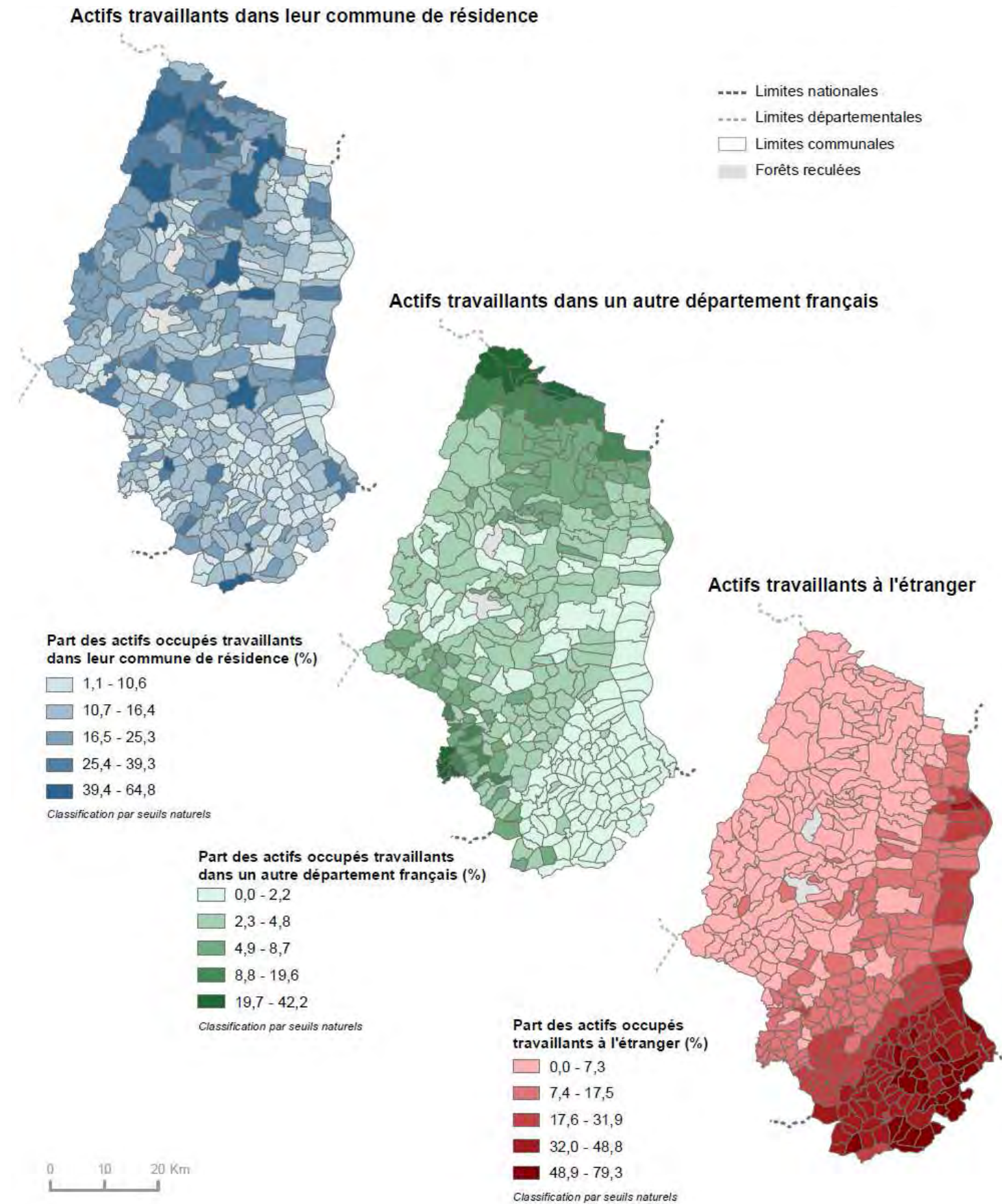
Carte 19 : Lieu de travail des actifs en 2008. (source : ADAUHR)

En 2008, à l'échelle du département, les $\frac{3}{4}$ des actifs travaillent en dehors de leur commune de résidence.

Les actifs stables habitent principalement au sein des grandes agglomérations (Mulhouse et Colmar) où se concentrent les emplois départementaux ou sur les communes vosgiennes du nord du département où subsiste une économie de niche (tourisme, artisanat, petites industries).

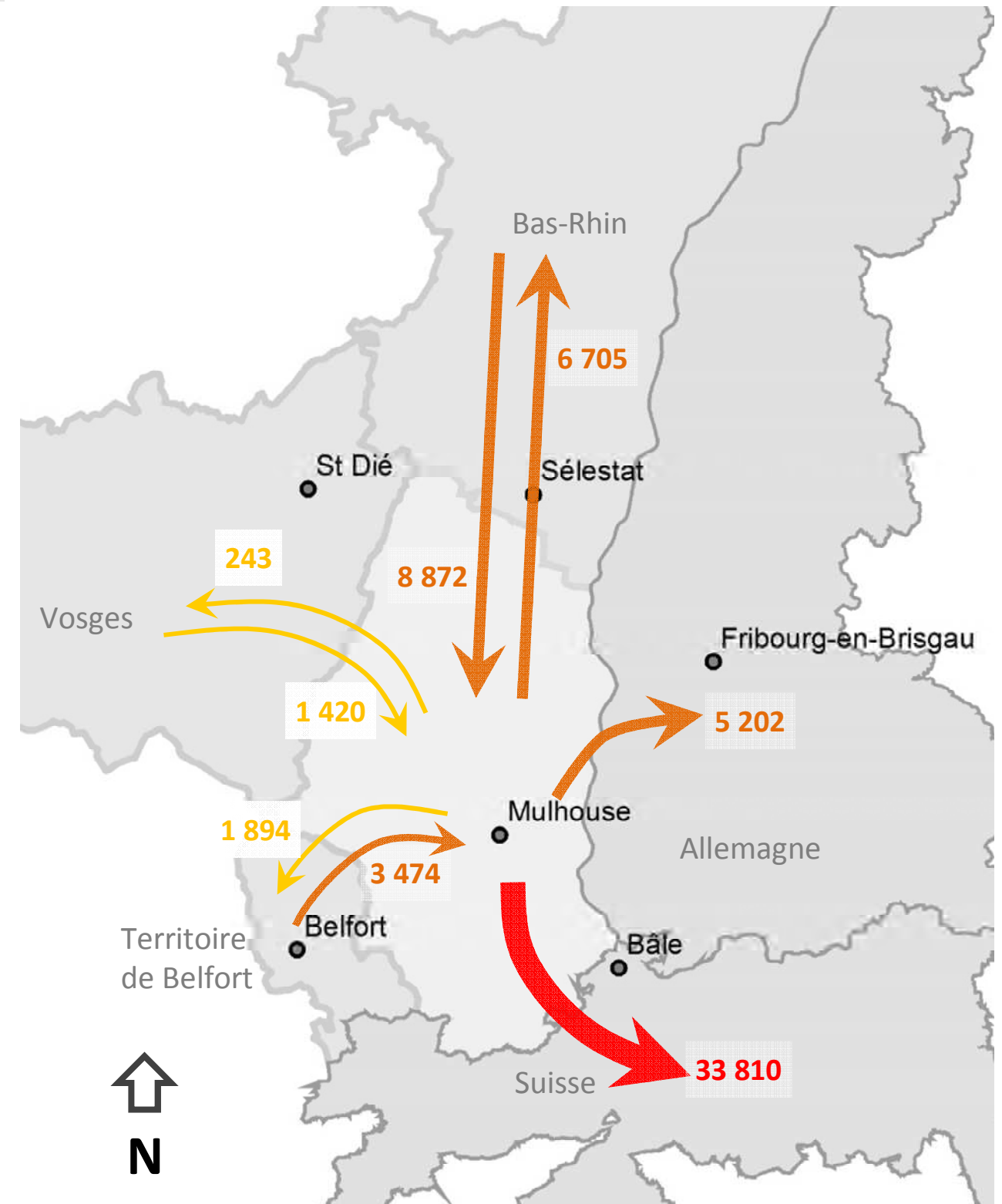
Sans surprise, les actifs haut-rhinois travaillant dans un autre département sont concentrés sur les communes limitrophes aux départements voisins (Bas-Rhin, Vosges, Territoire de Belfort).

On dénombrait en 2008, environ 40 000 travailleurs transfrontaliers sur le département du Haut-Rhin. Ces actifs habitent en très forte majorité les communes de la Suisse, dont l'agglomération bâloise est la principale pourvoyeuse d'emplois pour les actifs haut-rhinois, mais aussi de l'Allemagne.



Carte 20 : Les migrations Domicile-Travail entre le Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008

- La carte ci-contre met en évidence les flux Domicile-Travail entre le Haut-Rhin et les territoires limitrophes.
- Les flux sont les plus forts avec le Bas-Rhin (près de 7000 flux quotidiens Domicile-Travail vers le Bas-Rhin et près de 9000 depuis le Bas-Rhin) et la Suisse puisque ce sont plus de 30 000 Haut-Rhinois qui vont travailler en Suisse.
- La proximité de Bâle (170 000 habitants en 2011) et l'étendue de son agglomération jusque dans le Haut-Rhin expliquent l'importance de ces flux transfrontaliers.
- On constate par ailleurs que les flux de travailleurs vers l'intérieur (Vosges et Territoire de Belfort) sont relativement faibles comparés aux flux se dirigeant vers les autres territoires rhénans, ce qui atteste du dynamisme économique de la région du Rhin.
- La part modale des TC la plus forte concerne les échanges avec le Bas-Rhin, département avec lequel le Haut-Rhin partage la même tarification intégrée et un réseau ferré orienté Nord-Sud.



Les flux Domicile-Travail au départ de la Suisse et de l'Allemagne sont inconnus

FLUX DOMICILE-TRAVAIL VERS LE HAUT-RHIN		
Département d'origine	Flux journaliers	Part modale des TC
Bas-Rhin	8 872	22%
Territoire de Belfort	3 474	8%
Vosges	1 420	2%
FLUX DOMICILE-TRAVAIL EN PROVENANCE DU HAUT-RHIN		
Département ou pays d'origine	Flux journaliers	Part modale des TC
Bas-Rhin	6 705	26%
Territoire de Belfort	1 894	9%
Vosges	243	3%
Suisse	33 810	9%
Allemagne	5 202	3%

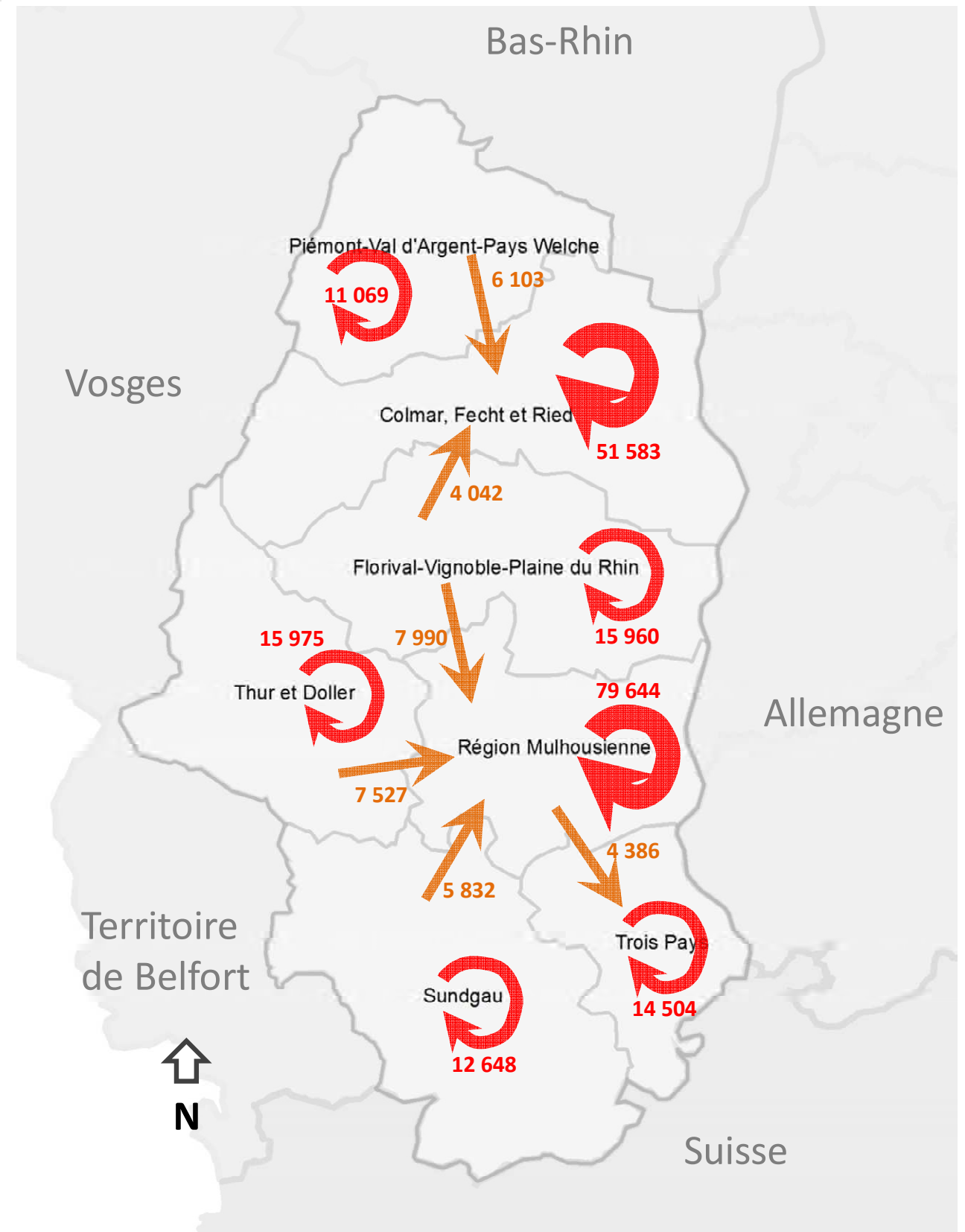
Source : Insee

Carte 21 : Les migrations Domicile-Travail entre les territoires de vie du Haut-Rhin en 2008

- La quasi-totalité des déplacements Domicile-Travail s'opèrent à l'intérieur des Territoires de Vie, en particulier au sein des Territoires de Vie de Mulhouse et de Colmar.
- La part modale des TC à l'intérieur de ces Territoires de Vie est respectivement de 12 et de 5%.
- Les déplacements entre Territoires de Vie sont principalement à destination de la Région Mulhousienne et du territoire Colmar, Fecht et Ried.
- Les parts modales TC les plus fortes sont constatées sur les relations Nord-Sud, bien desservies par le mode ferré entre les territoires de vie suivants : Colmar, Fecht et Ried, Région Mulhousienne, Sundgau et Trois Pays.
- On note d'importants flux Domicile-Travail de la Région Mulhousienne vers le Territoire de Vie des Trois Pays. Ils représentent près de 4500 voyageurs quotidiens se dirigeant a priori pour une partie d'entre eux vers le pôle d'emploi que représente l'aéroport Bâle-Mulhouse.

Représentation des flux : seuil de 4000 déplacements

FLUX DOMICILE-TRAVAIL DANS LE HAUT-RHIN (TERRITOIRES DE VIE)			
Origine	Destination	Flux journaliers	Part modale TC
Florival-Vignoble-Plaine du Rhin	Région Mulhousienne	7 990	12%
Thur et Doller	Région Mulhousienne	7 527	13%
Piémont-Val d'Argent-Pays Welche	Colmar, Fecht et Ried	6 103	2%
Sundgau	Région Mulhousienne	5 832	12%
Région Mulhousienne	Trois Pays	4 386	9%
Florival-Vignoble-Plaine du Rhin	Colmar, Fecht et Ried	4 042	3%
Région Mulhousienne		79 644	12%
Colmar, Fecht et Ried		51 583	5%
Thur et Doller		15 975	2%
Florival-Vignoble-Plaine du Rhin		15 960	2%
Trois Pays		14 504	3%
Sundgau		12 648	1%
Piémont-Val d'Argent-Pays Welche		11 069	1%



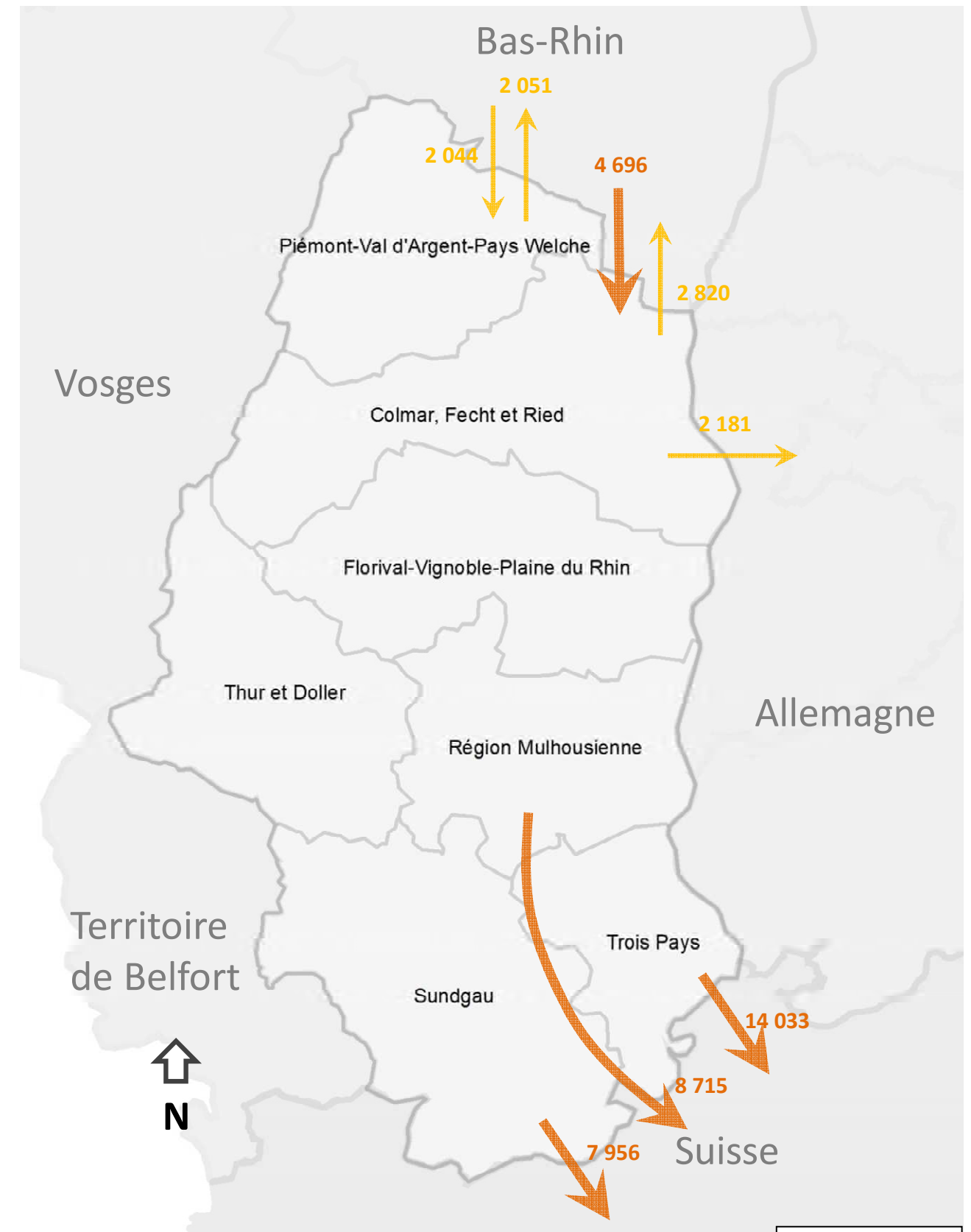
Source : Insee

Carte 22 : Les migrations Domicile-Travail entre les territoires de vie du Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008

- De par la proximité de Bâle ; la plupart des déplacements Domicile-Travail transfrontaliers se font au départ des territoires de vie du Sud du Haut-Rhin (en particulier les Trois Pays) à destination de la Suisse.
- Le Bas-Rhin capte quant à lui l'essentiel des déplacements Domicile-Travail à destination des autres départements français.
- Les trafics d'échange avec le Haut-Rhin sont donc orientés principalement selon un schéma Nord-Sud.
- Les parts modales TC les plus fortes se retrouvent sur les liaisons avec le Bas-Rhin et la Suisse : l'existence de liaisons ferroviaires rapides entre le Bas-Rhin, le Haut-Rhin et la Suisse explique en grande partie ces parts modales élevées.

Représentation des flux : seuil de 2000 déplacements
Les flux Domicile-Travail au départ de la Suisse et de l'Allemagne sont inconnus

FLUX DOMICILE-TRAVAIL DANS LE HAUT-RHIN (TERRITOIRES DE VIE)			
Origine	Destination	Flux journaliers	Part modale TC
Trois Pays	Suisse	14 033	10%
Région Mulhousienne	Suisse	8 715	13%
Sundgau	Suisse	7 956	2%
Bas-Rhin	Colmar, Fecht et Ried	4 696	24%
Colmar, Fecht et Ried	Bas-Rhin	2 820	29%
Colmar, Fecht et Ried	Allemagne	2 181	5%
Piémont-Val d'Argent-Pays Welche	Bas-Rhin	2 051	11%
Bas-Rhin	Piémont-Val d'Argent-Pays Welche	2 044	2%



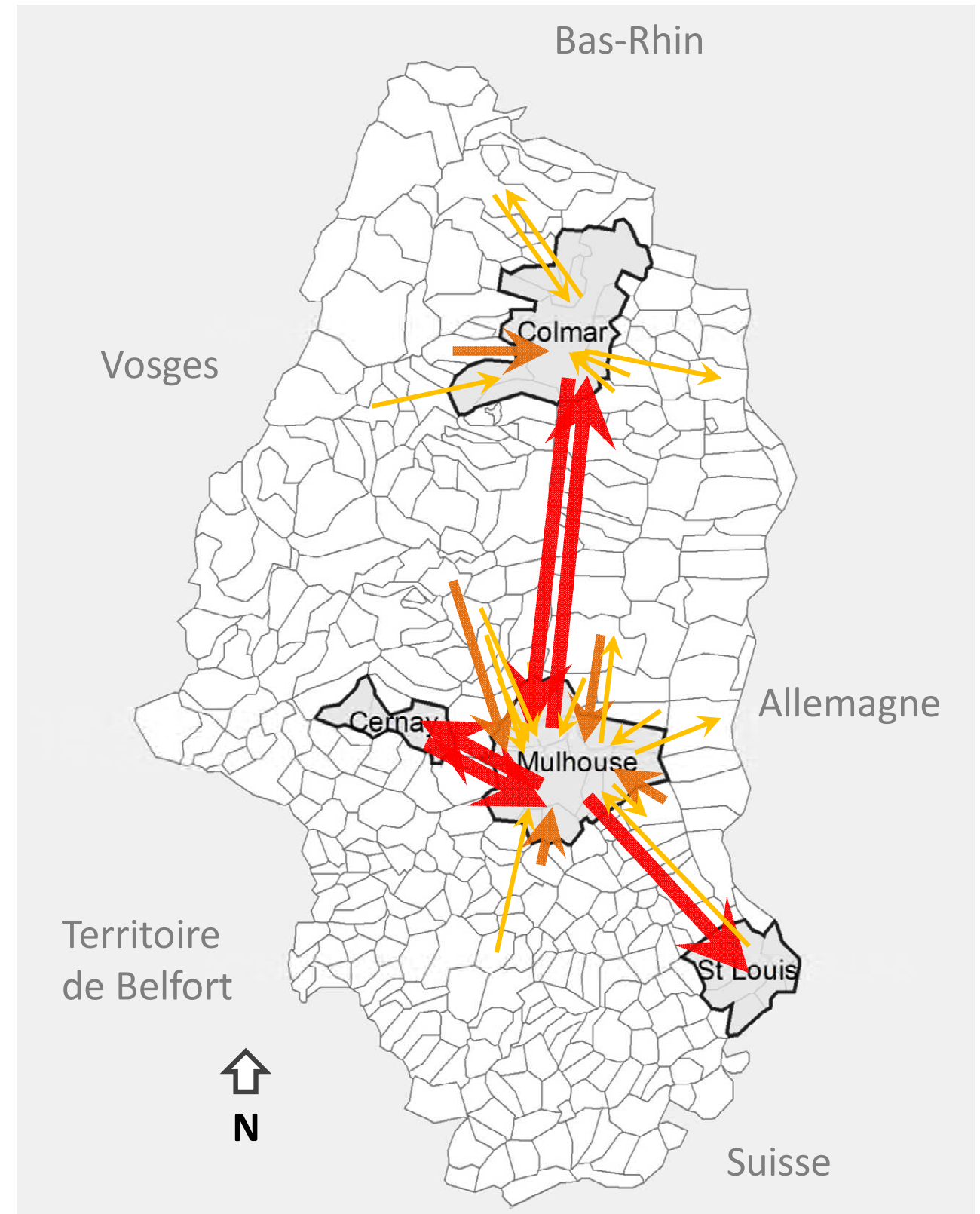
Source : Insee

Carte 23 : Les migrations Domicile-Travail depuis et vers les principaux pôles du Haut-Rhin en 2008

- La carte ci-contre illustre les principaux flux Domicile-Travail en provenance et à destination des 4 grands pôles du Haut-Rhin : Mulhouse, Colmar, Cernay et Saint-Louis.
- Les flux les plus importants s'opèrent entre les 4 principaux pôles.
- On constate également que l'influence des pôles d'emplois de Mulhouse et de Colmar est très forte, ces pôles attirants de nombreux navetteurs des communes voisines.
- Les parts modales TC les plus fortes concernent les liaisons entre pôles : Colmar<->Mulhouse (entre 21 et 26%), Saint-Louis<->Mulhouse (entre 12 et 18%) et Cernay<->Mulhouse (entre 6 et 18%).

Représentation des flux : seuil de 500 déplacements

FLUX DOMICILE-TRAVAIL DANS LE HAUT-RHIN (POLES DEPARTEMENTAUX)			
Origine	Destination	Flux journaliers	Part modale TC
Pôle de Mulhouse	Pôle de Saint-Louis	2 424	12%
Pôle de Cernay	Pôle de Mulhouse	2 209	18%
Pôle de Mulhouse	Pôle de Cernay	1 959	6%
Pôle de Colmar	Pôle de Mulhouse	1 739	26%
Pôle de Mulhouse	Pôle de Colmar	1 262	21%
Ensisheim	Pôle de Mulhouse	981	12%
Habsheim	Pôle de Mulhouse	930	5%
Guebwiller	Pôle de Mulhouse	887	13%
Turckheim	Pôle de Colmar	801	1%
Zillisheim	Pôle de Mulhouse	710	4%
Pôle de Colmar	Biesheim	684	15%
Pôle de Saint-Louis	Pôle de Mulhouse	681	18%
Baldersheim	Pôle de Mulhouse	676	8%
Staffelfelden	Pôle de Mulhouse	665	7%
Pulversheim	Pôle de Mulhouse	646	5%
Soultz-Haut-Rhin	Pôle de Mulhouse	646	10%
Ruelisheim	Pôle de Mulhouse	640	13%
Pôle de Mulhouse	Habsheim	613	9%
Pôle de Colmar	Ribeauvillé	595	6%
Andolsheim	Pôle de Colmar	556	4%
Bollwiller	Pôle de Mulhouse	541	12%
Sainte-Croix-en-Plaine	Pôle de Colmar	541	1%
Pôle de Mulhouse	Ensisheim	526	2%
Altkirch	Pôle de Mulhouse	511	17%
Didenheim	Pôle de Mulhouse	503	10%
Munster	Pôle de Colmar	502	6%
Pôle de Mulhouse	Ottmarsheim	502	7%
Ribeauvillé	Pôle de Colmar	502	1%



Source : Insee

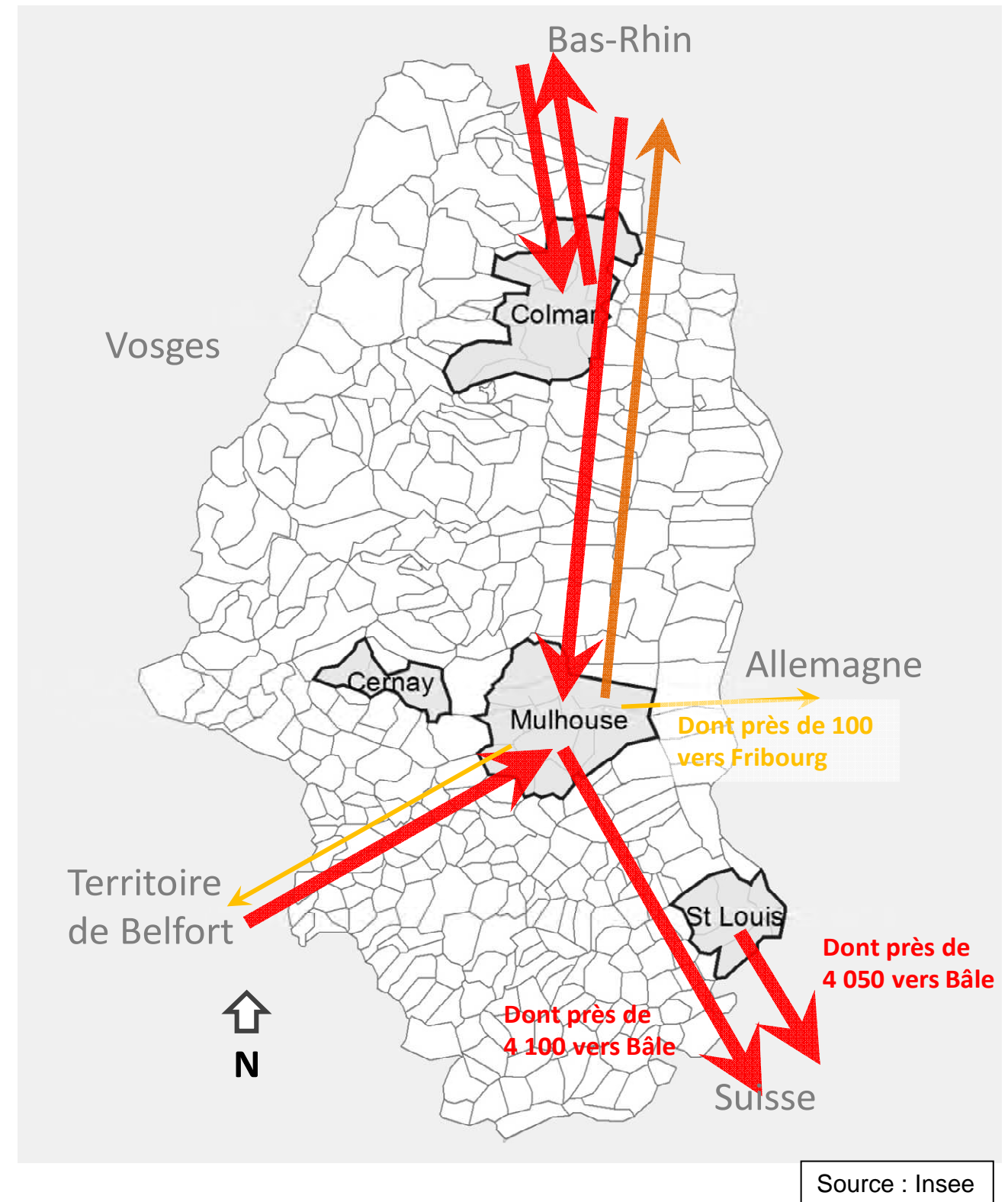
Carte 24 : Les migrations Domicile-Travail entre les principaux pôles du Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008

- Les flux Domicile-Travail avec les territoires limitrophes sont les plus forts :
 - vers la Suisse : au départ des pôles de Mulhouse et de Saint-Louis, à travers le corridor Bâle-Mulhouse
 - et vers le Haut-Rhin au départ et à destination des pôles de Mulhouse et de Colmar.
- On constate également d'importants flux entre le Territoire de Belfort et le pôle de Mulhouse.
- Les échanges avec le Bas-Rhin sont ceux avec la part modale la plus élevée (plus de 24% et jusqu'à 44%) témoignant à la fois de l'efficacité de la tarification intégrée (Alsa Job+) et de la pertinence du mode ferré pour les déplacements Domicile-Travail.
- La part modale des TC pour les déplacements vers la Suisse et le Territoire de Belfort est également élevée (environ 15%), grâce à l'existence de liaisons ferrées efficaces. Elle reste cependant limitée notamment par l'absence de tarification intégrée avec les réseaux de bus et de cars suisses et belfortains.
- La part modale des TC entre le pôle de Mulhouse et l'Allemagne est la plus faible (2%). L'offre en TC se révèle donc peu attractive, malgré le potentiel que représente la liaison ferrée (aujourd'hui exclusivement dédiée au fret) entre Mulhouse et l'Allemagne.

Représentation des flux : seuil de 500 déplacements

Les flux Domicile-Travail au départ de la Suisse et de l'Allemagne sont inconnus

FLUX DOMICILE-TRAVAIL DANS LE HAUT-RHIN (POLES DEPARTEMENTAUX)			
Origine	Destination	Flux journaliers	Part modale TC
Pôle de Mulhouse	Suisse	5 994	16%
Pôle de Saint-Louis	Suisse	5 643	17%
Bas-Rhin	Colmar	3 561	24%
Territoire de Belfort	Pôle de Mulhouse	1 823	13%
Colmar	Bas-Rhin	1 772	34%
Bas-Rhin	Mulhouse	1 384	44%
Mulhouse	Bas-Rhin	879	43%
Pôle de Mulhouse	Allemagne	662	2%
Pôle de Mulhouse	Territoire de Belfort	573	16%



Source : Insee

Carte 25 : Les travailleurs à destination des pôles départementaux en 2008

Les cartes sont construites sur la base d'une représentation en dégradé de teinte à l'échelle de la commune : plus la teinte est foncée, plus le nombre de travailleurs à destination du pôle représenté est fort.

Source : INSEE

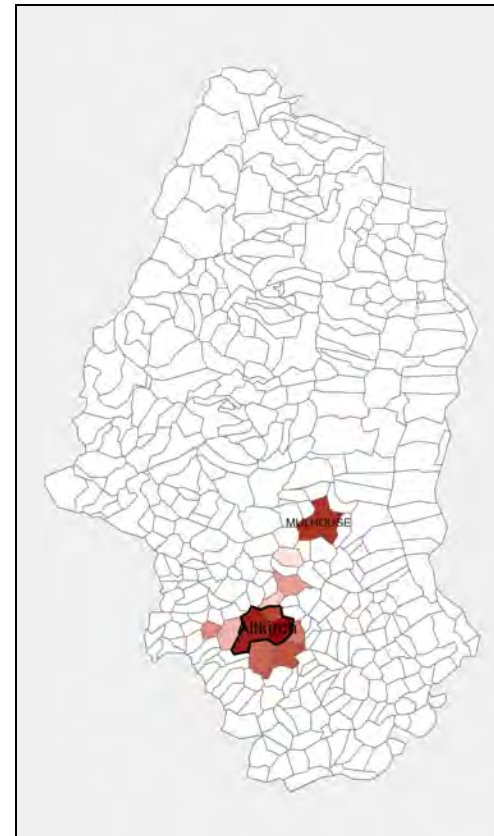
Les pôles d'emplois de Colmar et Mulhouse possèdent les polarités les plus importantes. Leur influence s'étend sur toute la moitié nord du département pour Colmar et sur tout le centre du département pour Mulhouse.

Les pôles de Guebwiller et Cernay se positionnent comme pôles d'emplois secondaires, en relai des pôles principaux de Mulhouse et Colmar.

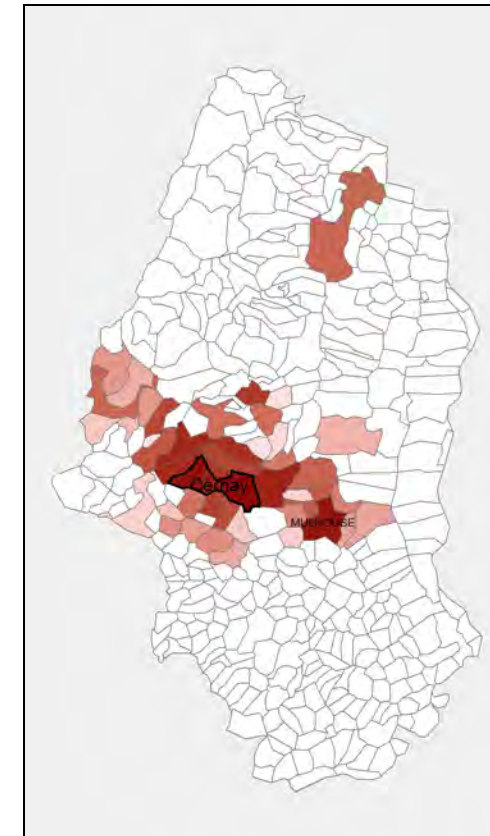
Altkirch, Kaysersberg et Masevaux ont une influence plus locale.

Représentation des flux : seuil de 500 déplacements

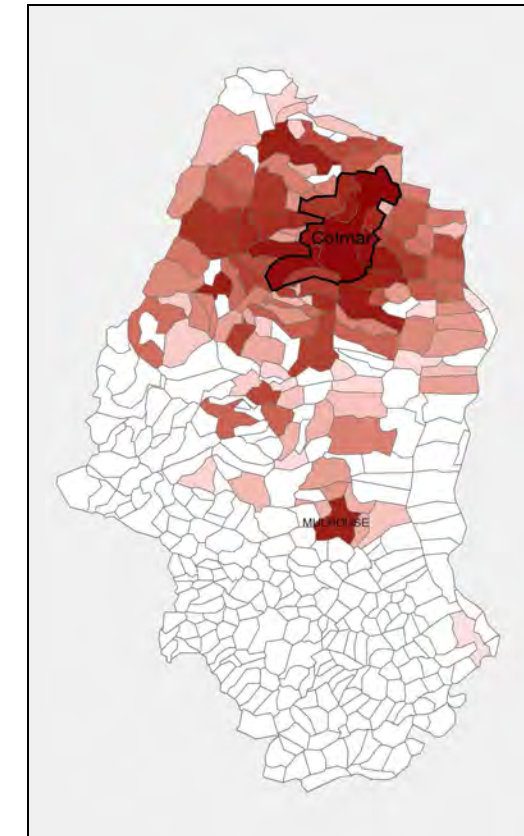
Altkirch



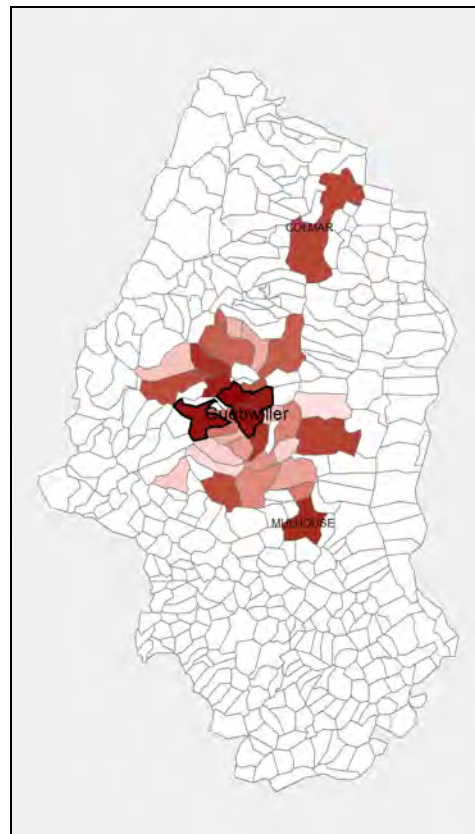
Cernay



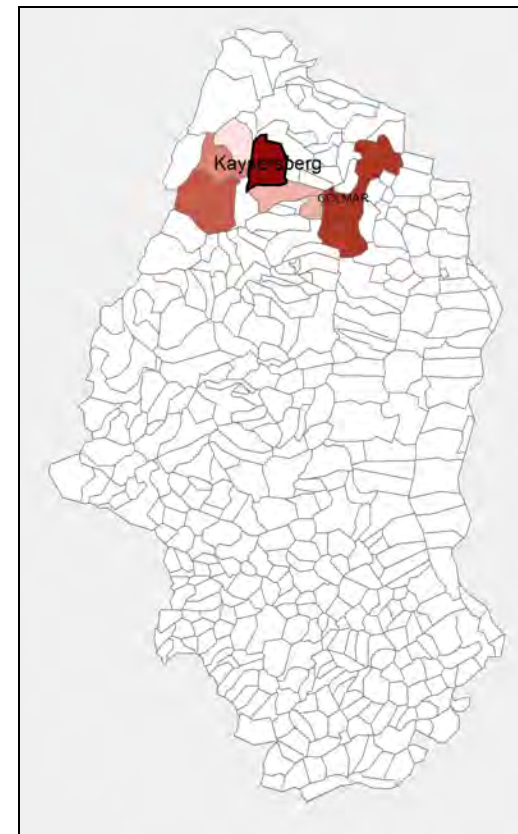
Colmar



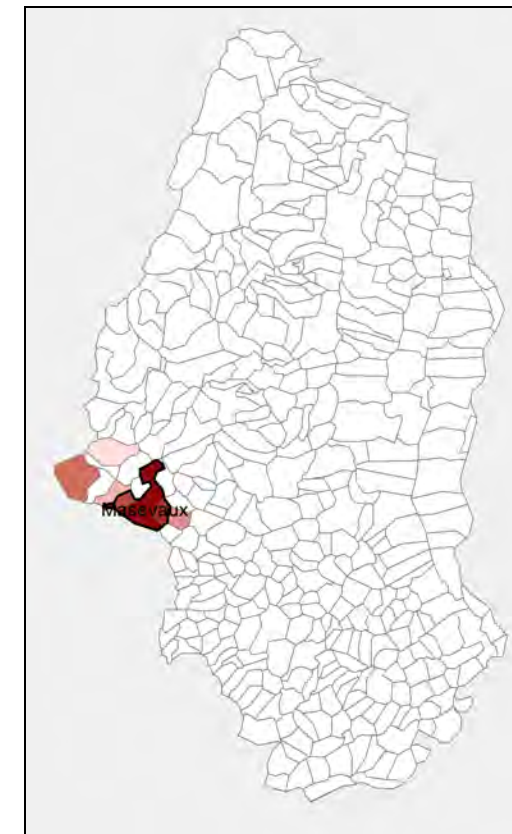
Guebwiller



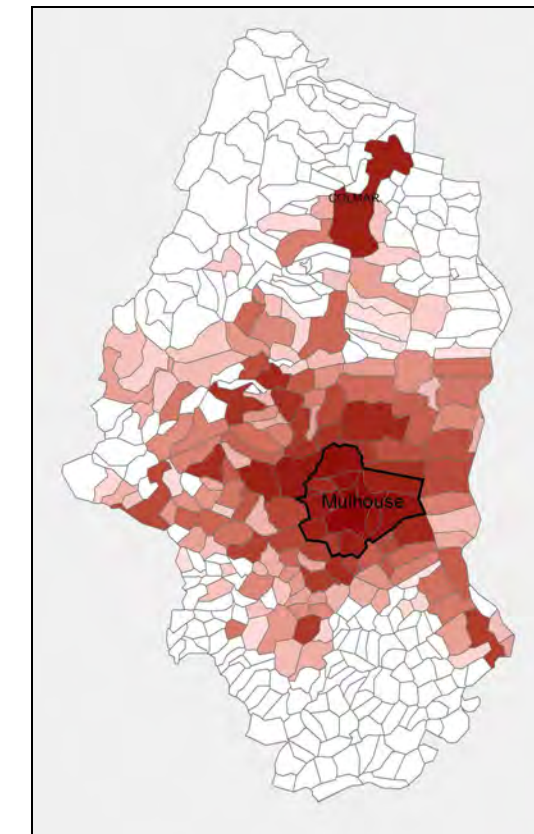
Kaysersberg



Masevaux



Mulhouse



Carte 26 : Les travailleurs à destination des pôles départementaux en 2008

Les cartes sont construites sur la base d'une représentation en dégradé de teinte à l'échelle de la commune : plus la teinte est foncée, plus le nombre de travailleurs à destination du pôle représenté est fort.

Source : INSEE

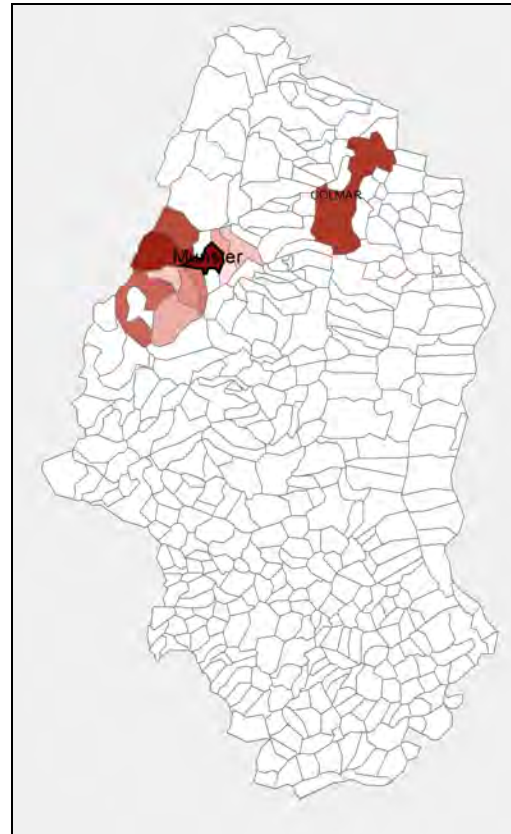
Le pôle de Saint-Louis se positionne comme pôle d'emplois secondaire du département, en relai des pôles principaux de Mulhouse et Colmar.

Munster, Neuf-Brisach, Ribeauvillé et Rouffach sont des pôles d'emplois intermédiaires avec un rayonnement local.

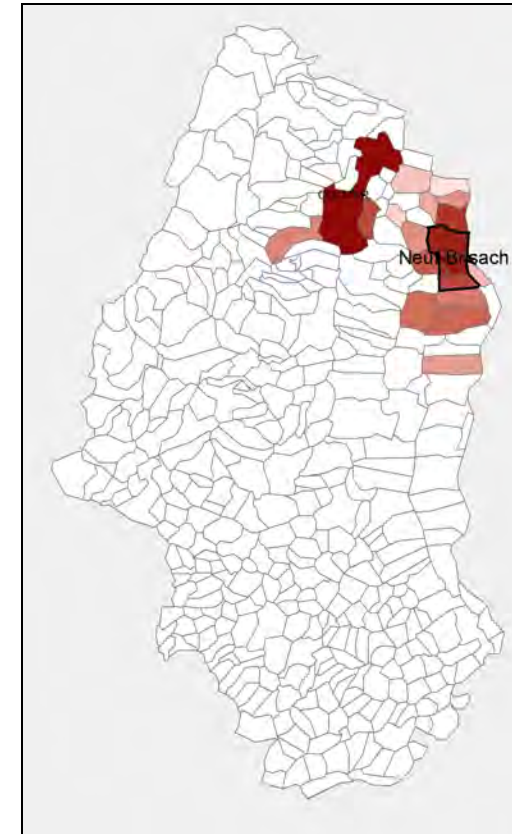
Sierentz et Sainte-Marie-aux-Mines ont une influence plus locale.

Représentation des flux : seuil de 500 déplacements

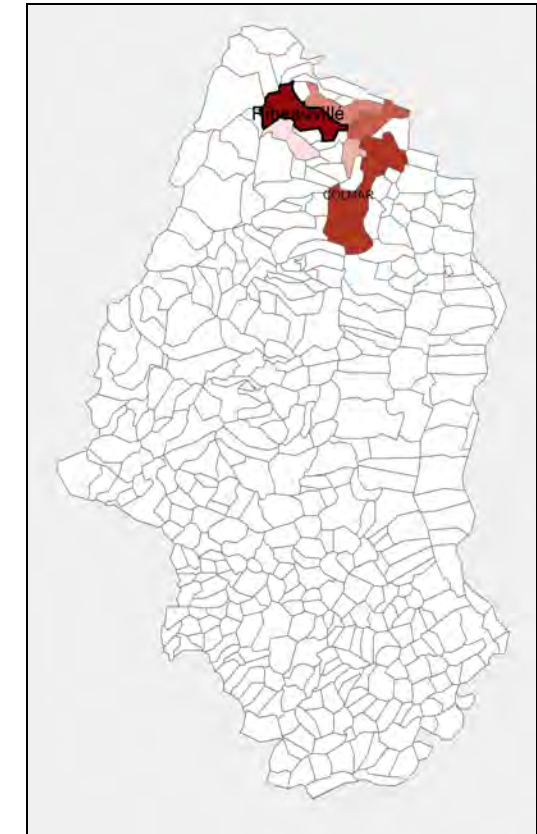
Munster



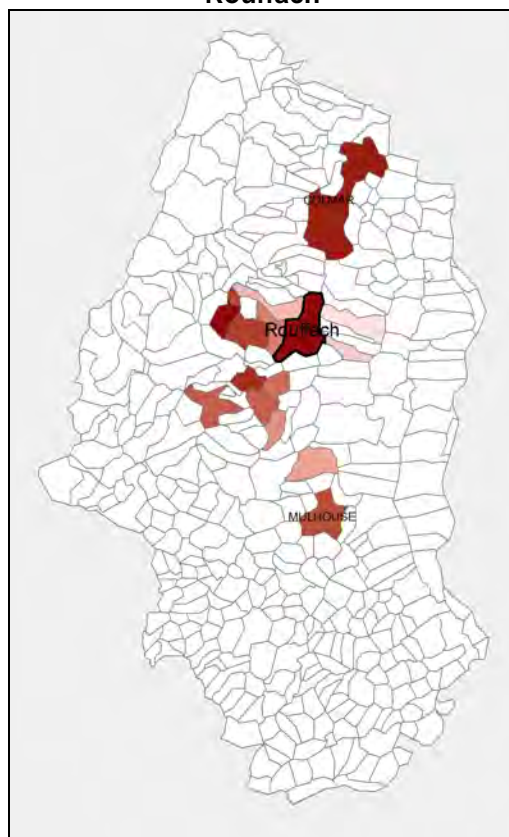
Neuf-Brisach



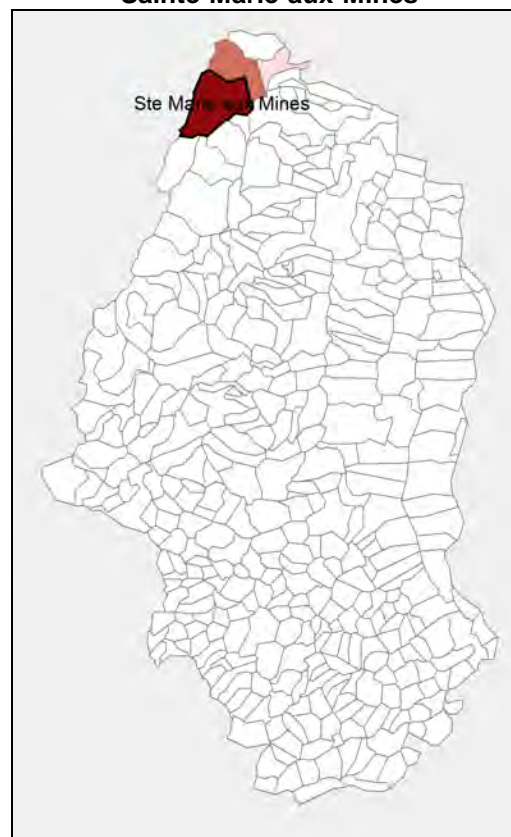
Ribeauvillé



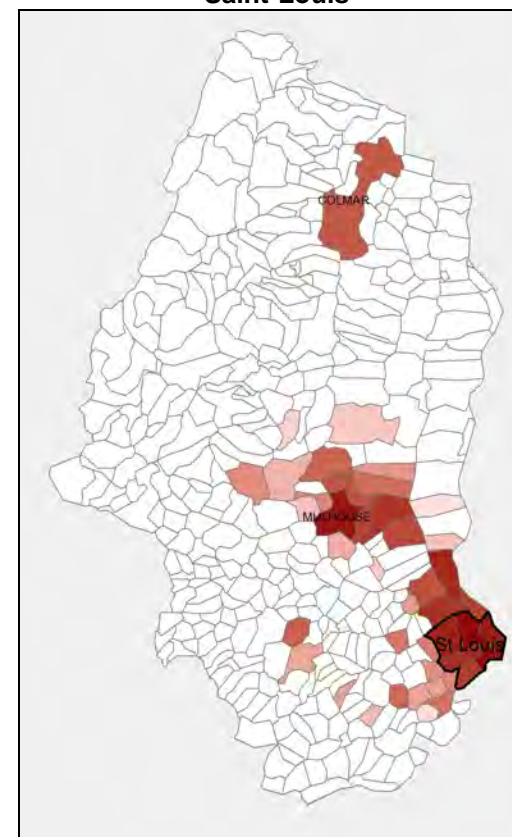
Rouffach



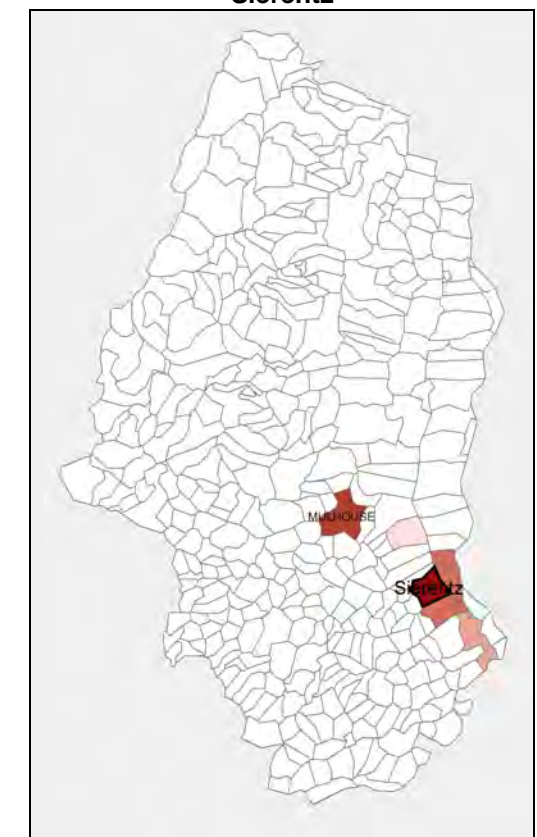
Sainte-Marie-aux-Mines



Saint-Louis



Sierentz



Carte 27 : Les travailleurs en provenance des pôles départementaux en 2008

Les cartes sont construites sur la base d'une représentation en dégradé de teinte à l'échelle de la commune : plus la teinte est foncée, plus le nombre de travailleurs en provenance du pôle représenté est fort.

Source : INSEE

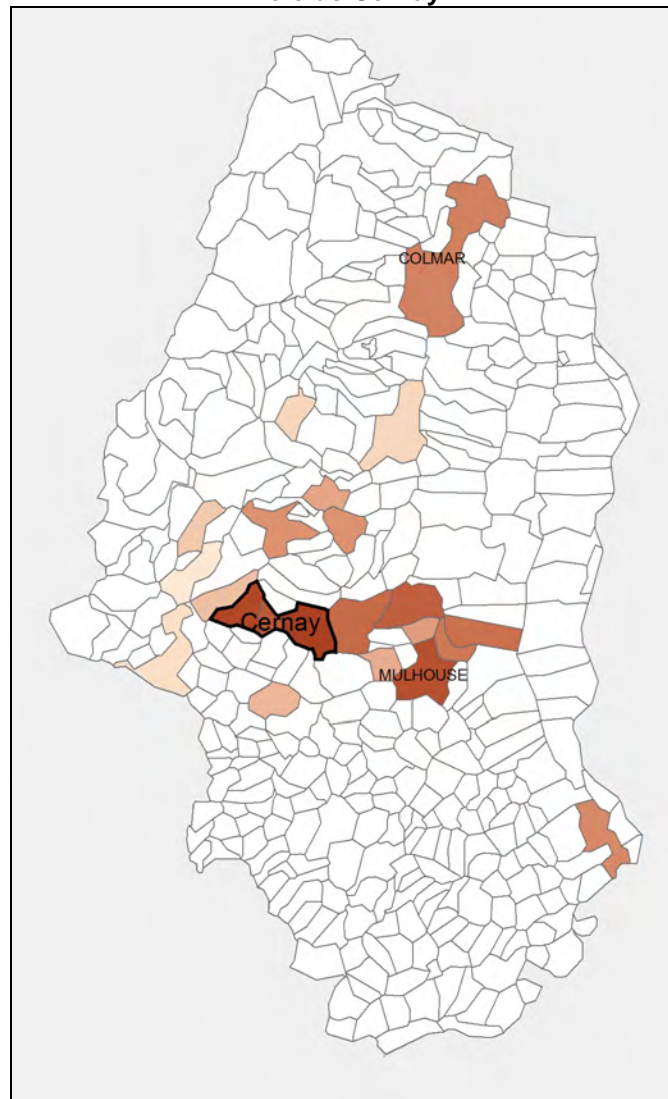
Représentation des flux : seuil de 500 déplacements

Les actifs originaires de Colmar vont essentiellement travailler au sein de l'agglomération où sur les pôles d'emplois du nord du département ou sur l'agglomération de Mulhouse.

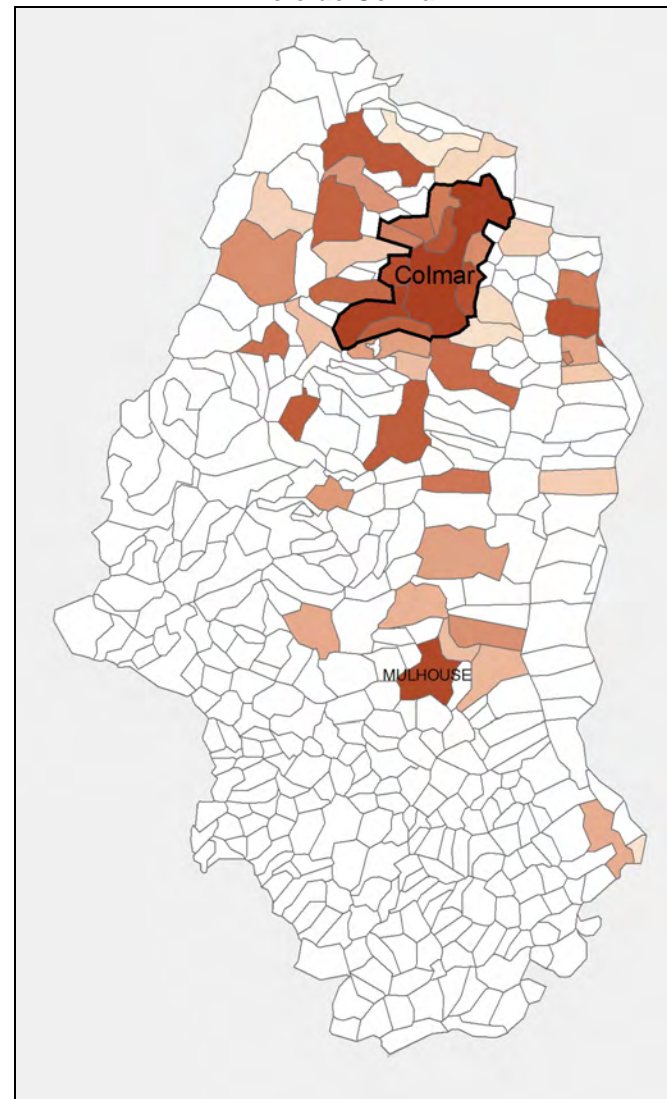
Les actifs originaires de Mulhouse vont essentiellement travailler au sein de l'agglomération où sur les pôles d'emplois du centre du département ou sur l'agglomération de Colmar.

Les actifs de Cernay ou de Saint-Louis travaillent essentiellement au sein de leur bassin de vie ou sur les agglomérations de Mulhouse ou Colmar

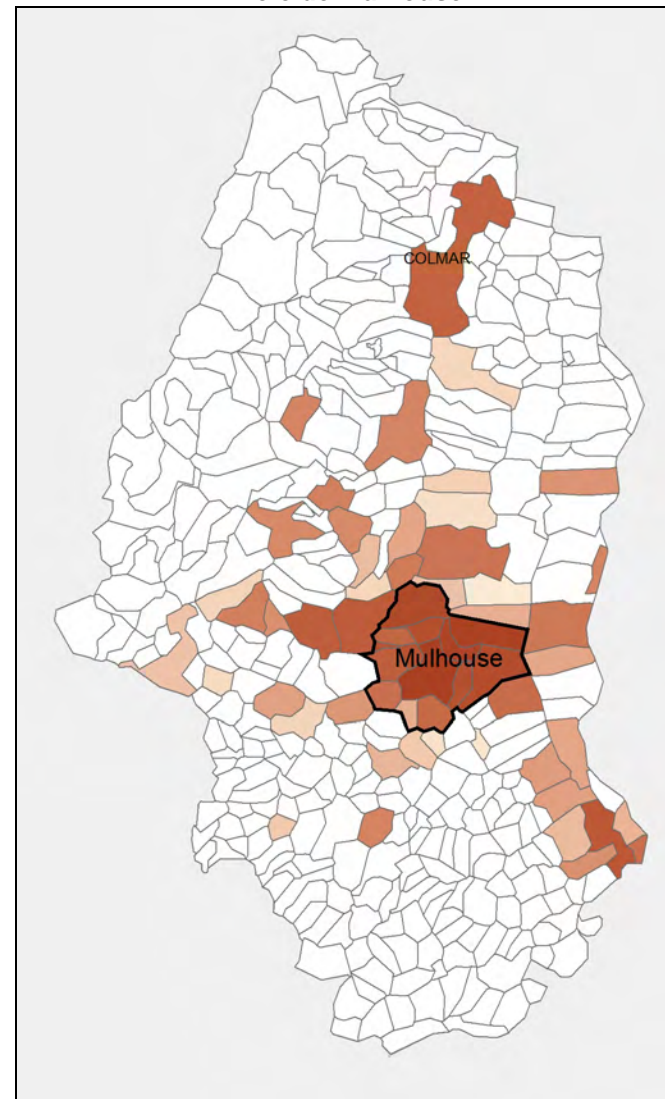
Pôle de Cernay



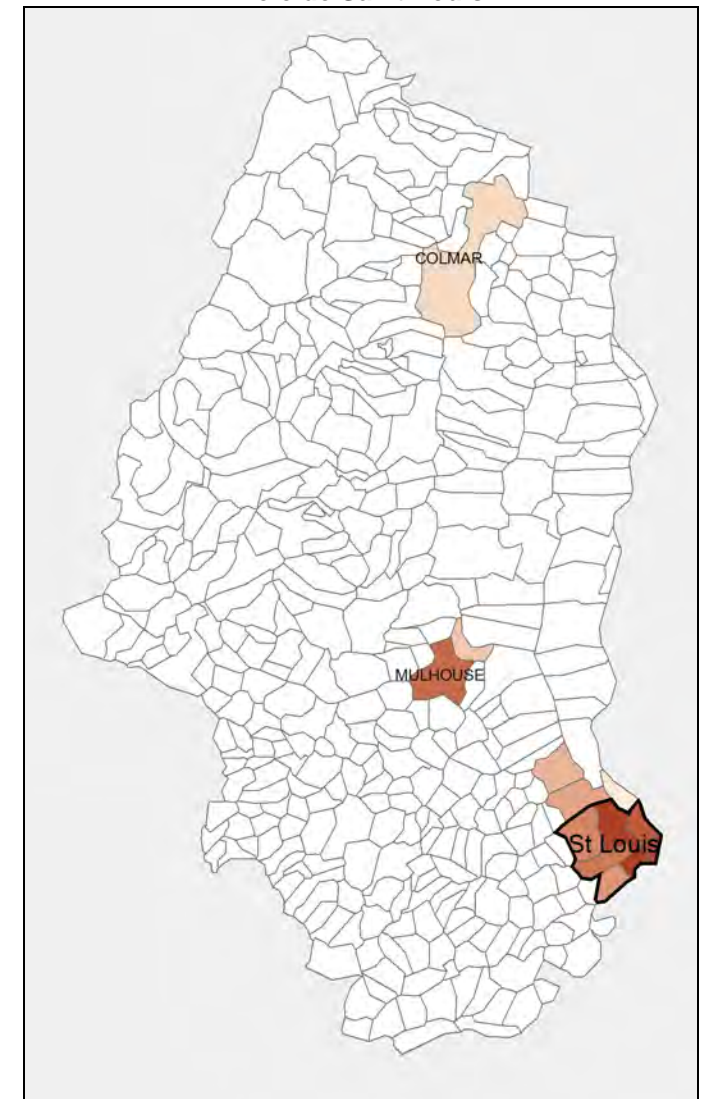
Pôle de Colmar



Pôle de Mulhouse



Pôle de Saint-Louis



Flux pendulaires vers les deux principaux pôles d'emplois du département : le site de PSA Mulhouse et l'aéroport Bâle-Mulhouse :

PSA Mulhouse

Le site de PSA Mulhouse est le principal employeur du département. Il emploie en 2012 près de 9200 personnes.

Actuellement le site n'est pas relié au réseau de transport collectif urbain Soléa. L'entreprise a donc mis en place son propre système de transport collectif. Celui-ci compte 125 circuits de bus circulant tous les jours d'ouverture du site. Près de 40% des salariés de PSA utilisent ce mode de transport pour effectuer leur trajet domicile-travail.

La gestion de ce réseau de ramassage est très coûteuse pour l'entreprise. Pour effectuer des économies, l'entreprise est intéressée pour mutualiser ses lignes de bus. A terme, PSA aimerait pouvoir optimiser son système de transport collectif en le mutualisant avec celui de l'agglomération mulhousienne ou du département.

Aéroport Bâle-Mulhouse

L'aéroport Bâle-Mulhouse, situé sur la commune de Saint-Louis, constitue le second employeur du Haut-Rhin, avec 126 entreprises et près de 6 600 emplois sur son site (les emplois directs et indirects sont estimés à environ 27 000 emplois ETP).

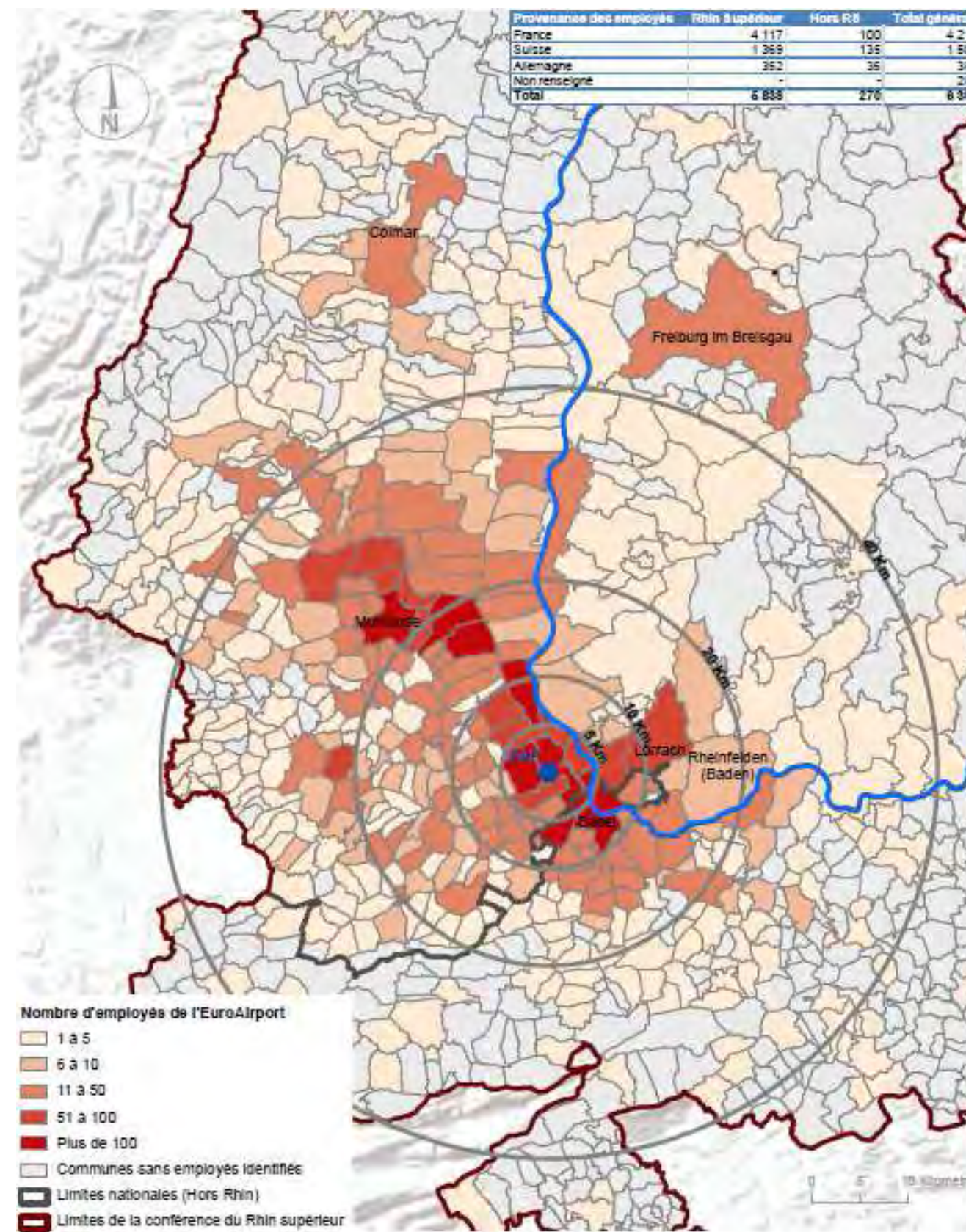
Septième plateforme aéroportuaire de France en termes de trafic (plus de 4 millions de passagers en 2010) sa zone de chalandise correspond schématiquement au périmètre Strasbourg - Belfort-Berne-Zurich, avec une zone d'influence principale qui correspond au territoire de l'Eurodistrict trinational de Bâle.

En termes de répartition modale des accès terrestres à l'EuroAirport, la part modale des transports en commun est très faible pour les usagers français : 7 % en moyenne en 2011.

Actuellement l'aéroport est accessible par le train depuis la gare de Saint-Louis et par le bus avec la ligne 50 du réseau urbain de Bâle et la ligne 11 du réseau Distribus de Saint-Louis. Il existe également des navettes régulières, financées en partie par le Conseil Général, qui desservent l'aéroport.

Un raccordement ferroviaire est actuellement à l'étude. Des solutions d'amélioration de la desserte de l'aéroport en transport en commun routier sont également étudiées.

Carte 28 : Provenance des employés de l'aéroport Bâle-Mulhouse en 2010 (source : ADAUHR)



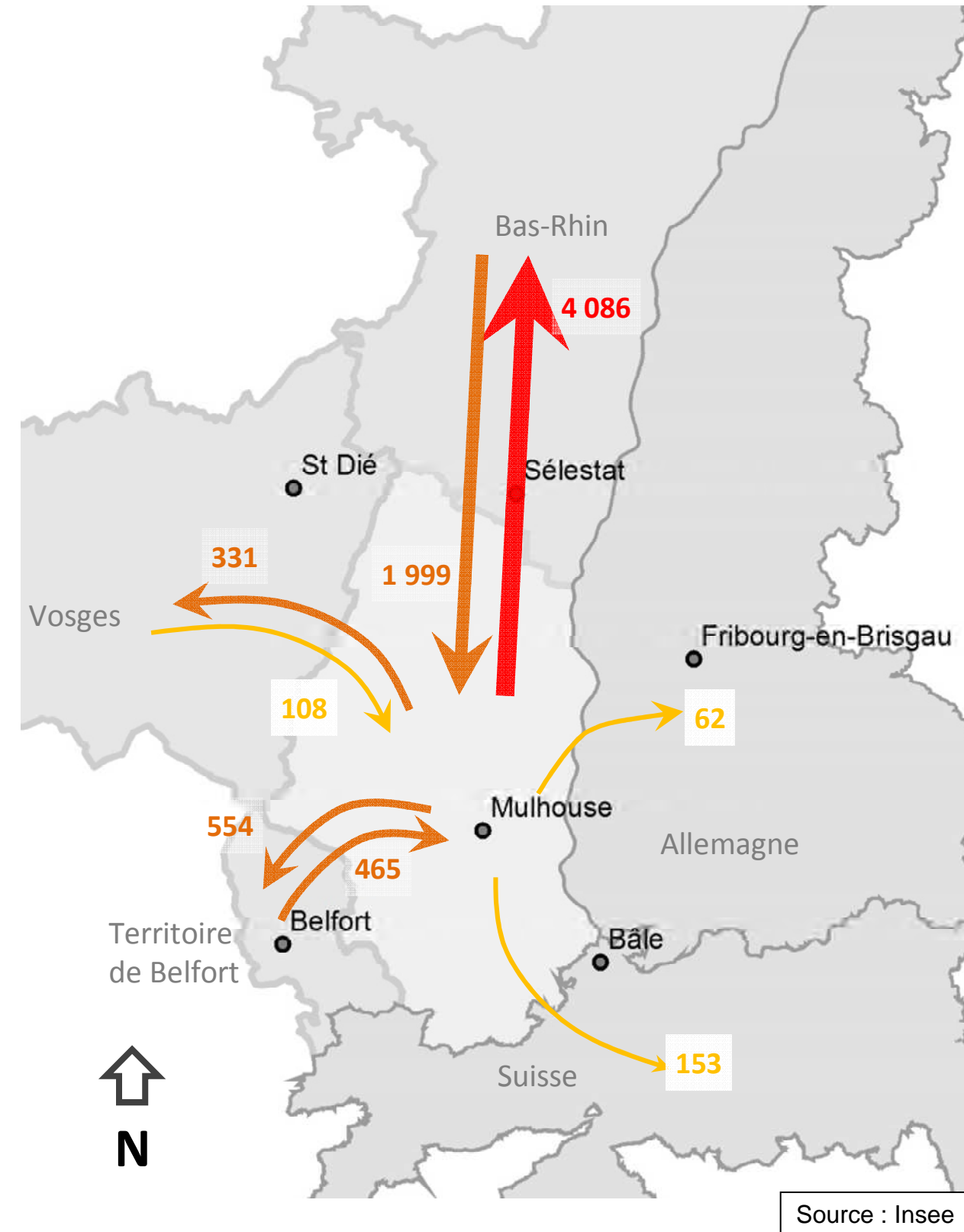
2.2.3. ANALYSE DES FLUX DOMICILE-ÉTUDE

Carte 29 : Les flux Domicile-Etude entre le Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008

- Les principaux flux Domicile-Etude s'opèrent à l'échelle régionale, entre le Haut-Rhin et le Bas-Rhin, ce dernier captant quotidiennement plus de 4000 scolaires du Haut-Rhin.
- Les échanges avec les Vosges, le Territoire de Belfort, la Suisse et l'Allemagne sont plus faibles.

Les flux Domicile-Etude au départ de la Suisse et de l'Allemagne sont inconnus

FLUX DOMICILE-ETUDES VERS LE HAUT-RHIN	
Département d'origine	Flux journaliers
Bas-Rhin	1 999
Territoire de Belfort	465
Vosges	108
FLUX DOMICILE-ETUDES EN PROVENANCE DU HAUT-RHIN	
Département ou pays d'origine	Flux journaliers
Bas-Rhin	4 086
Territoire de Belfort	554
Vosges	331
Suisse	153
Allemagne	62

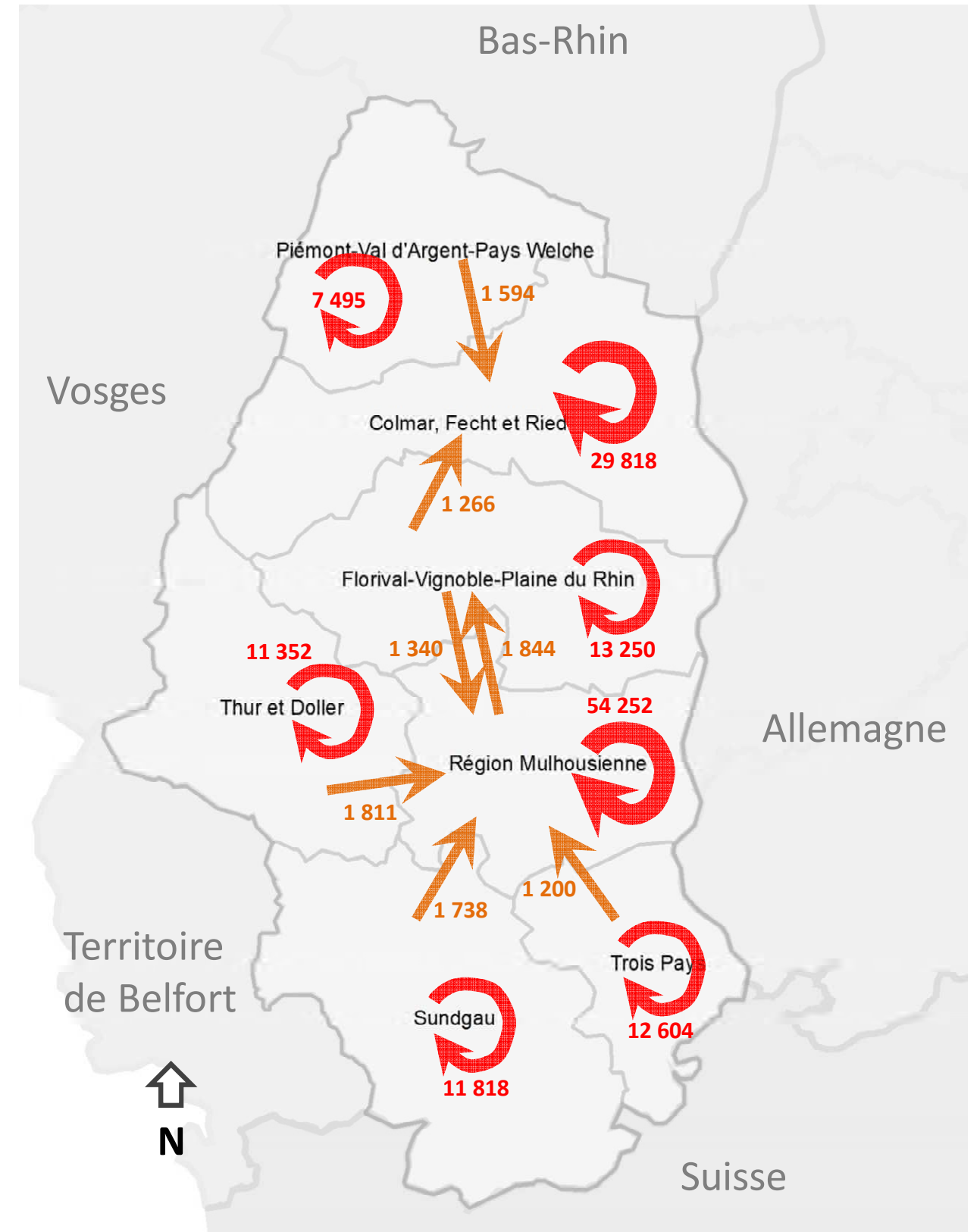


Carte 30 : Les flux Domicile-Etude entre les territoires de vie du Haut-Rhin en 2008

- Les principaux flux Domicile-Etude sont à destination des deux grands pôles départementaux que sont Mulhouse et Colmar, et dans une moindre mesure Guebwiller.
- Ces derniers concentrent notamment la plupart des établissements d'enseignement supérieur et spécialisés.

Représentation des flux : seuil de 1000 déplacements

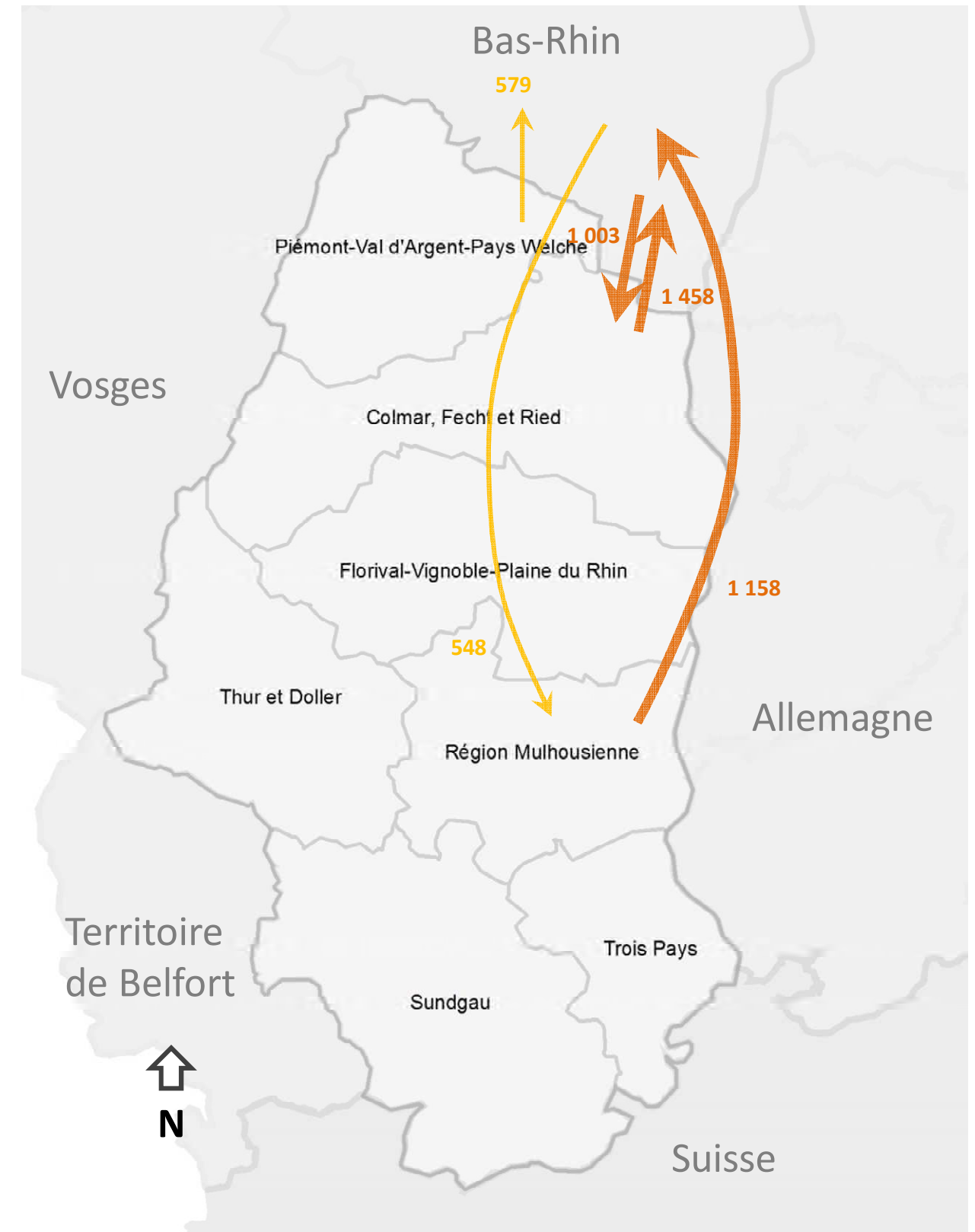
FLUX DOMICILE-ETUDES DANS LE HAUT-RHIN (TERRITOIRES DE VIE)		
Origine	Destination	Flux journaliers
Région Mulhousienne	Florival-Vignoble-Plaine du Rhin	1 844
Thur et Doller	Région Mulhousienne	1 811
Sundgau	Région Mulhousienne	1 738
Piémont-Val d'Argent-Pays Welche	Colmar, Fecht et Ried	1 594
Florival-Vignoble-Plaine du Rhin	Région Mulhousienne	1 340
Florival-Vignoble-Plaine du Rhin	Colmar, Fecht et Ried	1 266
Trois Pays	Région Mulhousienne	1 200
Région Mulhousienne		54 252
Colmar, Fecht et Ried		29 818
Florival-Vignoble-Plaine du Rhin		13 250
Trois Pays		12 604
Sundgau		11 816
Thur et Doller		11 352
Piémont-Val d'Argent-Pays Welche		7 495



Source : Insee

Carte 31 : Les flux Domicile-Etude entre les territoires de vie du Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008

- Les principaux flux scolaires s'opèrent entre le Bas-Rhin et le territoire de vie de Colmar, Fecht et Ried ainsi que la Région Mulhousienne.



Représentation des flux : seuil de 500 déplacements
Les flux Domicile-Etude au départ de la Suisse et de l'Allemagne sont inconnus

FLUX DOMICILE-ETUDES DANS LE HAUT-RHIN (TERRITOIRES DE VIE)		
Origine	Destination	Flux journaliers
Colmar, Fecht et Ried	Bas-Rhin	1 458
Région Mulhousienne	Bas-Rhin	1 158
Bas-Rhin	Colmar, Fecht et Ried	1 003
Piémont-Val d'Argent-Pays Welche	Bas-Rhin	579
Bas-Rhin	Région Mulhousienne	548

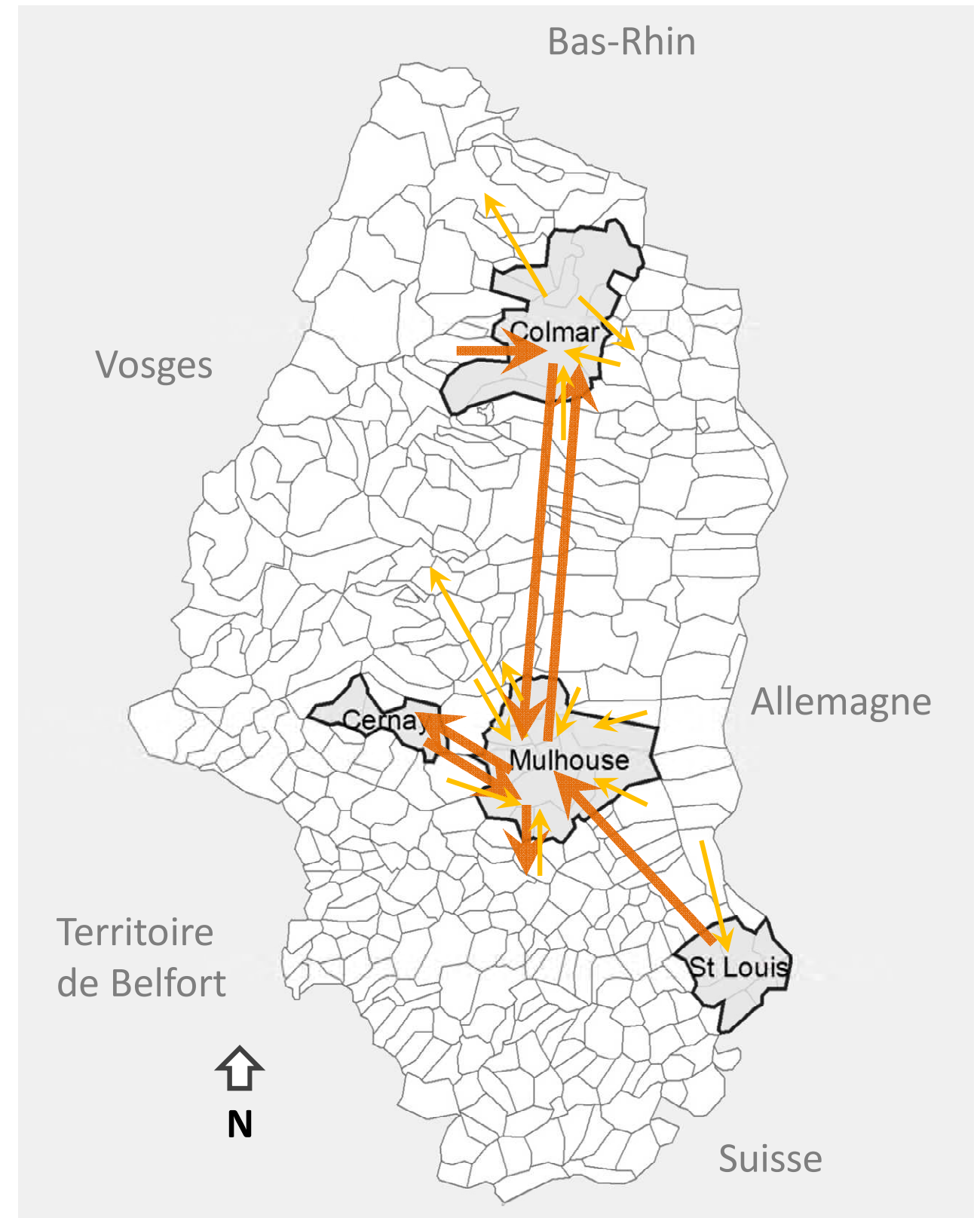
Source : Insee

Carte 32 : Les flux Domicile-Etude depuis et vers les principaux pôles du Haut-Rhin en 2008

- Les relations Domicile-Etude sont les plus fortes entre les 4 principaux pôles départementaux : Mulhouse, Colmar, Cernay et Saint-Louis.
- Les pôles de Colmar et de Mulhouse sont ceux qui attirent le plus de scolaires des communes avoisinantes.

Représentation des flux : seuil de 200 déplacements

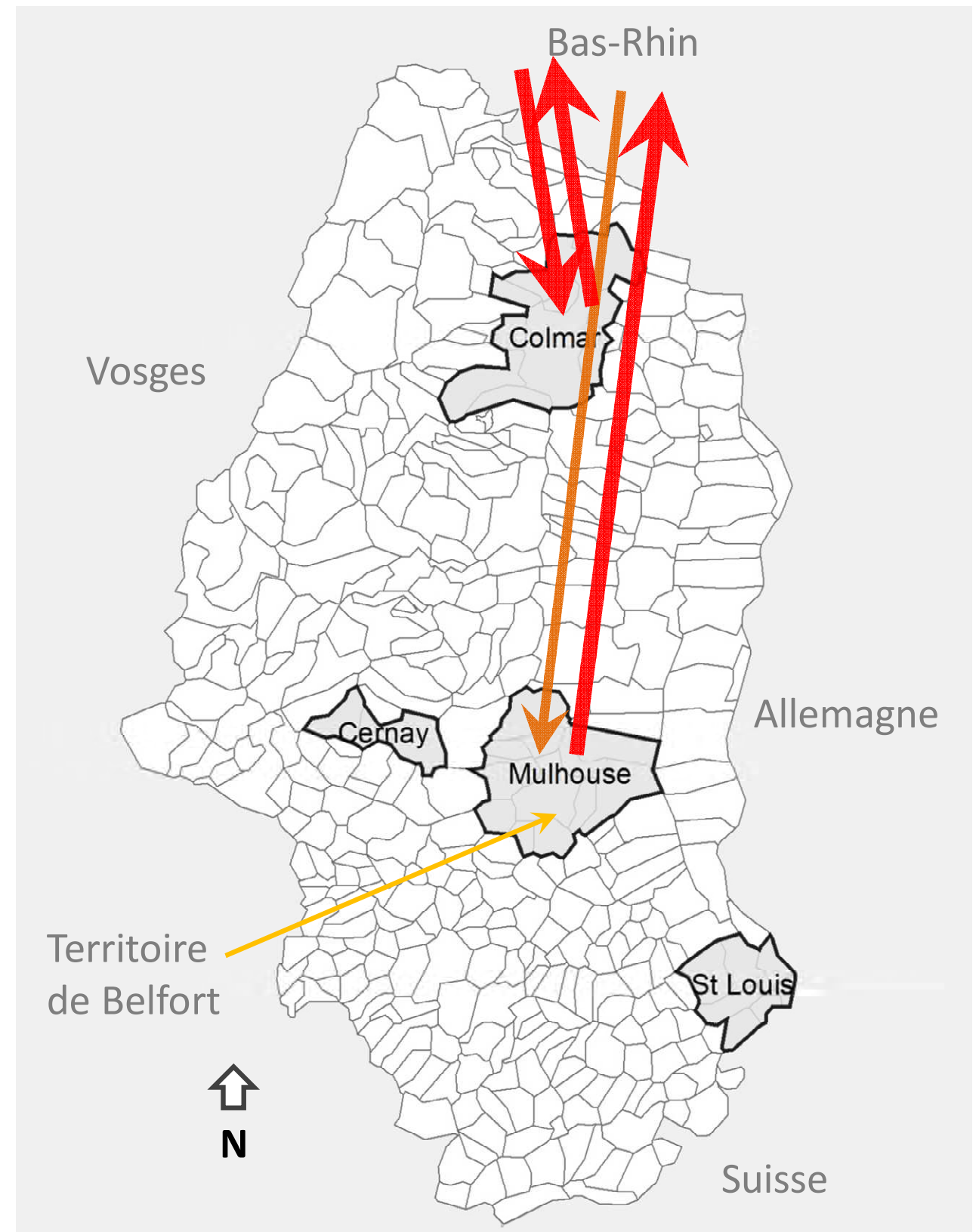
FLUX DOMICILE-ETUDES DANS LE HAUT-RHIN (POLES DEPARTEMENTAUX)		
Origine	Destination	Flux journaliers
Pôle de Cernay	Pôle de Mulhouse	703
Pôle de Mulhouse	Pôle de Colmar	637
Pôle de Mulhouse	Pôle de Cernay	545
Pôle de Mulhouse	Zillisheim	452
Turckheim	Pôle de Colmar	412
Pôle de Saint-Louis	Pôle de Mulhouse	407
Pôle de Colmar	Pôle de Mulhouse	403
Staffelfelden	Pôle de Mulhouse	385
Pôle de Mulhouse	Guebwiller	350
Habsheim	Pôle de Mulhouse	307
Ruelisheim	Pôle de Mulhouse	292
Pôle de Colmar	Fortschwihr	281
Baldersheim	Pôle de Mulhouse	260
Sainte-Croix-en-Plaine	Pôle de Colmar	259
Kembs	Pôle de Saint-Louis	247
Pôle de Colmar	Ribeauvillé	230
Andolsheim	Pôle de Colmar	226
Zillisheim	Pôle de Mulhouse	216
Reiningue	Pôle de Mulhouse	206
Pôle de Mulhouse	Pulversheim	202
		200



Source : Insee

Carte 33 : Les flux Domicile-Etude entre les principaux pôles du Haut-Rhin et les territoires limitrophes en 2008

- Les principaux flux scolaires en échange avec les territoires limitrophes s'opèrent entre le Bas-Rhin et les pôles de Colmar et de Mulhouse.
- Les flux à destination de la Suisse et de l'Allemagne, en particulier vers Bâle et de Fribourg sont marginaux (moins de 100 déplacements).



Source : Insee

Représentation des flux : seuil de 200 déplacements

Les flux Domicile-Etude au départ de la Suisse et de l'Allemagne sont inconnus

FLUX DOMICILE-ETUDES DANS LE HAUT-RHIN (POLES DEPARTEMENTAUX)		
Origine	Destination	Flux journaliers
Pôle de Mulhouse	Bas-Rhin	1 011
Bas-Rhin	Pôle de Colmar	991
Pôle de Colmar	Bas-Rhin	985
Bas-Rhin	Pôle de Mulhouse	532
Territoire de Belfort	Pôle de Mulhouse	262

Carte 34 : Les scolaires et étudiants à destination des pôles départementaux en 2008

Les cartes sont construites sur la base d'une représentation en dégradé de teinte à l'échelle de la commune : plus la teinte est foncée, plus le nombre de scolaires à destination du pôle représenté est fort.

Source : INSEE

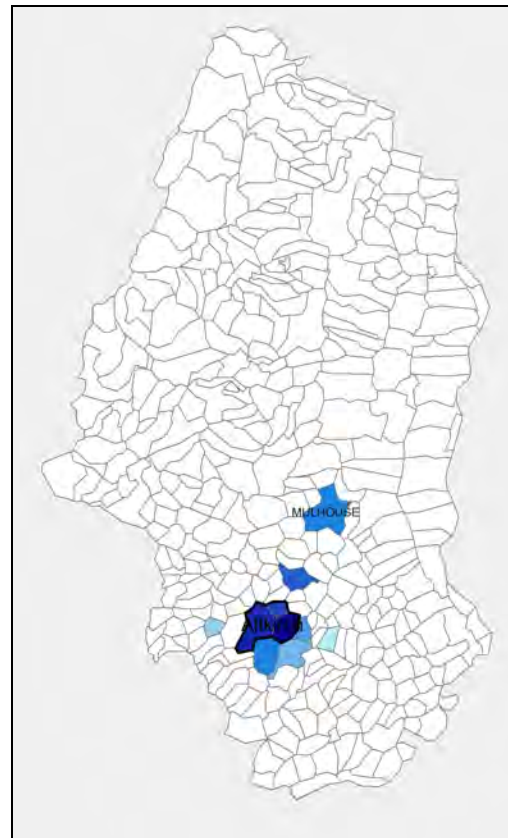
Les pôles de Mulhouse et Colmar sont les deux principaux pôles d'étude du département. Ils rayonnent sur le centre (Mulhouse) ou sur le nord (Colmar) du département.

Cernay et Guebwiller sont des pôles d'étude secondaires et s'inscrivent en relai des pôles du Mulhouse et Colmar.

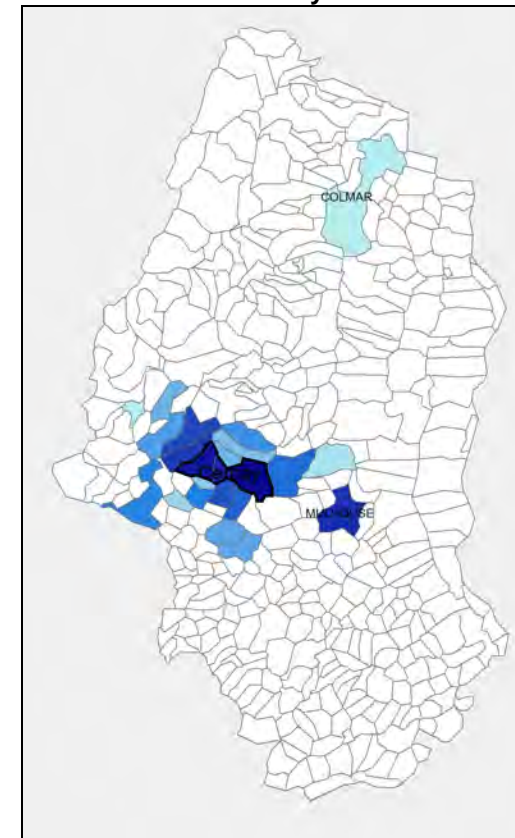
Altkirch, Kayserberg et Masevaux sont des pôles d'étude locaux.

Représentation des flux : seuil de 200 déplacements

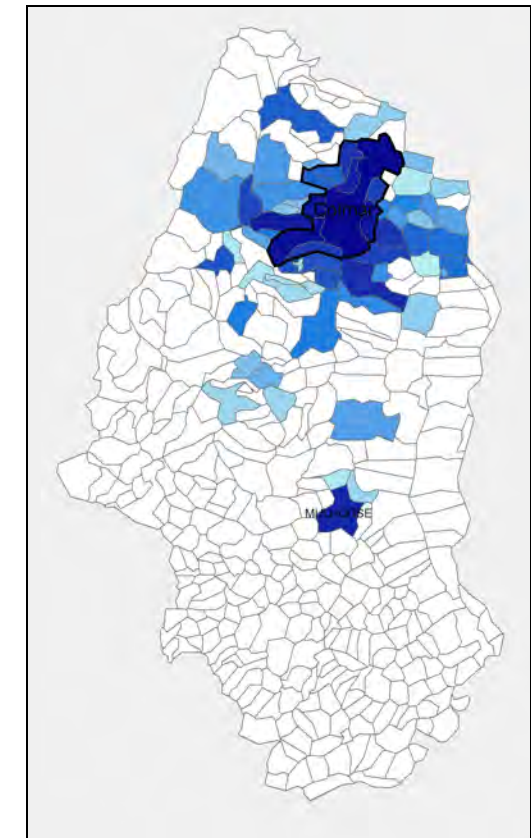
Altkirch



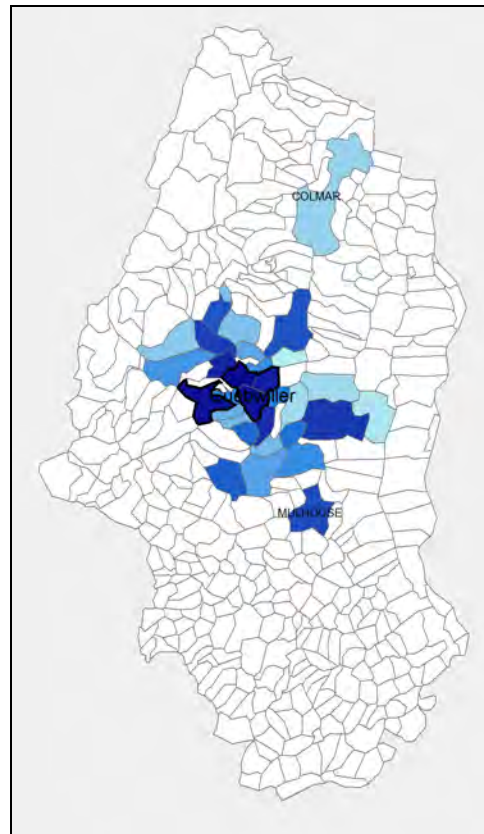
Cernay



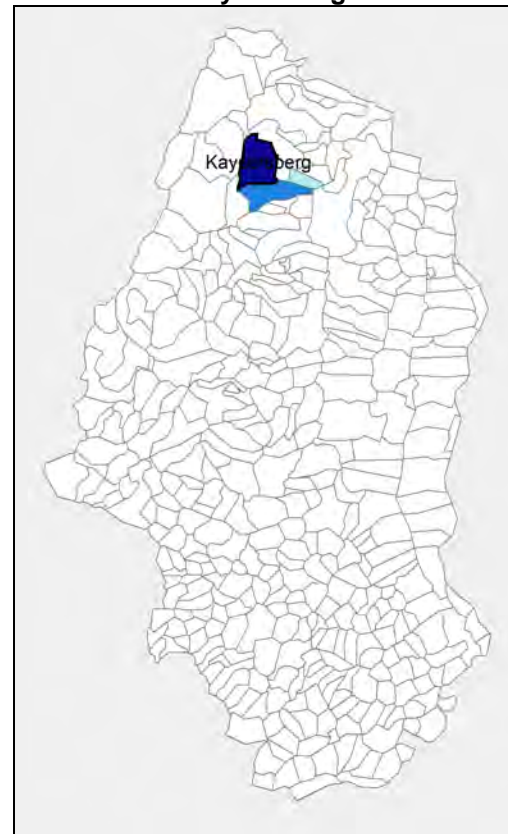
Colmar



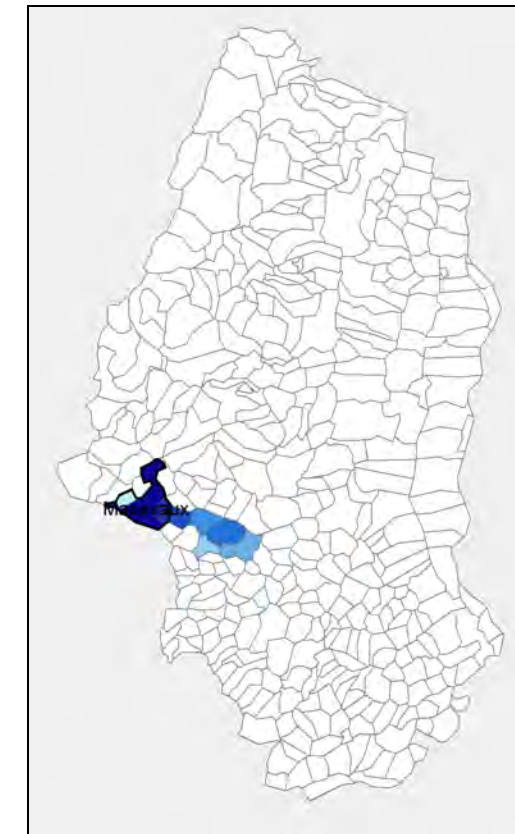
Guebwiller



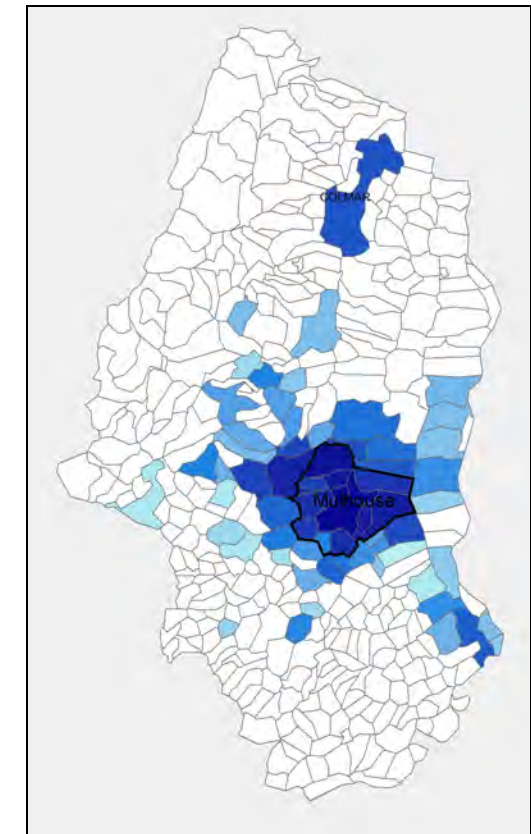
Kaysersberg



Masevaux



Mulhouse



Guebwiller

Kaysersberg

Masevaux

Mulhouse

Carte 35 : Les scolaires et étudiants à destination des pôles départementaux en 2008

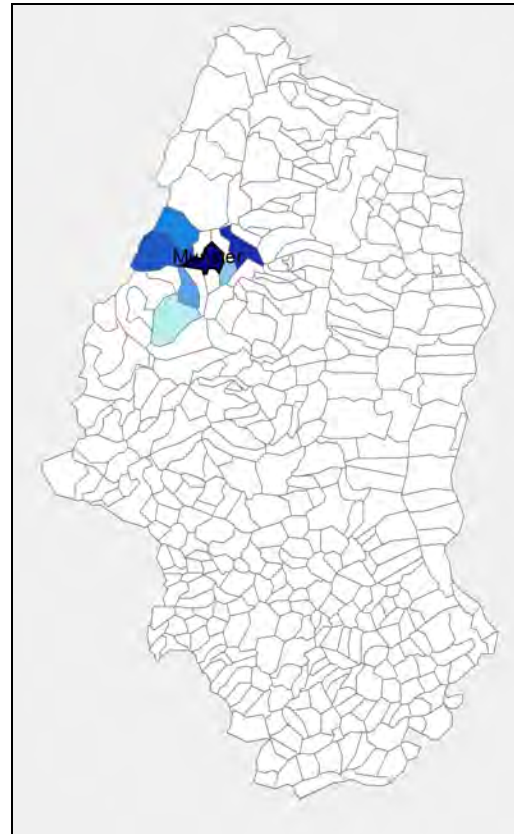
Les cartes sont construites sur la base d'une représentation en dégradé de teinte à l'échelle de la commune : plus la teinte est foncée, plus le nombre de scolaires à destination du pôle représenté est fort.

Source : INSEE

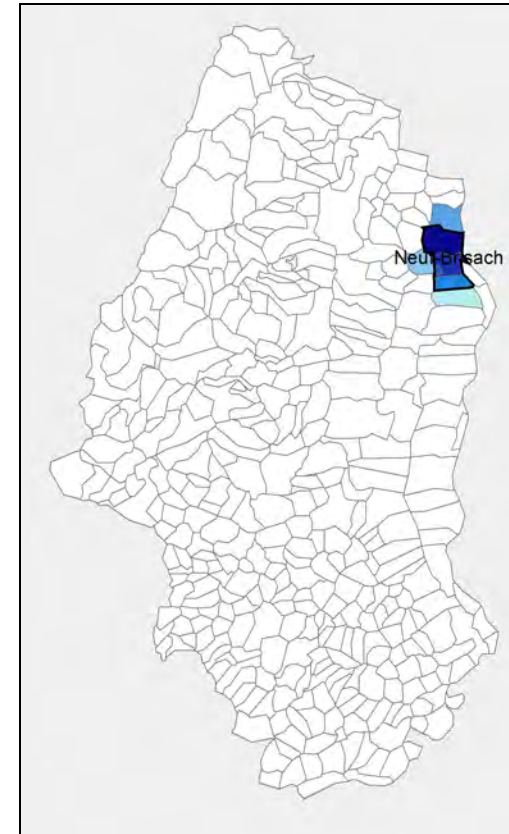
Chacun des pôles d'étude ci-contre rayonne sur leur territoire local.

Représentation des flux : seuil de 200 déplacements

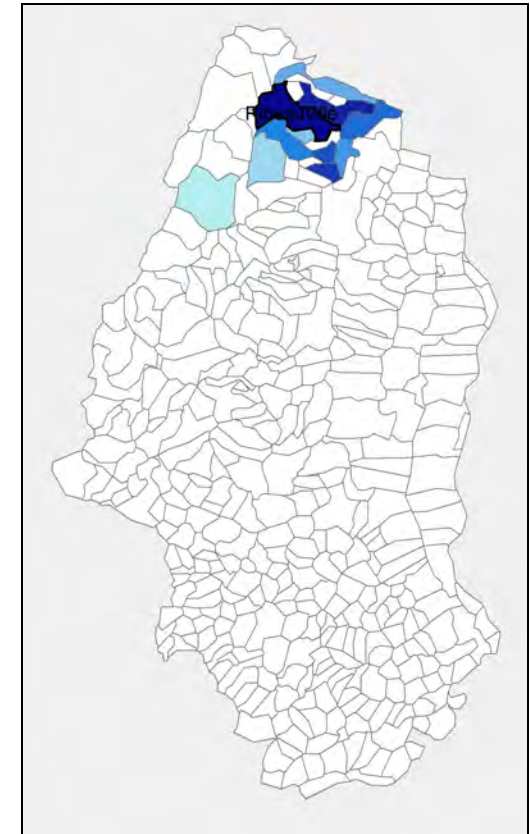
Munster



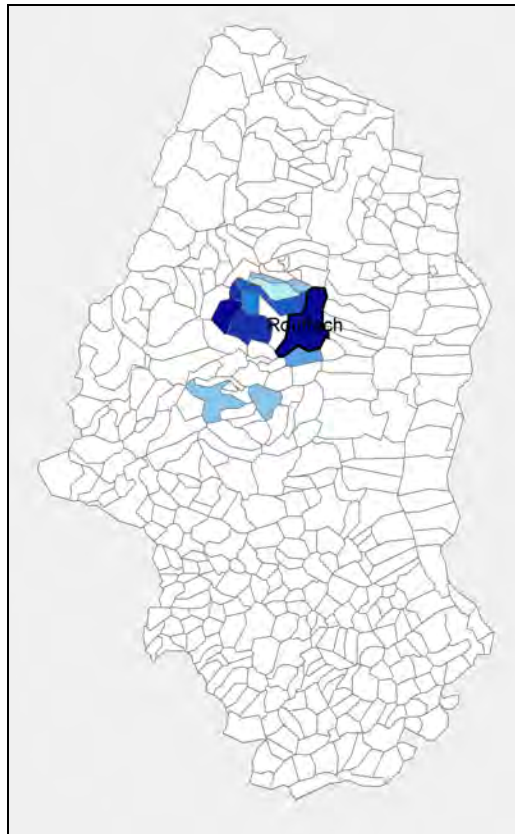
Neuf-Brisach



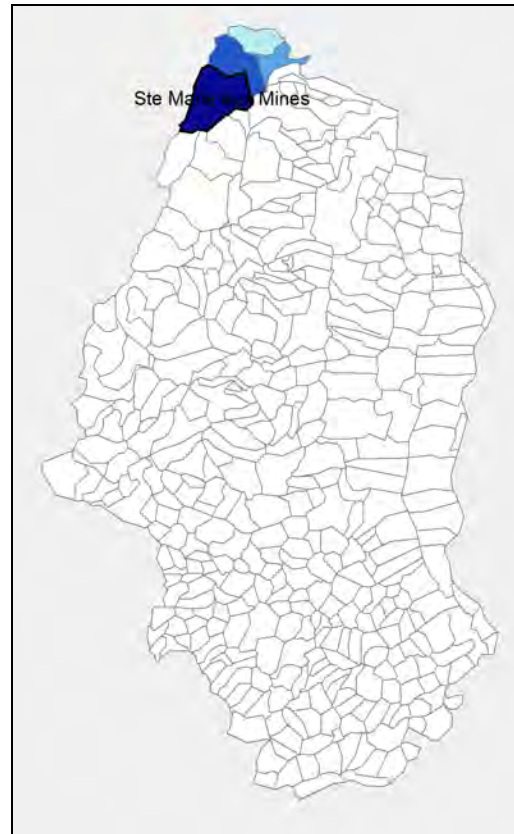
Ribeauvillé



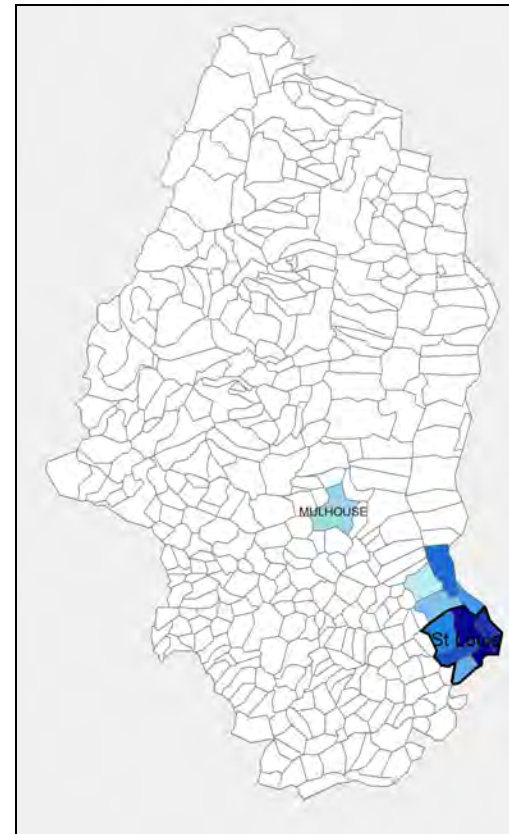
Rouffach



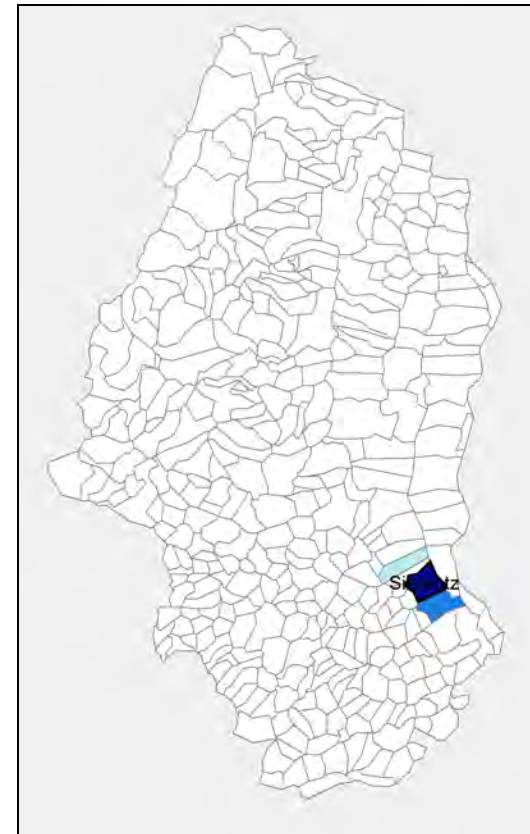
Sainte-Marie-aux-Mines



Saint-Louis



Sierentz



Carte 36 : Les scolaires en provenance des pôles départementaux en 2008

Les cartes sont construites sur la base d'une représentation en dégradé de teinte à l'échelle de la commune : plus la teinte est foncée, plus le nombre de scolaires en provenance du pôle représenté est fort.

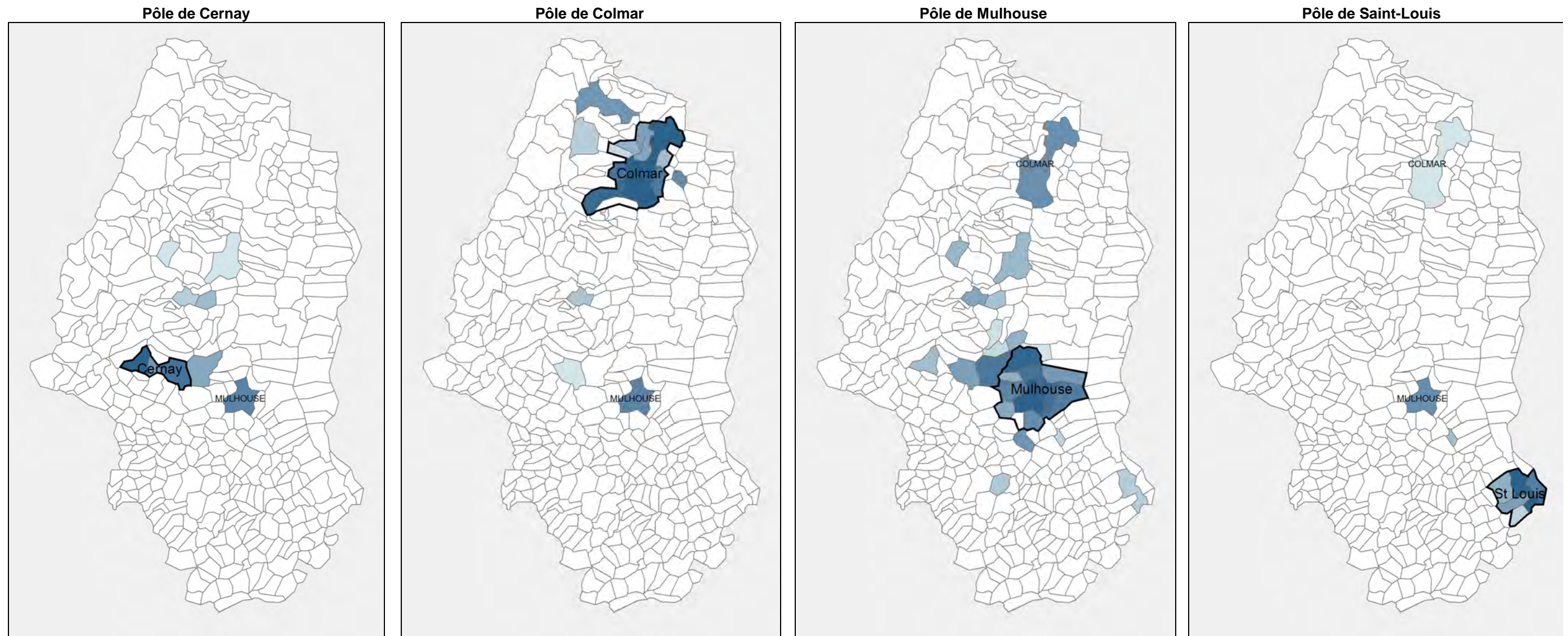
Source : INSEE

Les étudiants originaires du pôle de Colmar étudient majoritairement au sein de leur pôle ou sur l'agglomération de Mulhouse

Les étudiants originaires du pôle de Mulhouse étudient majoritairement au sein de leur pôle, sur les communes périphériques ou sur l'agglomération de Colmar

Les étudiants des pôles de Cernay et de Saint-Louis étudient majoritairement au sein de leur pôle ou sur le pôle de Mulhouse et dans une moindre mesure pour les étudiants de Saint-Louis sur Colmar.

Représentation des flux : seuil de 200 déplacements



3. DIAGNOSTIC DE L'OFFRE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

Synthèse

Le réseau routier est structuré par deux autoroutes (A35 et A36) convergentes à Mulhouse, complétées par deux routes nationales et différentes routes départementales.

Le réseau proposé par le Conseil Général est hiérarchisé (ligne structurante, principale, secondaire, scolaire) et compte 46 lignes régulières et 400 circuits scolaires.

L'offre est importante entre Colmar et Mulhouse ; sur le Sundgau et les rives du Rhin, le maillage est plus fin mais l'offre, moins importante.

Le réseau est principalement utilisé par les scolaires, et sa capacité semble bien calibrée. Les possibilités d'économies sont donc faibles.

Un service de transport à la demande, soutenu par le département, complète cette offre dans 18 des 29 intercommunalités du Haut-Rhin. Ces services sont cependant très hétéroclites et présentent des performances inégales.

Le département a fixé une gamme tarifaire homogène, qui est déclinée pour l'ensemble des lignes du réseau. La matrice tarifaire s'avère cependant complexe et peu lisible pour les usagers.

Le réseau départemental et le réseau ferroviaire sont très mal articulés et ne présentent presque aucune tarification commune. Une unique tarification conjointe avec le réseau urbain est proposée, sur l'agglomération de Mulhouse. Par ailleurs, certains car peuvent devenir des bus lorsqu'ils entrent en zone urbaine.

Un vaste réseau de pistes cyclables en site propre est proposé, et bien adapté aux trajets occasionnels ou touristiques.

Le covoiturage est utilisé, notamment grâce à l'ouverture d'un site en ligne couvrant l'ensemble de la région, mais son organisation pourrait être améliorée, et les parkings restent en majorité informels.

Le service TER a été cadencé en 2012, ce qui a significativement accru l'offre, notamment entre Colmar et Mulhouse. L'offre tarifaire semble attractive et adaptée aux besoins. La mise en service de la LGV Rhin-Rhône a par ailleurs permis d'améliorer la desserte de Mulhouse.

L'offre de trains depuis Mulhouse ou Saint-Louis vers Bâle est importante. Quatre lignes de bus relient également la communauté de communes des Trois Frontières à l'agglomération Bâloise. Enfin, la ligne 3 du tramway de Bâle sera prolongée jusqu'à Saint-Louis en 2014.

Les liaisons en transports en commun avec l'Allemagne sont quant à elles quasiment inexistantes.

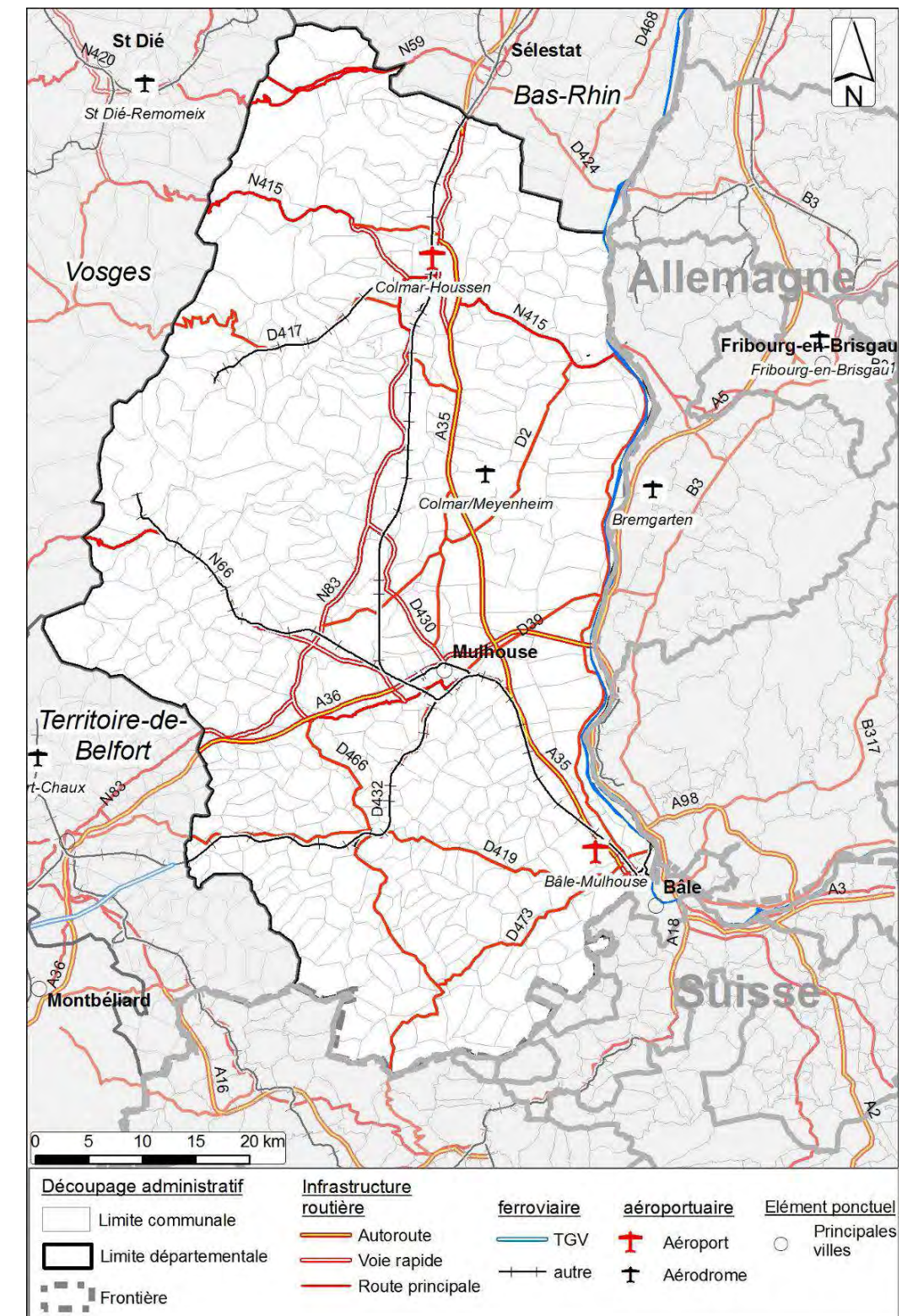
Les déplacements transfrontaliers sont essentiellement réalisés en voiture.

3.1. PRINCIPALES FONCTIONNALITES DU RESEAU ROUTIER

Carte 37 : Réseau routier structurant du Haut-Rhin

La carte ci-contre représente les principales routes (autoroutes, RN et RD) ainsi que les axes ferrés et les aéroports du département.

- Le réseau routier haut-rhinois est structuré par deux autoroutes : A35 et A36. La première, qui peut être considérée comme la colonne vertébrale des déplacements du territoire, assure la liaison Strasbourg - Colmar – Mulhouse – Bâle. La seconde permet une liaison est –ouest Dijon – Besançon - Mulhouse.
- Ces deux artères convergent à Mulhouse, principale polarité du département. L'ensemble du réseau de transport départemental est d'ailleurs globalement polarisé par Colmar et Mulhouse.
- Ce réseau structurant est complété par :
 - deux routes nationales, la RN66 qui assure la liaison Epinal – Mulhouse et la RN59 qui traverse le département au nord mais ne peut pas être considéré comme un axe important étant donné son faible linéaire sur le département du Haut-Rhin,
 - et plusieurs routes départementales plus ou moins importantes permettant de desservir :
 - les vallées vosgiennes avec la RD415 (ex RN 415) au nord-ouest de Colmar ainsi que les RD83 (ex RN 83) et RD430 entre Colmar et Mulhouse,
 - les pays de Brisach et du Ried Brun avec la RD2 et la RD 415 à l'est de Colmar,
 - le pays du Sundgau avec les RD 478, 419, 473 et 466.
- Les deux nationales et les RD415, 459 et 417 assurent également la traversée des massifs montagneux des Vosges.
- Les liens transfrontaliers sont supportés par les principaux franchissements du Rhin à savoir :
 - la RD415 à l'est de Colmar,
 - la RD39 et l'A 36 à Mulhouse,
 - l'A35 à Saint-Louis qui permet le lien avec Bâle.

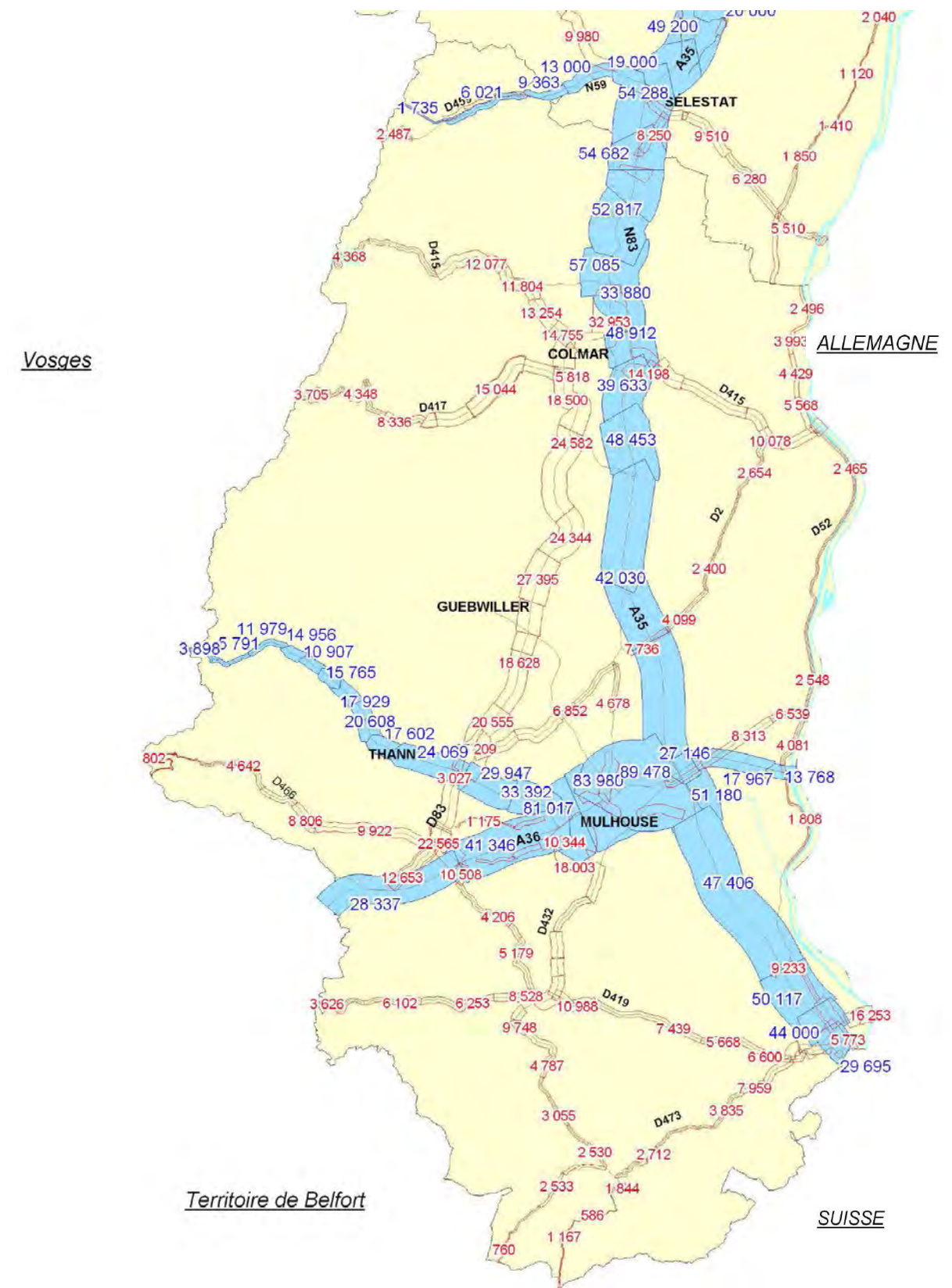


Carte 38 : Trafic routier tous véhicules sur le réseau structurant en 2010 (Moyenne journalière annuelle)

La carte ci-contre permet de visualiser l'importance relative de chaque axe routier pour le territoire.

Source : DREAL Alsace (Bilan du trafic routier 2011)

- Les axes routiers et leur importance sont très clairement identifiés.
- Les flux de transports les plus importants s'organisent :
 - sur l'axe nord-sud avec pour support :
 - l'A 35 dont les trafics oscillent entre 40 000 et 60 000 véhicules par jour selon les tronçons,
 - la RD 83, principale voie d'irrigation des vallées vosgiennes, qui supporte un trafic important pour une voirie départementale de l'ordre de 20 000 véhicules par jour. Ce trafic atteint même 27 000 véhicules par jour au droit de Guebwiller.
 - sur l'axe est-ouest avec pour support principal l'A 36 qui draine jusqu'à 90 000 véhicules par jour sur son tronçon le plus chargé en entrée ouest de Mulhouse. Ce tronçon est bien sur alimenté par l'A 36 ouest (avant le raccordement avec la RN 66) avec 41 000 véhicules par jour provenant de cet axe mais également par la RN 66 qui compte près de 35 000 véhicules par jour à l'approche du raccordement avec l'autoroute.
- Les autres routes départementales supportent des trafics bien moins importants et permettent principalement la desserte des localités.
- Les cinq principaux accès aux massifs montagneux des Vosges (RN 66, RN 59, RD 415, RD 459 et RD 417) au nord se répartissent le trafic avec une fréquentation plus importante pour la RD415. Ces axes sont fréquentés de manière mesurée (entre 2 000 et 4 500 véhicules par jour).
- Enfin, les liens transfrontaliers sont relativement importants avec des franchissements fréquentés de la manière suivante :
 - A 35 à Saint-Louis : 30 000 véhicules par jour,
 - A 36 à Mulhouse : 14 000 véhicules par jour,
 - RD 39 à Mulhouse : 6 500 véhicules par jour,
 - RD 415 à Colmar : 10 000 véhicules par jour.



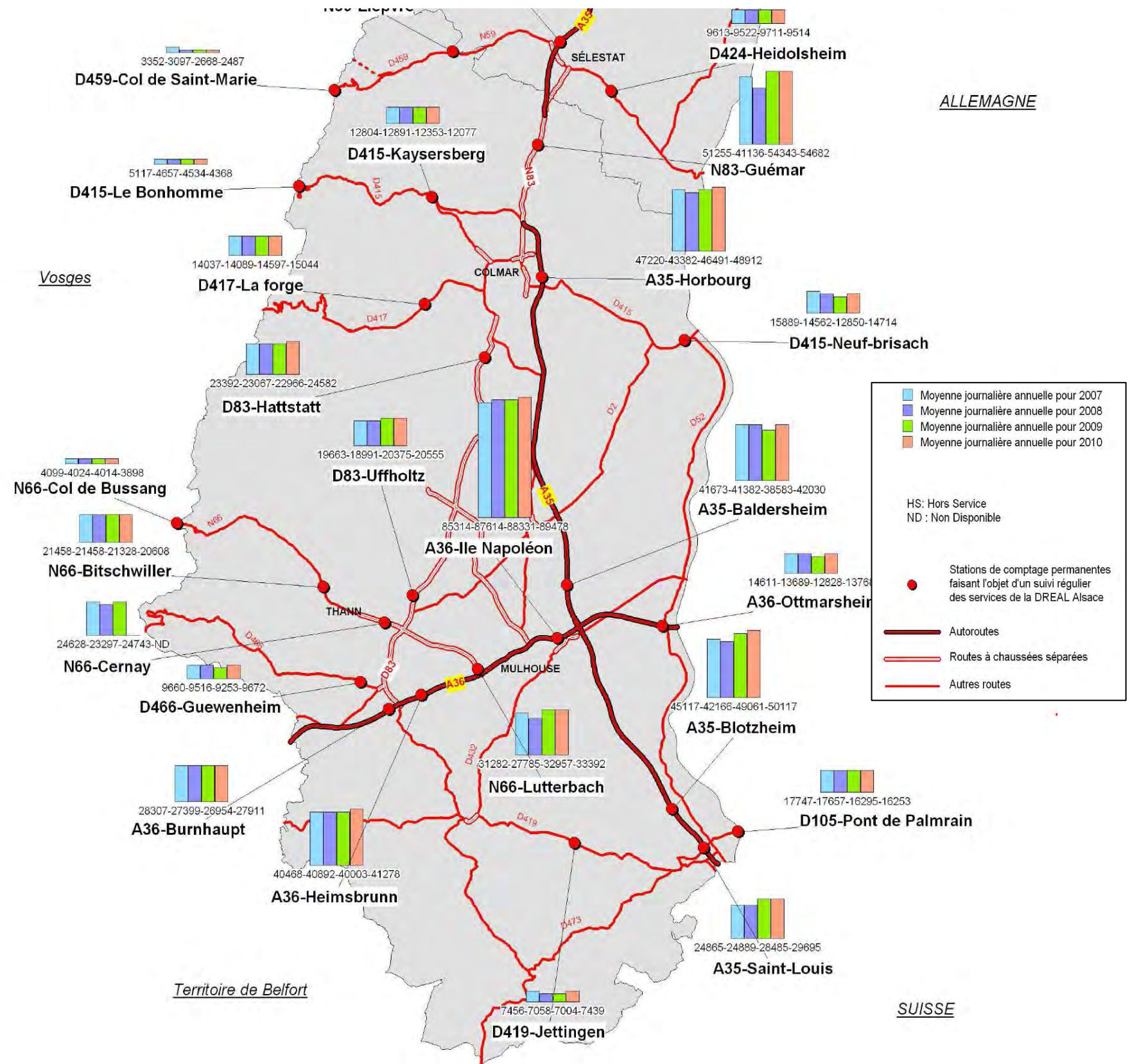
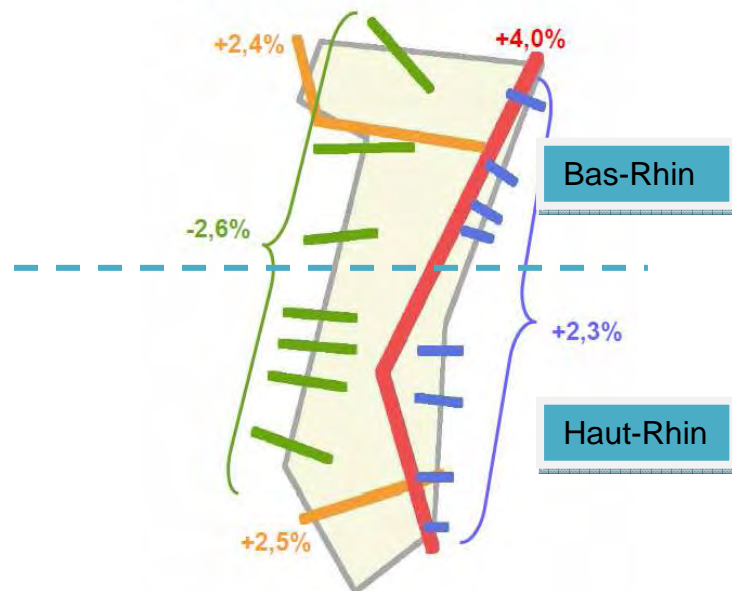
Carte 39 : Evolution du trafic routier tous véhicules entre 2007 et 2010 (Moyenne journalière annuelle)

Les évolutions du trafic routier sur les dernières années permettent d'analyser les dynamiques du territoire.

Source : DREAL Alsace (Bilan du trafic routier 2011)

- Globalement, les trafics nord-sud ont tendance à augmenter :
 - augmentation de 4% entre 2009 et 2010 sur A 35 et de plus de 7% par rapport à 2007,
 - augmentation de 4% des trafics sur la RD 83 entre 2009 et 2010 et de 5% par rapport à 2007.
- Par contre, les trafics est-ouest, malgré une augmentation de 2,5% sur l'A 36 entre 2009 et 2010 mais de seulement 2,1% par rapport à 2007 (légère baisse de 2007 à 2009) ont tendance à diminuer :
 - Forte baisse pour les traversées du massif vosgien entre 2009 et 2010 (-7,5% pour le Haut-Rhin et -2,6% pour l'Alsace)
 - Baisse plus mesurée pour la RN 66(-1% sur les postes du Haut-Rhin).

Carte 40 : Evolution 2010/2009 du trafic tous véhicules en Alsace



3.2. LES SERVICES DE TRANSPORT DU CONSEIL GENERAL

3.2.1. LE TRANSPORT SCOLAIRE

Le département, en tant qu'autorité organisatrice des transports (AOT), doit garantir le transport des élèves de leur commune de résidence vers leur établissement scolaire. Sur l'ensemble du département, 46 lignes régulières de car et 400 circuits de bus scolaires assurent cette mission.

L'intervention du Conseil Général en faveur des 33 800 élèves transportés quotidiennement dans le département générera en 2012 une dépense de l'ordre de 27 M€, sans compter le transport des élèves en situation de handicap.

En moyenne, le Conseil Général finance les transports scolaires à hauteur de 850 € par an et par élève.

Le transport des élèves est assuré à différents niveaux :

- par les lignes régulières Haute-Alsace, qui sont directement gérées par le Service des Transports Scolaires (2 600 collégiens),
- par des services spéciaux de transports scolaires gérés par les autorités organisatrices des transports de rang 2 (communautés de communes ou syndicats scolaires) appelées également AOT2 (11 800 collégiens et lycéens). Le Conseil Général assure la consultation des entreprises et les marchés publics qui en découlent sont gérés par les AOT2. Le Conseil Général rembourse les frais engagés par échéance trimestrielle.
- par des services spéciaux de transports scolaires gérés par le Service des Transports Scolaires (1 300 collégiens),
- par des services spéciaux de transports scolaires gérés par 65 organisateurs locaux pour les regroupements pédagogiques (4 725 élèves).

Le 7 décembre 2011, lors du vote du Budget Primitif 2012, le Conseil Général a voté le principe d'une généralisation de la contribution des lycéens, à hauteur de 35 % des frais de transports scolaires, y compris pour ceux de moins de 16 ans qui bénéficient aujourd'hui de la gratuité. Cette mesure permettra de dégager une recette de l'ordre de 950 000 € en année pleine.

La part des moins de 16 ans représente 5 300 élèves (40 %) sur un total de près de 12 700 lycéens.

La procédure de recouvrement de la participation des familles est la suivante :

- la demande de carte d'abonnement se fait auprès de l'établissement scolaire,
- pour les lignes régulières interurbaines, les transporteurs délivrent cette carte contre le paiement de la participation des familles dont le montant se situe entre 61,70 € et 130,80 € par trimestre et par lycéen (grille tarifaire 2012),
- les AOT2 délivrent la carte et recouvrent la participation des familles pour les services spéciaux scolaires.

Lors de la séance du Conseil Général du 22 juin 2012, il a été voté deux nouvelles mesures:

- le principe d'une participation des familles au transport des collégiens a été voté le 22 juin 2012, pour une recette de 1,5 millions d'euros. Les modalités précises feront l'objet d'études ultérieures.
- à partir du 1^{er} septembre 2012, la limitation de l'intervention du Conseil Général à hauteur de 65 % du coût de l'aller-retour du midi dans le cadre des regroupements pédagogiques.

Le Conseil Général finance deux allers retours par jour pour les RPI avec une limitation à 65 % du coût pour le service du midi.

Politique de transports des élèves et étudiants handicapés :

Le Département du Haut-Rhin est responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports scolaires et doit prendre en charge les frais de déplacement des élèves et étudiants handicapés, domiciliés sur l'ensemble du territoire départemental, entre leur domicile et leur lieu de scolarisation.

Le dispositif départemental consiste dans la mise à disposition gratuite au profit des familles de solutions de transports adaptés, ou sous certaines conditions, le remboursement de frais exposés par les familles pour le véhicule personnel selon un barème kilométrique réévalué régulièrement et validé par la Commission Permanente ou encore le financement d'une carte de transport en commun pour l'élève dans le cadre d'une démarche progressive d'autonomie.

Pour bénéficier d'une prise en charge, les élèves ou étudiants handicapés doivent être, en raison de la gravité de leur handicap médicalement constatée par la MDPH, dans l'incapacité d'emprunter les transports en commun ou le constat doit être fait de la complexité du transport (trop de correspondances).

La prise en charge du transport des élèves et étudiants handicapés est autorisée par le Président du Conseil Général pour l'année scolaire considérée par la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH). Un dossier est à remplir par l'utilisateur auprès du Service Transports et Déplacements.

Coût pour le Conseil Général du transport des élèves et étudiants handicapés :

- 2009 → 1.8 millions d'euros par an,
- 2011 → 2.5 millions d'euros par an.

Nombre d'élèves et étudiants handicapés :

- 2009 – 2010 : 434 élèves / étudiants
- 2011 – 2012 : 463 élèves / étudiants

Tableau 1 : Lignes régulières accessibles au 1^{er} septembre 2012

- ligne 145 Le Bonhomme Kaysersberg Colmar	- ligne 444 Linthal – Guebwiller
- ligne 106 Ribeauvillé Colmar	- ligne 519 Wildenstein Thann
- ligne 248 Soultzeren Munster Colmar	- ligne 520 Thann - Reiningue – Mulhouse
- ligne 301 Balgau Colmar	- ligne 543 Cernay – Guebwiller
- ligne 303 Biesheim Colmar	- ligne 623 Mortzwiller – Mulhouse
- ligne 346 Artzenheim Marckolsheim Colmar	- ligne 454 Linthal - Guebwiller – Mulhouse
- lignes 437 Colmar - Ensisheim - Mulhouse	- ligne 553 Thann - Wittelsheim – Mulhouse
- lignes 439 Fessenheim – Colmar	- ligne 652 Sewen - Masevaux – Mulhouse
- ligne 440 Colmar – Guebwiller	

3.2.2. LE RESEAU DE BUS INTERURBAIN

Le réseau de transport interurbain du Conseil Général du Haut-Rhin compte 46 lignes régulières commerciales. Ces 46 lignes régulières sont exploitées par 10 transporteurs et desservent l'ensemble du territoire départemental. Au niveau départemental, le réseau dessert 320 communes, soit 93% des communes hors agglomérations de Colmar, Mulhouse et Saint-Louis.

Colmar et Mulhouse, les deux principales agglomérations du département, sont les pôles de convergence de la majorité des lignes départementales. Le réseau départemental adopte donc un profil dit « en étoile » autour de ces deux pôles.

- 15 lignes ont pour origine/destination la préfecture du département.
- 18 lignes ont pour origine/destination Mulhouse.

Outre ces deux principaux pôles de convergence, d'autres communes comme Cernay, Saint-Louis, Altkirch ou Guebwiller constituent des points de convergence « secondaires » dans la mesure où elles constituent les villes centres de bassins de vie du département. Ces communes ont également un effet polarisateur sur le réseau de cars interurbain.

Cette configuration dite « en étoile » autour de Colmar et Mulhouse n'empêche donc par le maillage du territoire, notamment dans le sud du département où il est le plus dense. 14 lignes peuvent être considérées comme « tangentielles » puisqu'elles ne desservent pas les deux « villes centres »

Le massif Vosgien est également rattaché au réseau de lignes interurbaines du département. 10 lignes desservent les cinq principales vallées transversales du massif : vallée de Kaysersberg, vallée de Munster, vallée de la Lauth, vallée de la Thur et vallée de la Doller.

Au final, l'architecture générale du réseau offre une densité importante en termes de dessertes qui peut s'expliquer notamment par une organisation « multipolaire » du territoire départemental et un nombre élevé de bassin de vie « secondaires » après ceux de Colmar et Mulhouse.

Le réseau est avant tout organisé et calé sur les besoins scolaires (itinéraires, horaires, etc.), la réponse aux besoins de transports des scolaires est l'objectif principal du département dans l'organisation de son réseau. Le réseau compte par an environ 600 000 voyages non scolaires et 3,5 M de voyages scolaires, soit un total de 4,1 M de voyages par an. Son activité représente : 4 600 000 kilomètres annuels parcourus et 4 500 000 voyages / an, dont 85% par les abonnés scolaires (9500 abonnés scolaire à l'année).

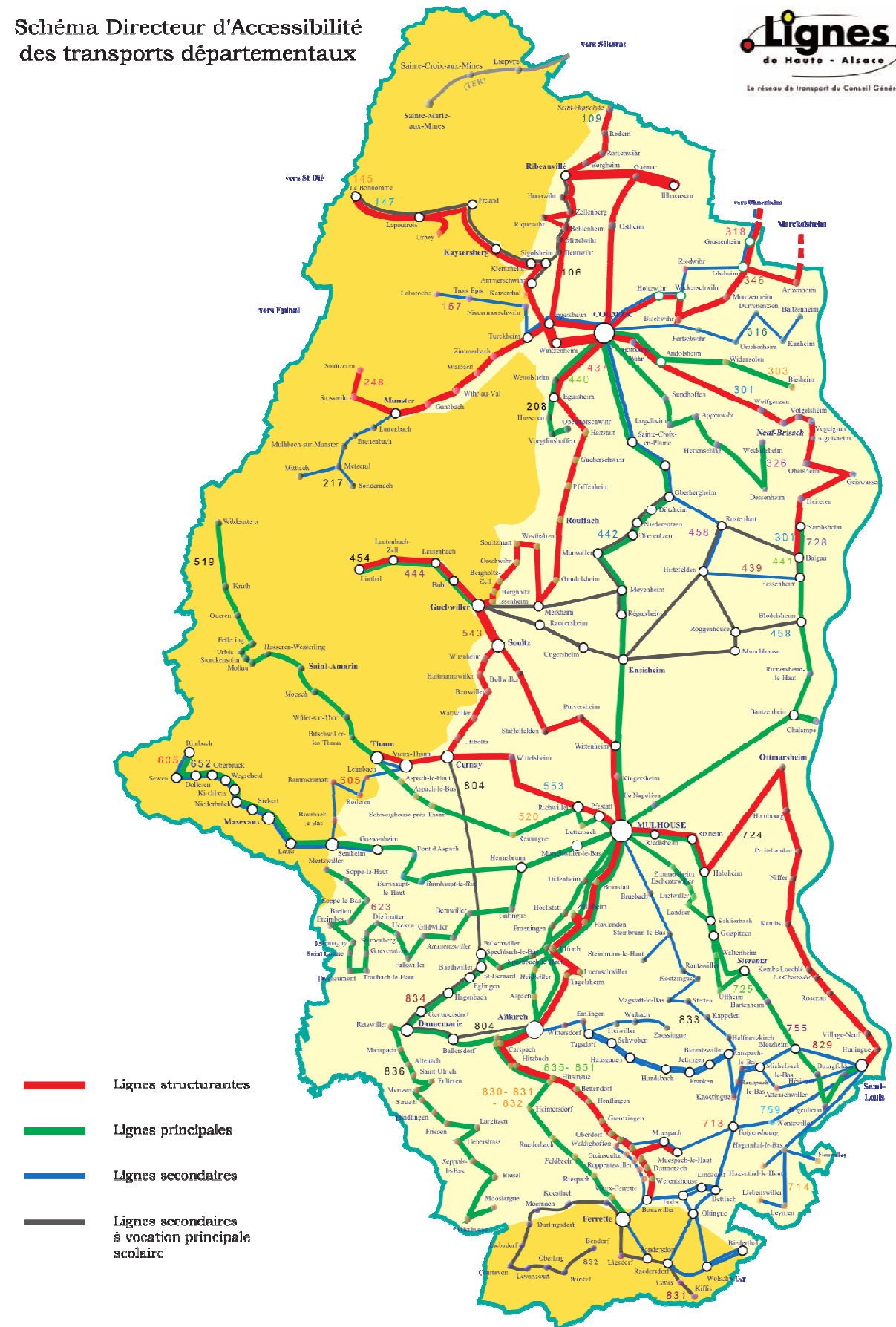
Les lignes interurbaines du département fonctionnent toutes du lundi au vendredi et la plupart offrent un service le samedi. En revanche, seules deux lignes sur les 46 offrent un service le dimanche (lignes 248 et 147).

En 2012, le Chiffre d'Affaire annuel du réseau est de l'ordre de 15 875 000 euros TTC décomposé comme suit :

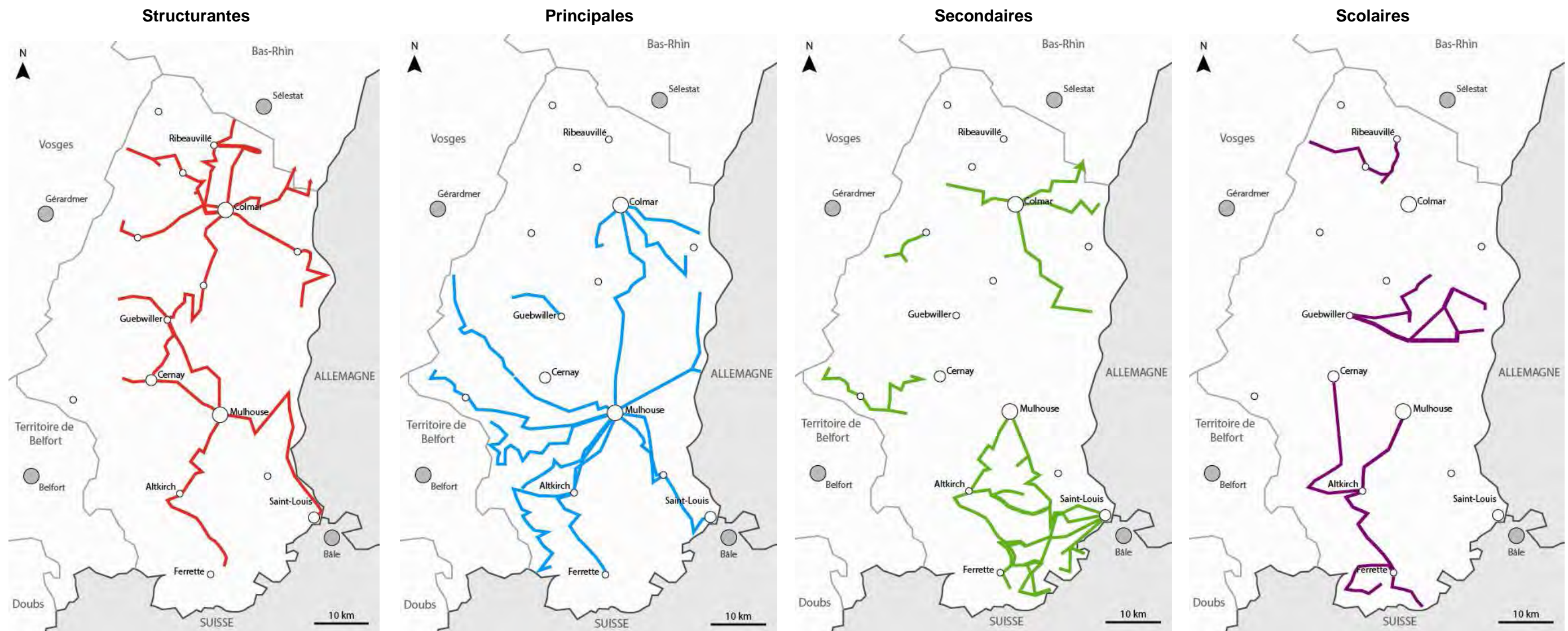
- forfait des lignes (somme compensatoire versée aux transporteurs) : 6 550 000 €
- abonnement scolaires (part CG+ part famille) : 8 225 000 €
- Recettes commerciales (vente billet à la clientèle commerciale) : 1 100 000

Carte 41 : Réseau des lignes interurbaines du Haut-Rhin (source :CG68)

Schéma Directeur d'Accessibilité
des transports départementaux



Carte 42 : Catégorisation des lignes régulières du Conseil Général du Haut-Rhin



- 106 Ribeauvillé - Route des vins - Colmar
- 109 Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar
- 145 Le Bonhomme - Orbey - Colmar
- 248 Soultzeren - Munster - Colmar
- 301 Balgau - Neuf Brisach - Colmar
- 346 Artzenheim - Marckolsheim - Colmar
- 440 Colmar - Guebwiller
- 454 Linthal - Guebwiller - Mulhouse
- 543 Cernay - Guebwiller
- 553 Thann - Wittelsheim - Mulhouse
- 724 Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse
- 851 Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse

- 208 Husseren - Obermorschwihr - Colmar
- 303 Biesheim - Colmar
- 326 Weckolsheim - Dessenheim - Colmar
- 437 Mulhouse - Ensisheim - Colmar
- 444 Linthal - Guebwiller
- 519 Wildenstein - Thann
- 520 Thann - Reiningue - Mulhouse
- 623 Mortzwiller - Mulhouse
- 652 Sewen - Masevaux - Mulhouse
- 725 Sierentz - Uffheim - Mulhouse
- 728 Namsheim - Chalampé - Mulhouse
- 755 Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse
- 830 Ferrette - Altkirch - Mulhouse
- 834 Dannemarie - Mulhouse
- 836 Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse

- 318 Ohnenheim - Colmar
- 157 Labaroche - Colmar
- 217 Sondernach - Munster
- 316 Baltzenheim - Colmar
- 439 Fessenheim - Colmar
- 605 Sewen - Masevaux - Thann
- 713 Sondersdorf - Saint-Louis
- 714 Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis
- 759 Biederthal - Saint-Louis
- 829 Altkirch - Saint-Louis
- 833 Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse
- 835 Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse

- 147 Le Bonhomme - Ribeauvillé
- 441 Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller
- 442 Oberhergheim - Guebwiller
- 458 Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller
- 804 Altkirch - Cernay
- 831 Lutter - Ferrette - Mulhouse
- Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse
- 832

Source : CG 68

Les critères de catégorisation des lignes ont été établis en fonction des fréquences de chacune dans le précédent schéma départemental des transports du Haut-Rhin (2001).

► 12 lignes structurantes

Il s'agit de lignes qui structurent l'ensemble du réseau départemental. Ces liaisons sont généralement radiales, à destination de l'un des deux pôles urbains majeurs du département : Colmar et Mulhouse. Elles proposent une offre très importante, de l'ordre de 8 à 10 Allers/Retours quotidiens. Elles disposent généralement d'une clientèle commerciale importante.

► 15 lignes principales

Il s'agit de lignes généralement radiales, à destination des pôles urbains qui structurent un bassin de vie. Ces lignes assurent dans de bonnes conditions toutes les possibilités de déplacements, y compris dans les heures creuses. Elles proposent une offre moyenne située entre 5 à 7 Allers/Retours. Ce type de lignes, généralement longues, complète les étoiles de Colmar et de Mulhouse.

► 12 lignes secondaires

Elles représentent le service public minimum assuré directement par le Conseil Général. Généralement polarisées par un établissement scolaire, elles doivent proposer une offre annuelle de type : 2 à 4 Allers-Retours quotidiens en heures pleines. Outre leur vocation principalement scolaire, ces lignes assurent également un rabattement sur les gares, sur les lignes plus structurantes et sur les pôles urbains départementaux.

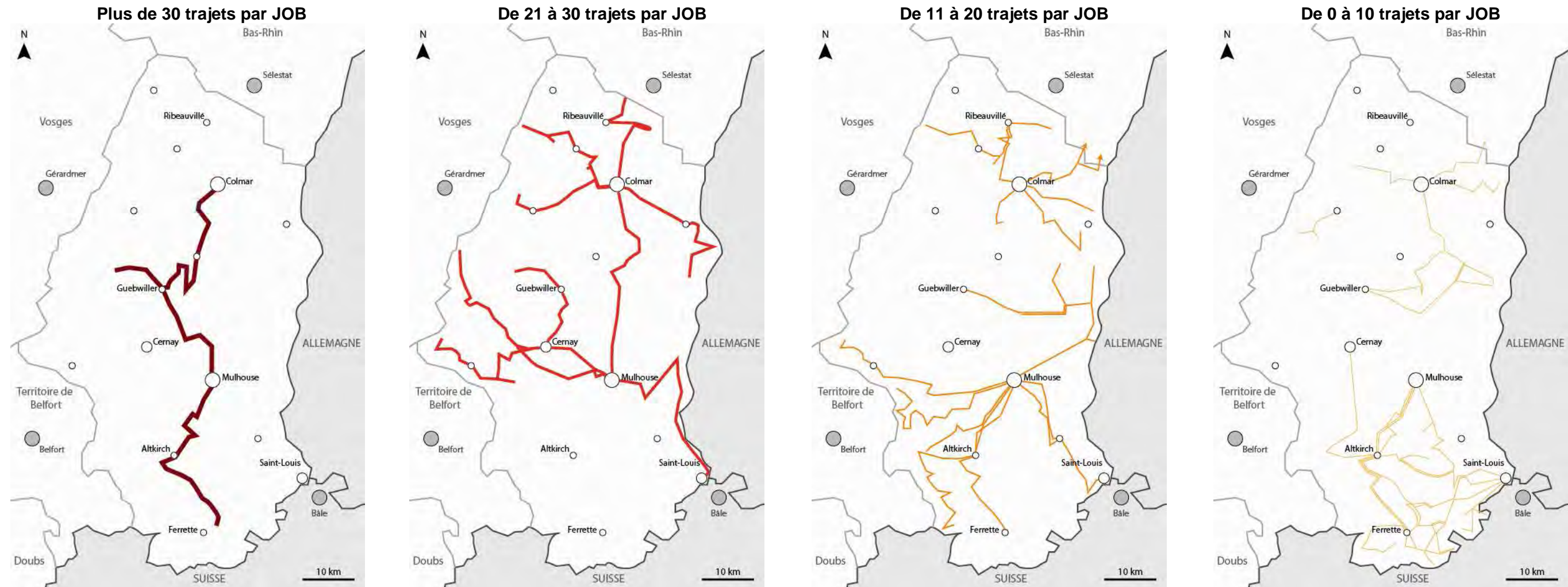
► 7 lignes scolaires

Ces lignes ont une vocation essentiellement scolaire et sont en pratique inutilisables par une clientèle commerciale, même si celle-ci peut être parfois tolérée. Ces lignes ne fonctionnent qu'en période scolaire et présentent une offre calquée sur le rythme scolaire qui varie généralement de 1 à 3 Allers-Retours.

724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante
543	Cernay - Guebwiller	Structurante
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante
440	Colmar - Guebwiller	Structurante
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale
303	Biesheim - Colmar	Principale
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale
444	Linthal - Guebwiller	Principale
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale
519	Wildenstein - Thann	Principale
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire
157	Labaroche - Colmar	Secondaire
217	Sondernach - Munster	Secondaire
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire
804	Altkirch - Cernay	Scolaire
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire

3.2.3. CARACTERISATION DE L'OFFRE DES LIGNES REGULIERES

Carte 43 : Nombre de trajets* par ligne en Jour Ouvrable de Base (mardi)



- 440 Colmar - Guebwiller
- 454 Linthal - Guebwiller - Mulhouse
- 851 Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse

- 109 Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar
- 145 Le Bonhomme - Orbey - Colmar
- 248 Soultzeren - Munster - Colmar
- 301 Balgau - Neuf Brisach - Colmar
- 437 Mulhouse - Ensisheim - Colmar
- 444 Linthal - Guebwiller
- 519 Wildenstein - Thann
- 520 Thann - Reiningue - Mulhouse
- 543 Cernay - Guebwiller
- 553 Thann - Wittelsheim - Mulhouse
- 605 Sewen - Masevaux - Thann
- 724 Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse

- 106 Ribeauvillé - Route des vins - Colmar
- 147 Le Bonhomme - Ribeauvillé
- 208 Husseren - Obermorschwihr - Colmar
- 303 Biesheim - Colmar
- 326 Weckolsheim - Dessenheim - Colmar
- 346 Artzenheim - Marckolsheim - Colmar
- 458 Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller
- 623 Mortzwiller - Mulhouse
- 652 Sewen - Masevaux - Mulhouse
- 725 Sierentz - Uffheim - Mulhouse
- 728 Namsheim - Chalampé - Mulhouse
- 755 Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse
- 830 Ferrette - Altkirch - Mulhouse
- 834 Dannemarie - Mulhouse
- 836 Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse

- 157 Labaroche - Colmar
- 217 Sondernach - Munster
- 316 Baltzenheim - Colmar
- 318 Ohnenheim - Colmar
- 439 Fessenheim - Colmar
- 441 Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller
- 442 Oberhergheim - Guebwiller
- 713 Sondersdorf - Saint-Louis
- 714 Liebenschwiller - Leymen - Saint-Louis
- 759 Biederthal - Saint-Louis
- 804 Altkirch - Cernay
- 829 Altkirch - Saint-Louis
- 831 Lutter - Ferrette - Mulhouse
- 832 Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse
- 833 Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse
- 835 Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse

* NB : un trajet = un aller simple

Le nombre total de trajets un mardi a été identifié pour chacune des lignes du réseau CG68. Les deux sens de circulation ont été pris en compte. Cette comptabilisation a été effectuée à partir des fiches horaires 2011-2012, hors période de vacances scolaires.

Cela permet d'identifier les lignes structurantes et les lignes secondaires du réseau.

Sur les 46 lignes du réseau, seules trois lignes (440, 454, 851) effectuent plus de 30 trajets en JOB. Ces trois lignes ont toutes comme origine ou destination les deux principaux pôles départementaux, Mulhouse ou Colmar. Orientées nord-sud, ces lignes desservent les principales localités de la plaine rhénane de Colmar à Bouxwiller ainsi que la vallée de la Lauch. Ces trois lignes sont toutes identifiées comme lignes structurantes du réseau.

12 lignes effectuent entre 21 et 30 trajets en JOB. 7 d'entre elles sont considérées comme des lignes structurantes, 4 comme principales et une secondaire. Organisées en étoiles à partir des Pôle de Colmar et de Mulhouse ces lignes desservent les vallées vosgiennes du département et les pôles secondaires (Cernay, Saint-Louis).

15 lignes comptent un total de trajets en JOB compris entre 11 et 20. Elles sont pour la plupart catégorisées comme lignes principales du réseau. Organisées en étoile autour de Colmar et Mulhouse elles sont nombreuses à desservir le sud-ouest du département.

16 lignes comptabilisent moins de 10 trajets en JOB. Ces lignes à faible fréquence et catégorisées comme secondaires ou scolaires proposent souvent uniquement des trajets aux heures de pointe. Un grand nombre de ces lignes desservent le sud du département, notamment les territoires du Sundgau et des Trois Pays.

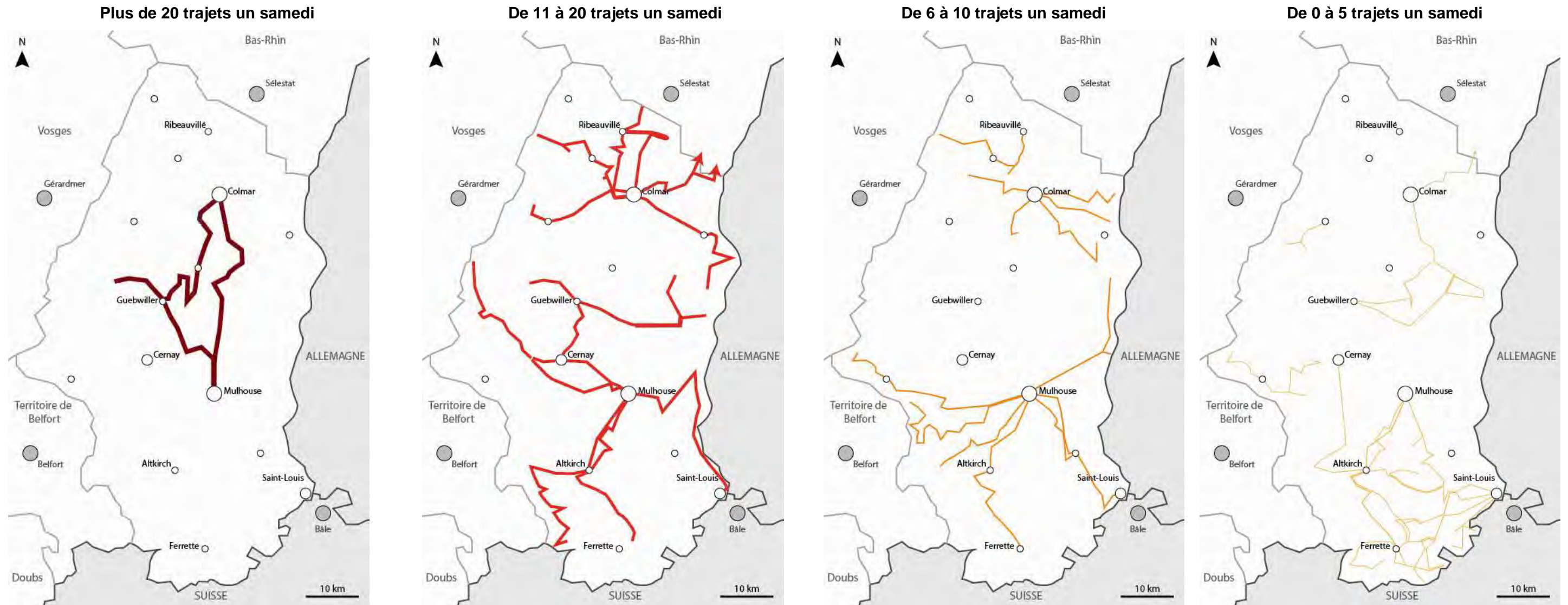
En moyenne, une ligne départementale effectue 16 trajets en JOB.

- Lignes structurantes : de 19 à 37 trajets en JOB.
- Lignes principales : de 11 à 30 trajets en JOB.
- Lignes secondaires : de 3 à 26 trajets en JOB.
- Lignes scolaires : de 2 à 17 trajets en JOB.

Ce sont les lignes structurantes qui offrent le plus grand nombre de trajets en JOB.

N° Ligne	O/D	Statut	Nb. Aller un mardi	Nb. Retours un mardi	Total Trajet un Mardi
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	19	18	37
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	17	17	34
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	17	17	34
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	14	16	30
519	Wildenstein - Thann	Principale	16	13	29
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	12	14	26
543	Cernay - Guebwiller	Structurante	14	12	26
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	13	13	26
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	13	12	25
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	12	12	24
444	Linthal - Guebwiller	Principale	11	12	23
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale	12	10	22
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante	11	11	22
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante	11	10	21
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante	9	12	21
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante	11	9	20
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	9	10	19
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale	10	9	19
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale	10	8	18
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	9	8	17
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	8	8	16
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	7	8	15
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	7	6	13
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	7	6	13
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	7	6	13
303	Biesheim - Colmar	Principale	7	5	12
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire	5	7	12
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale	6	6	12
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale	6	5	11
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale	5	6	11
217	Sondernach - Munster	Secondaire	5	5	10
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	6	4	10
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire	4	5	9
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	5	4	9
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	4	4	8
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	4	4	8
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire	2	5	7
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	3	3	6
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	3	3	6
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	2	3	5
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	2	3	5
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	2	3	5
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	2	3	5
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	2	3	5
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	1	2	3
804	Altkirch - Cernay	Scolaire	1	1	2

Carte 44 : Nombre de trajets* par ligne un samedi



- 437 Mulhouse - Ensisheim - Colmar
- 440 Colmar - Guebwiller
- 454 Linthal - Guebwiller - Mulhouse

- 106 Ribeauvillé - Route des vins - Colmar
- 109 Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar
- 145 Le Bonhomme - Orbey - Colmar
- 248 Soutzeren - Munster - Colmar
- 301 Balgau - Neuf Brisach - Colmar
- 346 Artzenheim - Marckolsheim - Colmar
- 444 Linthal - Guebwiller
- 458 Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller
- 519 Wildenstein - Thann
- 520 Thann - Reiningue - Mulhouse
- 543 Cernay - Guebwiller
- 553 Thann - Wittelsheim - Mulhouse
- 724 Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse
- 836 Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse
- 851 Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse

- 147 Le Bonhomme - Ribeauvillé
- 157 Labaroche - Colmar
- 208 Husseren - Obermorschwihr - Colmar
- 303 Biesheim - Colmar
- 316 Baltzenheim - Colmar
- 326 Weckolsheim - Dessenheim - Colmar
- 623 Mortzwiller - Mulhouse
- 652 Sewen - Masevaux - Mulhouse
- 725 Sierentz - Uffheim - Mulhouse
- 728 Namsheim - Chalampé - Mulhouse
- 755 Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse
- 830 Ferrette - Altkirch - Mulhouse
- 834 Dannemarie - Mulhouse

- 217 Sondernach - Munster
- 318 Ohnenheim - Colmar
- 439 Fessenheim - Colmar
- 441 Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller
- 442 Oberhergheim - Guebwiller
- 605 Sewen - Masevaux - Thann
- 713 Sondersdorf - Saint-Louis
- 714 Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis
- 759 Biederthal - Saint-Louis
- 804 Altkirch - Cernay
- 829 Altkirch - Saint-Louis
- 831 Lutter - Ferrette - Mulhouse
- 832 Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse
- 833 Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse
- 835 Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse

* NB : un trajet = un aller simple

Le nombre total de trajets un samedi a été identifié pour chacune des lignes du réseau CG68. Les deux sens de circulation ont été pris en compte. Cette comptabilisation a été effectuée à partir des fiches horaires 2011-2012, hors période de vacances scolaires.

Trois lignes (437, 440, 454) du CG effectuent plus de 20 trajets le samedi. Ces trois lignes ont toutes comme origine ou destination les deux principaux pôles départementaux, Mulhouse ou Colmar. Ces lignes forment une boucle desservant les villes de Colmar, Guebwiller, Mulhouse ainsi que la vallée de la Lauch.

15 lignes effectuent entre 11 et 20 trajets le samedi. La plupart d'entre elles sont considérées comme des lignes structurantes du réseau. Organisées en étoiles à partir des Pôle de Colmar et de Mulhouse ces lignes desservent les vallées de la Thur, de la Lauch, de Munster et de Kaysersberg.

13 lignes comptent un total de trajets le samedi compris entre 6 et 10. Elles sont pour la plupart catégorisées comme lignes principales du réseau. Organisées en étoile autour de Colmar et Mulhouse elles sont nombreuses à desservir le sud-ouest du département, notamment la vallée de la Doller.

15 lignes comptabilisent moins de 5 trajets le samedi et quatre d'entre elles n'offrent pas de service le samedi (217, 439, 605, 804). Un grand nombre de ces lignes desservent le sud du département, notamment les territoires du Sundgau et des Trois Pays.

En moyenne, une ligne départementale effectue 10 trajets le samedi.

- Lignes structurantes : de 12 à 25 trajets le samedi
- Lignes principales : de 6 à 22 trajets le samedi
- Lignes secondaires : de 0 à 9 trajets le samedi
- Lignes scolaires : de 0 à 11 trajets le samedi

Ce sont les lignes structurantes qui offrent le plus grand nombre de trajets le samedi.

N° Ligne	O/D	Statut	Nb. Aller un samedi	Nb. Retours un samedi	Total Trajet un samedi
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	13	12	25
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	12	13	25
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	11	11	22
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante	9	11	20
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	10	9	19
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	10	9	19
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	11	8	19
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	9	9	18
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante	9	8	17
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante	9	7	16
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante	8	7	15
543	Cernay - Guebwiller	Structurante	8	7	15
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale	5	7	12
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale	8	4	12
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	6	6	12
519	Wildenstein - Thann	Principale	7	4	11
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	6	5	11
444	Linthal - Guebwiller	Principale	5	6	11
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale	6	4	10
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	6	4	10
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	5	4	9
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	6	3	9
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire	4	4	8
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale	5	3	8
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale	4	4	8
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	5	3	8
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale	4	4	8
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	5	1	6
303	Biesheim - Colmar	Principale	4	2	6
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	3	3	6
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	3	3	6
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	3	2	5
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	3	2	5
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire	3	2	5
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	2	2	4
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	2	2	4
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	3	1	4
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire	2	2	4
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	2	2	4
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	1	2	3
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	1	1	2
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	1	1	2
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	0	0	0
217	Sondernach - Munster	Secondaire	0	0	0
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	1	1	0
804	Altkirch - Cernay	Scolaire	0	0	0

Carte 45 : Part de liaisons partielles* sur l'ensemble des trajets d'une ligne en JOB (mardi)

70% et plus de liaisons partielles en JOB



- 147 Le Bonhomme - Ribeauvillé
- 437 Mulhouse - Ensisheim - Colmar
- 605 Sewen - Masevaux - Thann

50 à 69 % de liaisons partielles en JOB



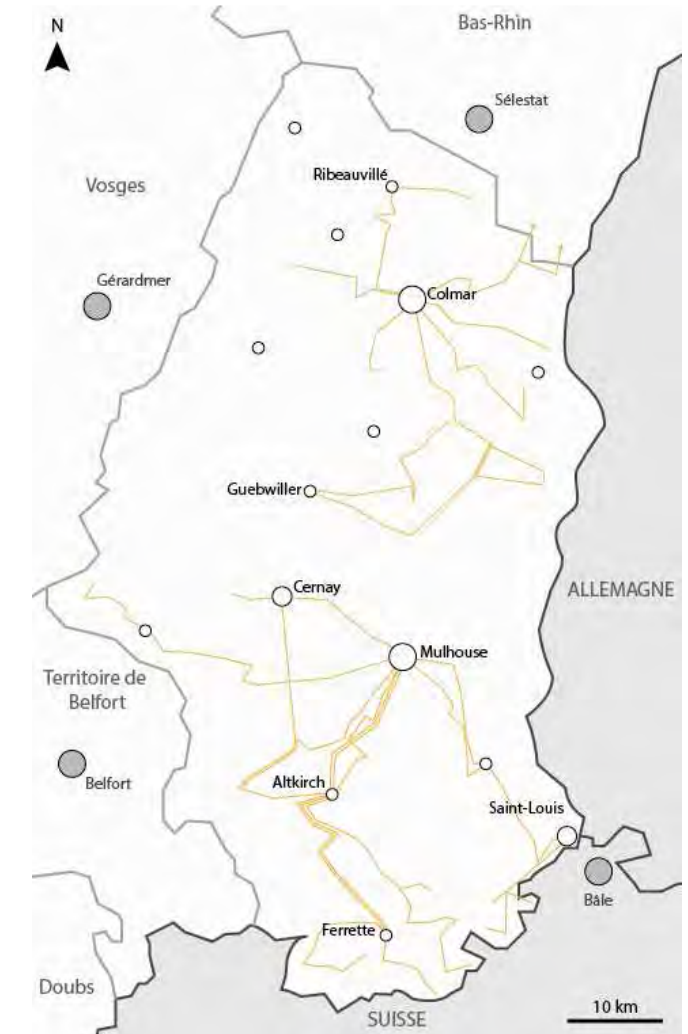
- 145 Le Bonhomme - Orbey - Colmar
- 458 Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller
- 519 Wildenstein - Thann
- 520 Thann - Reiningue - Mulhouse
- 713 Sondersdorf - Saint-Louis
- 759 Biederthal - Saint-Louis
- 829 Altkirch - Saint-Louis
- 833 Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse
- 851 Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse

20 à 49 % de liaisons partielles en JOB



- 109 Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar
- 217 Sondernach - Munster
- 248 Sultzzen - Munster - Colmar
- 301 Balgau - Neuf Brisach - Colmar
- 316 Baltzenheim - Colmar
- 318 Ohnenheim - Colmar
- 440 Colmar - Guebwiller
- 444 Linthal - Guebwiller
- 454 Linthal - Guebwiller - Mulhouse
- 543 Cernay - Guebwiller
- 623 Mortzwiller - Mulhouse
- 724 Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse
- 728 Namsheim - Chalampé - Mulhouse
- 830 Ferrette - Altkirch - Mulhouse
- 836 Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse

0 à 19 % de liaisons partielles en JOB



- 106 Ribeauvillé - Route des vins - Colmar
- 157 Labaroche - Colmar
- 208 Husseren - Obermorschwihr - Colmar
- 303 Biesheim - Colmar
- 326 Weckolsheim - Dessenheim - Colmar
- 346 Artzenheim - Marckolsheim - Colmar
- 439 Fessenheim - Colmar
- 441 Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller
- 442 Oberhergheim - Guebwiller
- 553 Thann - Wittelsheim - Mulhouse
- 652 Sewen - Masevaux - Mulhouse
- 714 Liebenschwiller - Leymen - Saint-Louis
- 725 Sierentz - Uffheim - Mulhouse
- 755 Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse
- 804 Altkirch - Cernay
- 831 Lutter - Ferrette - Mulhouse
- 832 Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse
- 834 Dannemarie - Mulhouse
- 835 Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse

* NB : Une liaison partielle correspond à un trajet pour lequel l'origine ou la destination ne correspond pas au terminus indiqué pour la ligne

Pour chaque ligne du réseau départemental, la part des services partiels sur l'ensemble des trajets, en JOB (mardi), est calculée. Un trajet est considéré comme service partiel lorsqu'il n'a pas pour origine ou destination l'un des terminus indiqué par l'intitulé de la ligne.

La part des dessertes partielles renseigne sur la lisibilité du réseau et sur les adaptations d'exploitation de chaque ligne. Trop de services partiels peuvent nuire à la lisibilité du réseau mais peuvent aussi constituer des adaptations à une demande effective et procurer des gains d'exploitation.

Trois lignes (147, 437, 605) enregistrent un taux de 70% et plus de services partiels. Ces lignes présentent un risque fort de manque de lisibilité auprès de leurs utilisateurs.

Neuf lignes enregistrent un taux compris entre 50 et 70% de services partiels.

15 lignes enregistrent un taux compris entre 20 et 49% de services partiels.

19 lignes enregistrent un taux compris entre 0 et 19% de services partiels.

Globalement, les lignes à fort taux de services partiels concernent :

- des itinéraires qui proposent un rabattement en heure de pointe vers des pôles d'attraction depuis des espaces « terminus » peu peuplés,
- des itinéraires concurrencés par le train ou d'autres lignes de cars.

En moyenne, une ligne départementale enregistre 35% de services partiels.

- Lignes structurantes : de 5 à 62 % de services partiels en JOB,
- Lignes principales : de 0 à 70 % de services partiels en JOB,
- Lignes secondaires : de 0 à 85 % de services partiels en JOB,
- Lignes scolaires : de 0 à 75 % de services partiels en JOB.

Aucun rapport ne peut être identifié entre les statuts des lignes et leur niveau de services partiels.

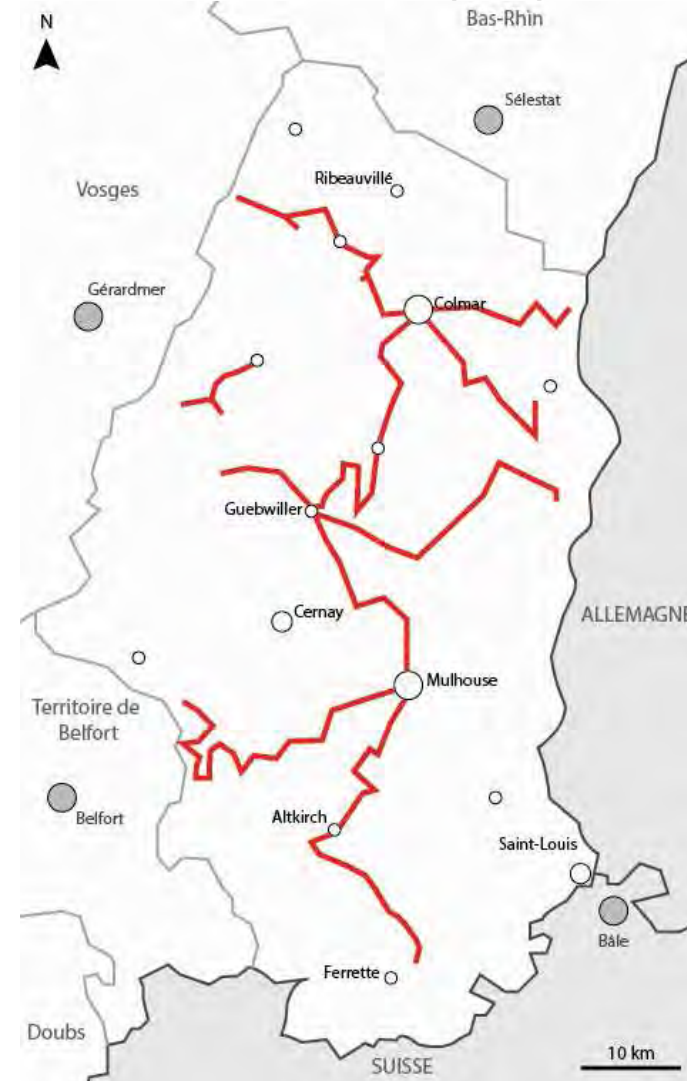
N° Ligne	O/D	Statut	Total trajets un Mardi	Nb. de services partiels un mardi	% services partiels un mardi
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	26	22	85%
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire	12	9	75%
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	30	21	70%
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	26	16	62%
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	5	3	60%
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	5	3	60%
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	5	3	60%
519	Wildenstein - Thann	Principale	29	16	55%
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	17	9	53%
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	34	17	50%
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale	22	11	50%
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	8	4	50%
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante	21	9	43%
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	34	14	41%
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	5	2	40%
444	Linthal - Guebwiller	Principale	23	9	39%
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale	18	7	39%
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	25	9	36%
543	Cernay - Guebwiller	Structurante	26	9	35%
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante	22	7	32%
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	13	4	31%
217	Sondernach - Munster	Secondaire	10	3	30%
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	24	7	29%
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale	11	3	27%
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	37	10	27%
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale	18	4	22%
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	9	2	22%
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale	12	2	17%
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	6	1	17%
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	6	1	17%
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	15	2	13%
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	8	1	13%
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire	9	1	11%
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	19	2	11%
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	10	1	10%
303	Biesheim - Colmar	Principale	12	1	8%
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	13	1	8%
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	13	1	8%
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	16	1	6%
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante	20	1	5%
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante	21	1	5%
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale	11	0	0%
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire	7	0	0%
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	5	0	0%
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	3	0	0%
804	Altkirch - Cernay	Scolaire	2	0	0%

Carte 46 : Ecart relatif entre le moins bon temps de parcours et le meilleur temps de parcours sur une ligne

60 % et plus d'écart relatif de temps de parcours



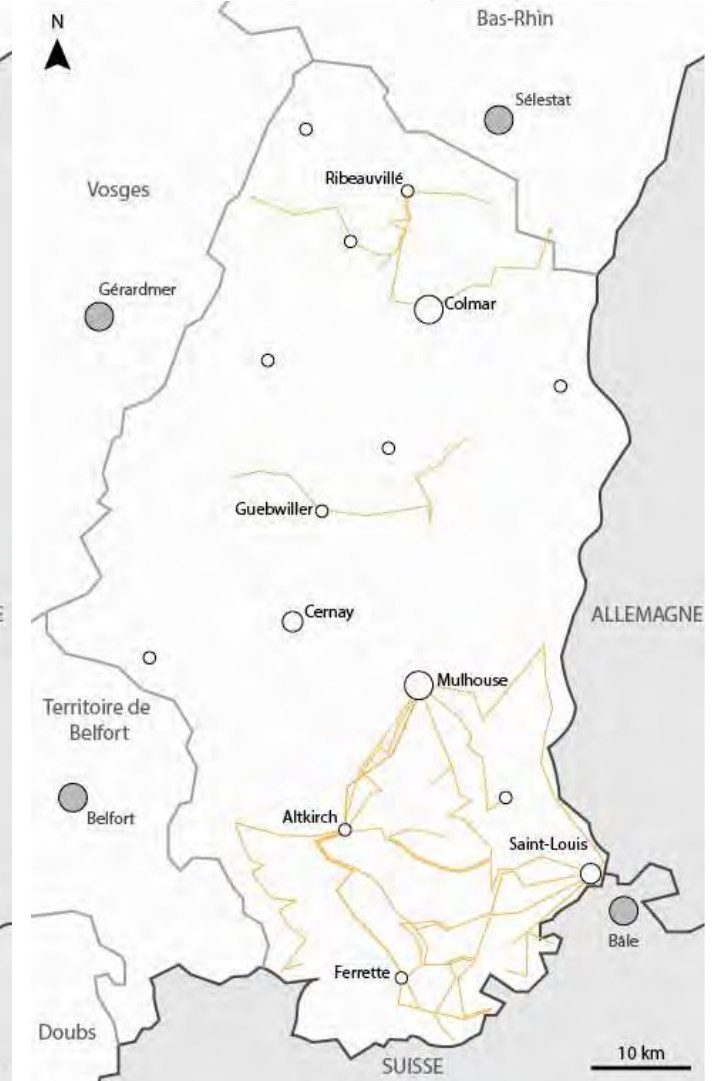
30 à 59 % d'écart relatif de temps de parcours



10 à 29 % d'écart relatif de temps de parcours



0 à 9 % d'écart relatif de temps de parcours



- 157 Labaroche - Colmar
- 301 Balgau - Neuf Brisach - Colmar
- 346 Artzenheim - Marckolsheim - Colmar
- 520 Thann - Reiningue - Mulhouse
- 543 Cernay - Guebwiller

- 145 Le Bonhomme - Orbey - Colmar
- 217 Sondernach - Munster
- 316 Baltzenheim - Colmar
- 326 Weckolsheim - Dessenheim - Colmar
- 440 Colmar - Guebwiller
- 441 Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller
- 454 Linthal - Guebwiller - Mulhouse
- 623 Mortzwiller - Mulhouse
- 851 Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse

- 109 Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar
- 208 Husseren - Obermorschwihr - Colmar
- 248 Soultzeren - Munster - Colmar
- 303 Biesheim - Colmar
- 437 Mulhouse - Ensisheim - Colmar
- 439 Fessenheim - Colmar
- 458 Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller
- 519 Wildenstein - Thann
- 553 Thann - Wittelsheim - Mulhouse
- 605 Sewen - Masevaux - Thann
- 652 Sewen - Masevaux - Mulhouse
- 728 Namsheim - Chalampé - Mulhouse
- 755 Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse
- 804 Altkirch - Cernay
- 832 Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse
- 834 Dannemarie - Mulhouse

- 106 Ribeauvillé - Route des vins - Colmar
- 147 Le Bonhomme - Ribeauvillé
- 318 Ohnenheim - Colmar
- 442 Oberhergheim - Guebwiller
- 444 Linthal - Guebwiller
- 713 Sondersdorf - Saint-Louis
- 714 Liebenschwiller - Leymen - Saint-Louis
- 724 Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse
- 725 Sierentz - Uffheim - Mulhouse
- 759 Biederthal - Saint-Louis
- 829 Altkirch - Saint-Louis
- 830 Ferrette - Altkirch - Mulhouse
- 831 Lutter - Ferrette - Mulhouse
- 833 Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse
- 835 Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse
- 836 Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse

L'écart relatif de temps de parcours (exprimé en pourcentage) correspond à l'écart entre le meilleur temps et le moins bon de parcours.

Plus l'écart relatif de temps de parcours est grand, plus la différence de nombre de points d'arrêts desservis entre la mission directe ou semi-directe et la mission omnibus est élevée. Un écart de temps de parcours élevé constitue également une incertitude pour l'utilisateur et limite l'attractivité du service.

Un écart en temps de parcours rend compte de la diversité des missions en termes de temps de parcours.

Plus l'écart est important plus l'utilisateur aura le choix de se rendre plus rapidement à sa destination grâce à des missions directes ou semi-directes efficaces.

La moyenne des meilleurs temps de parcours pour l'ensemble des lignes départementales est de 53 min,

La moyenne des moins bons temps de parcours pour l'ensemble des lignes départementales est de 64 min.

Les liaisons directes ou semi-directes permettent donc en moyenne une réduction de 22% du temps de parcours par rapport au temps de parcours d'une liaison omnibus dans notre zone d'étude.

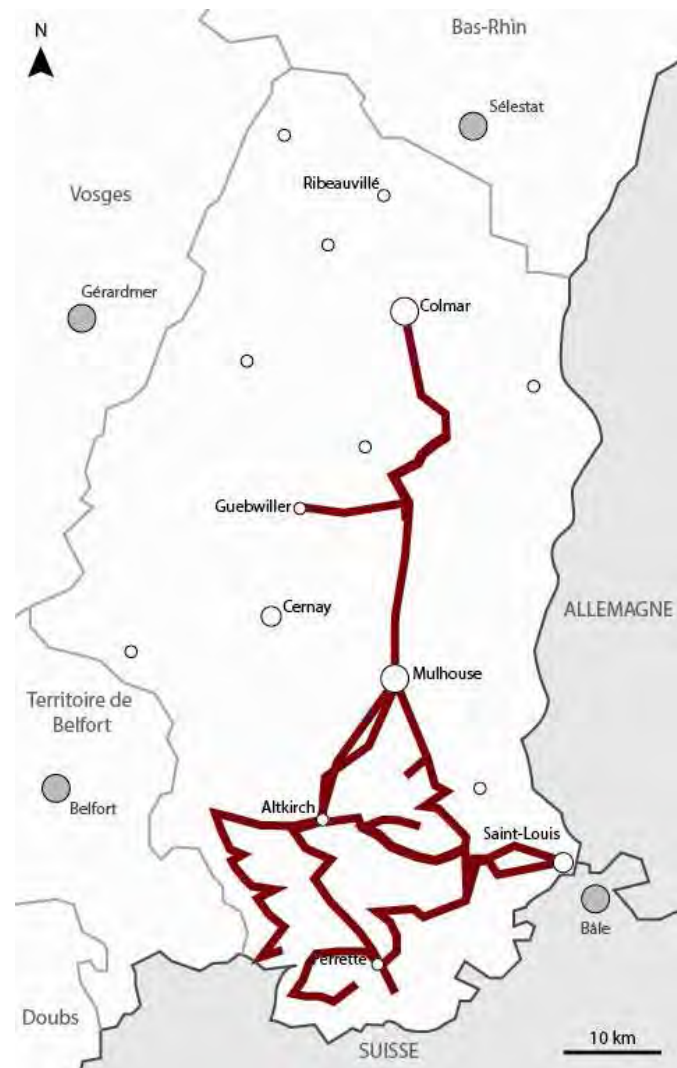
- Lignes structurantes : de 0 à 117 % d'écart relatif de temps de parcours,
- Lignes principales : de 0 à 86 % d'écart relatif de temps de parcours,
- Lignes secondaires : de 0 à 63 % d'écart relatif de temps de parcours,
- Lignes scolaires : de 0 à 34 % d'écart relatif de temps de parcours,

Plus la ligne est structurante pour le réseau plus l'écart relatif entre ses temps de parcours est important.

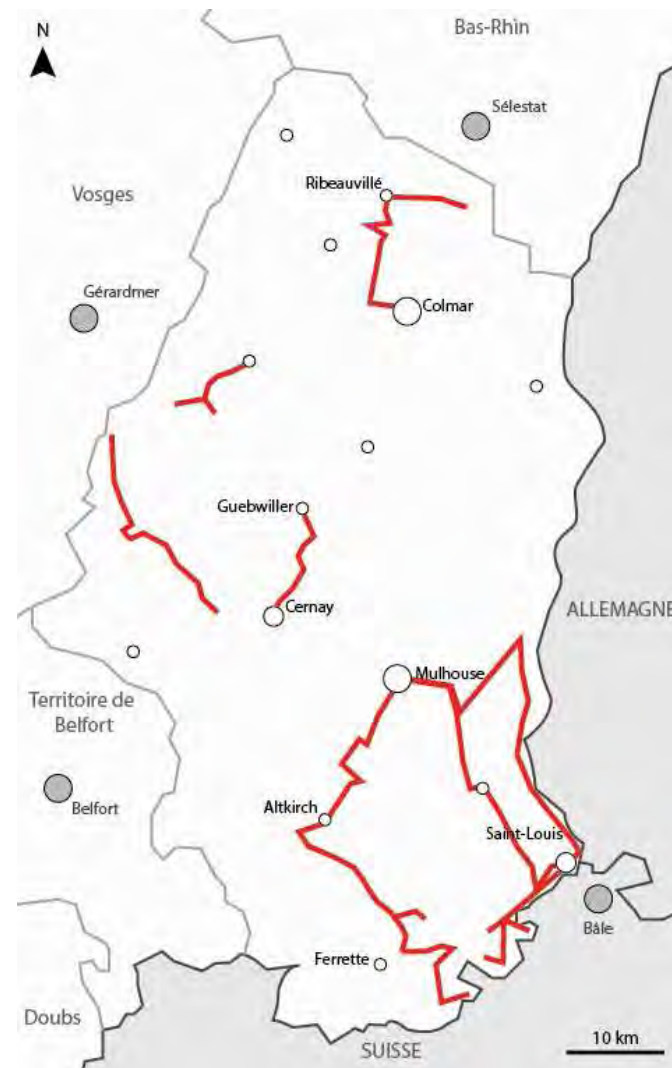
N° Ligne	O/D	Statut	Meilleur temps de parcours	Moins bon temps de parcours	Ecart relatif de temps de parcours
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante	30	65	117%
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale	35	65	86%
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	45	75	67%
543	Cernay - Guebwiller	Structurante	30	50	67%
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	40	65	63%
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	60	95	58%
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	30	45	50%
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale	47	70	49%
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	45	65	44%
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	75	105	40%
217	Sondernach - Munster	Secondaire	25	35	40%
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	40	55	38%
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	50	67	34%
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	60	80	33%
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale	35	45	29%
303	Biesheim - Colmar	Principale	35	45	29%
519	Wildenstein - Thann	Principale	55	70	27%
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	55	70	27%
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	55	70	27%
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	40	50	25%
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante	45	55	22%
804	Altkirch - Cernay	Scolaire	37	45	22%
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante	50	60	20%
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante	55	65	18%
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	55	65	18%
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale	47	55	17%
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	60	70	17%
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	75	85	13%
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	45	50	11%
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	135	150	11%
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire	110	120	9%
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	55	60	9%
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	55	60	9%
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	60	65	8%
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	70	75	7%
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale	110	115	5%
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	45	45	0%
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	80	80	0%
444	Linthal - Guebwiller	Principale	27	27	0%
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale	55	55	0%
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire	40	40	0%
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	35	35	0%
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	45	45	0%
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire	45	45	0%
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	70	70	0%
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	38	38	0%

Carte 47 : Ecart relatif entre le meilleur temps de parcours d'une ligne et le temps de parcours voiture sur le même itinéraire

Plus de 40 % d'écart relatif de temps de parcours



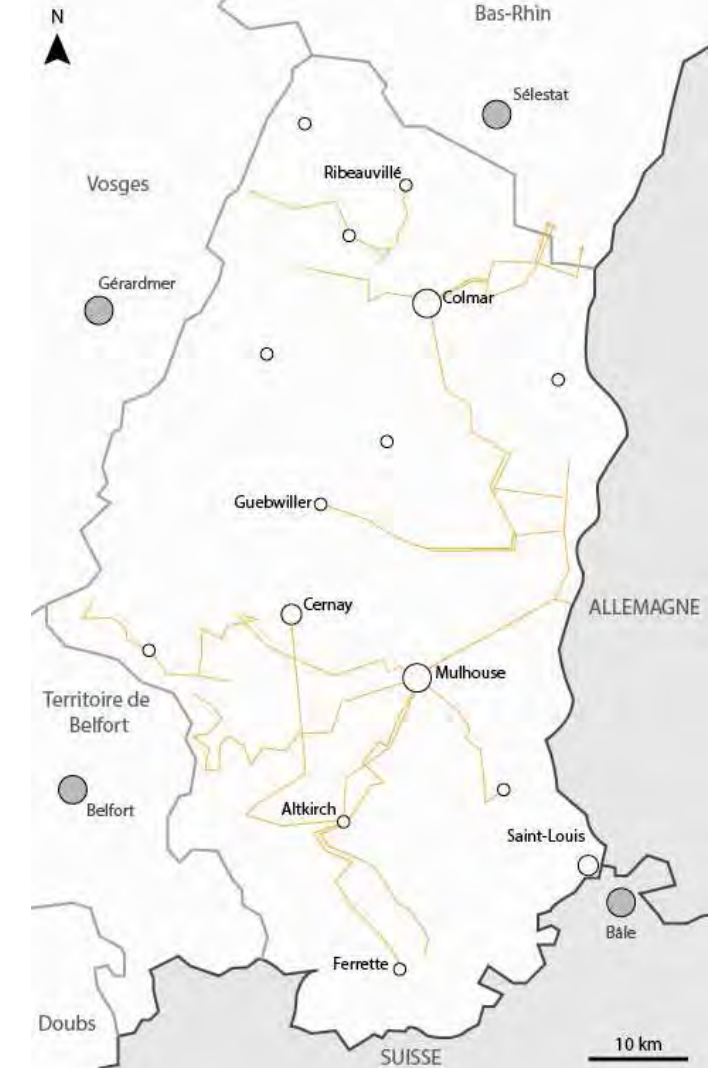
26 à 40 % d'écart relatif de temps de parcours



16 à 25 % d'écart relatif de temps de parcours



0 à 15 % d'écart relatif de temps de parcours



- 437 Mulhouse - Ensisheim - Colmar
- 442 Oberhergheim - Guebwiller
- 713 Sondersdorf - Saint-Louis
- 829 Altkirch - Saint-Louis
- 832 Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse
- 833 Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse
- 836 Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse

- 106 Ribeauvillé - Route des vins - Colmar
- 217 Sondernach - Munster
- 519 Wildenstein - Thann
- 543 Cernay - Guebwiller
- 714 Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis
- 724 Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse
- 755 Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse
- 835 Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse

- 109 Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar
- 145 Le Bonhomme - Orbey - Colmar
- 208 Husseren - Obermorschwihr - Colmar
- 248 Sultzeren - Munster - Colmar
- 301 Balgau - Neuf Brisach - Colmar
- 303 Biesheim - Colmar
- 316 Baltzenheim - Colmar
- 326 Weckolsheim - Dessenheim - Colmar
- 440 Colmar - Guebwiller
- 441 Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller
- 444 Linthal - Guebwiller
- 454 Linthal - Guebwiller - Mulhouse
- 553 Thann - Wittelsheim - Mulhouse
- 652 Sewen - Masevaux - Mulhouse
- 759 Biederthal - Saint-Louis
- 831 Lutter - Ferrette - Mulhouse
- 834 Dannemarie - Mulhouse

- 147 Le Bonhomme - Ribeauvillé
- 157 Labaroche - Colmar
- 318 Ohnenheim - Colmar
- 346 Artzenheim - Marckolsheim - Colmar
- 439 Fessenheim - Colmar
- 458 Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller
- 520 Thann - Reiningue - Mulhouse
- 605 Sewen - Masevaux - Thann
- 623 Mortzwiller - Mulhouse
- 725 Sierentz - Uffheim - Mulhouse
- 728 Namsheim - Chalampé - Mulhouse
- 804 Altkirch - Cernay
- 830 Ferrette - Altkirch - Mulhouse
- 851 Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse

L'écart relatif de temps de parcours (exprimé en pourcentage) correspond à l'écart entre le meilleur temps de parcours bus et le temps de parcours voiture sur le même itinéraire.

Plus l'écart relatif de temps de parcours est élevé, plus les déplacements voiture viennent concurrencer l'offre bus existante.

La moyenne des meilleurs temps de parcours pour l'ensemble des lignes départementales est de 53 min.

La moyenne des temps de parcours voiture sur l'ensemble des itinéraires des lignes départementales est de 39 min.

Le recours à la voiture permet donc en moyenne une réduction de 24% du temps de parcours par rapport au temps de parcours bus.

A l'échelle départementale, les lignes présentant l'écart relatif de temps de parcours le plus important avec la voiture se localisent le long de l'axe Colmar-Mulhouse et sur les territoires du Sundgau et des Trois Pays. Cette situation s'explique par la présence d'infrastructures routières rapides favorisant la voiture (axe Colmar-Mulhouse) ou par des lignes de bus peu compétitives car présentant des missions directes ou semi-directes peu voire pas développées (Territoires du Sundgau et des 3 Pays).

- Lignes structurantes : de 10 à 38 % d'écart relatif de temps de parcours,
- Lignes principales : de 9 à 44 % d'écart relatif de temps de parcours,
- Lignes secondaires : de 13 à 50 % d'écart relatif de temps de parcours,
- Lignes scolaires : de 8 à 47 % d'écart relatif de temps de parcours,

Globalement, plus la ligne est structurante pour le réseau plus l'écart relatif entre son temps de parcours et le temps de parcours voiture est restreint.

N° Ligne	O/D	Statut	Meilleur temps de parcours TC	temps de parcours VP	
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	70	35	50%
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire	45	24	47%
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	75	42	44%
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	135	76	44%
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	55	31	44%
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	70	40	43%
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale	110	65	41%
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	45	28	38%
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	55	35	36%
217	Sondernach - Munster	Secondaire	25	16	36%
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire	110	71	35%
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	80	52	35%
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	45	31	31%
519	Wildenstein - Thann	Principale	55	40	27%
543	Cernay - Guebwiller	Structurante	30	22	27%
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	55	41	25%
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	60	45	25%
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante	45	34	24%
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante	55	42	24%
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale	35	27	23%
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	40	31	23%
444	Linthal - Guebwiller	Principale	27	21	22%
303	Biesheim - Colmar	Principale	35	28	20%
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante	50	40	20%
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	60	49	18%
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	45	37	18%
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale	47	39	17%
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	60	50	17%
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	30	25	17%
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	60	50	17%
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	50	42	16%
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	45	38	16%
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale	47	40	15%
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	55	47	15%
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale	35	30	14%
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	35	30	14%
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	75	65	13%
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	38	33	13%
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	55	48	13%
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	40	35	13%
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	40	35	13%
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire	40	35	13%
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	45	40	11%
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante	30	27	10%
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale	55	50	9%
804	Altkirch - Cernay	Scolaire	37	34	8%

Tableau 4 : Amplitudes horaires des lignes départementales 728 à 851

L'amplitude horaire correspond au temps écoulé entre le premier et le dernier départ de car (horaires 2012). Elle permet d'illustrer le niveau et la typologie de desserte d'une ligne.

Les lignes interurbaines du Haut-Rhin présentent une typologie et un niveau de desserte très variés :

Lignes avec une amplitude horaire importante et symétrique entre les deux sens de circulation (728, 755, 834, 851). Ce sont généralement des lignes structurantes fréquentées par des usagers présentant des motifs de déplacement différents (études, travail, tourisme, loisirs...).

Lignes avec une amplitude horaires importante dans un sens et plus réduite dans l'autre (830, 833, 836). Ces lignes permettent un accès à un pôle urbain important tout au long de la journée et propose un retour durant l'après-midi.

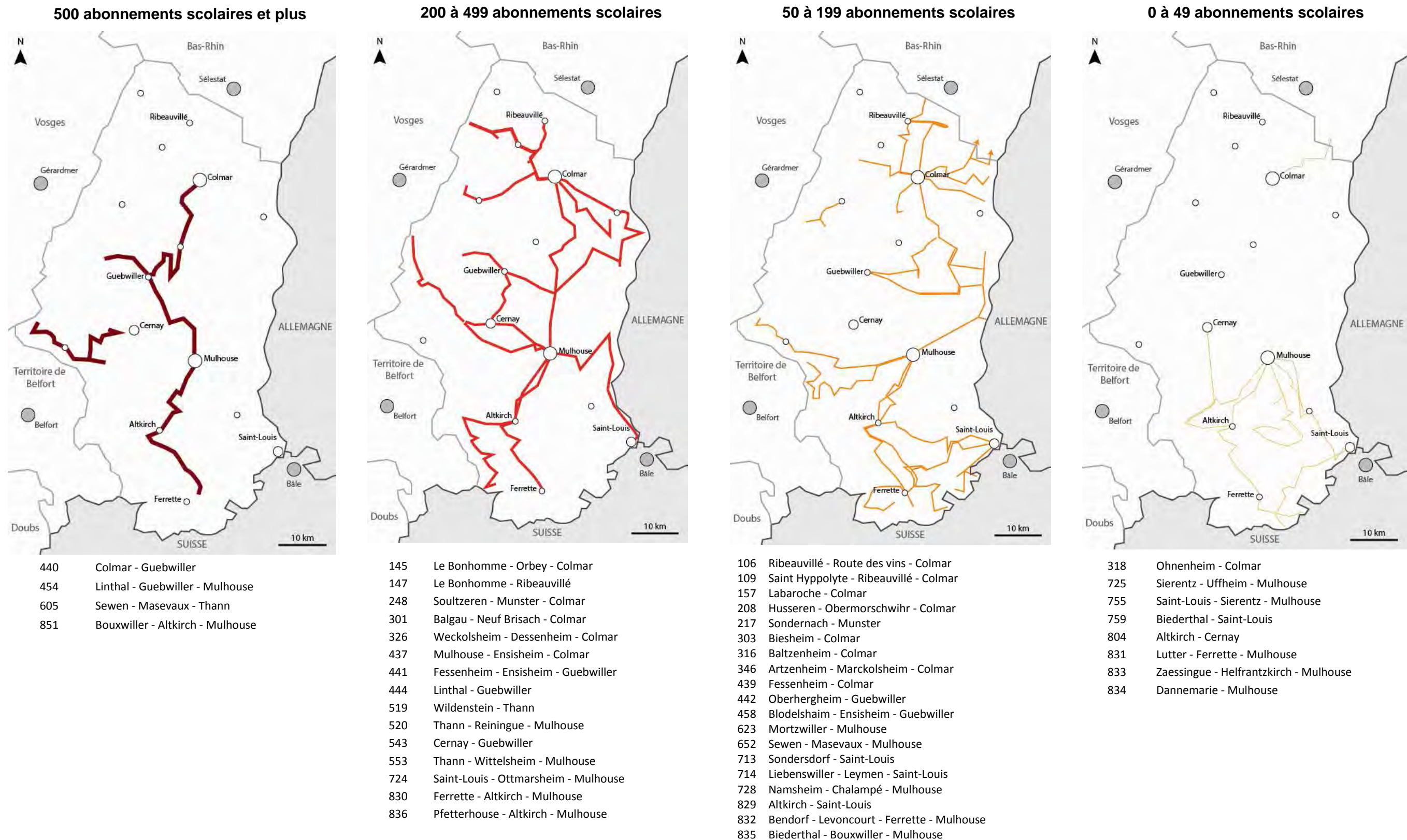
Lignes présentant un faible niveau de service avec des amplitudes horaires très ciblées (759, 804, 829, 831, 832, 835). Ce sont des lignes dédiées principalement au transport des scolaires.

Ligne	O/D	Premier départ	Dernier départ	amplitude horaire	Plages horaires																
					5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
728A	Nambsheim-Mulhouse	06:43	17:24	10:41																	
728B	Mulhouse-Nambsheim	06:00	18:30	12:30																	
755A	St-Louis-Mulhouse	06:20	17:10	10:50																	
755B	Mulhouse-St-Louis	08:00	18:30	10:30																	
759A	Biederthal-St-Louis	06:50	06:50	0:00																	
759B	St-Louis-Biederthal	18:00	18:00	0:00																	
804A	Altkirch-Cernay	07:45	07:45	0:00																	
804B	Cernay-Altkirch	17:30	17:30	0:00																	
829A	Altkirch-St-Louis	06:40	06:40	0:00																	
829B	St-Louis-Altkirch	17:55	17:55	0:00																	
830A	Ferrette-Altkirch	06:05	16:55	10:50																	
830B	Altkirch-Ferrette	12:20	19:10	6:50																	
831A	Lutter-Mulhouse	05:48	06:35	0:47																	
831B	Mulhouse-Lutter	16:20	18:27	2:07																	
832A	Bendorf-Mulhouse	05:30	06:21	0:51																	
832B	Mulhouse-Bendorf	16:20	18:27	2:07																	
833A	Koetzingue-Mulhouse	06:57	16:50	9:53																	
833B	Mulhouse-Koetzingue	12:21	18:21	6:00																	
834A	Dannemarie-Mulhouse	06:40	17:15	10:35																	
834B	Mulhouse-Dannemarie	07:38	18:18	10:40																	
835A	Biederthal-Mulhouse	05:45	06:30	0:45																	
835B	Mulhouse-Biederthal	14:20	18:20	4:00																	
836A	Mooslargue-Altkirch	06:05	17:00	10:55																	
836B	Altkirch-Mooslargue	12:50	19:05	6:15																	
851A	Bouxwiller-Mulhouse	06:05	18:00	11:55																	
851B	Mulhouse-Bouxwiller	06:45	18:20	11:35																	

3.2.4. FREQUENTATION ET USAGES

A. Fréquentation

Carte 48 : Nombre d'abonnés scolaires par ligne interurbaines fréquentation



Ce recensement concerne uniquement les scolaires disposant d'un abonnement sur le réseau de transport interurbain départemental. Il ne prend pas en compte les scolaires transportés sur les circuits scolaires

Les scolaires abonnés au réseau interurbain du Conseil Général varient de 0 à 623 selon les lignes de bus.

Au total, on dénombre pour l'année 2011, 9351 élèves abonnés au réseau régulier de lignes de bus du département.

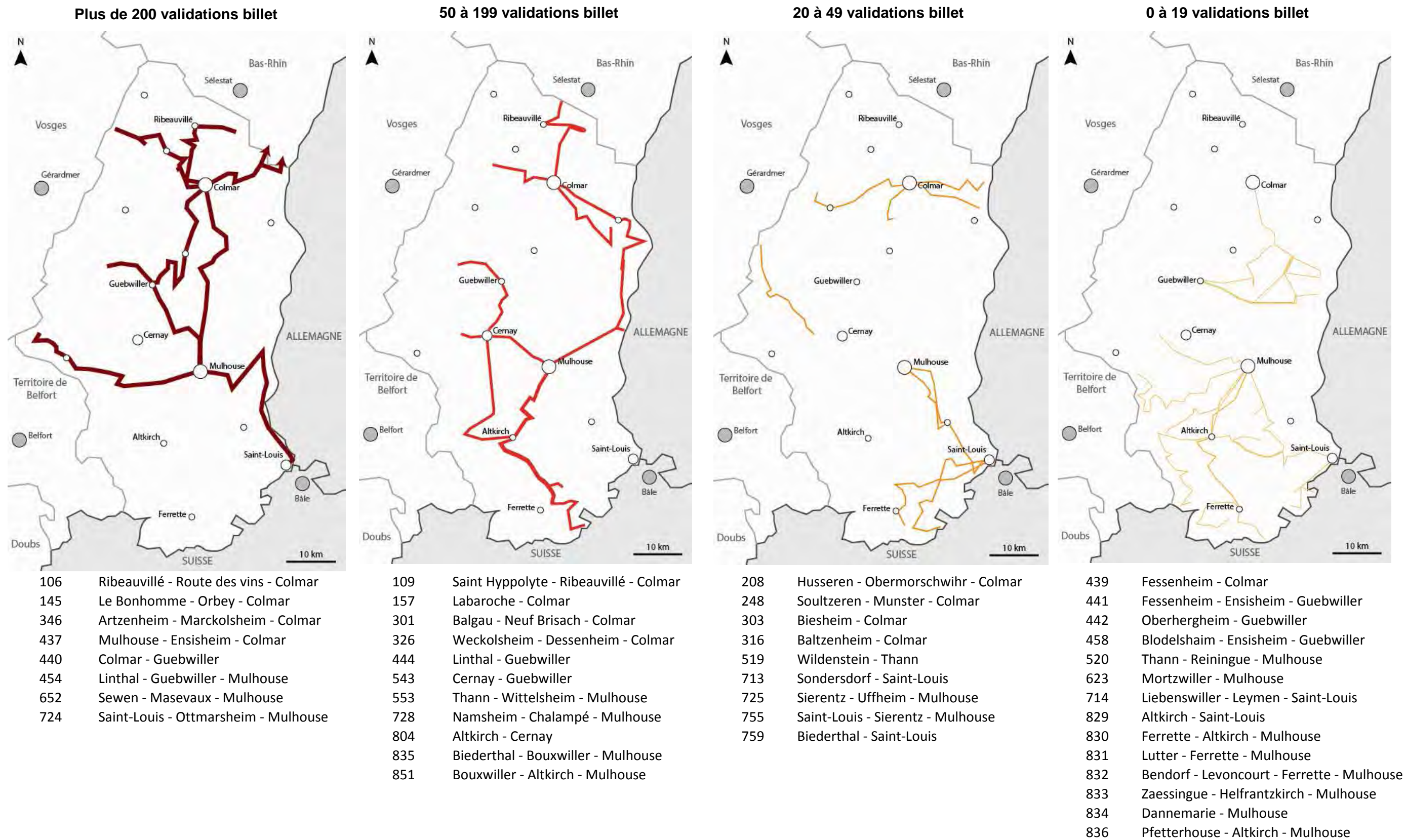
4 lignes de bus connaissent une fréquentation très forte puisqu'elles dépassent les 500 abonnés scolaires. Il s'agit de trois lignes structurantes qui desservent sur un axe nord-sud les principaux pôles de la plaine rhénane et d'une ligne secondaire qui dessert la vallée de la Doller au sud du département.

Les lignes dépassant les 200 abonnés scolaires sont plutôt les lignes structurantes et principales constituant les étoiles des agglomérations de Colmar et de Mulhouse, villes les mieux bien dotées en équipements scolaires.

Les lignes du sud du département connaissent une fréquentation assez faible de la part des scolaires. La majorité ne dépasse pas les 100 scolaires abonnés. Cette situation peut s'expliquer par une offre peu adéquate au rythme scolaire, des temps de parcours trop long ou encore une concurrence forte de la voiture et des circuits de ramassage scolaires locaux.

N° Ligne	O/D	Statut	Abonnés scolaire
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	623
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	587
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	567
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	510
543	Cernay - Guebwiller	Structurante	415
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante	382
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale	379
444	Linthal - Guebwiller	Principale	364
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante	358
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale	336
519	Wildenstein - Thann	Principale	330
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	328
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	316
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	296
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale	259
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	256
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire	235
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	210
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	210
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire	195
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante	176
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	172
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	158
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	157
303	Biesheim - Colmar	Principale	152
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	151
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante	134
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale	106
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale	93
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	89
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	87
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	85
217	Sondernach - Munster	Secondaire	78
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	74
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	72
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	63
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	59
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire	50
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	46
804	Altkirch - Cernay	Scolaire	42
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	41
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	34
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale	29
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	24
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	23
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	0

Carte 49 : Nombre de validation billet par ligne sur une semaine



Ce recensement concerne uniquement les validations de billet sur les 46 lignes régulières du département. Cette information permet de recenser la clientèle commerciale par ligne.

Ces données concernent la semaine du lundi 4 au samedi 9 juin 2012.

Les données billettiques ne sont pas disponibles pour quelques lignes du réseau. Quelques lignes présentent des validations billet couplées (851/835, 441/458)

Les lignes les plus fréquentées par la clientèle commerciale sont celles desservant les trois principales agglomérations du département. Permettant également, par affrètement, d'effectuer des dessertes au sein des périmètres de transport urbain de ces trois agglomérations, elles connaissent une plus forte fréquentation commerciale.

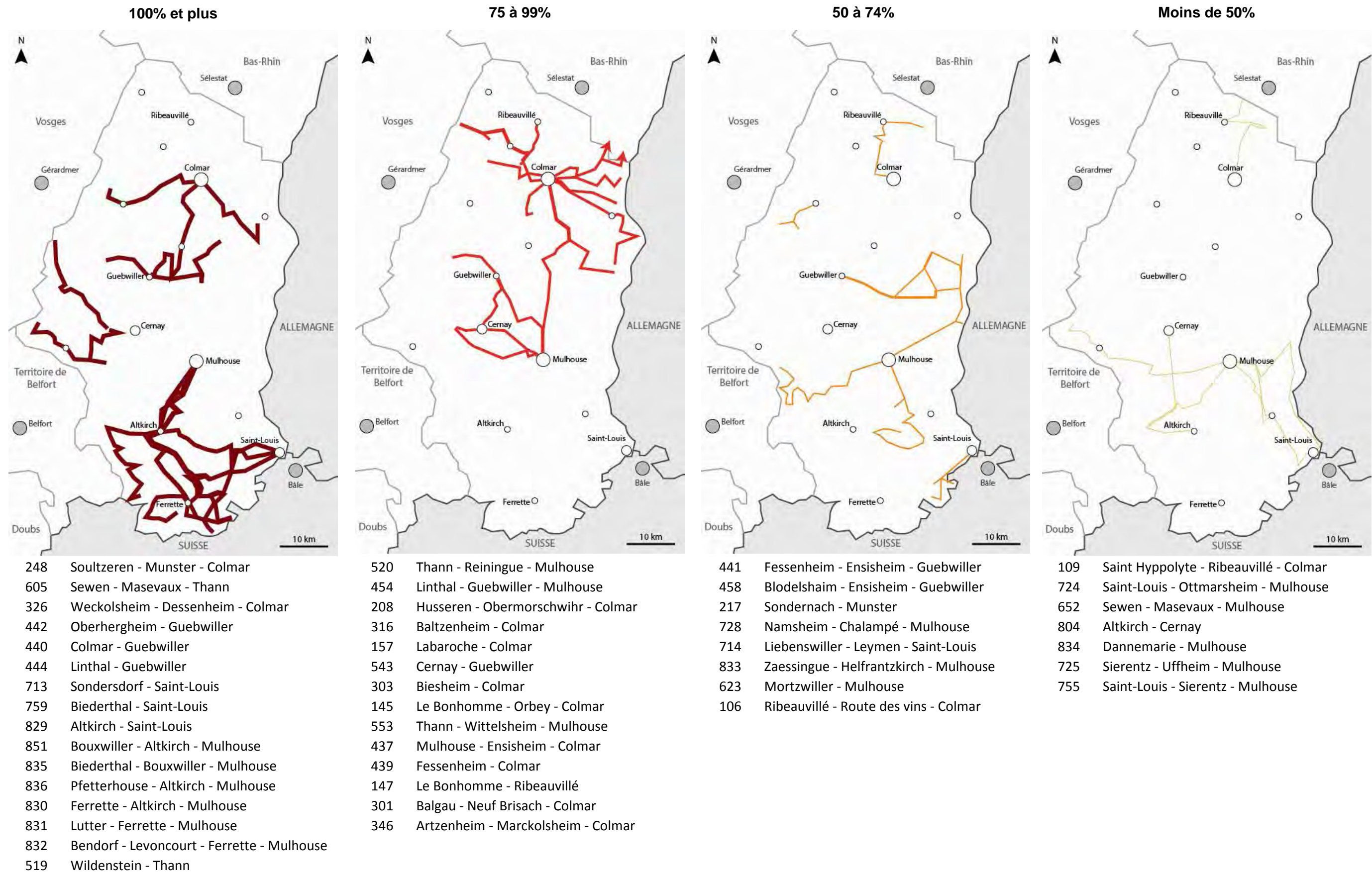
Les lignes desservant les vallées latérales des Vosges connaissent dans leur ensemble une fréquentation commerciale importante. Cela illustre la vitalité des services de transports par autocar pour soutenir les déplacements entre le massif Vosgien et les agglomérations de la plaine rhénane.

Les lignes les moins fréquentées par la clientèle commerciale se situent pour une majorité dans le sud du département, sur les territoires de vie du Sundgau et des 3 frontières. Le fort taux de motorisation des ménages de ces territoires et les flux pendulaires importants vers la Suisse (non desservie par les lignes de car du département) peuvent expliquer en partie cette faible fréquentation.

N° Ligne	O/D	Statut	Validation Billet semaine type
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	1597
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	456
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	321
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	296
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	243
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante	209
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	208
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	206
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	126
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante	97
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	89
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire	84
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	84
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	83
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante	74
444	Linthal - Guebwiller	Principale	62
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	61
543	Cernay - Guebwiller	Structurante	51
804	Altkirch - Cernay	Scolaire	50
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	43
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	42
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale	39
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante	30
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	30
303	Biesheim - Colmar	Principale	29
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	29
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	29
519	Wildenstein - Thann	Principale	27
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	15
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	14
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	14
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	10
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	10
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale	10
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale	9
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	8
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	6
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire	3
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale	3
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	3
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale	2
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale	2
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire	
217	Sondernach - Munster	Secondaire	
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	

Données non disponibles

Carte 50 : Taux d'occupation des lignes départementales par les abonnés scolaires en HPM



Chaque convention de ligne détermine un nombre nécessaire de véhicules en Heure de Pointe du Matin (HPM)

Le taux d'occupation par ligne est calculé en rapportant le nombre d'abonnés scolaire à la capacité de la ligne en heure de pointe du matin (correspondant au nombre de bus en HPM multiplié par le nombre de places par bus).

Le taux d'occupation permet de définir les réserves capacitaires du réseau départemental.

Les données de taux d'occupation ne sont pas connues pour la ligne 318.

La capacité maximale de transport est atteinte, ou quasiment atteinte, pour une grande partie des lignes (celle-ci correspondant au nombre d'élèves abonnés)

Le réseau de lignes interurbaines est généralement bien calibré. Il y a donc peu de marges d'économie possibles.

Les faibles réserves capacitaires du réseau ne permettent dans la configuration actuelle le développement d'une offre commerciale satisfaisante.

N° Ligne	O/D	Statut	Taux d'occupation
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante	130%
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	129%
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	127%
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire	118%
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	113%
444	Linthal - Guebwiller	Principale	110%
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	109%
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	109%
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	105%
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	102%
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire	102%
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale	102%
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale	102%
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	101%
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	101%
519	Wildenstein - Thann	Principale	100%
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale	98%
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	97%
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale	96%
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	96%
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	95%
543	Cernay - Guebwiller	Structurante	94%
303	Biesheim - Colmar	Principale	92%
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	90%
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante	87%
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	85%
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	85%
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire	85%
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	85%
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante	80%
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	71%
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	71%
217	Sondernach - Munster	Secondaire	71%
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	69%
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	65%
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	62%
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale	56%
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	54%
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante	49%
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	48%
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	39%
804	Altkirch - Cernay	Scolaire	38%
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale	26%
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	22%
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	21%
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	nc

B. Usages

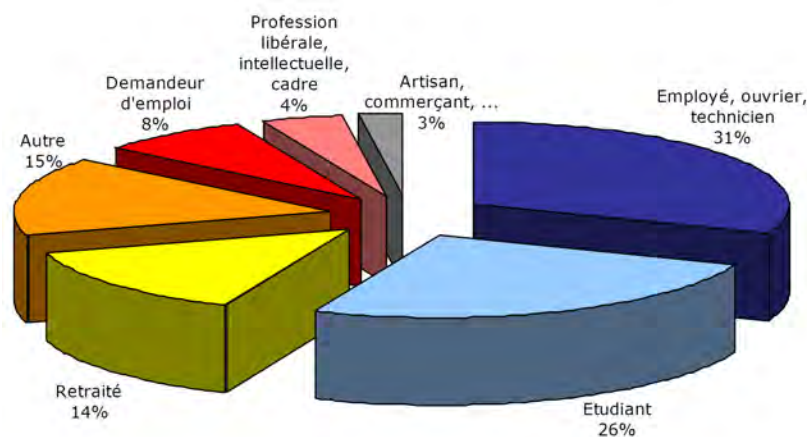
Les éléments suivants sont tirés du diagnostic « Intermodalité sur les transports départementaux du Haut-Rhin » réalisée en 2009 par EFFIA. Une enquête terrain ciblant uniquement la clientèle commerciale de l'ensemble du réseau de cars départemental avait été réalisée à l'automne 2008. La clientèle scolaire (titulaire d'un abonnement scolaire) n'était donc pas visée par cette enquête.

Cette enquête s'appuie sur la base de 550 questionnaires remplis par les usagers du réseau. Les résultats permettent d'avoir une vision des types d'usagers et d'usages des lignes de bus du département.

► Des usagers relativement jeunes :

- 50% de la clientèle est âgée de moins de 30 ans,
- 35 % est âgée de 30 ans à 60 ans,
- 15% est âgée de plus de 60 ans.

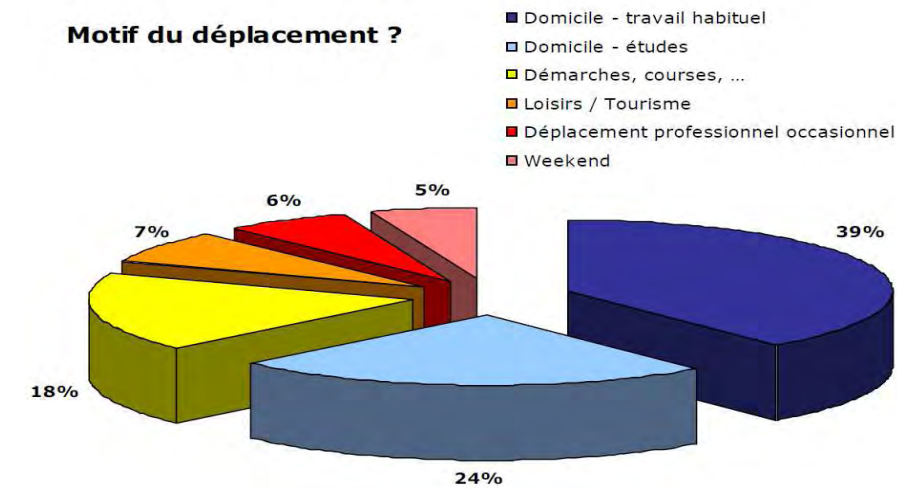
► Une faible représentation des catégories socio-professionnelles supérieures :



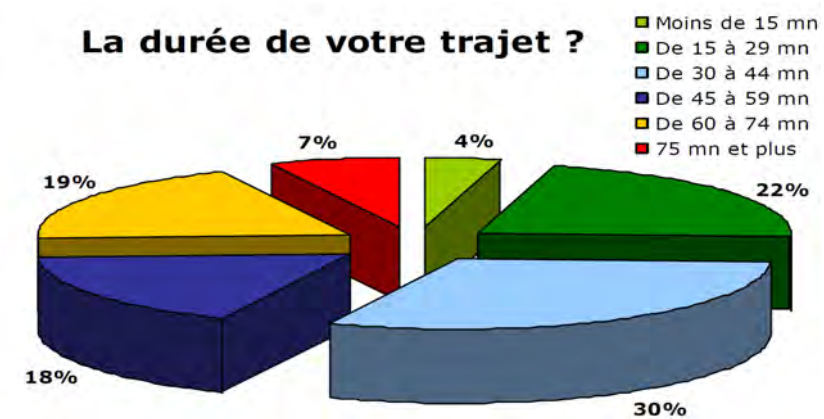
► Des clients commerciaux réguliers :

- 49% des usagers utilisent le car tous les jours ou presque,
- 20% l'utilisent plusieurs fois par semaine.

► Des déplacements liés à 63% au travail ou aux études :



► Une majorité des trajets effectués s'échelonnent de 15 à 45 minutes :



► La marche à pied, principal mode de rabattement et de diffusion :

- 68% de rabattement/diffusion à pied,
- 19% de rabattement/diffusion en transport urbain.

3.2.5. L'EXPLOITATION DU RESEAU INTERURBAIN

Le Conseil Général confie la gestion des lignes interurbaines à des transporteurs. Il signe pour cela avec eux des marchés publics d'une durée de 7 ans.

Lors de ce marché, le transporteur fait un compte prévisionnel de la ligne et prévoit un coût d'exploitation. Pour mémoire, le coût d'exploitation par kilomètre est de l'ordre de 2€.

Il réalise une estimation des recettes commerciales sur la base des deux années précédentes et évalue le montant des abonnements scolaires trimestriels (année scolaire écoulée). Au vu de ces chiffres et de ses coûts d'exploitation, il demande un montant compensatoire forfaitaire lui permettant d'assurer l'équilibre de ses comptes. Ce montant forfaitaire ne peut être modifié que par avenant, avec toutefois une clause de sauvegarde permettant de corriger des erreurs d'estimation. Cette clause prévoit qu'un écart supérieur de 5% par rapport aux estimations initiales permet la renégociation du contrat, du fait du CG68 comme du transporteur. De plus, il existe également dans les marchés une clause de réajustements tarifaires.

Le transporteur établit au CG68 une facture mensuelle ou trimestrielle pour les abonnements.

Les marchés sont établis pour une durée de sept ans. Trois échéances de renouvellement sont fixées selon les secteurs géographiques:

- en 2011 renouvellement des services de l'arrondissement de Colmar (secteurs 1, 2 et 3),
- en 2012 arrondissement de Guebwiller et Thann (secteurs 4, 5, 6).
- en 2013, toutes les lignes du secteur 7 et 8 (Mulhouse, Sundgau, Trois Frontières)

Les mêmes types de marchés sont appliqués pour toutes les lignes. Une demande de mise en accessibilité des lignes a été formulée à l'occasion de ces contrats. Du matériel avec plancher haut et élévateur est mis en place pour les lignes structurantes et principales. L'équipement permettant l'information sonore et visuelle a été réalisé.

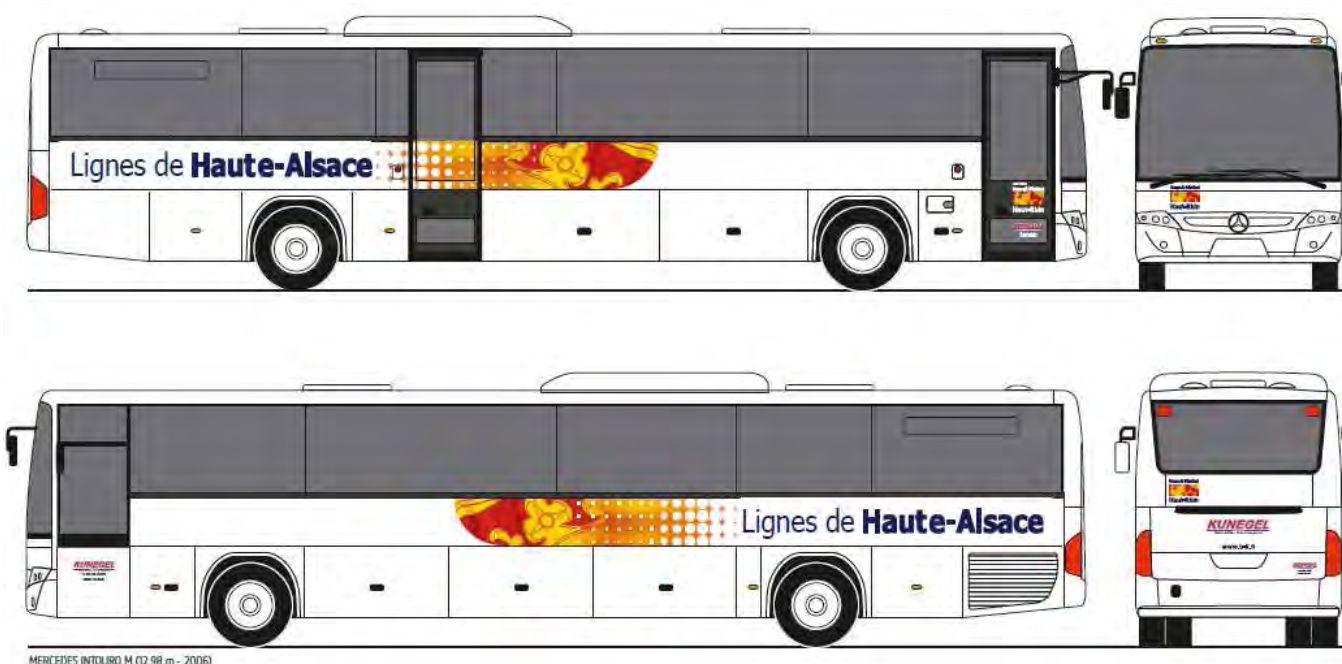
10 transporteurs se partagent actuellement l'exploitation des 46 lignes du réseau interurbain du Haut-Rhin. Cela représente environ 200 véhicules en service, dont la moitié en doublage. Le système de vente de billet ERG TP5000 est en place sur 181 cars, soit la quasi-totalité du parc (régulier et en doublage).

Les recettes commerciales annuelles du réseau départemental, qui rappelons-le, ne prennent pas en compte les recettes liées au transport scolaire, s'élèvent à un peu plus d'1,1 millions d'euros. Kunegel SA et Lucien Kunegel sont les deux principaux transporteurs du département. A eux deux, ils gèrent 26 lignes départementales et génèrent 56% des recettes commerciales totales du réseau.

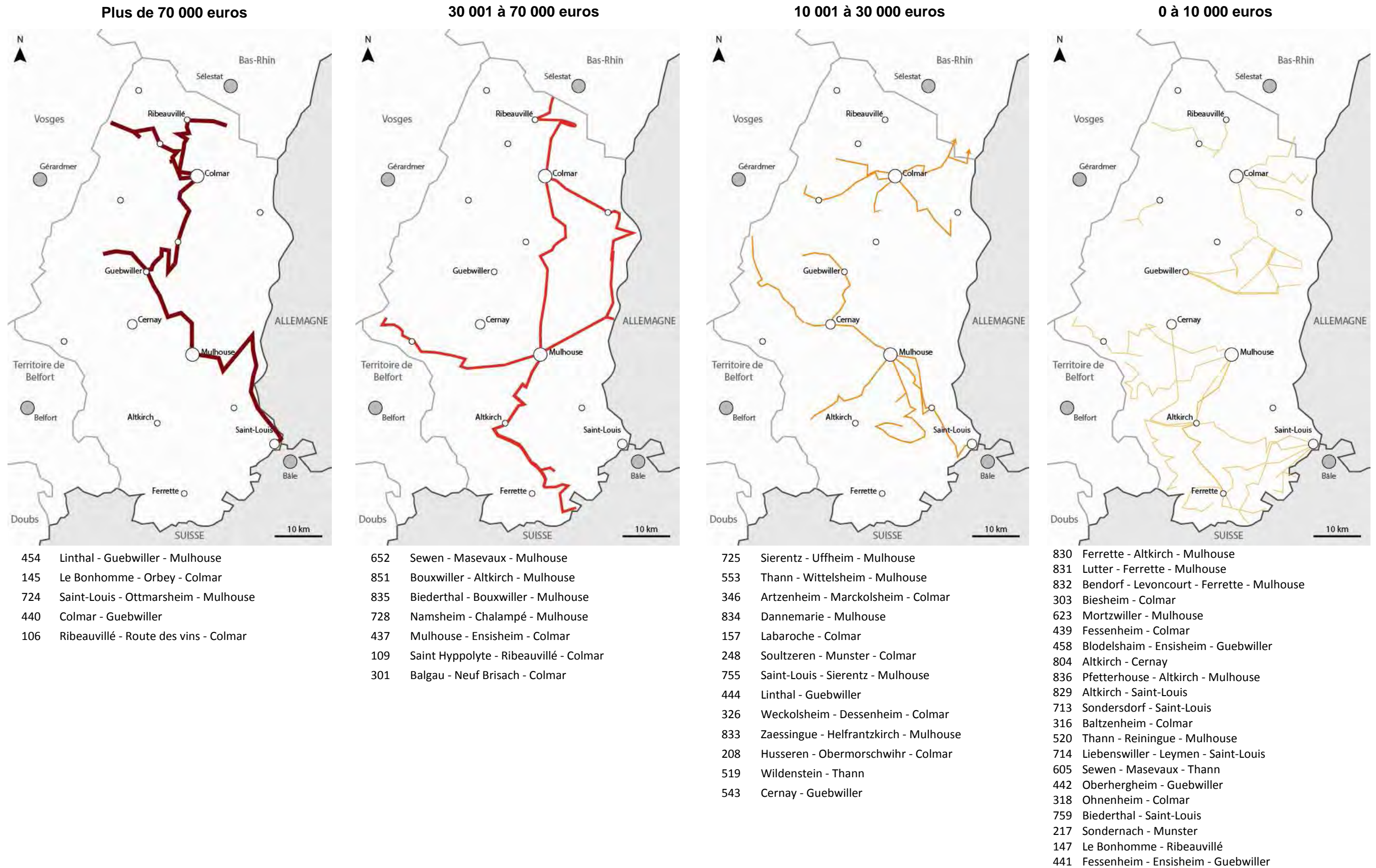
Tableau 5 : transporteurs / nombre de lignes / recette commerciale

Transporteur	Nombre de lignes exploitées	Recettes commerciales annuelles
Kunegel SA	14 lignes	293 022,00
Lucien Kunegel	12 lignes	327 234,00
Chopin	5 lignes	208 882,00
Metrocars	5 lignes	54 159,00
SODAG	3 lignes	110 381,00
Royer	2 lignes	74 748,00
Transdev	2 lignes	27 586,00
Glantzmann	1 ligne	3 275,00
Flecher	1 ligne	1 641,00
Pauli	1 ligne	0,00
10 transporteurs	46 lignes	1 100 928,00

Illustration 1 : Car du réseau départemental de transport interurbain



Carte 51 : Recettes commerciales annuelles enregistrées par ligne



Le Chiffre d'Affaire (CA) commercial correspond aux recettes par ligne hors transport scolaire. Les années de collecte de ces recettes diffèrent selon les lignes et les transporteurs. Certaines de ces recettes sont données pour un groupe de lignes.

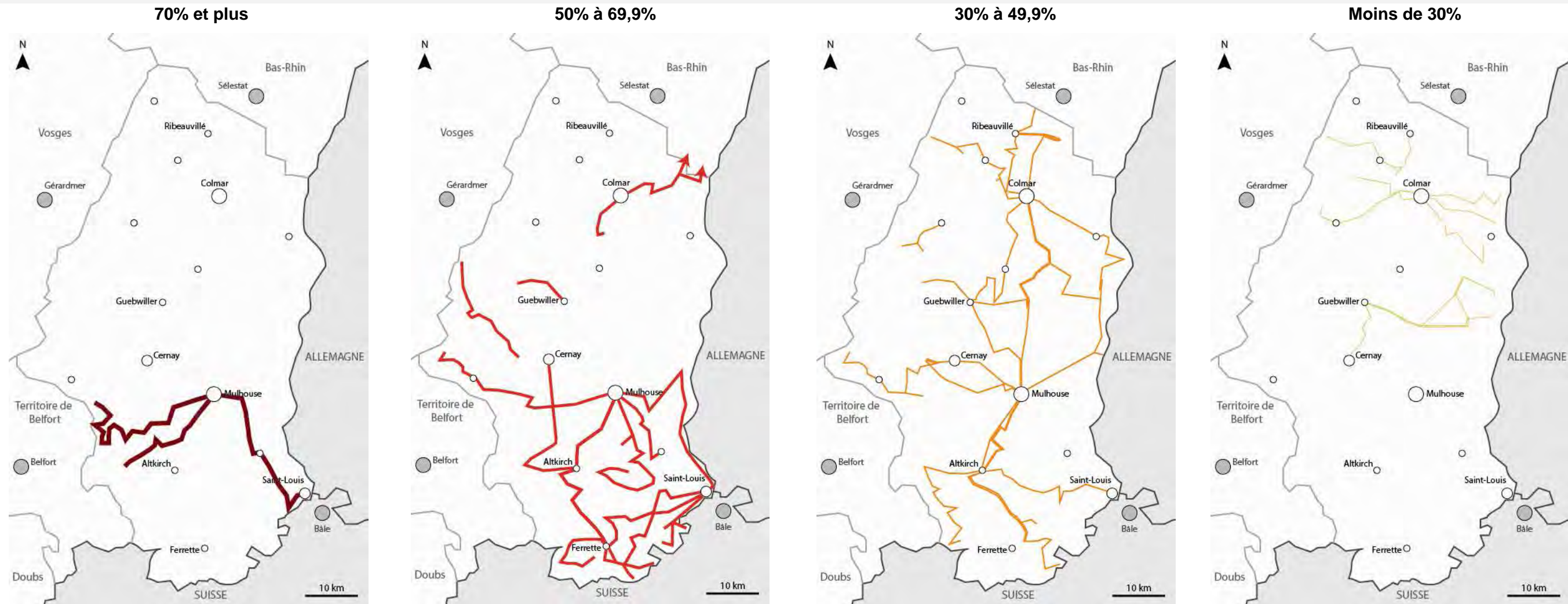
Les lignes interurbaines les plus rentables du point de vue de la clientèle commerciale sont les lignes reliant du nord au sud les trois principales agglomérations départementales.

Une seule ligne dépasse les 100 000 euros de recettes commerciales, il s'agit de la ligne 454 qui dessert la vallée de la Lauch et l'agglomération mulhousienne.

Les lignes les moins rentables sont celles effectuant des itinéraires tangentiels aux trois PTU départementaux

N° Ligne	O/D	Statut	CA commercial	Année CA	Transporteurs
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	133 071,00	2011	Kunegel SA
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	95 943,00	2010	Lucien Kunegel
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	95 138,00	2007	Chopin
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	94 609,00	2011	SODAG
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	70 955,00	2010	Royer
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	67 428,00	2011	Chopin
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	52 825,00	2007	Kunegel SA
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire			Kunegel SA
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	50 908,00	2007	Kunegel SA
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	47 645,00	2011	Lucien Kunegel
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante	43 103,00	2010	Lucien Kunegel
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	38 992,00	2010	Lucien Kunegel
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	28 816,00	2007	Metrocars
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante	26 394,00	2011	Chopin
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante	21 772,00	2010	Lucien Kunegel
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale	21 171,00	2007	Transdev Alsace
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	20 757,00	2010	Lucien Kunegel
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante	16 884,00	2010	Lucien Kunegel
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	16 734,00	2007	Metrocars
444	Linthal - Guebwiller	Principale	13 475,00	2011	SODAG
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	12 266,00	2010	Lucien Kunegel
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	11 586,00	2007	Kunegel SA
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale	11 399,00	2010	Lucien Kunegel
519	Wildenstein - Thann	Principale	11 134,00	2011	Chopin
543	Cernay - Guebwiller	Structurante	10 757,00	2011	Kunegel SA
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale			Kunegel SA
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	9 432,00	2007	Kunegel SA
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire			Kunegel SA
303	Biesheim - Colmar	Principale	9 423,00	2010	Lucien Kunegel
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale	8 788,00	2011	Chopin
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	8 672,00	2011	Lucien Kunegel
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	7 985,00	2011	Kunegel SA
804	Altkirch - Cernay	Scolaire	7 410,00	2007	Kunegel SA
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale	6 415,00	2007	Transdev Alsace
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	5 701,00	2007	Kunegel SA
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	4 848,00	2011	Metrocars
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	3 792,70	2010	Royer
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale	3 347,00	2011	Kunegel SA
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	3 300,00	2007	Metrocars
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	3 275,00	2011	Voyages Glantzmann
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire	2 297,00	2011	SODAG
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	1 641,00	2010	Flecher Voyages
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	461,00	2011	Metrocars
217	Sondernach - Munster	Secondaire	378,00	2010	Lucien Kunegel
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire	0,00	2010	Pauli Voyages
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	0,00	2011	Kunegel SA

Carte 52 : Part de la compensation départementale dans le Chiffre d'Affaire prévisionnel par ligne (valeur actualisée en septembre 2012)



- 623 Mortzwiller - Mulhouse
- 755 Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse
- 834 Dannemarie - Mulhouse

- 833 Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse
- 652 Sewen - Masevaux - Mulhouse
- 725 Sierentz - Uffheim - Mulhouse
- 346 Artzenheim - Marckolsheim - Colmar
- 519 Wildenstein - Thann
- 724 Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse
- 830 Ferrette - Altkirch - Mulhouse
- 831 Lutter - Ferrette - Mulhouse
- 832 Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse
- 713 Sondersdorf - Saint-Louis
- 759 Biederthal - Saint-Louis
- 444 Linthal - Guebwiller
- 714 Liebenschwiller - Leymen - Saint-Louis
- 208 Husseren - Obermorschwihr - Colmar
- 804 Altkirch - Cernay

- 217 Sondernach - Munster
- 106 Ribeauvillé - Route des vins - Colmar
- 437 Mulhouse - Ensisheim - Colmar
- 439 Fessenheim - Colmar
- 520 Thann - Reiningue - Mulhouse
- 109 Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar
- 829 Altkirch - Saint-Louis
- 553 Thann - Wittelsheim - Mulhouse
- 836 Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse
- 835 Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse
- 851 Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse
- 728 Namsheim - Chalampé - Mulhouse
- 442 Oberhergheim - Guebwiller
- 440 Colmar - Guebwiller
- 145 Le Bonhomme - Orbey - Colmar
- 301 Balgau - Neuf Brisach - Colmar
- 605 Sewen - Masevaux - Thann
- 454 Linthal - Guebwiller - Mulhouse

- 157 Labaroche - Colmar
- 303 Biesheim - Colmar
- 441 Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller
- 458 Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller
- 326 Weckolsheim - Dessenheim - Colmar
- 543 Cernay - Guebwiller
- 248 Sultzereen - Munster - Colmar
- 316 Baltzenheim - Colmar
- 147 Le Bonhomme - Ribeauvillé

La part de la compensation départementale dans le chiffre d'affaire par ligne est obtenue à partir des comptes prévisionnels d'exploitation figurant aux marchés de chaque ligne (valeur actualisée en septembre 2012). Ces comptes sont TTC.

Ces données permettent de visualiser les principaux postes de recettes composant le chiffre d'affaire annuel de chacune des lignes du réseau départemental. Cela permet également d'identifier les lignes dont le fonctionnement est fortement dépendant du versement de la compensation départementale.

Un nombre important de lignes départementales dépend du versement de la compensation départementale.

Pour 18 d'entre elles la compensation départementale représente plus de la moitié de leur chiffre d'affaire annuel. Ces lignes qui dépendent très fortement de l'aide financière départementale sont majoritairement situées dans le sud du département, assurant la desserte de Mulhouse et de Saint-Louis à partir des territoires du Sundgau et des Trois Frontières.

En revanche, les lignes départementales de l'étoile colmarienne présentent une part plus faible de compensation financière du département dans leur chiffre d'affaire annuel. Leur chiffre d'affaire dépend davantage des recettes billets et du versement des abonnements scolaires.

Ligne	O/D	recettes billeterie	recettes abonnement scolaire	compensation CG	Total CA	% recettes billeterie	% recettes scolaire	% compensator CG
623	Mortzwiller - Mulhouse	8 913	18 934	269 640	297 487	3,0	6,4	90,6
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	15 812	15 462	225 052	256 326	6,2	6,0	87,8
834	Dannemarie - Mulhouse	24 507	39 711	153 759	217 978	11,2	18,2	70,5
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	13 457	32 822	104 952	151 232	8,9	21,7	69,4
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	68 387	84 509	328 490	481 386	14,2	17,6	68,2
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	30 621	32 204	130 603	193 428	15,8	16,6	67,5
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	22 570	81 396	199 016	302 981	7,4	26,9	65,7
519	Wildenstein - Thann	11 292	213 551	374 500	599 342	1,9	35,6	62,5
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	101 402	95 764	314 699	511 864	19,8	18,7	61,5
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse							
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	10 955	261 986	405 275	678 215	1,6	38,6	59,8
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse							
713	Sondersdorf - Saint-Louis	8 101	109 090	159 873	277 063	2,9	39,4	57,7
759	Biederthal - Saint-Louis							
444	Linthal - Guebwiller	13 667	174 501	246 100	434 268	3,1	40,2	56,7
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	3 517	60 424	69 279	133 220	2,6	45,4	52,0
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	11 818	70 340	82 923	165 081	7,2	42,6	50,2
804	Altkirch - Cernay	7 874	17 850	25 720	51 444	15,3	34,7	50,0
217	Sondernach - Munster	392	67 137	67 375	134 903	0,3	49,8	49,9
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	73 554	65 600	134 298	273 452	26,9	24,0	49,1
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	60 839	250 765	294 250	605 854	10,0	41,4	48,6
439	Fessenheim - Colmar							
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	3 394	218 339	203 300	425 033	0,8	51,4	47,8
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	44 692	130 147	157 555	332 394	13,4	39,2	47,4
829	Altkirch - Saint-Louis	6 622	54 770	49 987	111 379	5,9	49,2	44,9
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	26 769	390 143	326 350	743 263	3,6	52,5	43,9
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	7 317	248 542	196 517	452 376	1,6	54,9	43,4
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	61 356	436 157	306 070	803 584	7,6	54,3	38,1
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse							
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	54 096	146 008	122 415	322 519	16,8	45,3	38,0
442	Oberhergheim - Guebwiller	2 329	137 891	72 760	212 980	1,1	64,7	34,2
440	Colmar - Guebwiller	96 300	465 632	283 550	845 482	11,4	55,1	33,5
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	99 043	264 271	181 395	544 709	18,2	48,5	33,3
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	40 420	307 963	160 665	509 048	7,9	60,5	31,6
605	Sewen - Masevaux - Thann	71 919	368 535	191 297	631 750	11,4	58,3	30,3
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	134 964	460 442	257 877	853 283	15,8	54,0	30,2
157	Labaroche - Colmar	21 518	107 357	53 900	182 774	11,8	58,7	29,5
303	Biesheim - Colmar	9 768	116 722	51 827	178 317	5,5	65,5	29,1
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	8 099	375 083	153 976	537 158	1,5	69,8	28,7
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller							
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	12 716	158 861	62 192	233 768	5,4	68,0	26,6
543	Cernay - Guebwiller	10 914	287 616	107 000	405 530	2,7	70,9	26,4
248	Soultzeren - Munster - Colmar	17 503	244 684	90 179	352 365	5,0	69,4	25,6
316	Baltzenheim - Colmar	3 932	131 798	36 661	172 391	2,3	76,5	21,3
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	-	229 885	23 752	253 637	0,0	90,6	9,4

Carte 53 : lignes exploitées par Kunegel SA - VEOLIA

Avec la gestion de 14 lignes, Kunegel SA (filiale du groupe Veolia) est le transporteur qui exploite le plus grand nombre de lignes sur le département.

Son périmètre d'exploitation se concentre au niveau de l'étoile mulhousienne et du sud du département.

Ses recettes commerciales se chiffrent à 293 000 euros/an, soit 27 % du total des recettes commerciales du réseau départemental.

La ligne 454, Linthal - Guebwiller – Mulhouse, est la plus rentable commercialement des lignes Kunegel SA avec 133 000 euros/an de recettes.

N° Ligne	O/D	CA commercial
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	133 071,00
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	52 825,00
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	50 908,00
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	11 586,00
543	Cernay - Guebwiller	10 757,00
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	9 432,00
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	7 985,00
804	Altkirch - Cernay	7 410,00
829	Altkirch - Saint-Louis	5 701,00
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	3 347,00
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	0,00



Carte 54 : lignes exploitées par Lucien Kunegel

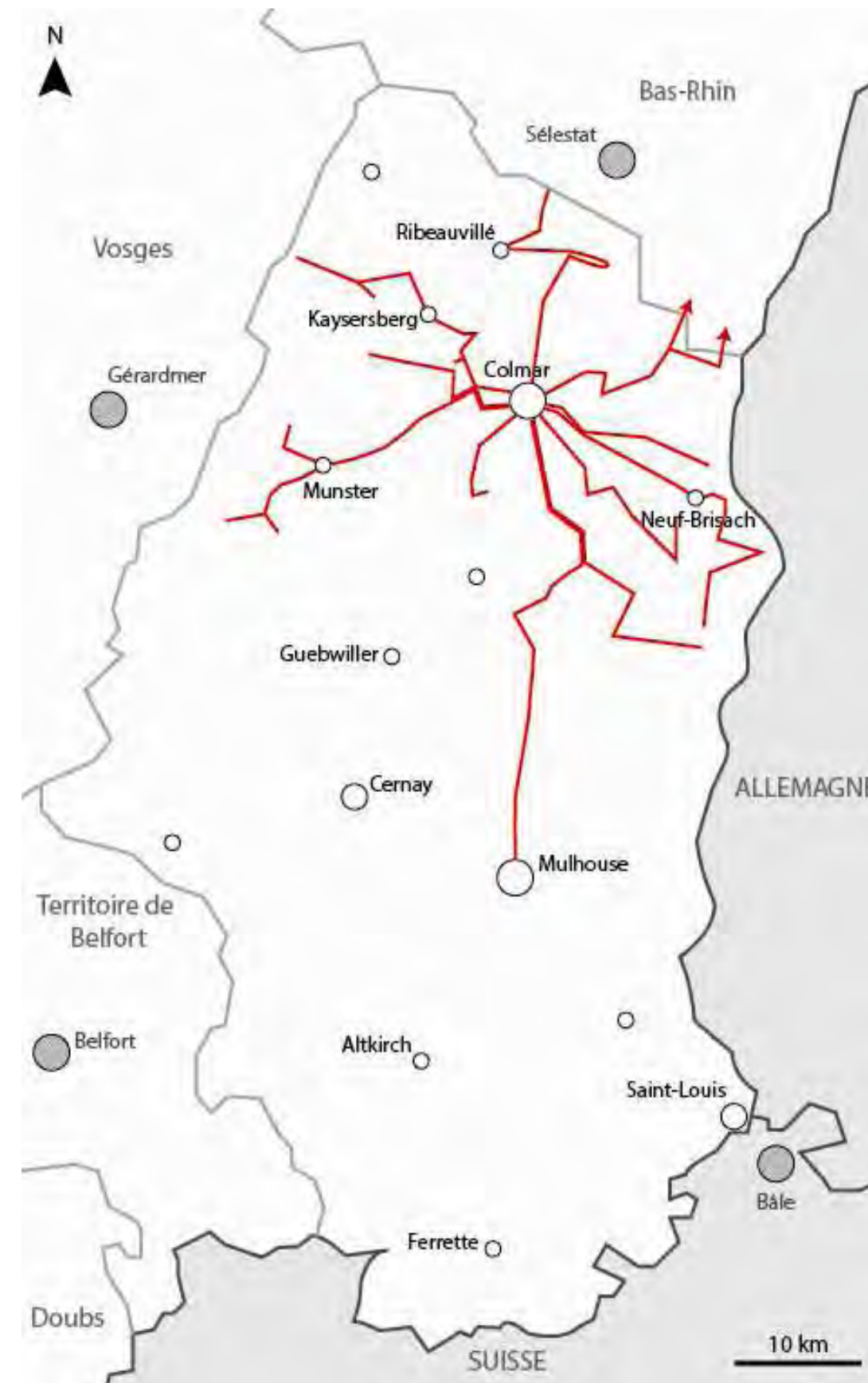
Lucien Kunegel exploite 12 lignes du réseau départemental.

Son périmètre d'exploitation se concentre au niveau de l'étoile colmarienne.

Ses recettes commerciales se chiffrent à 327 000 euros/an, soit 30% du total des recettes commerciales du réseau départemental. C'est le transporteur qui perçoit les plus grandes recettes commerciales.

La ligne 145, Le Bonhomme - Orbey - Colmar, est la plus rentable commercialement du réseau Lucien Kunegel avec 96 000 euros/ans de recettes.

N° Ligne	O/D	CA commercial
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	95 943,00
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	47 645,00
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	43 103,00
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	38 992,00
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	21 772,00
157	Labaroche - Colmar	20 757,00
248	Soultzeren - Munster - Colmar	16 884,00
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	12 266,00
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	11 399,00
303	Biesheim - Colmar	9 423,00
439	Fessenheim - Colmar	8 672,00
217	Sondernach - Munster	378,00



Carte 55 : lignes exploitées par Chopin - Heitz

Chopin - Heitz appartient au groupe Lucien Kunegel. Il exploite 5 lignes du réseau départemental.

Son périmètre d'exploitation s'étend aux vallées de la Doller et de la Thur ainsi qu'à la desserte des agglomérations de Mulhouse et Colmar.

Ses recettes commerciales se chiffrent à 209 000 euros/an, soit 19% du total des recettes commerciales du réseau départemental.

La ligne 724, Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse, est la plus rentable commercialement des lignes Chopin - Heitz, avec 96 000 euros/an de recettes.

N° Ligne	O/D	CA commercial
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	95 138,00
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	67 428,00
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	26 394,00
519	Wildenstein - Thann	11 134,00
623	Mortzwiller - Mulhouse	8 788,00



Carte 56 : lignes exploitées par Metrocars

Metrocars appartient au groupe Lucien Kunegel ; il exploite 5 lignes du réseau départemental.

Son périmètre d'exploitation se concentre sur Saint-Louis et le territoire de vie des 3 Frontières.

Ses recettes commerciales se chiffrent à 54 000 euros/an, soit 5% du total des recettes commerciales du réseau départemental.

N° Ligne	O/D	CA commercial
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	28 816,00
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	16 734,00
713	Sondersdorf - Saint-Louis	4 848,00
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	3 300,00
759	Biederthal - Saint-Louis	461,00



Carte 57 : lignes exploitées par SODAG

SODAG appartient au groupe Lucien Kunegel ; il exploite 3 lignes du réseau départemental.

Son périmètre d'exploitation se situe au sud de Colmar. Ses lignes desservent notamment les villes de Colmar, Rouffach et Guebwiller.

Ses recettes commerciales se chiffrent à 110 000 euros/an, soit 10% du total des recettes commerciales du réseau départemental.

La ligne 440, Colmar - Guebwiller, est la plus rentable commercialement des lignes SODAG, avec 95 000 euros/an de recettes.

N° Ligne	O/D	CA commercial
440	Colmar - Guebwiller	94 609,00
444	Linthal - Guebwiller	13 475,00
442	Oberhergheim - Guebwiller	2 297,00



Carte 58 : lignes exploitées par Royer

Royer exploite 2 lignes du réseau départemental.

Son périmètre d'exploitation se situe au niveau de l'étoile colmarienne.

Ses recettes commerciales se chiffrent à 75 000 euros/an, soit 7% du total des recettes commerciales du réseau départemental.

La ligne 106, Ribeauvillé - Route des vins - Colmar, est la plus rentable commercialement des lignes Royer, avec 71 000 euros/an de recettes.

N° Ligne	O/D	CA commercial
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	70 955,00
316	Baltzenheim - Colmar	3 792,70



Carte 59 : lignes exploitées par Transdev

Transdev appartient au groupe Veolia ; il exploite 2 lignes du réseau départemental.

Son périmètre d'exploitation se situe au sud-ouest de Mulhouse sur le territoire de vie du Sundgau.

Ses recettes commerciales se chiffrent à 28 000 euros/an, soit 3% du total des recettes commerciales du réseau départemental.

N° Ligne	O/D	CA commercial
834	Dannemarie - Mulhouse	21 171,00
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	6 415,00



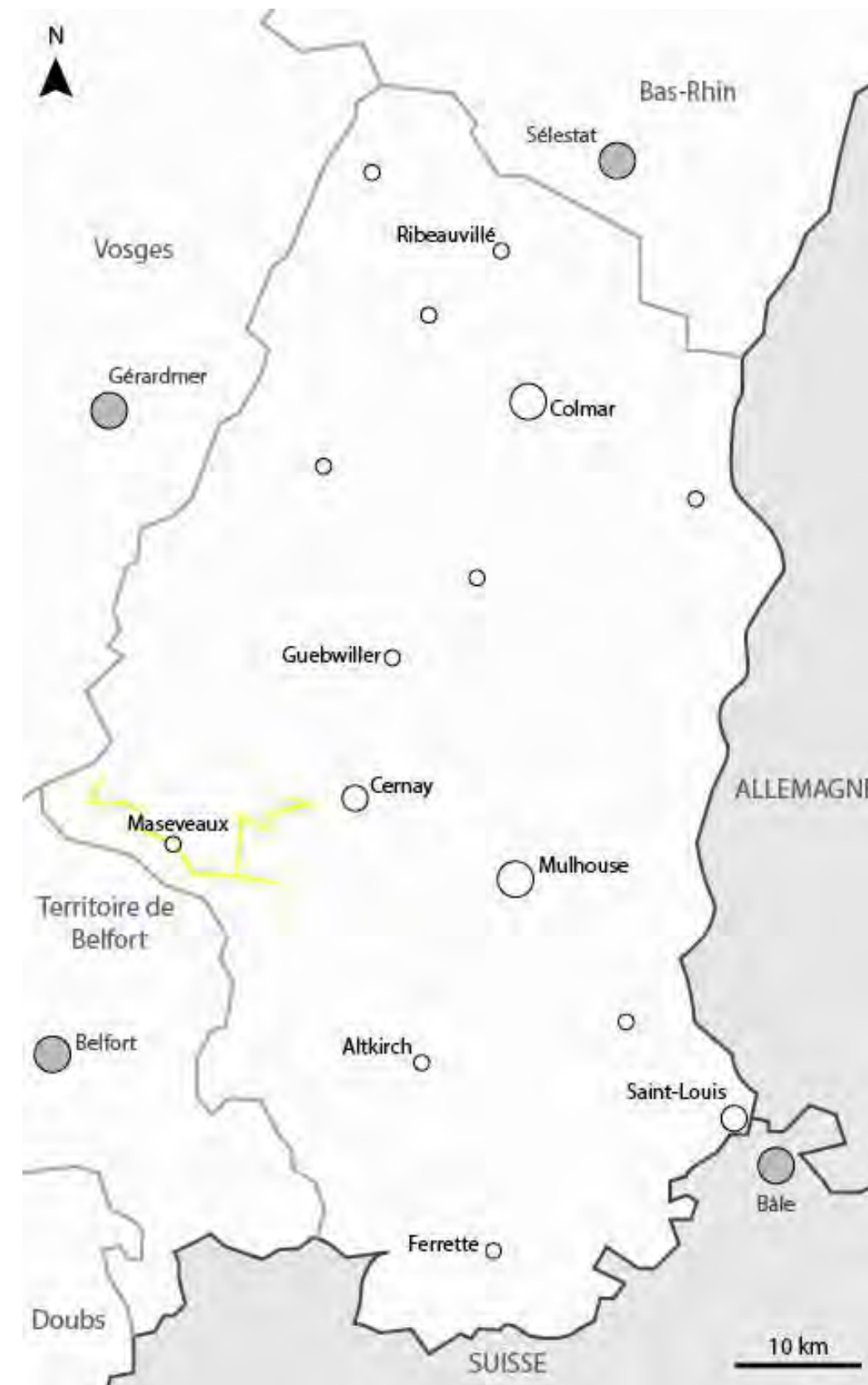
Carte 60 : lignes exploitées par Glantzmann

Glantzmann exploite 1 seul ligne du réseau départemental.

Cette ligne dessert la vallée de la Doller.

Ses recettes commerciales se chiffrent à 3 275 euros/an.

N° Ligne	O/D	CA commercial
605	Sewen - Masevaux - Thann	3 275,00



Carte 61 : lignes exploitées par Flecher

Flecher exploite 1 seule ligne du réseau départemental.

Cette ligne qui dessert le nord-est de Colmar circule sur deux départements : le Haut-Rhin et le Bas-Rhin.

Cette ligne a la particularité de ne circuler sur le département du Haut-Rhin qu'à l'intérieur du PTU de Colmar. Cette ligne ne reçoit aucune subvention du Conseil Général.

Ses recettes commerciales se chiffrent à 1 641 euros/an.

N° Ligne	O/D	Statut	CA commercial
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	1 641,00



Carte 62 : lignes exploitées par Pauli (Keolis)

Pauli exploite 1 seule ligne du réseau départemental.

Cette ligne dessert la vallée de Kaysersberg.

Ses recettes commerciales sont nulles. Cela indique que cette ligne transporte uniquement des scolaires et que son chiffre d'affaire dépend donc exclusivement des recettes scolaires.

N° Ligne	O/D	Statut	CA commercial
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire	0,00



3.2.6. LA TARIFICATION

► Le billet simple

Le système de tarification est réalisé par ligne selon une gamme tarifaire fixée de manière homogène sur le réseau départemental. Chaque transporteur encaisse les recettes.

Le prix d'un billet simple varie en fonction de l'itinéraire (origine/destination) effectué par l'utilisateur. Sept paliers tarifaires existent pour l'achat d'un billet simple. Plus le trajet est long plus le palier tarifaire sera élevé. Le prix du billet varie de 2,15 euros pour le premier palier à 4,55 euros pour le septième palier.

Tableau 6 : Grille tarifaire du billet simple plein tarif (janvier 2013)

Section 1	2,15 €
Section 2	2,60 €
Section 3	3,20 €
Section 4	3,60 €
Section 5	3,90 €
Section 6	4,25 €
Section 7	4,55 €

Cette grille tarifaire est déclinée pour chacune des lignes du réseau. L'utilisateur achète son billet à la montée auprès du conducteur en lui indiquant son point d'arrêt de descente. Le conducteur lui délivre alors un billet au prix indiqué par la matrice tarifaire.

Tableau 7 : Exemple d'une matrice tarifaire (ligne 106 : Ribeauvillé-Colmar)

	Ribeauvillé	Humawehr	Zellenberg	Riquewihr	Beblenheim	Mittelwihr	Bennwihr	Bennwihr gare	Ingersheim	Colmar	
Illhaeusern	2,60	3,20	3,60	3,60	3,90	3,90	3,90	4,25	4,25	4,25	
Ribeauvillé		2,15	2,15	2,60	3,20	3,20	3,60	3,60	3,90	3,90	
			Humawehr	2,15	2,60	2,60	3,20	3,60	3,90	3,90	
				Zellenberg	2,15	2,15	2,60	3,20	3,60	3,60	
					Riquewihr	2,15	2,15	3,20	3,60	3,60	
						Beblenheim	2,15	2,60	3,60	3,60	
							Mittelwihr	2,15	2,60	3,20	
								Bennwihr	2,15	3,20	
									Bennwihr gare	2,60	
										Ingersheim	
											Colmar

Cette manière de procéder est jugée complexe par les usagers et les transporteurs car peu lisible et consommatrice en temps pour le chauffeur.

► Les carnets et les abonnements

Au-delà du billet simple, il existe également une gamme de carnets et abonnements dérivés du tarif unitaire :

- Les carnets de 12 billets avec des tarifs différenciés entre les adultes et les moins de 18 ans,
- Les billets DUO, permettant à l'utilisateur d'effectuer un Aller-Retour dans la journée,
- Des abonnements trimestriels, hebdomadaires ou mensuels pour les scolaires, les étudiants ou la clientèle tout public.

Tableau 8 : Grille tarifaire pour les carnets de billets et les abonnements

Prix du billet à l'unité	Abonnements scolaires trimestriels (élèves de plus de 16 ans)	Abonnement mensuel libre circulation (tout public)	Abonnement mensuel ETAP (étudiants, apprentis)	Abonnements hebdomadaires ETAP (étudiants, apprentis)	Carnet 12 voyages	Carnet jeunes 12 voyages (moins de 18 ans)
2,15	63,20	60,20	43,00	12,90	21,50	17,20
2,60	76,40	72,80	52,00	15,60	26,00	20,80
3,20	94,10	89,60	64,00	19,20	32,00	25,60
3,60	105,80	100,80	72,00	21,60	36,00	28,80
3,90	114,70	109,20	78,00	23,40	39,00	31,20
4,25	124,90	119,00	85,00	25,50	42,50	34,00
4,55	133,80	127,40	91,00	27,30	45,50	36,40

- Le transport est gratuit pour les enfants de moins de 4 ans.
- Une réduction de 30% est appliquée sur le tarif des billets pour les groupes de plus de 10 personnes.

Les abonnements scolaires sont subventionnés en partie ou en totalité par le département.

Pour l'année scolaire 2011-2012, les frais abonnements étaient totalement remboursés par le département pour les moins de 16 ans vers les établissements du secteur. Les scolaires de plus de 16 ans devaient s'acquitter de 35% du tarif total de l'abonnement.

La perte de gratuité des lycéens de moins de 16 ans a été votée en juin 2012 par l'assemblée départementale. Pour l'année 2012-2013, l'ensemble des lycéens devront s'acquitter de 35% du montant de leur abonnement transport.

La perte de la gratuité pour les collégiens n'est pas encore aujourd'hui fixée. Une décision devra être prise sur le sujet à la rentrée 2013.

► **Le titre Alsa+ : Un ticket unique pour tous les transports en commun d'Alsace**

Le titre Alsa+ permet d'effectuer un trajet régional occasionnel sur l'ensemble des réseaux de Transport en commun (train régionaux, bus, tramway, car) des 10 AOT régionales circulant dans une zone choisie au moment de l'achat. Il existe depuis une quinzaine d'années.

Il se décline en deux formules :

- Alsa+ 24 heures : il est valable pour un voyageur, sur tous les réseaux (trains régionaux, bus, tramway, car), pendant 24 heures à compter de sa validation. « ALSA+ 24 heures » est utilisable tous les jours et permet, en fonction de la zone choisie au moment de l'achat, de se déplacer soit sur toute la région, soit sur l'un des deux départements alsaciens, soit dans l'une des agglomérations principales.
- Alsa+ Groupe : il est valable sur l'ensemble des réseaux (trains régionaux, bus, tramway, car) pour un petit groupe composé de 2 à 5 personnes, ce titre peut uniquement être utilisé un samedi, un dimanche ou un jour férié. Sa durée de validité est d'une journée : il se périmé, quelle que soit l'heure de validation, à minuit.

Tableau 9 : Grille tarifaire par zone pour le titre Alsa+

	Déclinaison zonale	ALSA+ 24H : valide tous les jours	ALSA+ groupe journée : valide le week-end
Zones urbaines	Strasbourg, Mulhouse 1ère zone	4,00 €	6,00 €
	Colmar, Sélestat, Saint-Louis, Haguenau	3,20 €	4,70 €
	Mulhouse 2ème zone	6,90 €	10,40 €
Départements	Bas-Rhin et Haut-Rhin	20,00 €	21,00 €
Région	Alsace	33,00 €	34,00 €

La formule Alsa+ est très peu utilisée. Son coût fait qu'elle est davantage intéressante sur des longues distances. Un ou deux titres seulement sont vendus par mois.

La question de la tarification unique doit trouver une réponse. Des réflexions sont en cours sur un titre unifié entre les AOT mais n'aboutissent pas pour le moment. L'enjeu est de mettre en place une tarification simple avec une ou deux zones, facilement lisible par le client.

Un titre de type Pass pourrait être développé pour permettre à l'abonnement scolaire de devenir un abonnement ouvrant l'ensemble du réseau pour les loisirs hors période scolaire

Il s'agirait également de réduire la gamme des tarifications possibles autour :

- du ticket à l'unité,
- du carnet 12/15 voyages,
- de l'abonnement mensuel

3.2.7. LES LIGNES DE CARS EN RELATION AVEC LES TERRITOIRES EXTERIEURS AU DEPARTEMENT

Les liaisons interdépartementales et transfrontalières par bus sont relativement limitées. Toutefois, quelques liaisons sont proposées, par les Conseils Généraux des Vosges et du Haut-Rhin notamment.

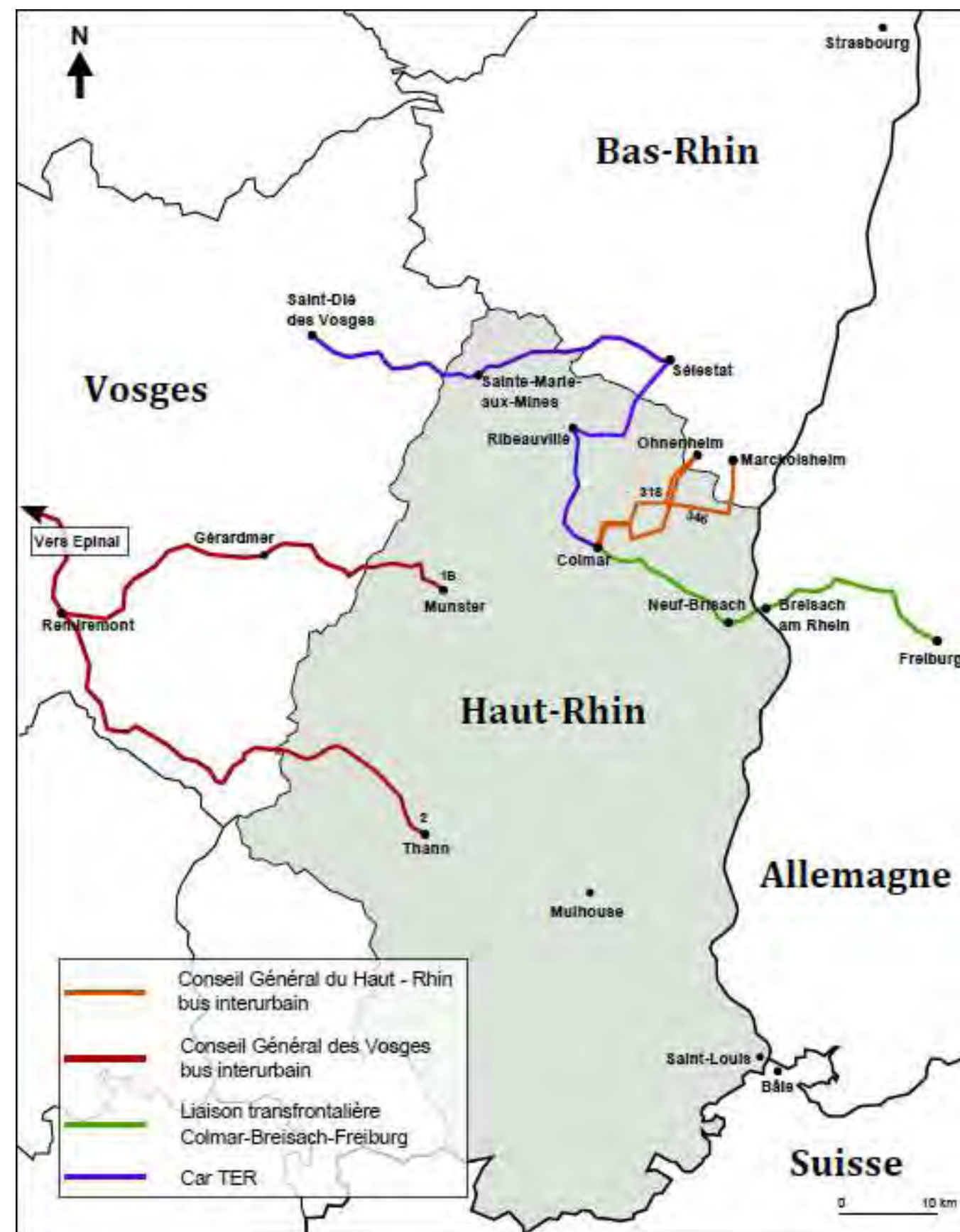
Deux lignes du Conseil Général du Haut-Rhin ont un terminus dans le Bas-Rhin. La ligne 318 entre Colmar et Ohnenheim propose un faible niveau de service ; la ligne 346 entre Colmar et Marcqolsheim présente quant à elle un service plus régulier, de l'ordre de vingt trajets par jour ouvrable.

Le réseau LIVO du Conseil Général des Vosges propose deux lignes interdépartementales. La ligne 1B, qui relie Munster à Remiremont, fait l'objet d'une convention financière avec le Conseil Général du Haut-Rhin. La ligne 2 du réseau LIVO relie quant à elle Thann à Epinal.

Des cars TER relient Colmar à Sélestat en passant par Ribeauvillé, et Sélestat à Saint-Dié des Vosges par Sainte-Marie-aux-Mines.

Enfin, une ligne de bus transfrontalière a été mise en place depuis décembre 2009 ; elle assure une liaison Colmar-Breisach-Freiburg à hauteur de 12 allers/retours par jour ouvrable.

Carte 63 : Liaisons cars avec les territoires extérieurs au Haut-Rhin



Le transport à la demande (TAD)

Les transports à la demande (TAD) ont été lancés avant la démarche de contractualisation des Territoires de Vie. Ces transports locaux complémentaires font l'objet d'une convention avec la Communauté de Commune, donnant à cette dernière délégation de compétence pour l'organisation des services et précisant les modalités de participation du Conseil Général.

Sur les 29 intercommunalités du département, 20 disposent aujourd'hui d'un service de TAD sur leur territoire. Le TAD permet de compléter l'offre des moyens traditionnels de transport public, lorsque celle-ci n'est pas suffisamment présente (zones rurales peu denses), déficiente aux heures creuses de la journée ou encore non adaptée aux transports des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Ce type de service de transport s'est fortement développé sur les intercommunalités départementales ces dix dernières années et devrait s'étendre à d'autres dans les prochaines années. En effet, certaines intercommunalités ne disposant pas de ce service à l'heure actuelle, étudient sa mise en place à court ou moyen terme sur leur territoire.

Selon les TAD développés par les différentes intercommunalités, les services peuvent soit être dédiés à tous les publics, soit être dédiés à des publics spécifiques : personnes âgées, personnes handicapées ou personnes en difficultés sociales. Les véhicules utilisés par les opérateurs de TAD sont généralement de petites tailles (taxi, Van, autobus de petite taille) et peuvent accueillir de 4 à 20 passagers.

La prise en charge des usagers, sur réservation téléphonique, peut différer selon les TAD :

- Certains TAD proposent une prise en charge « porte à porte » de l'utilisateur. Cela consiste à prendre en charge et déposer le voyageur à l'adresse qu'il désire.
- D'autres TAD optent pour une prise en charge et dépôt des usagers « au point d'arrêt », c'est-à-dire à des arrêts prédéfinis sur une ligne virtuelle que l'utilisateur peut activer selon ses besoins de déplacement.

Hormis les TAD intercommunaux recensés ci-contre, un autre service TAD à destination des haut-rhinois existe : le TAD Easy. Il s'agit d'un service de taxi « low cost » dont le prix de la course est calculé par kilomètre effectué : 1,30 /km de jour du lundi au samedi et 1,80 /km de nuit ou le dimanche et jours fériés. Ce service s'étend à l'ensemble du territoire haut-rhinois.

Certaines intercommunalités organisent également des navettes les jours de marché pour y conduire les usagers sans moyen de locomotion. C'est notamment le cas de la Communauté de Communes de Rouffach, Vignobles et Châteaux.

Enfin certains territoires développent des services de navettes locales dédiées au tourisme. C'est le cas de la navette de Noël depuis 2010 qui relie Colmar à Ribeauvillé ou Eguisheim, de la navette hivernale qui relie Colmar au Lac Blanc, de la navette des neiges vers le Markstein depuis Thann ou de la navette des crêtes qui relie le massif des Vosges depuis les agglomérations de Colmar et Mulhouse.

Carte 64 : Zones de TAD sur le Haut-Rhin (décembre 2012)

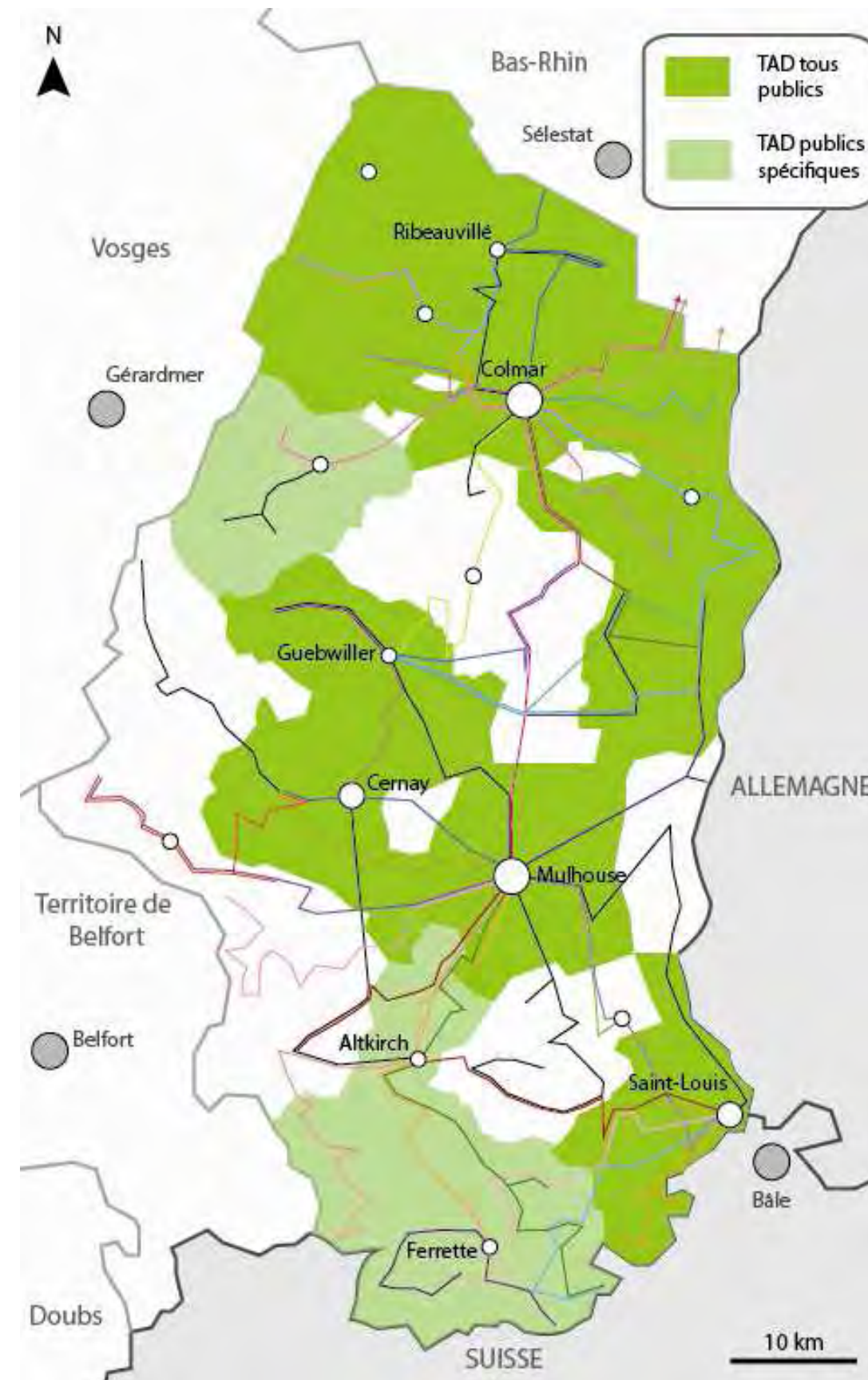


Tableau 10 : TAD dans les intercommunalités du département (décembre 2012)

AOT	Intitulé	Date de création	Prix du trajet	Public visé	Type de service	Territoire desservi
CC d'Altkirch	Taxi pour les personnes âgées	2003	2 à 4 €	personnes âgées de plus de 65 ans	porte à porte	CC Altkirch
CC du Canton de Hirsingue	Taxi pour les personnes âgées	1997	3,75 €	PMR	porte à porte	CC du Canton de Hirsingue + CC de la Largue + pôles urbains périphériques
CC de la Vallée de la Largue	Taxi pour les personnes âgées	1999	3,75 €	PMR	porte à porte	CC du Canton de Hirsingue + CC de la Largue + pôles urbains périphériques
CC de Cernay et Environs	Boug'Enbus	2008	1,20 €	Tous publics	au point d'arrêt	CC de Cernay et Environs
CC Essor du Rhin	TERI	2006	2,00 €	Tous publics	porte à porte	CC Essor du Rhin
CC du Jura Alsacien	Taxi des aînés	2011	25% du prix	personnes âgées de plus de 70 ans	porte à porte	Sundgau
CC Pays de Brisach	Com Com Bus	2007	2,00 €	Tous publics	porte à porte	CC Pays de Brisach
CC Pays de Ribeauvillé	Allo'Bus	2013	2,00 €	Tous publics	au point d'arrêt	CC Pays de Ribeauvillé
CC Pays du Ried Brun	FlexiTrace	2010	1,20 €	Tous publics	au point d'arrêt	PTU Colmar
CC Pays de Rouffach, Vignobles et Châteaux	Navette Rouffach	2012	NC	Tous publics	au point d'arrêt	Osenbach, Gundolsheim, Rouffach, Westhalten
CC Pays de Sierentz						
CC Pays de Thann	Boug'Enbus	2012	1,20 €	Tous publics	porte à porte	CC Pays de Thann
CC de la Région de Dannemarie		<i>Etude en cours</i>				
CC Porte de France Rhin Sud						
CC Porte du Sundgau	TAD Porte de Sundgau	2008	2,00 €	Tous publics	porte à porte	CC Porte de Sundgau
CC de la Région de Guebwiller	Com Com Bus	2005	2,00 €	Tous publics	au point d'arrêt	CC de la région de Guebwiller
CC du Secteur de Illfurth	TACCSI	2010	3,00 €	personnes âgées de plus de 65 ans	porte à porte	CC du secteur de Illfurth + communes périphériques
CC des 3 Frontières	Distribus	1994	1,20 €	Tous publics	au point d'arrêt	CC des 3 Frontières
CC du Val d'Argent	Transval	2008	2,00 €	Tous publics	porte à porte	CC du Val d'Argent
CC Vallée de Hundsbach						
CC de la Vallée de Kaysersberg	Mobilival	2012	2,50 €	PMR + personne en difficulté sociale	porte à porte	CC de la Vallée de Kaysersberg + Colmar, Ingersheim et Trois Epis
	Ligne virtuelle	2013	2,50 €	Tous publics	au point d'arrêt	CC de la Vallée de Kaysersberg + Colmar
CC de la Vallée de la Doller et du Soultzbach		<i>Etude en cours</i>				
CC de la Vallée de Munster	Trans'Vallée	2011	2,00 €	PMR + personne en difficulté sociale	porte à porte	CC de la Vallée de Munster
CC Vallée de Saint Amarin		<i>Etude en cours</i>				
CC du Centre du Haut Rhin						
CC Ill et Gersbach	Taxi pour les aînés	2011	varie selon trajet	personnes âgées de plus de 70 ans et invalides	porte à porte	CC Ill et Gersbach
CA Colmar	FlexiTrace	2010	1,20 €	Tous publics	au point d'arrêt	PTU Colmar
	Trace Mobile	1995	2,40 €	PMR	porte à porte	Agglomération de Colmar
Mulhouse Alsace Agglomération	Filéa	2011	1,40 €	Tous publics	au point d'arrêt	PTU Mulhouse
	Domibus	1991	NC	PMR	porte à porte	PTU Mulhouse

3.3. LES SERVICES DE TRANSPORTS URBAINS

3.3.1. LES SERVICES DE MULHOUSE ALSACE AGGLOMERATION (M2A)

► Le réseau SOLEA

Mulhouse Alsace Agglomération (M2A) est l'autorité organisatrice des transports urbains sur l'agglomération de Mulhouse. Le périmètre des transports urbains ainsi couvert regroupe 32 communes et concerne plus de 255 000 habitants. M2A a confié l'exploitation du réseau de bus et de tramways à la société SOLEA.

En service tous les jours de la semaine de 4h30 à 23h45, les bus et tramways représentent plus de 24 millions de voyages annuels pour un total de 6 370 000 km parcourus dans l'année.

Le réseau du bus comporte plus de 22 lignes régulières, 13 lignes circulant en soirée et les dimanches et jours de fête et 13 lignes scolaires. Il s'organise de la manière suivante :

- Neuf lignes principales de bus (les lignes 10 à 19) desservent les secteurs denses de l'agglomération et présentent une forte fréquence (un bus toutes les 10 à 15 minutes),
- Cinq lignes (les lignes 20 à 24) viennent compléter le réseau structurant et permettent de couvrir l'ensemble du périmètre des transports urbains avec une bonne fréquence (un bus toutes les 20 à 30 minutes),
- Sept lignes (lignes 50 à 57) desservent les zones les plus éloignées de l'agglomération avec une fréquence de passage plus faible,
- Une navette bus entre la gare centrale et le centre hospitalier de Mulhouse (ligne 30). Cette ligne est entièrement accessible aux personnes à mobilité réduite,
- 13 lignes circulent en soirée, les dimanches et jours de fête,
- 13 lignes « Tribus », réservées aux scolaires desservent directement certains établissements scolaires de l'agglomération.

A noter que tous les bus sont équipés d'un système d'annonces sonores et visuelles des arrêts, qui permettent aux personnes malvoyantes et malentendantes de se repérer.

SOLEA a également mis en place un système de transport à la demande : Filéa. Ce service de transport propose des dessertes pendant les heures creuses, notamment entre 9h et 12h et entre 14h et 16h du lundi au samedi. Ce service effectué en minibus ou en taxi complète les lignes bus régulières qui continuent à circuler en heures de pointe. Le ramassage et la dépose s'effectuent sur point d'arrêt.

Illustration 2 : Bus et Tramway du réseau de transports urbains de M2A



Le réseau de tramway de l'agglomération, mis en service en 2006, compte 3 lignes et 30 stations :

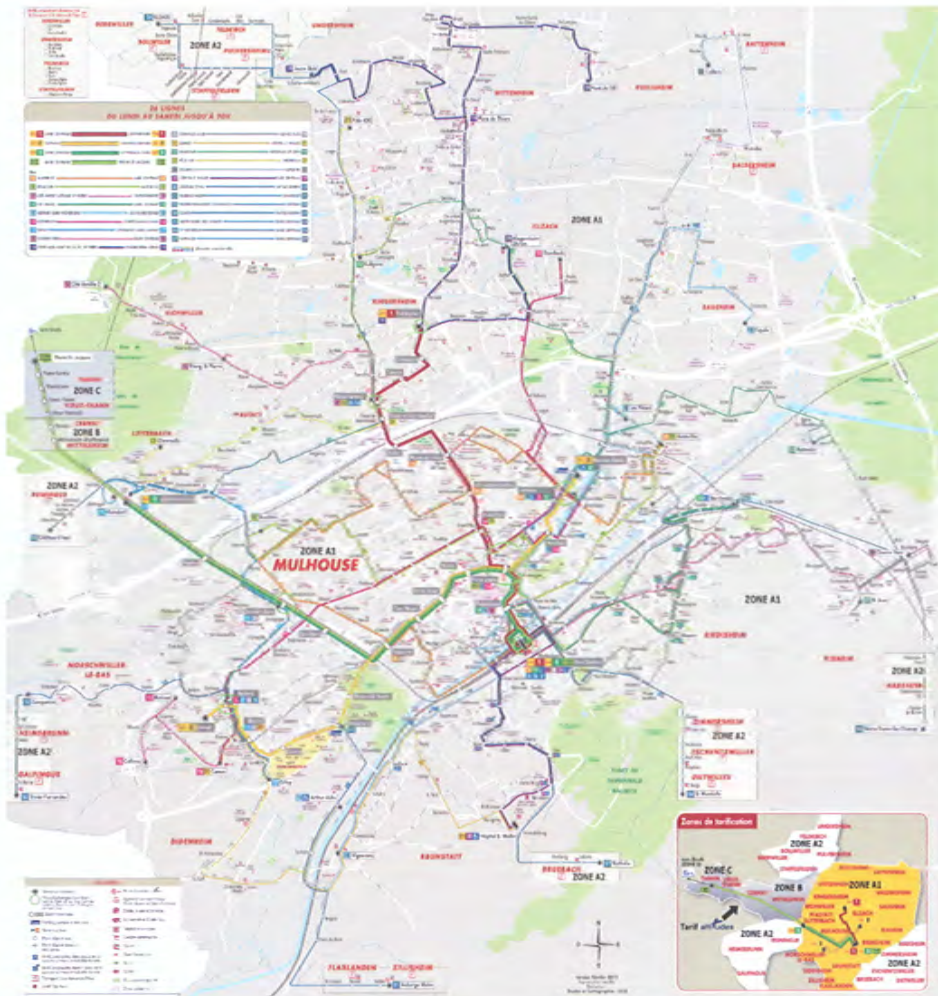
- La ligne 1 traverse Mulhouse du sud au nord et dessert notamment la gare et le centre historique de Mulhouse,
- La ligne 2, d'ouest en est, relie le Nouveau bassin au quartier des Coteaux. Elle dessert l'université, la plaine sportive et le centre-ville de Mulhouse. Elle croise la ligne 1 à la Porte Jeune, le cœur de Mulhouse, directement à côté du centre-ville piétonnier,
- La ligne 3 (en place depuis décembre 2010, avec la mise en circulation du tram-train), joint la gare de Mulhouse à la commune de Lutterbach. Cette ligne est couplée avec le Tram-Train.

Les passagers bénéficient d'un tramway toutes les 4 à 8 minutes en journée (toutes les 20 à 30 mn en soirée et le dimanche), de 5h à 24h en semaine et de 7h à 20h30 le dimanche. Chaque tramway a une capacité de 230 passagers et est accessible aux personnes à mobilité réduite. Pour les personnes malvoyantes ou malentendantes, des bandes podotactiles et des dispositifs d'annonces sonores ont été installés.

Tableau 11 : Tarification plein tarif pour accéder au réseau Soléa

Ticket à l'unité	1,40 €
Ticket A/R	2,50 €
Carnet de 10 tickets	11,60 €
Abonnement mensuel	37,00 €
Abonnement annuel	350,00 €

Illustration 3 : plan du réseau Soléa



► Le tram-train

La ville de Mulhouse a lancé le premier tram-train interconnecté de France à son entrée en service en décembre 2010. Il relie la gare de Mulhouse à Thann. La M2A est AOT du tram-train jusqu'à Dornach (limite PTU), la Région Alsace est AOT entre Dornach et Thann. SOLEA exploite la ligne de tram-train jusqu'à la station Lutterbach et la SCNF exploite la portion entre Lutterbach et Thann.

Le tram-train circule sur trois infrastructures distinctes : sur le Réseau Ferré National (RFN) entre Thann et Lutterbach, sur une voie dédiée entre Lutterbach et le tronçon commun avec les lignes de tram 2 et 3, puis sur les voies de tramway des lignes 2 et 3. La voie dédiée est électrifiée à 750V et relève du domaine de Réseau Ferré de France (RFF). La voie dédiée tram-train est construite en parallèle à la voie ferrée RFN empruntée par les autres circulations ferroviaires.

Le tram-train présente l'originalité de circuler à la fois sur les voies de tramway et sur les voies ferrées, sans changement et poursuivra, à terme, jusqu'à Kruth.

Le tram-train a des fréquentations à la hauteur des prévisions avant sa mise en service mais des recettes inférieures.

Il était prévu 10 000 voyageurs / jour sur le tram train après plusieurs estimations revues à la baisse. Sur l'ensemble de l'axe du Tram-Train, la fréquentation enregistrée en novembre 2011 est de 2 000 voyageurs / jour sur le TER, 4 750 sur le tram-train et 2 750 sur le tram. Soit un total de 9 500 voyageurs / jour.

Illustration 4 : Tram-Train de Mulhouse



► Domibus, un service de transport à la demande à destination des PMR.

Ce service de transport à la demande est réservé aux personnes à mobilité réduite ne pouvant pas emprunter les transports en commun. Mulhouse Alsace Agglomération a confié ce service au groupement pour l'insertion des personnes handicapées physiques, Transports adaptés mulhousiens.

Dominus compte 12 véhicules adaptés qui couvrent les 32 communes du périmètre des transports urbains. Il est disponible tous les jours de l'année de 6h à 23h. Plus de 80 000 passagers utilisent Domibus chaque année, ce qui représente plus de 320 000 km parcourus.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité a été approuvé le 12 décembre 2008. La mise en accessibilité se fera progressivement. Une première étape s'est achevée en 2011, avec la mise en accessibilité des deux lignes de tramway et de six lignes de bus. Le réseau accessible s'étoffera ensuite jusqu'en 2015 suite à l'aménagement de nouveaux points d'arrêt et l'acquisition de bus au fur et à mesure du renouvellement du parc.

3.3.2. LES SERVICES DE L'AGGLOMERATION DE COLMAR (CAC)

La particularité du réseau de transport urbain de Colmar, la TRACE, est de compter deux AOT : La Communauté d'Agglomération de Colmar (CAC) et la Communauté de Communes du Pays du Ried Brun (CCPRB). Une réflexion sur le regroupement de la CAC et de la CCPRB est envisagée.

Pour l'heure, le contrat d'exploitation (contrat de délégation de service public) est donc tripartite entre les deux AOT et l'exploitant du réseau, une SEM locale, la Société des Transports Urbains de Colmar et Environs (STUCE). Le contrat d'exploitation arrive en fin de validité.

La CAC et la Communauté de Communes du pays du Ried Brun définissent la politique des transports urbains dans leur zone d'influence et mettent à disposition de la TRACE les moyens nécessaires pour la mettre en œuvre (adaptation de l'offre de transport, financement des investissements lourds tels que les véhicules, fixation de la politique tarifaire). Les deux institutions co-financent également l'exploitation du réseau TRACE, puisque les recettes billetterie seules ne permettent pas de couvrir toutes les dépenses de fonctionnement et d'investissement. Pour cela, elles collectent le versement transport, qui est une taxe redevable par les entreprises de 10 salariés et plus. Sur le périmètre de la CAC, ce taux d'imposition est fixé à 0,55 % du montant de leur masse salariale. Sur le périmètre de la Communauté de Communes du Pays du Ried brun, ce taux d'imposition est fixé à 0,50 % du montant de leur masse salariale.

Le fonctionnement quotidien du réseau de transport urbain est principalement assuré par la CAC. En effet, la CCPRB a donné mandat à la CAC pour assurer la gestion du réseau dans sa totalité, ceci dans un souci de maintenir une cohérence globale sur l'ensemble du périmètre des transports.



Le réseau de l'agglomération est un réseau constitué initialement de deux PTU auxquels ont été ajoutées quatre communes en 2012. Il s'agit d'un réseau en étoile qui ne compte pas de lignes orbitales. Le réseau a été refondu en 2010. Le déplacement du principal pôle d'échange du réseau d'Unter der Linden vers le Théâtre a permis d'économiser des kilomètres parcourus Proche du centre-ville, ce pôle d'échange permet de faire la correspondance entre toutes les lignes du réseau. Le réseau compte un total de longueur cumulée de ligne de 194 km. Les bus du réseau parcourent 1 857 692 km/an et effectuent 17 312 voyages/jour.

Le réseau TRACE compte au total : 16 lignes régulières, 3 lignes circulant les dimanches et jours fériés et 6 lignes scolaires. Parmi les 16 lignes régulières, 7 sont des lignes départementales en intégration tarifaire. Ce réseau dessert l'ensemble des 22 communes du PTU de manière satisfaisante, puisque 93% des habitants de la zone ont un arrêt à moins de 300 m de leur domicile. Des améliorations sont toutefois envisagées pour améliorer la desserte de la ZI nord.

Le réseau est organisé autour de deux lignes structurantes (lignes 1 et 2) qui présentent une bonne fréquence en heure de pointe, une grande amplitude horaire. Les autres lignes du réseau organisent des correspondances sur celles-ci. Deux lignes circulaires (lignes 3 et 4) sont en service au centre de Colmar.

La STUCE a mis en place depuis 2010 un service de transport à la demande baptisé FlexiTrace ayant pour but de compléter les horaires des lignes d'autocars interurbaine. Il permet de voyager d'arrêt à arrêt sur certaines zones et sur simple réservation téléphonique préalable. La tarification est identique à celle en usage dans les lignes régulières du réseau.

L'exploitant met également à disposition sur le PTU un service de transport à la demande à destination des PMR : Trace Mobile. Ce service s'adresse à tous les PMR résidant dans l'une des 22 communes du réseau. Les lieux de prise et de dépose sont déterminés par l'utilisateur dans la limite des 22 communes.

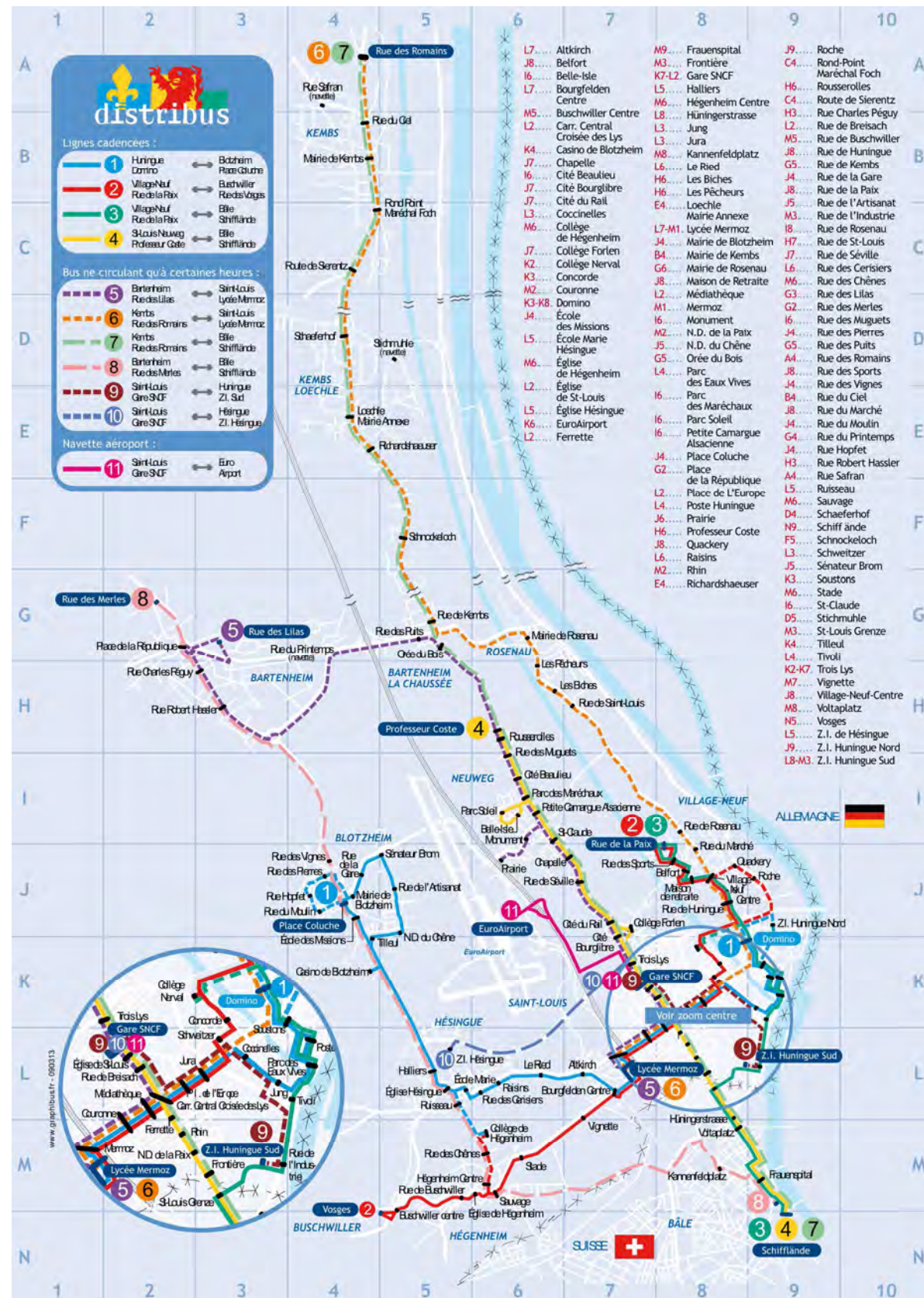
Le Schéma directeur d'accessibilité a été approuvé en 2008 et mis en œuvre à partir de 2009. 180 arrêts sont accessibles sur 400. L'accessibilité complète est prévue à l'horizon 2017. L'accessibilité sur le matériel, est déjà assurée en partie (1/3 des véhicules environ) et sera étendue par le renouvellement de celui-ci.

Tableau 12 : Tarification plein tarif pour accéder au réseau Trace

Ticket à l'unité	1,20 €
Ticket A/R	X
Carnet de 10 tickets	8,90 €
Abonnement mensuel	30,40 €
Abonnement annuel	304,00 €

3.3.3. LES SERVICES DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DES TROIS FRONTIERES

Illustration 5 : plan du réseau Distribus



La CC3F est l'autorité organisatrice des transports urbains sur le territoire des dix communes qui la composent. Depuis 1988, les communes lui ont confié la mission de développer les transports publics. Elle a signé une délégation de service public avec le transporteur Metrocars pour la gestion du réseau de transport urbain, Distribus.

Le réseau Distribus a été créé en 1994. Le PTU est constitué des dix communes de la CC3F et regroupe 51 000 habitants. Il a notamment été constitué à partir de deux lignes préexistantes (3 et 4), et de lignes scolaires du Conseil Général intégrées au PTU. La gratuité des lignes scolaires a été maintenue pendant un temps mais n'est plus effective aujourd'hui.

Au total, 900 000 km/an sont parcourus par les bus du réseau Distribus et 1 500 000 voyageurs sont transportés par an. Le réseau comptabilise 116 points d'arrêt dont 5 sont situés sur le territoire Suisse.

Les principales caractéristiques des lignes sont les suivantes :

- La ligne 1 circule entre Blotzheim et Huingue avec une fréquence en pointe comprise en ½ heure et une heure.
- La ligne 2 circule entre Village – Neuf, Saint-Louis et Buschwiller avec une fréquence en pointe de l'ordre de 40 minutes.
- La ligne 3 relie Village Neuf à Huingue puis à Bâle - Schifflände. Elle est cadencée à la ½ heure en pointe. Elle circule de 05h50 à 20h00.
- la ligne 4 constitue une dorsale du réseau en desservant l'axe routier de Saint-Louis à Bâle. Il s'agit d'une ligne transfrontalière desservant le pôle multimodal de Schifflände à Bâle. Elle est cadencée au ¼ heure en période de pointe. Son amplitude horaire est importante (de 5h30 à minuit, 01h00 le vendredi et le samedi). La mise en œuvre du cadencement il y a deux ans a permis une nette croissance de la fréquentation.
- La ligne 5 est encore essentiellement une ligne scolaire qui ne circule pas en ligne régulière pendant les vacances scolaires mais uniquement alors sur réservation. Ses horaires correspondent essentiellement aux entrées / sorties des établissements scolaires.
- La ligne 6 est une ligne affrétée et correspond à la ligne 724 du Conseil Général. Elle dessert des arrêts dans le PTU et est accessible dans celui-ci avec les titres Distribus. Les exploitants s'indemnisent entre eux (Metrocar et Lucien Kunegel). Sa fréquence est de l'ordre de l'heure en période de pointe.
- Les lignes 7 et 8 desservent des communes rattachées plus récemment à la CC3F. Elles sont en service régulier en période de pointe et en Transport à la Demande en dehors. Elles s'adressent essentiellement à des usagers frontaliers. Elles ont une fréquence à l'heure en période de pointe avec une grille relativement cadencée. On constate toutefois que la fréquentation de la ligne 7 est de l'ordre de deux fois supérieure à celle de la ligne 8. La ligne 7 est complémentaire avec la ligne 4 avec laquelle elle a un long tronçon commun. S'étendant au-delà du terminus de la ligne 4 vers Kembs, la ligne 7 cabote jusqu'au terminus pour ensuite assurer peu d'arrêts sur le tronçon commun. Les temps de parcours des deux lignes pour aller vers Bâle sont ainsi analogues (de l'ordre d'une trentaine de minutes). Il avait été envisagé de couper la ligne 7 au niveau du terminus de la ligne 4, mais les usagers de la ligne 7 ont fait valoir que leur temps de parcours serait considérablement augmenté du fait de la

correspondance et des nombreux arrêts assurés par la ligne 4. Ce projet a été abandonné.

Il est envisagé une desserte des zones d'activités Suisse situées de l'autre côté de la frontière par la ligne 8 et une augmentation de sa fréquence. Elle pourrait être prolongée jusqu'à la gare de Bade de Bâle, permettant une connexion avec le réseau ferré allemand.

- Les lignes 9 et 10 sont des navettes desservant les zones d'activité à partir de la gare de Saint-Louis et destinée essentiellement à un public de pendulaires avec des fréquences concentrées en conséquences sur les périodes de pointe.
- La ligne 11 relie la gare à l'aéroport avec une fréquence en JOB au ¼ heure sur les périodes de pointe et à la ½ heure sur le reste de la journée (également sur les samedi, dimanche et jours fériés). Son amplitude horaire en JOB va de 05h20 à 23h35. Le trajet coûte 2 €. Elle est cofinancée par la Région, le CG68, la MAA, la CCI Sud Alsace et la C3F. Son succès est important. Paradoxalement, elle a pour effet de saturer le parking relais de la gare, le stationnement y étant nettement moins onéreux que sur l'aéroport.
- La ligne 12 correspond à la ligne 759 du Conseil Général. Elle ne fait pas l'objet d'un affrètement formel mais dessert des arrêts dans le PTU.

Tableau 13 : Tarification plein tarif pour accéder au réseau Distribus

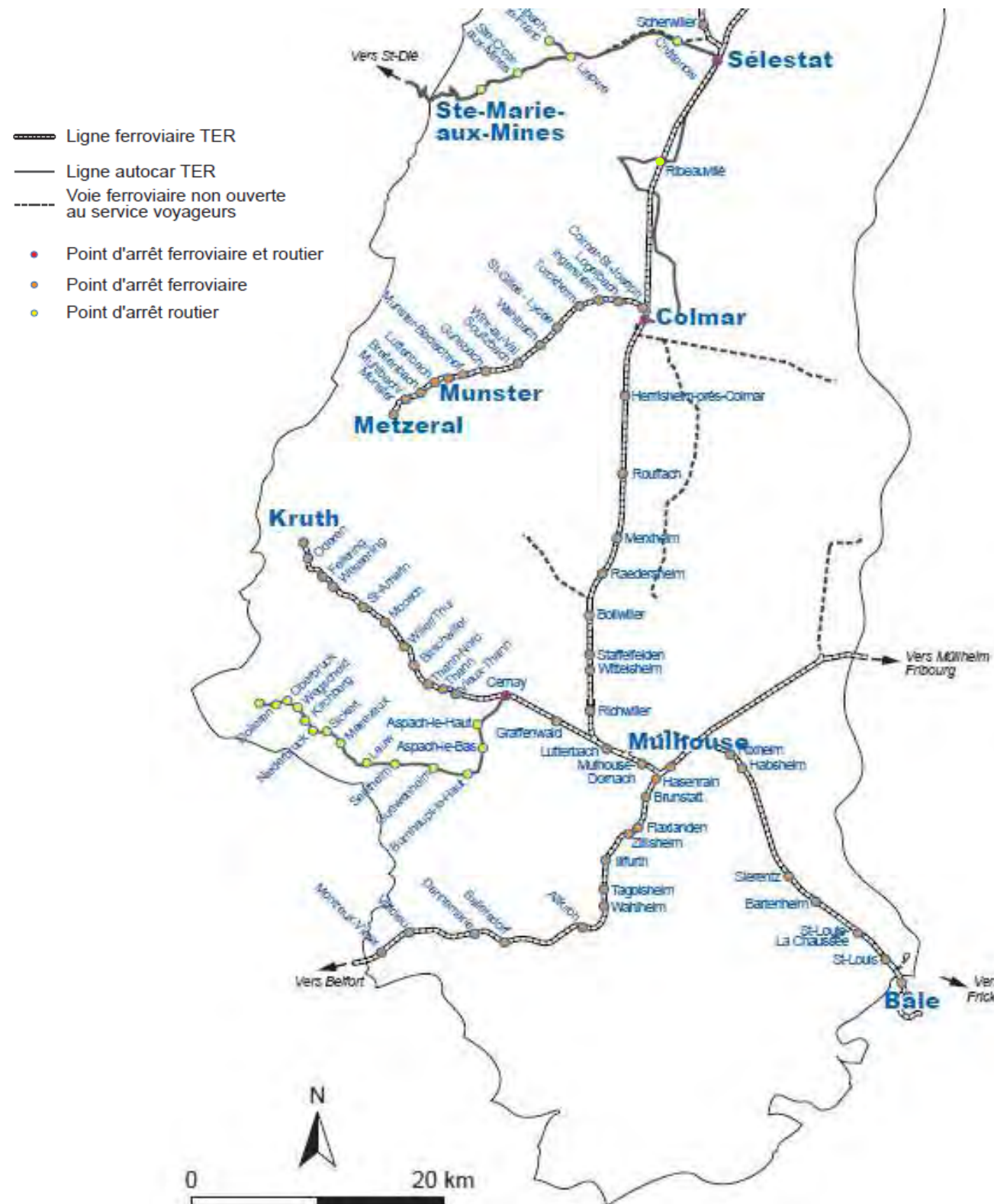
Ticket à l'unité	1,30 €
Ticket A/R	2,20 €
Carnet de 12 tickets	10,00 €
Abonnement mensuel	28,00 €
Abonnement annuel	280,00 €
Ticket Distribus + réseau Bâle	3,00 €
Abonnement mensuel Distribus + réseau Bâle	77,50 €

La CC3F a adopté son Schéma Directeur d'Accessibilité le 1^{er} décembre 2011. Les véhicules sont à plancher bas et plat et équipé d'une rampe d'accès manuelle. Tous les véhicules seront équipés de systèmes d'annonces visuelles et sonores. La CC3F a fait le choix d'aménager tous les arrêts du PTU avec bordure haute, dalles podotactiles marquant la porte avant du bus, zone de sécurité et rail de guidage pour mal voyant.

Il existe également un service de transport pour personnes à mobilité réduite ouvert aux titulaires d'une carte d'invalidité de 80 % fonctionnant de manière zonale sur l'ensemble du PTU, en porte à porte.

3.4. LES SERVICES FERROVIAIRES

Carte 65 : les services TER



3.4.1. LES SERVICES TER

► Données générales sur le réseau

159 gares alsaciennes sont desservies et 1 000 relations TER sont assurées par jour en semaine sur l'Alsace.

L'offre théorique est la suivante :

- 2011 : 9,4 M train.km
- 2012 : 10, 5 M train.km

Le classement des gares en fonction de la fréquentation enregistrée entre juin 2011 et la fin mai 2012 est le suivant :

- 1 - Strasbourg : 16 490 000 passagers (15 822 000 sur 2010-2011)
- 2 - Mulhouse : 4 600 000 passagers (4 337 000 sur 2010-2011)
- 3 - Colmar : 3 277 000 passagers (3 170 000 sur 2010-2011)

► La mise en place du cadencement

La mise en place du cadencement avec le service annuel 2012 a permis d'accroître l'offre de manière très significative. Ainsi, avec le cadencement, un quasi doublement de l'offre sur Colmar-Mulhouse (+90%) a été observé en parallèle de la mise en service du TGV Rhin-Rhône.

L'architecture du réseau s'organise autour des principes suivants :

- La définition de pôles de correspondance (Strasbourg et Mulhouse) et des optimisations des correspondances sur ces pôles. Celles-ci sont ainsi organisées autour des minutes 15/45, c'est-à-dire que les trains arrivent avant et repartent après, une fois les correspondances réalisées.

Le nœud de correspondance de Mulhouse a un fonctionnement efficace et a été mis en place avec le cadencement et la mise en service de la LGV Rhin – Rhône. Le nœud de correspondance de Strasbourg est encore en cours de structuration.

- En termes d'exploitation, un compartimentage est réalisé avec une rupture systématique des missions au niveau de Strasbourg pour éviter la contagion des retards. La régularité s'en porte mieux. En régularité, le réseau TER alsacien obtient un résultat de 96%, soit une troisième place au niveau national.

Pour le voyageur, le cadencement permet :

- des temps de parcours attractifs sur toute l'Alsace avec un système de correspondances optimisées,
- des trains nettement plus nombreux,
- une offre simple et lisible car systématique (politique d'arrêt homogène de types de missions en nombre réduit, horaires répétés),

Pour l'AOT, le cadencement permet :

- Une utilisation plus intensive du matériel et de meilleurs coûts d'exploitation rapportés au km et au voyageur / km,
- Une optimisation du service rendu.

Sept gares ont été fermées sur le réseau alsacien, dont cinq dans le Haut-Rhin.

Pour mémoire, deux tiers des gares ont été fermées sur l'axe Strasbourg – Sarreguemines afin de rendre les services attractifs en termes de temps de parcours.

► L'infrastructure

On peut notamment relever les points suivants :

- le nœud Mulhousien constitue une contrainte d'infrastructure forte, notamment au niveau de Lutterbach,
- la capacité à quai de la gare de Mulhouse est contrainte, avec un graphique d'occupation des voies tendu,
- la capacité en ligne de l'axe Mulhouse – Strasbourg est contrainte entre Colmar et Sélestat. La troisième voie entre Strasbourg et Sélestat a un rôle d'évitement dynamique. Il n'existe que des évitements statiques en gare entre Colmar et Mulhouse. La circulation de trains rapides (TGV, TER 200) rend l'insertion de trains lents problématique et a nécessité la fermeture de certains arrêts.

► La tarification

Le niveau de fréquentation des trains montre une bonne adéquation de la tarification aux besoins et une bonne attractivité de celle-ci.

Il existe une offre tarifaire intégrée, notamment constituée par :

- abonnements Alsa+ job : train et services urbains des agglomérations de Strasbourg, Colmar et Mulhouse,
- Alsa+ campus : solutions tarifaires qui combinent le train et les services urbains des agglomérations de Strasbourg, Colmar et Mulhouse.

On compte sur le réseau 50% d'abonnés travail et 25% d'abonnés scolaires.

A. Ligne Mulhouse - Bâle

► Service

La mise en service du TGV Rhin-Rhône et la mise en place du cadencement TER Alsace a amené un repositionnement horaire des dessertes pour assurer toutes les circulations (TGV, TER, fret).

44 TER périurbains et 42 TER 200 circulent du lundi au vendredi sur l'axe. L'amplitude horaire s'étend de 4h45 à 22h30.

Un train circule toutes les demi-heures en période de pointe (6h00 - 9h00 et 16h00 - 19h00) et toutes les heures le reste de la journée.

► Régularité

La régularité est de 97.30 % sur la ligne Mulhouse Bâle pour 95.39 % sur l'ensemble des lignes du réseau TER Alsace (chiffres 2012 de janvier à avril).

► Fréquentation

La fréquentation relevée sur la base de comptages réalisés en octobre/novembre 2011 (avant cadencement) est la suivante :

- 7 000 montées voyageurs et 220 montées vélo en JOB (mardi/jeudi),
- 3 100 le samedi, 2 400 le dimanche.

Les deux tiers des montées sont effectuées en période de pointe

Tableau 14 : Fréquentation des gares sur l'axe Mulhouse – Bâle –source Région Alsace

Rang de la gare / fréquentation globale sur la base du trafic régional sur 1 an (1er juin 2011 - 31 mai 2012)	Moyenne voyageurs Lu à Ve
Bâle	7 ^{ème} 2425
Bâle Saint-Jean	63 ^{ème} 169
Saint-Louis	9 ^{ème} 1567
Saint-Louis la Chaussée	121 ^{ème} 88
Bartenheim	64 ^{ème} 155
Sierentz	24 ^{ème} 309
Habsheim	30 ^{ème} 243
Rixheim	39 ^{ème} 225
Mulhouse	2 ^{ème} 6146

► Matériel roulant

Le retrait du matériel Colibri Suisse sur les circulations omnibus est achevé. Il a été remplacé par du matériel Bombardier ZGC 4 caisses.

Une voiture a été ajoutée au TER 200 pour permettre une capacité d'emport de 830 places (10 voitures)

► Programme de réaménagement de gares

Le réaménagement de la gare de Sierentz s'est finalisé en décembre 2011.

Une réflexion est en cours pour le réaménagement de la partie française de la gare de Bâle.

Une étude sur l'aménagement intermodal de l'accès à la gare de Saint-Louis est en cours.

B. Ligne Colmar – Mulhouse

► Service

43 TER périurbains et 40 TER 200 circulent du lundi au vendredi sur l'axe. L'amplitude horaire s'étend de 5h00 à 0h10.

Le cadencement a permis un quasi doublement de l'offre sur l'axe.

Un train circule toutes les demi-heures en période de pointe (6h00 - 9h00 et 16h00 - 19h00) et toutes les heures le reste de la journée.

► Régularité

La régularité est de 96.4 % pour les missions omnibus (chiffres 2012 de janvier à avril) et de 93.5% pour le TER 200 (janvier - mai 2012).

► Fréquentation

La fréquentation relevée sur la base de comptages réalisés en octobre/novembre 2011 (avant cadencement) est la suivante :

- 5 500 montées voyageurs en JOB (mardi / jeudi),
- 2 000 montées voyageurs le samedi, 2 400 le dimanche,
- 72% des montées sont effectuées en période de pointe.

Tableau 15 : Rang des gares sur l'axe Mulhouse – Colmar –source Région Alsace.

Rang de votre gare par rapport à sa fréquentation globale (trafic en voyages sur une période glissante d'1 an)			
	juin-11 à mai 2012	Progression du rang en 1 an	Fréq.
Colmar	3	stable →	+2,9%
Herrlisheim	125	+3 ↗↗	+17,0%
Rouffach	48	+1 ↗	+7,3%
Merxheim	137	+7 ↗↗	+18,7%
Raedersheim	148	+5 ↗↗	+16,2%
Bollwiller	37	+6 ↗↗	+17,0%
Staffelfelden	110	+15 ↗↗↗	+49,6%
Mulhouse Dornach	57	stable →	+6,5%
Mulhouse Ville	2	stable →	+4,5%

► Matériel roulant

En matière de matériel roulant, les autorails X 73500 sont remplacés par des ZGC 4 caisses permettant de passer d'une capacité de 164 places pour une UM2 de X73500 à 234 places pour une ZGC. Cette augmentation de 40% des places offertes doit permettre de répondre à la croissance de la fréquentation prévue avec le cadencement.

Une voiture a été ajoutée au TER 200 pour permettre une capacité d'emport de 830 places (10 voitures)

► Programme de réaménagement de gares

Le programme d'aménagement global de la gare de Herrlisheim-près-Colmar de gare s'est finalisé en juillet 2012.

Un programme d'aménagement de la gare de Raedersheim est en cours de finalisation.

C. Ligne Mulhouse – Belfort

► Service

40 TER circulent chaque jour du lundi au vendredi sur l'axe. L'amplitude horaire s'étend de 5h30 à 21h50.

Un train circule toutes les demi-heures en période de pointe (6h00 - 9h00 et 16h00 - 19h00) et toutes les heures le reste de la journée.

Avec le cadencement, l'offre de service a été accrue sur les points d'arrêt d'Illfurth, Altkirch, Dannemarie et Montreux Vieux.

Les points d'arrêt de Valdieu et Ballersdorf ont été fermés et un service de substitution en taxi à la demande a été mis en place.

Un arrêt à Petit-Croix a été ajouté pour 2 trains en semaine le matin dans le sens Mulhouse – Belfort et le soir en sens inverse.

► Régularité

La régularité est de 95.6 % sur la ligne pour 95.39 % sur l'ensemble des lignes du réseau TER Alsace (chiffres 2012 de janvier à avril).

► Fréquentation

La fréquentation relevée sur la base de comptages: réalisés en octobre/novembre 2011 (avant cadencement) est la suivante :

- 1 800 montées voyageurs en JOB (mardi / jeudi) et 45 vélos,
- 930 montées voyageurs le samedi, 900 le dimanche.

86% des montées sont effectuées en période de pointe.

► Programme de réaménagement de gares

La gare de Zillisheim a été réaménagée tandis que le réaménagement de la gare de Montreux Vieux est programmé.

D. Ligne Colmar – Munster - Metzeral

L'axe est constitué par une ligne non électrifiée à voie unique de 24 km de long entre Colmar et Metzeral. Les croisements sont réalisés à Turckheim et Munster.

► Service

40 TER et 4 cars circulent chaque jour du lundi au vendredi sur l'axe. L'amplitude horaire s'étend de 5h15 à 22h45.

La grille horaire de la ligne est particulièrement adaptée aux publics scolaires.

Deux arrêts supplémentaires ont été mis en place en 2012 à Walbach le matin dans le sens Metzeral-Colmar (8h59 et 9h45) et l'après midi dans le sens Colmar-Metzeral (13h05 et 15h55).

L'axe est situé dans le PTU entre Colmar et Walbach, avec des synergies potentielles à rechercher.

Le service ferroviaire est pour partie doublé par des lignes interurbaines du Conseil Général (ligne 248 Colmar-Munster-Soultzeren et ligne 217 Munster - Sondernach) avec des synergies potentielles à rechercher.

► Régularité

La régularité est de 98.2 % sur la ligne Colmar – Munster - Metzeral pour 95.39 % sur l'ensemble des lignes du réseau TER Alsace (chiffres 2012 de janvier à mai).

Ces bons résultats se justifient par l'absence d'autres circulations sur la ligne et par une gestion de voie unique contrainte mais prévisible.

► Fréquentation

Les usagers sont essentiellement scolaires (environ 60%). Le reste se partage également entre abonnés travail (20%) et usagers occasionnels (20%).

La fréquentation relevée sur la base de comptages réalisés en octobre/novembre 2011 (avant cadencement) est la suivante :

- 900 montées voyageurs en JOB (Mardi / Jeudi) et une quarantaine de vélos,
- 180 montées voyageurs le samedi, 100 le dimanche,

72% des montées sont effectuées en période de pointe.

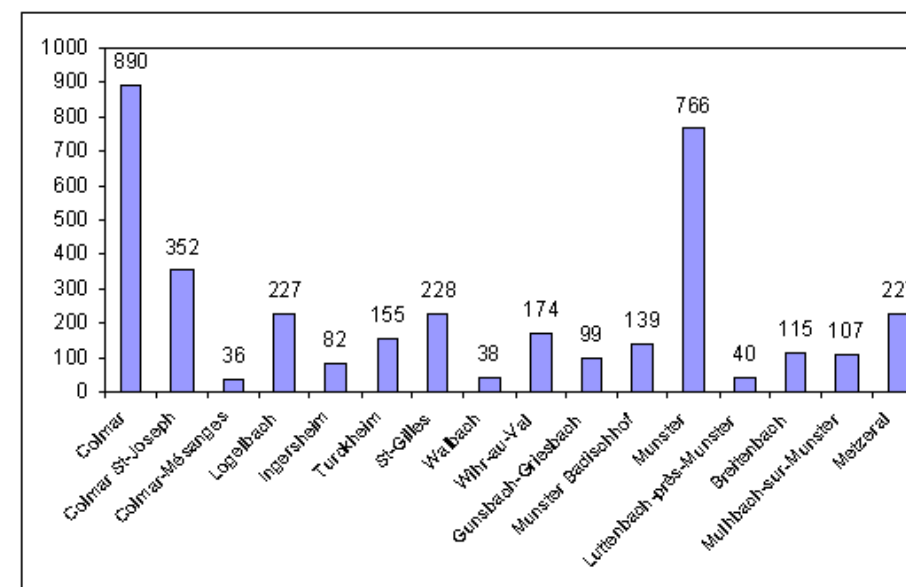
La fréquentation est limitée mais stable depuis trois ans.

Sur 40 trains quotidiens (20 allers - retours), 32 transportent moins de 50 voyageurs et la moitié ont moins de 20 voyageurs sur leur section la plus fréquentée.

La ligne est peu attractive du fait :

- de temps de parcours longs,
- d'une localisation des points d'arrêt parfois en dehors des agglomérations,
- d'une concurrence routière.

Illustration 6 : Fréquentation des gares sur l'axe Colmar – Munster - Metzeral –source Région Alsace.



► Programme de réaménagement de gares

La gare de Munster vient d'être réaménagée.

E. Ligne Mulhouse – Thann - Kruth

► Service

Le tram-train est cadencé à la ½ heure pendant une douzaine d’heures par jour entre Thann et Mulhouse. Son amplitude est très étendue. Le premier départ de Mulhouse est à 04h24 et le dernier à 22h45. Le premier départ de Thann est 04h47 (car) et le dernier à 22h39.

Un service TER distinct du tram-train circule entre Mulhouse et Kruth (une dizaine d’AR en JOB) avec pour quelques services un terminus partiel à Wesserling (de l’ordre de 3 AR en JOB).

Un service TER circule également entre Thann et Kruth, permettant la correspondance avec le tram-train (de l’ordre de 9AR en JOB).

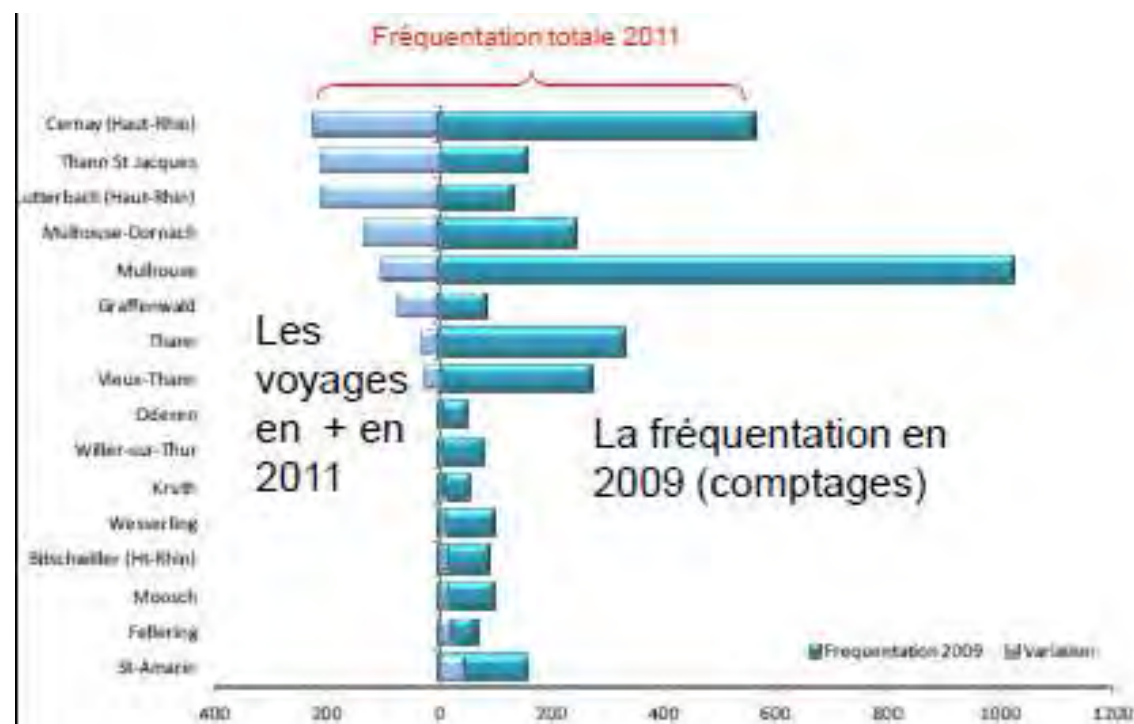
► Régularité

La régularité est de 95,8 % sur la liaison TER Mulhouse - Kruth et de 97,9 % sur le tram-train pour une régularité de 95,4 % sur l’ensemble des lignes du réseau TER Alsace (chiffres 2011).

► Fréquentation

La fréquentation enregistrée en novembre 2011 est de 2 000 voyageurs / jour sur le TER, 4 750 sur le tram-train et 2 750 sur le tram, soit un total de 9 500 voyageurs.

La fréquentation des 3 gares de Thann cumulées a doublé, tout comme celle de Graffenwald. La fréquentation des autres gares, notamment Cernay, les deux gares cumulées de Vieux-Thann augmente également de 40 à 45 %.



Fréquentation des gares sur l’axe Mulhouse – Thann - Kruth –source Région Alsace.

► Matériel roulant

Le tram – train utilise un matériel roulant Avanto.

F. Ligne routière Sélestat – Ribeauvillé

► Service

La ligne parcourt 35 kilomètres et dessert quatre points d’arrêts (Guémar étant desservi à titre expérimental depuis juillet 2011).

16 services, soit 8 aller – retour sont effectués chaque jour de semaine.

Avec le cadencement, une homogénéisation des départs à H+15 de Sélestat et H+ 50 de Ribeauvillé a été mise en place sur le SA 2012.

Le kilométrage commercial annuel de la ligne est de 76 738 km.

Des circulations spécifiques ont été mises en place en décembre 2011 les dimanches 4 et 11 pour l’accès au marché de Noël de Ribeauvillé.

Un service alternatif desservant les communes du piémont est envisageable (Kintzheim, Saint-Hippolyte, Bergheim) avec un trajet de 17,5 km et un temps de parcours de 30 minutes.

► Fréquentation

12 200 voyages ont été réalisés sur la ligne en 2011. Pour mémoire, seulement 6 500 voyages avaient été effectués en 2010, soit une croissance de 87%.

3.4.2. LES SERVICES TGV ET GRANDES LIGNES

► La LGV Rhin-Rhône

Mulhouse a bénéficié à plein de la mise en service de l'axe est – ouest avec un meilleur temps de parcours vers Paris auparavant de 3h10 et aujourd'hui de 2h40. La mise en service de Rhin-Rhône a permis une augmentation des fréquences et une offre étoffée. Le prolongement des missions jusqu'à Fribourg sera prochainement réalisé.

Sur l'axe nord – sud, six trains circulent en JOB entre Strasbourg – Lyon et sont prolongés pour certains jusqu'à Marseille et Montpellier. Le meilleur temps de parcours est de 3h45 pour Lyon contre 4h40 auparavant. Tous ces trains desservent Mulhouse. Un prolongement sur Francfort d'un train de Marseille est réalisé. Trois de ces AR sont en arrêt Colmar. Il existe également une offre en rabattement intéressante sur Mulhouse depuis Colmar.

Il existe également une desserte assez fréquente de Dijon avec une forte amélioration des temps de parcours, Strasbourg – Dijon étant réalisé en 2h00. On constate un gain de temps sur Besançon également.

La mise en service en décembre 2012 d'un raccordement court de Mulhouse permet des trains passe Mulhouse avec un gain d'une ½ heure sur le Strasbourg – Lyon. En contrepartie, un nouveau train est créé (Bâle – Marseille). Cet AR Rapide Strasbourg – Lyon sera réalisé en 03h15 et desservira Colmar.

Au SA 2013 est prévu un Strasbourg – Belfort – Lyon en 03h15 qui ne desservira par le Haut – Rhin.

La gare de Belfort intéresse certains territoires du Haut-Rhin pour l'accès à la grande vitesse.

En termes d'infrastructure, la deuxième phase de la branche Est prévoit la construction de la section Villiers-les-Pots - Genlis à l'ouest (sur une dizaine de kilomètres) et de la section Petite-Croix – Lutterbach. Une commission de financement se réunira à l'automne 2012 et rendra son avis. Compte-tenu des coûts très importants des infrastructures, d'une certaine redondance avec les infrastructures déjà mises en services (réalisation à nouveau de deux raccordements entre LGV et réseau classique) et des restrictions budgétaires, la mise en œuvre de ce projet pourrait être reculée dans le temps.

3.4.3. LES PROJETS FERROVIAIRES

► L'accès ferroviaire à l'Euroairport

Le projet de raccordement ferroviaire de l'Euroairport doit permettre une accessibilité directe depuis Strasbourg et Mulhouse en train mais aussi depuis la Franche-Comté. Il s'agit également d'un projet intéressant pour les actifs travaillant sur la plateforme (6 000).

Les études préliminaires sont terminées et le projet est évalué à 220 M€ avec un horizon de réalisation à 2018. Il s'agit d'un montant en deçà du seuil des débats publics, mais la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) se prononcera début septembre sur l'opportunité ou non d'un débat public.

Une étude de capacité a été réalisée en 2012 sur le Sud Alsace. Une étude d'avant projet pour la modernisation des capacités de la gare de Mulhouse a également été réalisée. Aujourd'hui le GOV de Mulhouse est sensible. L'idée est de gagner en robustesse sur le GOV et d'isoler certaines circulations.

► La réouverture au service voyageur régulier de la ligne Mulhouse – Müllheim (DE)

Depuis l'été 2012, La ligne ferroviaire Mulhouse –Müllheim a été réactivée occasionnellement pour le transport régulier des voyageurs. Ce service a été pérennisé depuis le 8 décembre 2012, à hauteur de sept allers-retours par jour de semaine, et cinq allers-retours les week-ends et jours fériés. Depuis plus de 20 ans, seuls des trains de fret circulaient sur la ligne.

Pour permettre aux trains de voyageurs d'emprunter à nouveau la ligne, des travaux d'aménagement spécifiques ont été nécessaires:

- construire ou aménager des haltes ferroviaires, afin de permettre au voyageur d'accéder au train au niveau du quai,
- moderniser ou remplacer la voie ferrée, adapter la signalisation, afin d'augmenter la vitesse de circulation des trains et de sécuriser la ligne.

Ce projet facilitera les échanges transfrontaliers par train dans l'espace du Rhin Supérieur. Il a notamment été soutenu par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) dans le cadre du programme INTERREG IV Rhin Supérieur de l'Union Européenne, à hauteur de 50 % du montant global du projet établi à 2,3 M€.

► L'étude de la remise en service de la liaison Guebwiller – Bollwiller

Créée en 1870, la ligne ferroviaire de la vallée de Guebwiller n'est actuellement plus en service. Le trafic voyageur a pris fin en 1969, et celui du fret en 1992.

Une réouverture de la ligne est envisagée. Il s'agit d'un projet de 7.1 km de ligne –avec quatre arrêts envisagés à Bollwiller, Soultz Gare, Soultz Winkelmann et Guebwiller gare. La fréquence maximale du service serait de deux trains/heure en pointe et d'un train/heure en heures creuses. Le coût initial estimé est d'environ 18M€ HT (2010) hors aménagements de PN.

Le principe a été accepté par les élus locaux, et en 2008 une étude de faisabilité a été réalisée pour la Région Alsace afin de déterminer le meilleur scénario pour une remise en service de la ligne. Parmi les 3 scénarios possibles (Bus à haut niveau de service, autorail X 73500 et tram-train à l'image du proche Tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur), la solution de l'autorail a été considérée comme la plus adaptée par l'étude, en raison de son faible coût (l'électrification de la ligne n'étant pas nécessaire, contrairement au tram-train) et de la possibilité d'utiliser la ligne encore existante jusqu'à Guebwiller-Heissentein. Néanmoins aucune décision officielle n'a été prise, ni aucun calendrier n'a été arrêté.

Parmi les obstacles à la remise en service de la ligne, on peut citer le franchissement de la voie rapide D83 (ancienne Route nationale 83 déclassée), ainsi que des morceaux de voie "grignotés" par la route le long de la Lauch dans Guebwiller. Par ailleurs, si des décisions sont prises pour limiter ou interdire l'utilisation des passages à niveau (à cause des nombreux accidents survenus ces dernières années), cela pourrait compromettre cette réouverture car augmenterait considérablement les coûts (pour la construction d'ouvrages d'art, pont ou tunnels, lors du franchissement des routes).

3.5. LES MODES ACTIFS ET PARTAGES

3.5.1. LES MODES ACTIFS

► Circulation piétonne

Avec l'objectif d'améliorer et de sécuriser les circulations piétonnes dans les collectivités locales du département, le Conseil Général apporte son expertise et son aide financière aux communes dans la construction et l'entretien de leur voirie.

Le département apporte ainsi son soutien pour les travaux de chaussée, de trottoirs et caniveaux, les opérations de sécurité et la sécurisation des aires de stationnement. Ce sont au total près de 500 dossiers qui sont traités chaque année.

Depuis 2010, la Commune ou l'Intercommunalité qui bénéficie de la compétence correspondante doit obligatoirement procéder, pour la voirie située en travers d'agglomération qu'elle souhaite aménager, à une étude de sécurité soumise à l'approbation du département. Cette étude permet d'apprécier le bien-fondé de l'opération au regard des enjeux de sécurité routière. Cette phase d'étude peut être subventionnée par le Conseil Général.

Le département participe également à des opérations exceptionnelles comme la réalisation du pont de Fessenheim-Hartheim, la passerelle piétons-cycles entre Huningue et Weil-am-Rhein de la voie Sud à Mulhouse.

► Circulation vélo

Dans le cadre du schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC), le département aménage environ 20 km d'itinéraires nouveaux par an selon une programmation quinquennale décidée par l'Assemblée Départementale. Il veille également à l'entretien des itinéraires les plus anciens (10% du budget attribué aux pistes cyclables).

533 km d'itinéraires sont dédiés aux cyclistes dans le département. Tronçon par tronçon, le Conseil Général du Haut-Rhin complète son schéma départemental des itinéraires cyclables. A terme, celui-ci comptera 800 km. D'intérêt départemental, chacun d'eux est financé à 80 % par le Conseil Général, la part restante étant à la charge des collectivités locales. Ce réseau départemental s'ajoute aux réseaux locaux des communautés de communes et des agglomérations également soutenus, mais dans une moindre mesure, par des subventions du Conseil Général dans le cadre du guide des aides et de contrats de Territoire de Vie.

Les itinéraires départementaux se partagent en quatre catégories :

- Les bandes cyclables sont matérialisées par une ligne de peinture le long d'une chaussée. Pour des raisons de sécurité, le Conseil Général du Haut-Rhin ne conçoit plus d'aménagement de ce type depuis 2006 et les 27 km de bandes que compte encore le réseau départemental sont tous antérieurs à cette date.

- Les jalonnements, quant à eux, sont des itinéraires fléchés pour les cyclistes mais pouvant emprunter des voies affectées à la circulation routière. Le réseau départemental en comprend 50 km.
- Les itinéraires cyclables en site propre sont des voies réservées aux cyclistes, séparées de la chaussée par une bordure ou des plantations. 212 km sont à jour en service. Certains de ces itinéraires sont également ouverts aux piétons, aux rollers, voire aux cavaliers (selon arrêté spécifique). Ce sont alors des "voies vertes"
- 244 km d'itinéraires en sites mixtes qui, le plus souvent, sont des chemins ruraux aménagés pour les cyclistes (enrobés, balisés...). Ceux-ci y cohabitent avec le monde agricole. Cette solution est souvent privilégiée dans le département doté de nombreux chemins de ce type.

Deux projets sont actuellement à l'étude.

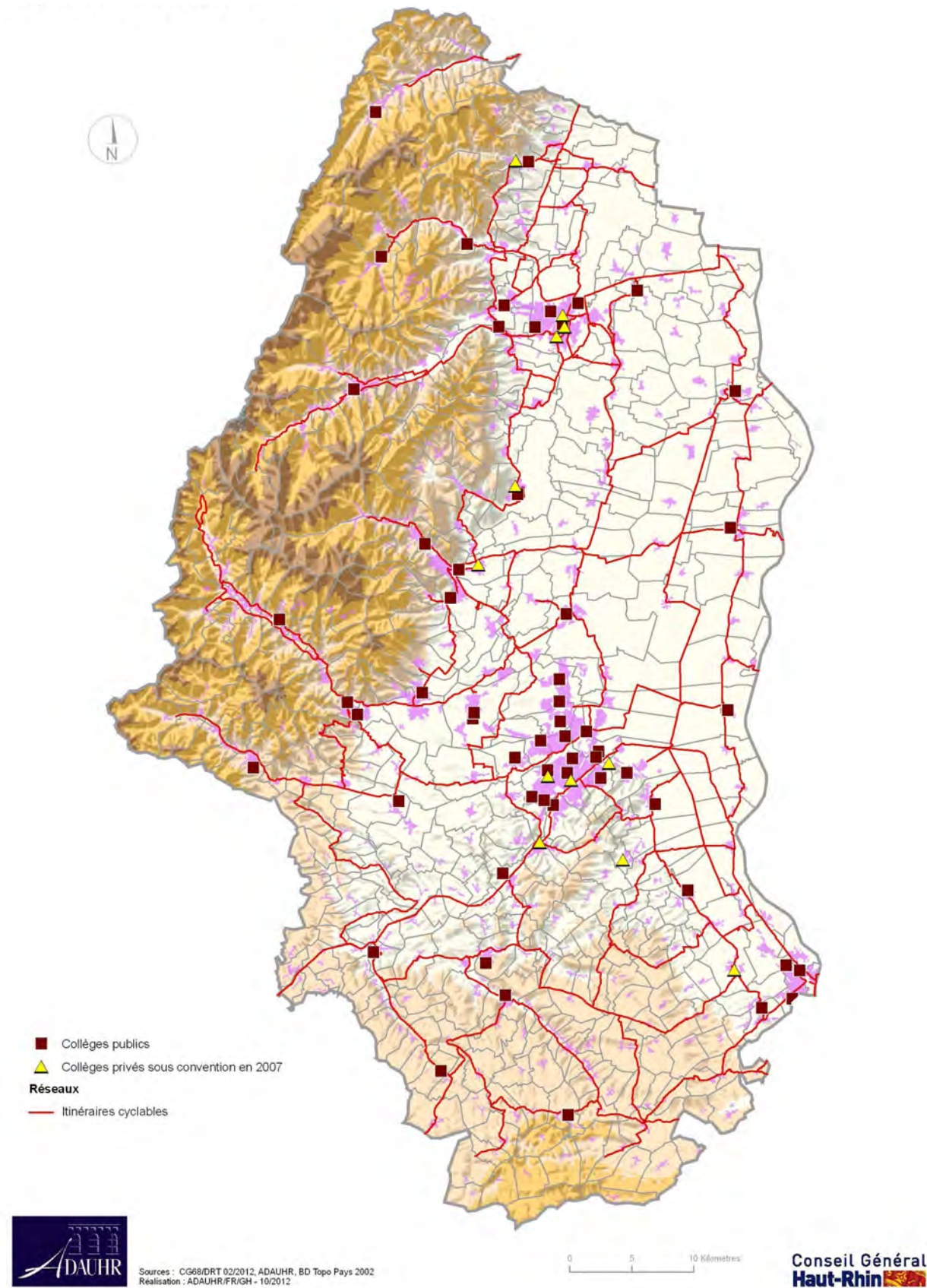
L'un, transfrontalier et soutenu par des fonds européens, ambitionne de valoriser les pistes cyclables des bords du Rhin, de sa source à son estuaire. Des partenaires de cinq pays différents (Suisse, France, Allemagne, Belgique et Pays-Bas) en sont partie prenante dont le Conseil Général du Haut-Rhin et l'Agence de Développement touristique de Haute- Alsace.

L'autre, intitulé « l'Alsace à Vélo », s'attelle à structurer et à améliorer l'offre existante pour en faire émerger de véritables "produits touristiques". L'enjeu est de faire de l'Alsace une des premières destinations françaises du tourisme à vélo.

Illustration 7 : Piste cyclable le long du canal du Rhône au Rhin entre Montbéliard et Mulhouse



Carte 66 : Carte des pistes cyclables et des collèges du Haut-Rhin



Le Conseil général mène une politique de desserte des collèges par les pistes cyclables. Ainsi, La quasi-totalité des 67 collèges publics et privés du département sont desservis par un itinéraire dédié aux cycles.

Toutes les communes situées à moins de trois kilomètres d'un collège et qui ne sont pas desservies par les transports en commun routier peuvent faire la demande d'un aménagement de piste cyclable par le Conseil Général.

Cette politique d'aménagement engagée par le Conseil Général vise ainsi à favoriser le recours aux modes actifs pour les trajets domicile-étude de courte distance.

3.5.2. LE COVOITURAGE

Le conseil général du Haut Rhin identifie actuellement l'ensemble des parkings de covoiturage sur son territoire. Cet inventaire permettra de mieux optimiser les plateformes de covoiturage existantes, notamment en supprimant celles qui sont peu sécurisées ou peu utilisées et en améliorant celles situées aux emplacements stratégiques.

A l'heure actuelle, on recense une multitude de parkings de covoiturage sur le département. La plupart d'entre eux sont informels et de petite taille, permettant le stationnement d'un petit nombre de véhicules seulement.

En parallèle, le Conseil Général a lancé officiellement en septembre 2012 un site en ligne dédié au covoiturage sur le département (www.covoiturage.cg68.fr). Ce site est construit en partenariat avec le site existant depuis 2010 pour le département du Bas-Rhin.

Certaines Intercommunalités qui avaient développé leur propre site de covoiturage (Ribeauvillé, Sundgau) devraient à terme abandonner leur site pour enrichir la base de données « covoiturage » du site du Haut-Rhin

Ce site permettra aux utilisateurs d'identifier les trajets de covoiturage disponibles ou de proposer un trajet de covoiturage aux autres utilisateurs. Il référencie également l'ensemble des aires de covoiturage existantes des départements alsaciens et sera enrichi du recensement en cours.

Illustration 8 : Page d'accueil du site internet de covoiturage du Haut-Rhin

3.6. L'INTERMODALITE

Tableau 16 : interface entre le réseau du Conseil Général et les autres transports collectifs

LIGNES CG68			INTERFACE			
N°	Itinéraire	Statut	TCU Colmar	TCU Mulhouse	TCU Saint-Louis	TER
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	TRACE			TER
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante	TRACE			TER
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	TRACE			TER
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire				
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	TRACE			TER
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale	TRACE			TER
217	Sondernach - Munster	Secondaire				TER
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante	TRACE			TER
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	TRACE			TER
303	Biesheim - Colmar	Principale	TRACE			TER
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	TRACE			TER
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	TRACE			
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	TRACE			TER
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante	TRACE			TER
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	TRACE	SOLEA		TER
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	TRACE			TER
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	TRACE			TER
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire				
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire				
444	Linthal - Guebwiller	Principale				
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante		SOLEA		TER
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire				
519	Wildenstein - Thann	Principale				TER
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale		SOLEA		TER
543	Cernay - Guebwiller	Structurante				TER
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante		SOLEA		TER
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire				
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale		SOLEA		TER
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale		SOLEA		TER
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire			DISTRIBUS	
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire			DISTRIBUS	
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante		SOLEA	DISTRIBUS	TER
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale		SOLEA		TER
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale		SOLEA		TER
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale		SOLEA	DISTRIBUS	TER
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire			DISTRIBUS	
804	Altkirch - Cernay	Scolaire				TER
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire			DISTRIBUS	TER
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale		SOLEA		TER
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire		SOLEA		TER
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire		SOLEA		TER
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire		SOLEA		TER
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale		SOLEA		TER
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire		SOLEA		TER
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale		SOLEA		TER
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante		SOLEA		TER

3.6.1. L'INTERMODALITE ENTRE LES LIGNES CG68 ET LES TCU MULHOUSE ALSACE AGGLOMERATION (M2A)

Les extensions du PTU depuis 1993 ont donné lieu à des accords avec le CG68 pour soit maintenir le service départemental soit en transférer les moyens pour qu'il soit assuré par la MAA.

Le taux de correspondance est élevé sur Mulhouse pour les usagers CG68. De l'ordre de 15 à 20% des usagers CG68 empruntent le réseau de transport urbain Soléa. L'intermodalité est assurée sur le plan de l'information par le site *Via/sace* et sur le plan tarifaire par la gamme CombiPass ou *Alsa+*.

Les titres combinés (CombiPass) permettent de voyager à la fois sur les lignes d'autocars interurbains et sur le réseau Soléa (bus et tramway). Ces titres ont une validité mensuelle ou trimestrielle, selon la situation (salarié, étudiant, élève des classes de collège et de lycée).

Actuellement, de l'ordre d'1M€ / an est versé par le CG68 à la M2A pour les services scolaires pris en charges par la M2A dans le PTU.

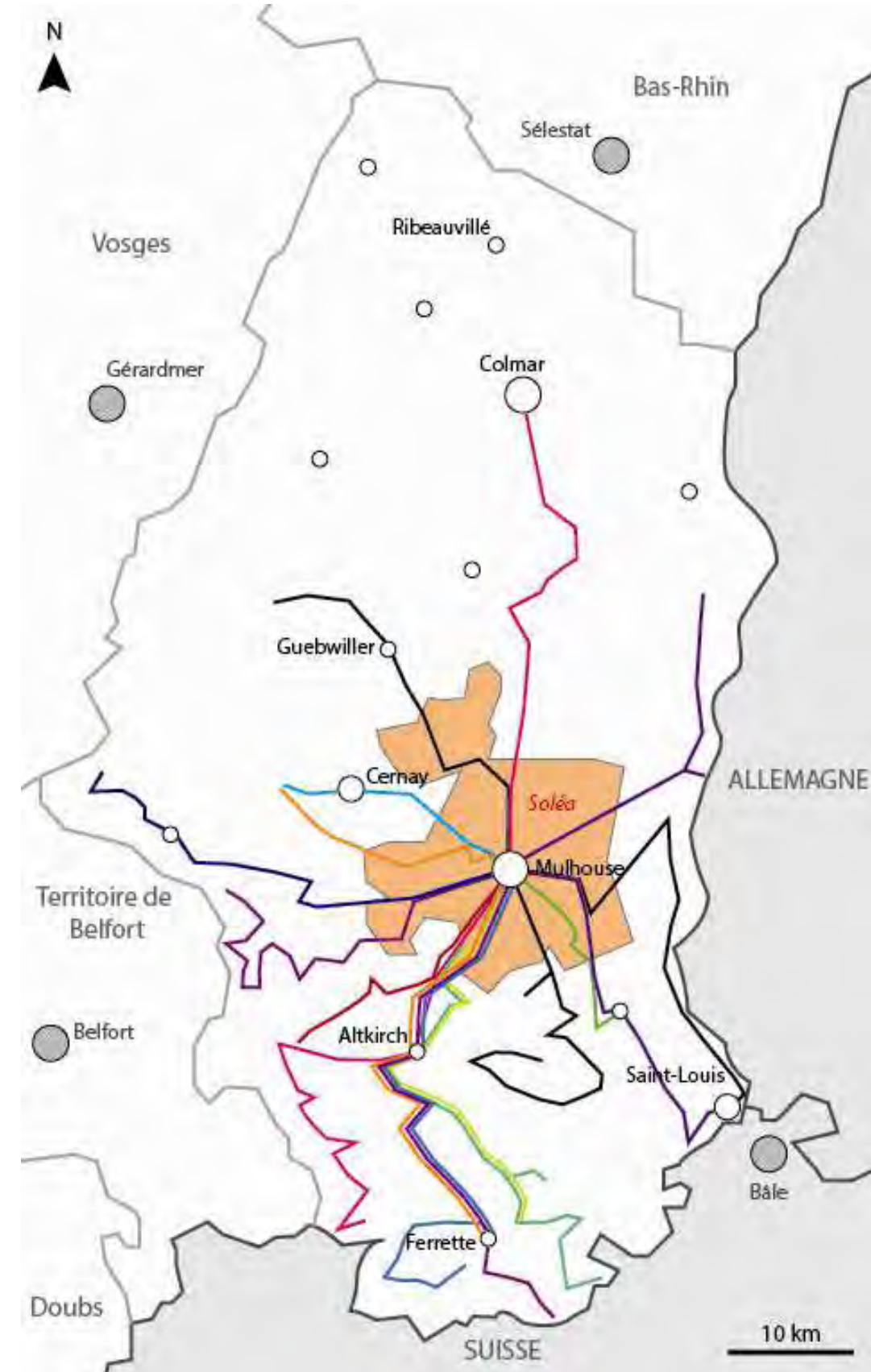
La mise en service du tramway sur l'agglomération a été l'occasion de mettre en place un rabattement des cars du CG68 sur des pôles d'échange tramway. Les lignes de cars ne pénètrent ainsi plus toutes en ville. A cet effet, une intégration tarifaire était nécessaire pour permettre aux usagers de l'autocar de poursuivre/commencer leur trajet sans surcoût.

Environ 110 000 € / an sont versés par le CG68 à la M2A pour que les titres du CG68 soient reconnus sur le réseau Soléa dans le cadre de la reconfiguration des lignes CG68 suite à la mise en service du tramway.

Il existe une série de lignes affrêtées (lignes de la série 50, 51, 52, etc.) entre Soléa et le CG68. Les conventions d'affrètement sont spécifiques à chaque ligne et sont théoriquement renouvelables avec chaque marché. Ces lignes départementales assurent un service urbain à leur entrée dans le PTU avec reconnaissance des titres urbains Solea. Soléa indemnise le CG68 pour ce service. Soléa organise parfois des renforts sur le PTU sur des relations assurées en affrètement avec le CG68.

L'interface entre le CG68 et la M2A mériterait largement d'être clarifiée. Par exemple, la ligne 851 du CG68 est affrétée à son entrée dans le PTU à Zillisheim jusqu'à la station de tramway T2 Université. Elle cesse d'être affrétée après, obligeant les usagers urbains souhaitant poursuivre leur parcours jusqu'au terminus de la ligne à descendre et à faire une correspondance avec le T2.

Carte 67 : Interface entre le réseau départemental et le réseau TCU de Mulhouse (Soléa)



3.6.2. L'INTERMODALITE ENTRE LES LIGNES CG68 ET LES TCU DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE COLMAR

Plusieurs lignes du Conseil Général passent en mode de fonctionnement urbain dans l'agglomération de Colmar (réseau Trace) et chargent des voyageurs pour des trajets au sein du PTU. Ce sont des lignes affrétées par convention entre l'agglomération et le Conseil Général. Une somme de 110 000 €/an est versée au Conseil Général pour que des usagers du réseau TRACE puisse emprunter les lignes affrétées du CG68 avec la tarification urbaine. A priori, tous les arrêts urbains sont desservis par la ligne Conseil Général une fois qu'elle est affrétée.

Il s'agit d'une convention à sens unique. Il n'existe pas de ticket combiné réseau interurbain CG68 /réseau urbain. Les usagers des autocars du CG68 ne peuvent emprunter les autobus du réseau Trace avec leur billet.

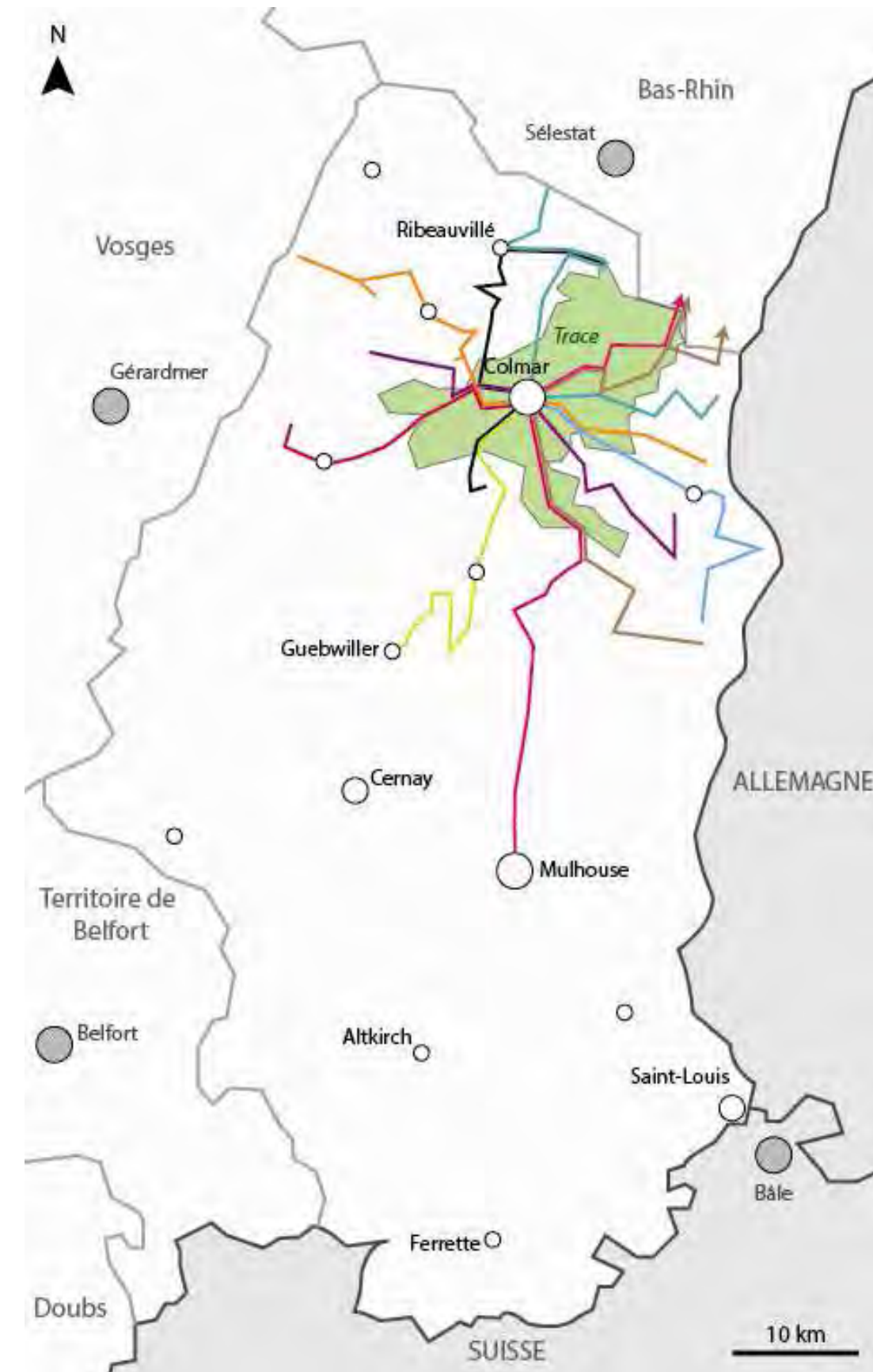
Il est envisagé que ce soit possible à l'horizon 2013 – 2014 pour un coût pour le Conseil Général de 20 000 €/an. Ce point sera à traiter dans le renouvellement de la convention CG68 – Trace en janvier 2013. Cette convention serait globale.

Actuellement, seuls les titres occasionnels zonaux Alsa+ permettent une intégration tarifaire par zone entre les deux AOT. La recette de vente de ces billets est conservée par le réseau de transport qui vend le titre. Ce type de billet est très peu vendu.

L'affrètement des lignes interurbaines est important pour la CAC et le système est à pérenniser. Il existe une complémentarité des offres en termes de dessertes ou de fréquences. L'enjeu est d'intégrer davantage les lignes du Conseil Général au fonctionnement du réseau urbain plutôt que de simplement profiter du passage en zone urbaine de services interurbains sans réelle réflexion intégrée.

Sur le pôle d'échange central, les cars et les bus partagent les quais et le mobilier urbain. Il existe parfois de l'affichage commun, même si les choses restent à améliorer. Des quais sont fléchés pour les lignes interurbaines.

Carte 68 : Interface entre le réseau départemental et le réseau TCU de Colmar (Trace)



3.6.3. L'INTERMODALITE ENTRE LES LIGNES CG68 ET LES TCU DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DES TROIS FRONTIERES

De la même manière que pour la Communauté d'Agglomération de Colmar, il n'existe pas d'intégration tarifaire entre le CG68 et la CC3F. Les usagers du réseau départemental débarquant dans le PTU de Saint-Louis doivent donc se munir d'un titre de transport Distribus pour voyager avec les transports urbains. Idem pour les usagers du réseau distribus désireux voyager en dehors du PTU. Une réflexion sur une reconnaissance tarifaire entre les deux AOT est lancée.

Il existe une convention d'affrètement entre le CG et la CC3F pour la ligne interurbaine 724. Celle-ci devient la ligne urbaine 6 dans le PTU. Elle dessert des arrêts urbains et est accessible aux détenteurs d'un titre de transport Distribus. Une somme de 20 000 euros/an est versée au CG pour cet affrètement.

La ligne 12 du réseau Distribus correspond à la ligne 759 du Conseil Général. Elle ne fait pas l'objet d'un affrètement formel mais dessert des arrêts dans le PTU.

La tarification intégrée Alsa+ n'est guère attractive que pour les trajets longue distance. Le fait qu'elle soit de niveau départemental ou régional ne la rend pas intéressante pour des trajets plus courts.

Carte 69 : Interface entre le réseau départemental et le réseau TCU de Saint-Louis (Distribus)

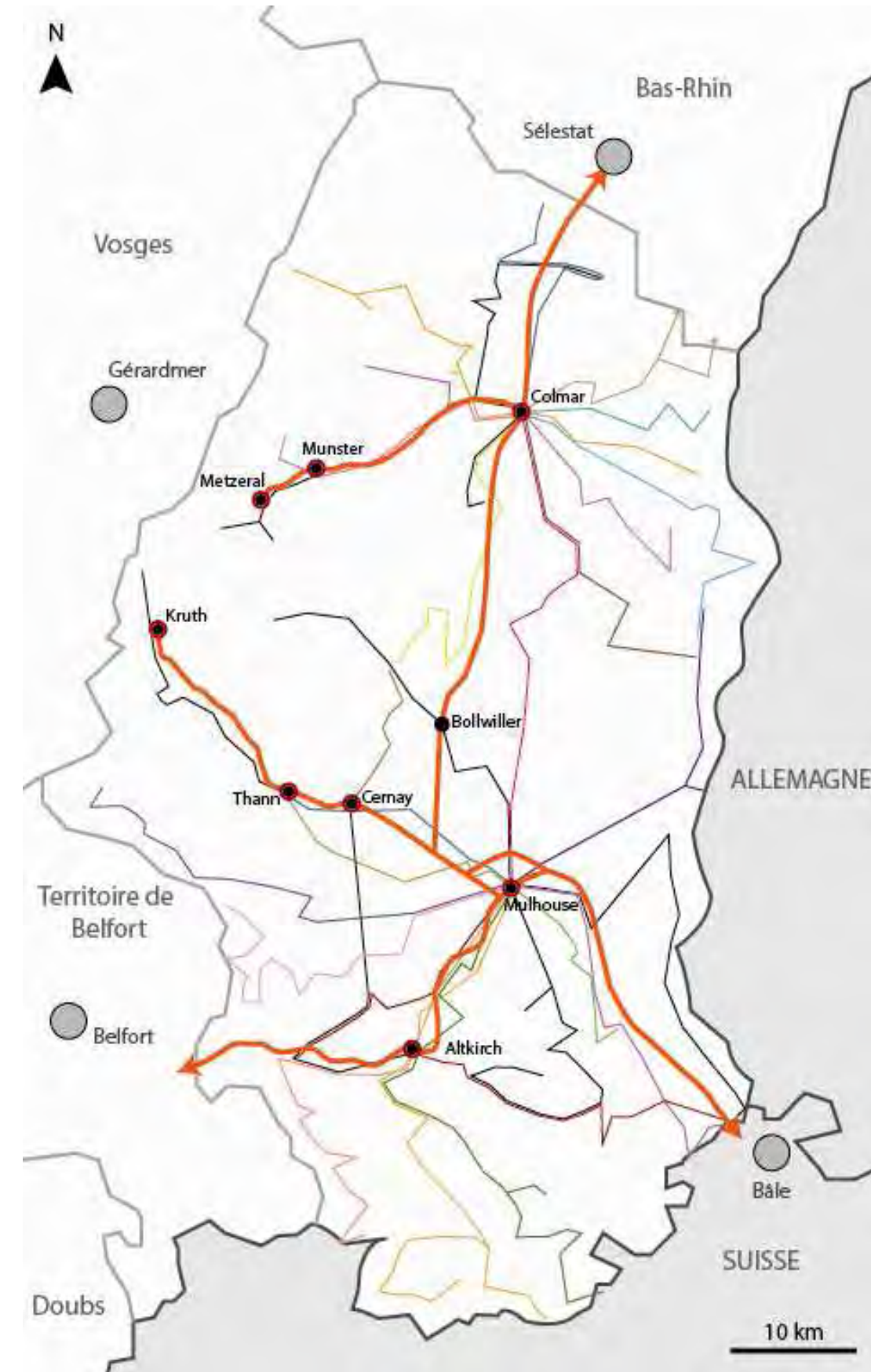


3.6.4. L'INTERMODALITE ENTRE LES LIGNES CG68 ET LE RESEAU FERROVIAIRE

Tableau 17 : Gares de rabattement où les trains directs et semi-directs marquent l'arrêt

N°	Itinéraire	Gares de rabattement où les missions TER directes et semi-directes s'arrêtent		
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Colmar		
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Colmar		
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Colmar		
157	Labaroche - Colmar	Colmar		
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Colmar		
217	Sondernach - Munster	Munster	Metzeral	
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Colmar	Munster	
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Colmar		
303	Biesheim - Colmar	Colmar		
316	Baltzenheim - Colmar	Colmar		
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Colmar		
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Colmar		
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Colmar	Mulhouse	
439	Fessenheim - Colmar	Colmar		
440	Colmar - Guebwiller	Colmar		
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Mulhouse	Bollwiller	
519	Wildenstein - Thann	Kruth	Thann	
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Thann		
543	Cernay - Guebwiller	Cernay		
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Mulhouse	Cernay	Thann
623	Mortzwiller - Mulhouse	Mulhouse		
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Mulhouse		
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Mulhouse		
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Mulhouse		
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Mulhouse		
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Mulhouse		
804	Altkirch - Cernay	Altkirch		
829	Altkirch - Saint-Louis	Altkirch		
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Mulhouse	Altkirch	
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Mulhouse	Altkirch	
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Mulhouse	Altkirch	
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Mulhouse		
834	Dannemarie - Mulhouse	Mulhouse		
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Mulhouse	Altkirch	
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Mulhouse	Altkirch	
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Mulhouse	Altkirch	

Carte 70 : Intermodalité entre les lignes interurbaines et les gares TER



Sur les 46 lignes interurbaines du réseau départemental, 36 desservent directement une gare où les missions TER directes ou semi-directes marquent l'arrêt. On dénombre neuf gares ainsi desservies. Cette interface révèle un fort potentiel d'intermodalité entre les deux modes de transport.

Mulhouse et Colmar sont les gares du département les mieux desservies par les lignes interurbaines:

- La gare de Mulhouse est desservie par 17 lignes interurbaines,
- La gare de Colmar est desservie par 14 lignes interurbaines.

L'absence de rabattement des lignes du CG avec la gare de Saint-Louis est remarquable. En effet, les lignes interurbaines desservant l'agglomération ne proposent pas d'arrêt à la gare. L'arrêt desservi le plus proche est situé Place de l'Europe et oblige les usagers désirant se rendre à la gare à une rupture de charge ou la marche à pied.

L'intermodalité Car/TER est aujourd'hui limitée. Le fait que le réseau soit essentiellement orienté sur le transport scolaire impose des attaches horaires contraignantes (entrées/sorties établissements scolaires) qui ne sont pas forcément compatibles avec une articulation avec les horaires du train. Si potentiellement les points de correspondance sont nombreux, l'intermodalité lignes interurbaines et réseau TER est quasiment inexistante. L'étude EFFIA portant sur l'intermodalité avait fait ce constat et fait valoir l'intérêt de développer l'offre sur les lignes en rabattement sur le train, sans toutefois que cela vienne remettre en cause le rôle « transport scolaire » de la ligne.

Aussi, une meilleure complémentarité est à rechercher entre l'offre interurbaine et TER. Notamment en évitant des offres en double entre les cars et les trains.

Les trains sont très fréquentés, ce qui montre une bonne adéquation de la tarification aux besoins et une bonne attractivité de celle-ci. Il n'existe toutefois pas à ce jour d'intégration tarifaire entre le réseau interurbain et le réseau TER

La Région est ouverte à des accords sur une intégration tarifaire avec le CG68 en prenant en compte l'attractivité déjà forte du train et le coût que représente l'exploitation d'un service ferroviaire. Les réflexions engagées dans ce sens progressent peu, même si sur le principe une tarification alvéolaire est envisagée.

Pour l'heure, seuls les titres occasionnels Alsa+ permettent une offre tarifaire intégrée entre l'ensemble des lignes d'autocars et TER du département. Mais ces titres sont peu rentables pour de courtes distances et n'offrent pas de possibilité d'abonnement. De ce fait ils sont très peu utilisés par les usagers.

Une gamme tarifaire spécifique au territoire Mulhouse-Thann-Kruth a été développée avec la région à l'occasion de la mise en service du tram-train de Mulhouse. Il s'agit de la gamme Attitude mise en place par une convention entre la Région, le département et la MAA. Cette nouvelle 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. Elle rencontre toutefois des difficultés de mise en œuvre, avec par exemple des titres SNCF moins chers que l'offre Attitude entre Thann et Mulhouse, mais sans correspondance TCU toutefois. Cette possibilité de correspondance n'est pas forcément recherchée par les usagers du tram-train.

3.6.5. L'INTERMODALITE ENTRE LES RESEAUX TCU ET LE RESEAU TER

L'intermodalité est satisfaisante entre les trois réseaux TCU et le réseau TER. Pour les trois agglomérations, la gare constitue un pôle d'échanges important, si ce n'est le plus important, dans la structuration de leur réseau de transport urbain:

- 10 lignes de bus et 2 lignes de tramways desservent la gare de Mulhouse,
- 13 lignes de bus desservent la gare de Colmar,
- 3 lignes de bus desservent la gare de Saint-Louis.

La convergence des lignes de transport en commun vers les pôles gares assure une forte fréquence de desserte et offre ainsi une facilité de correspondance entre les deux modes.

Une intégration tarifaire entre les services de transport urbain de Mulhouse et Colmar et le train existe. Il s'agit des abonnements Alsa+ Job et Alsa+ Campus :

- Abonnement Alsa+ Job : permet pour les salariés l'utilisation sans limite du réseau de train combiné à celui du service urbain,
- Abonnement Alsa+ campus : permet aux étudiants l'utilisation sans limite du réseau de train combiné à celui du service urbain.

Aucune intermodalité tarifaire n'est en revanche prévue entre le réseau Distribus de Saint-Louis et le réseau TER. Seuls les titres occasionnels de la gamme Alsa+, donc sans abonnement, permettent l'utilisation combinée des deux services.

3.7. LA DIMENSION TRANSFRONTALIERE

3.7.1. LES FLUX TRANSFRONTALIERS

Le Haut-Rhin est l'un des premiers départements français en termes de travailleurs frontaliers. En 2009, près de 40 000 actifs de 15 ans ou plus du département travaillent hors de France, soit plus de 12% de la population active totale du département.

La Suisse, et plus particulièrement l'agglomération de Bâle, représente la première destination des travailleurs frontaliers à partir du Haut-Rhin. De plus en plus d'actifs vont y travailler, profitant ainsi de rémunérations supérieures à celles pratiquées en France. Les bassins de vie de Mulhouse, Saint-Louis et Altkirch représentent la zone d'origine des actifs frontaliers vers la Suisse la plus importante de France. Environ 30 000 personnes partent quotidiennement de cette zone travailler en Suisse. Au total, en 2008, se sont près de 34 000 actifs haut-rhinois qui se rendent quotidiennement travailler en Suisse.

L'Allemagne, dans une moindre mesure, est également une destination pour les travailleurs frontaliers haut-rhinois. En 2008, on recensait un total de 5 200 actifs haut-rhinois travaillant en Allemagne. Une des particularités des flux de travailleurs frontaliers à destination de l'Allemagne réside dans le fait qu'une partie importante d'entre eux sont de nationalité allemande.

Tableau 18 : flux journalier des actifs frontaliers haut-rhinois (2008)

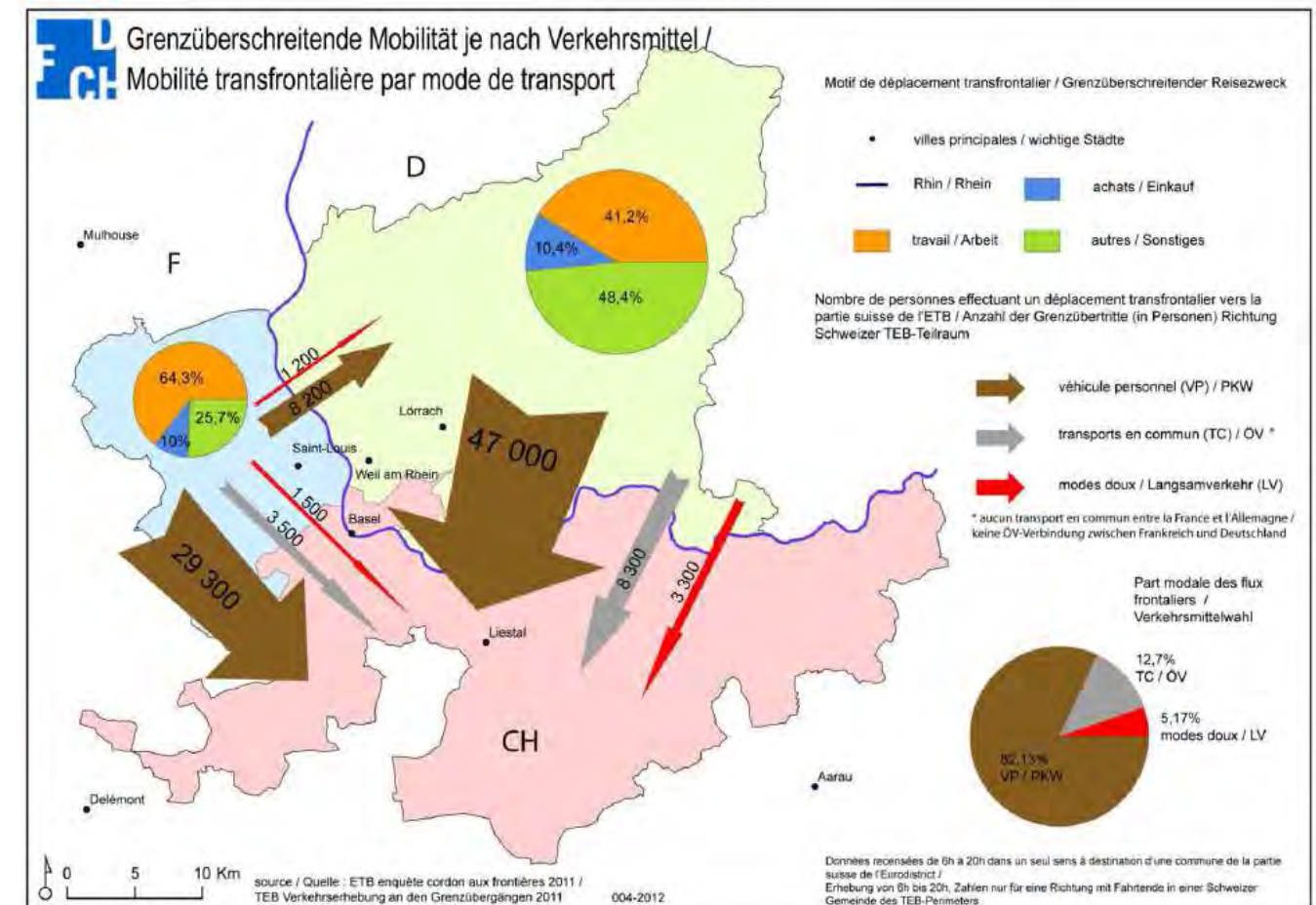
Pays de destination	Flux journaliers	Part modale TC
Suisse	33 810	9%
Allemagne	5 202	3%

A ces flux quotidiens de travailleurs frontaliers à destination de la Suisse et de l'Allemagne se rajoutent les déplacements transfrontaliers pour d'autres motifs : achats, loisirs, études, etc. Sur la partie française de l'Eurodistrict de Bâle (cantons de Huningue et Sierentz), ces motifs de déplacement représentent plus d'un tiers des flux transfrontaliers globaux. On peut donc estimer à environ 60 000 le nombre de déplacements transfrontaliers quotidiens depuis le département du Haut-Rhin à destination de la Suisse et l'Allemagne.

La voiture reste de loin le mode de transport privilégié pour effectuer les déplacements transfrontaliers. Une étude de 2012 de l'Eurodistrict de Bâle portant sur la mobilité transfrontalière estime que 85% des déplacements depuis les cantons de Huningue et Sierentz vers la Suisse sont effectués en voiture personnelle, cette part augmente à 87% pour les flux à destination de l'Allemagne.

La part modale voiture pour les déplacements à destination de la Suisse ou l'Allemagne est encore plus forte à l'échelle du département. Seulement 9% des haut-rhinois utilisent les transports en commun pour se rendre en Suisse et 3% pour se rendre en Allemagne.

Illustration 9 : Mobilité transfrontalière par mode de transport (source : Eurodistrict de Bâle, 2012)



Les flux routiers depuis le Haut-Rhin vers La Suisse et l'Allemagne. Les trafics moyens journaliers pour les principaux franchissements se répartissent de la manière suivante :

- A 35 (Saint-Louis/Suisse) : 30 000 véhicules par jour,
- A 36 (Mulhouse/Allemagne) : 14 000 véhicules par jour,
- RD 39 (Mulhouse/Allemagne) : 6 500 véhicules par jour,
- RD 415 (Colmar/Allemagne) : 10 000 véhicules par jour.

3.7.2. L'OFFRE TRANSFRONTALIERE EN TRANSPORTS EN COMMUN

► Vers la Suisse

L'offre en train est importante depuis les gares de Mulhouse et Saint-Louis à destination de la gare de Bâle :

- On dénombre 51 trains à destination de la gare de Bâle en JOB depuis la gare de Mulhouse : 6 TGV, 45 TER. 14 départs entre 7h et 9h, soit l'heure de pointe du matin. La durée du trajet varie entre 20 minutes (TGV) et 30 minutes (TER).
- On dénombre 45 TER à destination de la gare de Bâle en JOB depuis la gare de Saint-Louis : 11 départs entre 7h et 9h, soit l'heure de pointe du matin. La durée du trajet est de 8 minutes.

Quatre lignes de bus (3,4,7 et 8) du réseau Distribus relient la Communauté de Communes des Trois Frontières à l'agglomération bâloise :

- La ligne 3 relie Village Neuf à Huningue puis à Bâle - Schifflände. Elle est cadencée à la ½ heure en pointe. Elle circule de 05h50 à 20h00.
- la ligne 4 dessert le pôle multimodal de Schifflände à Bâle. Elle est cadencée au ¼ heure en période de pointe. Son amplitude horaire est importante (de 5h30 à minuit, 01h00 le vendredi et le samedi). La mise en œuvre du cadencement il y a deux ans a permis une nette croissance de la fréquentation.
- Les lignes 7 et 8 s'adressent essentiellement à des usagers frontaliers. Elles ont une fréquence à l'heure en période de pointe avec une grille relativement cadencée. On constate toutefois que la fréquentation de la ligne 7 est de l'ordre de deux fois supérieure à celle de la ligne 8. La ligne 7 est complémentaire avec la ligne 4 avec laquelle elle a un long tronc commun. S'étendant au-delà du terminus de la ligne 4 vers Kembs, la ligne 7 cabote jusqu'au terminus pour ensuite assurer peu d'arrêts sur le tronc commun. Les temps de parcours des deux lignes pour aller vers Bâle sont ainsi analogues (de l'ordre d'une trentaine de minutes).

Les lignes de cars interurbains du département ne desservent pas le territoire Suisse. Une rupture de charge à Saint-Louis est nécessaire. Six lignes interurbaines desservent l'agglomération de Saint-Louis. L'enjeu serait de donner un accès à Bâle aux usagers des lignes départementales.

► Vers l'Allemagne

Les liaisons en transport en commun depuis le Haut-Rhin vers l'Allemagne sont faibles.

Une seule ligne interurbaine dessert le territoire allemand. Il s'agit de la ligne Colmar-Breisach-Fribourg issue notamment d'un partenariat entre le Conseil Général et la CC du Pays de Neuf-Brisach

Il est également possible de rejoindre l'Allemagne depuis le Haut-Rhin par le train. Pour cela, une correspondance est nécessaire en gare de Strasbourg. Mais le temps de parcours très long (plus de 2h pour rejoindre la gare de Fribourg depuis Mulhouse) ne permet pas de concurrencer les déplacements voitures.

3.7.3. LES PROJETS TRANSFRONTALIERS

► Prolongement de la ligne 3 du réseau de tramway bâlois jusqu'à Saint-Louis

Ce projet s'inscrit dans la stratégie transfrontalière de développement des transports à l'échelle de l'Eurodistrict Trinational de Bâle. Le projet franco-suisse de prolongement d'une ligne de tramway de Bâle vers la gare de Saint-Louis est porté par la Communauté de Communes des Trois Frontières, en collaboration avec le canton de Bâle-Ville et la Confédération helvétique.

Le prolongement de la ligne de tramway est le premier projet franco-suisse à mettre en liaison directe un centre urbain français au centre-ville d'une agglomération suisse par une ligne de transport urbain. Ce projet renforcera les infrastructures transfrontalières de transport en commun dans la partie nord de l'agglomération trinationale de Bâle (ETB) et répondra aux besoins des déplacements domicile/travail des transfrontaliers. Un parking sur le territoire français devrait être en effet directement connecté au réseau de tramway du canton de Bâle-Ville.

Illustration 10 : Tracé prévu pour le prolongement de la ligne 3 de tramway bâlois



Le prolongement de la ligne 3 du tram bâlois à Saint-Louis permettra :

- d'offrir un service de transport rapide et sans rupture de charge entre Saint-Louis et le centre-ville de Bâle,
- de proposer une alternative à la voiture et de réduire la congestion à la frontière franco-suisse et au cœur de Bâle,
- d'accompagner la politique d'aménagement urbain et de densification de la zone frontalière et de développer le potentiel de ces espaces transfrontaliers,
- de répondre aux enjeux environnementaux de réduction d'émission de gaz polluant et de gaz à effet de serre.

Financé par l'Union Européenne dans le cadre du programme INTERREG IV Rhin Supérieur, la Communauté de communes des Trois Frontières et le Canton de Bâle-Ville, le projet «Etudes pour l'extension transfrontalière de la ligne 3 du tram bâlois jusqu'à la gare de Saint-Louis» a débuté en décembre 2011 et s'achèvera fin 2014.

Le montant total des études et des travaux de l'extension de la ligne de tramway s'élève à 45 millions d'euros sur le territoire français. Les collectivités territoriales devraient être sollicitées pour une participation aux travaux de ce projet.

► Restructuration de la ligne 8 du réseau Distribus

Il est envisagé de restructurer la ligne 8 du réseau Distribus afin d'augmenter sa fréquence et d'offrir une desserte des zones d'activités suisses situées de l'autre côté de la frontière.

La ligne pourrait également être prolongée jusqu'à la gare de Bade de Bâle, permettant ainsi une connexion avec le réseau ferré allemand.

► Liaisons bus entre le Sundgau et la Suisse

La mise en place de bus cadencés entre le Sundgau et la Suisse sont identifiés dans le SCOT Huningue-Sierentz (depuis Altkirch et Saint-Louis). Ces projets ne sont pas encore au stade des études.

► Réouverture de la ligne ferroviaire Mulhouse-Müllheim

A partir du 8 décembre 2012, la ligne ferroviaire Mulhouse – Müllheim a été réouverte au transport régulier des voyageurs. Ce projet facilite les échanges transfrontaliers par train dans l'espace du Rhin Supérieur. Il a notamment été soutenu par le Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) dans le cadre du programme INTERREG IV Rhin Supérieur de l'Union Européenne, à hauteur de 50 % du montant global du projet établi à 2,3 M€.



168-172 boulevard de Verdun 92408 Courbevoie - +33 1 49 04 55 00 conomie@ingerop.com



Schéma des transports et de la mobilité durable du Haut-Rhin

Phase 4 : scénarios

Table des matières

1. INTRODUCTION	5
2. PARAMETRES DES SCENARIOS	6
2.1 PARAMETRE 1 : RESTRUCTURATION DU RESEAU – COUVERTURE TERRITORIALE	7
1.1.1. <i>Caractérisation du paramètre</i>	7
1.1.2. <i>Rappel du diagnostic</i>	7
1.1.3. <i>Variations possibles du paramètre</i>	8
2.2 PARAMETRE 2 : RESTRUCTURATION DU RESEAU - NIVEAU DE SERVICE	11
2.2.1 <i>Catégorisation du réseau</i>	11
2.2.2 <i>Fréquences</i>	16
2.2.3 <i>Amplitude horaire</i>	17
2.2.3 <i>Services du week-ends et des vacances scolaires</i>	17
2.3 PARAMETRE 3 : INTERMODALITE	20
2.4 PARAMETRE 4 : USAGE COLLECTIF DE LA VOITURE ET MODES ACTIFS.....	22
2.5 PARAMETRE 5 : TARIFICATION	24
2.6 PARAMETRE 7 : COMMUNICATION ET MANAGEMENT DE LA MOBILITE.....	26
3 PROPOSITIONS DE SCENARIOS.....	27
3.1 CADRAGE GENERAL DES SCENARIOS	27
3.2 DECLINAISON DES PARAMETRES PAR SCENARIO	28
3.3 ANALYSE DES SCENARIOS.....	35
3.4 COMPARAISON DES SCENARIOS.....	39
3.5 EVALUATION DES SCENARIOS.....	41
4. ESTIMATION DES COUTS DES SCENARIOS	42
4.1. SYNTHESE DE L'ESTIMATION DES COUTS.....	42
4.2. EVALUATION DETAILLEE DES COUTS DES SCENARIOS	44
4.2.1. <i>Hypothèses de calcul</i>	44
4.2.2. <i>Evaluation des coûts des options élémentaires du service</i>	46
4.2.2.1. <i>Coût des scénarios à l'échelle du réseau par catégories de lignes</i>	56
4.2.2.2. <i>Coût total des scénarios à l'échelle du réseau</i>	60
4.3. COUT D'UN PASSAGE A LA TARIFICATION UNIQUE	63
4.4. COUTS ADDITIONNELS ET RECETTES	65
3. ANNEXES.....	66
CATEGORIES DE LIGNES ET NIVEAU DE SERVICE ACTUELS	66
CATEGORIES DE LIGNES ET NIVEAU DE SERVICE	68

Table des illustrations

FIGURE 1 : MAILLAGE DU RESEAU – DIAGNOSTIC	8
FIGURE 2 : PRINCIPALES ZONES D’ACTIVITE DU DEPARTEMENT	10
FIGURE 3 : NOUVELLE CATEGORIES DE LIGNES.....	13
FIGURE 4 : DECOMPOSITION DE LA NOUVELLE CATEGORISATION PAR TYPE DE LIGNE	14
FIGURE 5 : DESSERTE DES ZONES D’ACTIVITE PAR LES LIGNES STRUCTURANTES OU PRINCIPALES.....	15
FIGURE 6 : HEURES DE DEPART SUR UNE LIGNE DE CHAQUE CATEGORIE	16
FIGURE 7 : AMPLITUDE HORAIRE SUR UNE LIGNE DE CHAQUE CATEGORIE.....	17
FIGURE 8 : POSSIBILITES D’INTERVENTION SUR L’AMPLITUDE HORAIRE	17
FIGURE 9 : DEFINITION DU NIVEAU DE SERVICE LE WEEK-END.	18
FIGURE 10 : FONCTIONNEMENT ACTUEL DE L’INTERMODALITE ENTRE LE RESEAU INTERURBAIN ET LES TCU.....	20
FIGURE 11 : PRINCIPE D’UN RABATTEMENT VERS LE MODE FERROVIAIRE SUR ALTKIRCH.....	21
FIGURE 12 : INTERMODALITE – LEVIERS D’ACTION.....	21
FIGURE 13 : RABATTEMENT DE VELO VERS LES ARRETS FORTS DE LIGNES STRUCTURANTES	22
FIGURE 14 : POSSIBILITES DE RABATTEMENT DEPUIS LES ITINERAIRES CYCLABLES.....	23
FIGURE 15 : INTERRELATIONS DU CG AVEC LES AUTRES ENTITES ET COMPETENCES INTERNES	25
FIGURE 16 : TYPE DE DESSERTE PROPOSE POUR LES ZONES D’ACTIVITE.....	29
FIGURE 17 : DEFINITION DE L’ARMATURE DU RESEAU.....	29
FIGURE 18 : CARACTERISATION DES FREQUENCES PAR SCENARIO ET PAR CATEGORIE DE LIGNES.....	30
FIGURE 19 : MISE EN PLACE D’UN SERVICE DE SOIREE.....	30
FIGURE 20 : AMENAGEMENT DES ITINERAIRES PIETONS ET CYCLABLES	32
FIGURE 21 : EXEMPLE DE REPRESENTATION GRAPHIQUE ET DE NUMEROTATION	34
FIGURE 22 : COUT GLOBAL PAR CATEGORIES DE LIGNES ET PAR SCENARIOS	56
FIGURE 23 : SCENARIO 1 – OPTIMISATION : COUT DETAILLE PAR CATEGORIES DE LIGNES ET PAR SCENARIOS	57
FIGURE 24 : SCENARIO 1 – RENFORCEMENT : COUT DETAILLE PAR CATEGORIES DE LIGNES ET PAR SCENARIOS	58
FIGURE 25 : SCENARIO 1 – RECONFIGURATION : COUT DETAILLE PAR CATEGORIES DE LIGNES ET PAR SCENARIOS.....	59
TABLEAU 1 : COUT D’UN SERVICE DE SOIREE ENTRE 19H ET 21H.....	50
TABLEAU 2 : COUT D’UN SERVICE DE SOIREE ENTRE 19H ET 23H.....	50
TABLEAU 3 : COUT D’UN SERVICE SUR UNE LIGNE ASSURE A 100 % LE SAMEDI	52
TABLEAU 4 : COUT D’UN SUR UNE LIGNE SERVICE ASSURE A 75 % LE SAMEDI	52
TABLEAU 5 : COUT D’UN SERVICE SUR UNE LIGNE ASSURE A 50 % LE SAMEDI	53
TABLEAU 6 : COUT D’UN SERVICE ASSURE A 75 % LES DIMANCHES ET JOURS FERIAES, SUR UNE LIGNE	54
TABLEAU 7 : COUT D’UN SERVICE ASSURE A 50 % LES DIMANCHES ET JOURS FERIAES, SUR UNE LIGNE	54
TABLEAU 8 : COUT D’UN SERVICE ASSURE A 25 % LES DIMANCHES ET JOURS FERIAES, SUR UNE LIGNE	55
TABLEAU 9 : NOMBRE DE TRAJETS EN JOB.....	60
TABLEAU 10 : SERVICE DE SOIREE (19H - 21H).....	61
TABLEAU 11 : SERVICE SAMEDI.....	61
TABLEAU 12 : BUDGET TOTAL AFFECTE A CHAQUE SCENARIO	62
TABLEAU 13 : PRIX DU BILLET HT POUR LES DIFFERENTS TAUX DE TVA	63
TABLEAU 14 : EVOLUTION DES RECETTES SUR LA BASE DES HYPOTHESES CHOISIES, SELON LE PRIX DU BILLET ET LE TAUX DE LA TVA.....	63
TABLEAU 15 : EVOLUTION DE FREQUENTATION NECESSAIRE AFIN QUE LES RECETTES RESTENT CONSTANTES.....	63

1. INTRODUCTION

La phase consacrée à l'élaboration de scénarios constitue un exercice de prospective opérationnelle tournée vers l'action permettant de définir les options possibles en matière de mobilité, les sujets d'intervention cible et les marges de manœuvre du Conseil Général.

Ces scénarios ne sont pas conçus comme un exercice prospectif théorique s'appuyant sur des considérations générales sur l'évolution des déplacements mais comme un moyen pratique d'éclairer les choix à formuler en matière de mobilité dans le Schéma directeur.

Les scénarios permettent ainsi de clarifier différentes options d'intervention du Conseil Général (selon une approche thématique ou territoriale) ainsi que différents niveaux d'effort (moyens, coûts) associés à ces options.

L'horizon temporel des scénarios est de l'ordre de 10 à 15 ans.

A priori, trois scénarios sont envisagés :

- un **scénario** « fil de l'eau » poursuivant les tendances existantes sans inflexions majeures, comportant des ajustements à la marge,
- un **scénario médian** visant à atteindre un meilleur équilibre des déplacements par des orientations sélectives pour contribuer à une mobilité plus durable,
- un **scénario volontariste** visant à atteindre des objectifs ambitieux de mobilité durable avec des inflexions nettes de l'offre de transport et des comportements de mobilité (recherche d'une franche évolution de la fréquentation).

Chaque scénario est caractérisé selon une grille commune aux entrées préalablement définies sur la base de différents paramètres. Ces paramètres sont les suivants :

- Restructuration du réseau – maillage
- Restructuration du réseau – nature du service
- Intermodalité
- Usage collectif de la voiture et modes actifs
- Tarification
- Gouvernance
- Communication et management de la mobilité

Ces paramètres constituent les différentes variables sur lesquelles une politique de déplacement est susceptible d'être mise en œuvre. Différents leviers d'action sont ainsi identifiés et sont mobilisés de manière distincte selon les scénarios.

Les moyens de mise en œuvre du scénario en termes de projets et d'organisation des acteurs sont précisés dans l'évaluation des scénarios. Cette évaluation met en avant de manière globale les atouts, contraintes et efforts nécessaires à mettre en place pour la mise en œuvre du scénario.

Un scénario est retenu et si nécessaire adapté pour constituer un scénario d'objectif orientant les interventions à venir (phase 5).

2. PARAMETRES DES SCENARIOS

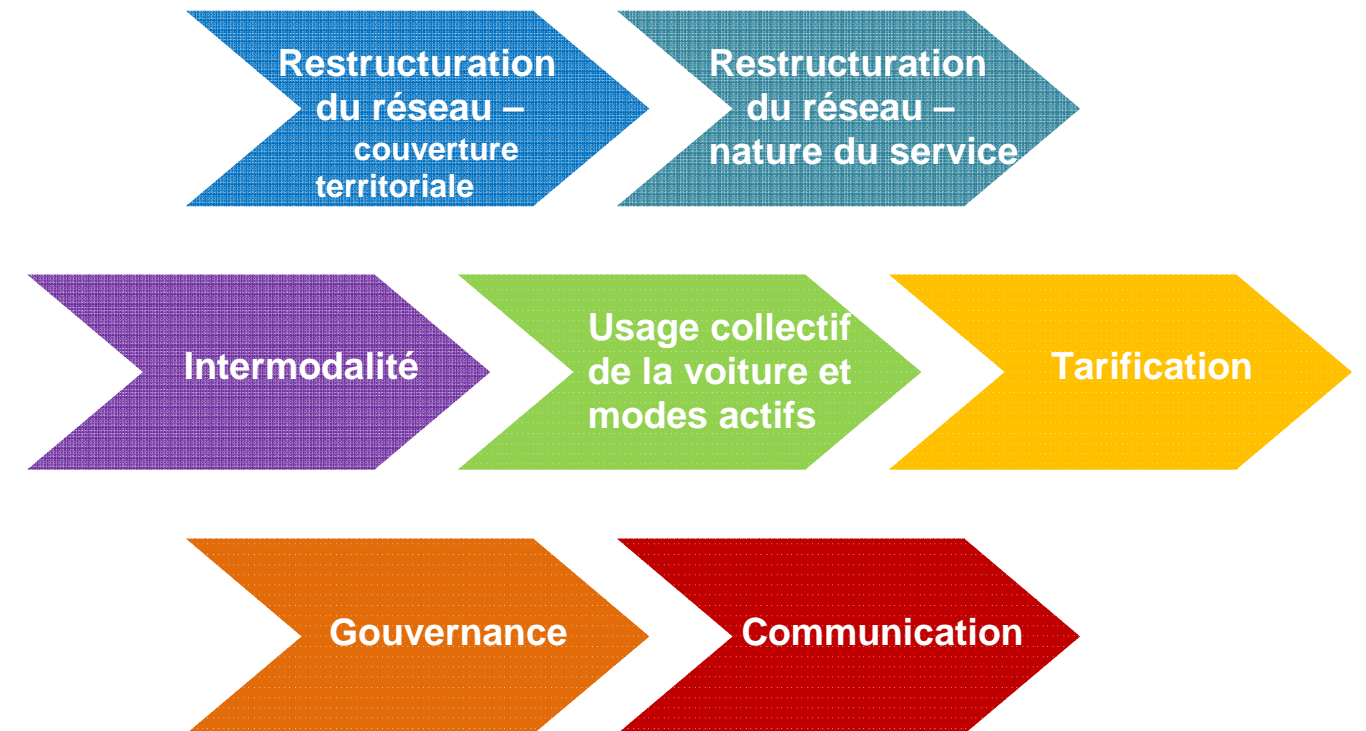
Les paramètres définis constituent les différentes variables sur lesquelles une politique de déplacement est susceptible d'être mise en œuvre. Différents leviers d'action sont associés à ces paramètres et sont mobilisés de manière distincte selon les scénarios.

Certains de ces paramètres sont **dimensionnants** et calibrent le service de transport interurbain proposé par le Conseil Général :

- restructuration du réseau – couverture territoriale,
- restructuration du réseau - nature du service,
- tarification.

Les autres paramètres sont davantage **conditionnels et proportionnels**, c'est-à-dire que l'ampleur de leur variation est en accord avec celle des paramètres dimensionnants. Ces paramètres sont les suivants :

- intermodalité,
- gouvernance,
- communication et management de la mobilité.



2.1 PARAMETRE 1 : RESTRUCTURATION DU RESEAU – COUVERTURE TERRITORIALE

1.1.1. CARACTERISATION DU PARAMETRE

Le maillage du service de transport correspond à l'organisation territoriale adoptée par celui-ci pour répondre aux besoins de déplacements en reliant les différents pôles générateurs / attracteurs de déplacements.

Au sens large, le maillage ne correspond pas seulement à la couverture territoriale du réseau mais aussi à la densité et à la qualité du service proposé.

Dans ce premier paramètre, seul la couverture territoriale est considérée, les autres éléments étant analysés dans le deuxième paramètre (niveau de service).

Différents niveaux de maillage conjuguant couverture territoriale et densité de service permettent ainsi de répondre à des niveaux de demande distincts à travers une offre hiérarchisée (différentes catégories de lignes) et articulées (possibilités de correspondances éventuelles entre les lignes).

Différentes échelles de couverture territoriale peuvent être envisagées en considérant le réseau en son entier ou chacune des lignes qui le constitue. En termes de réseau, des équilibres peuvent être définis entre un système en étoile autour des principaux pôles générateurs de déplacements et des lignes transversales. A l'échelle des lignes, des choix de type de desserte entre les différents pôles générateurs de déplacement peuvent être réalisés (zones d'activités par exemple).

Ce paramètre permet de déterminer la couverture territoriale visée par le réseau d'autocars interurbains et de définir le type de réseau et de lignes souhaités. A l'échelle macro, le réseau peut être conçu sur la base de lignes structurantes en étoile ou transversales avec différents niveaux de rabattement. A une échelle micro, les lignes peuvent desservir différents types de pôles générateurs de trafic, comme les zones d'activités.

1.1.2. RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Les principaux points du diagnostic sont les suivants :

- un réseau structuré en étoile autour des deux pôles de Colmar et Mulhouse,
- une desserte assurée sur l'ensemble des vallées vosgiennes,
- une desserte du Sundgau fine mais peu structurée,
- des territoires des rives du Rhin disposant d'une desserte peu structurée,
- le bassin de Sainte-Marie-aux-Mines n'est pas desservi par les transports du Conseil Général du fait d'une desserte TER routière assurée par la Région entre Saint-Dié et Sélestat.

Le réseau existant a été conçu de manière à assurer les déplacements des scolaires. Il est donc configuré sur les différents secteurs de la carte scolaire.

De nombreuses lignes fonctionnent en service partiel, ce qui rend le maillage effectif difficile à appréhender.

1.1.3. VARIATIONS POSSIBLES DU PARAMETRE

La couverture territoriale du réseau peut varier en envisageant ou non la création d'un réseau armature :

- définition d'un réseau armature à l'échelle départementale s'appuyant sur des lignes expresses. Si son opportunité est retenue, l'identification des lignes constituant ce réseau armature constitue la variation possible de cette intervention.
- à l'échelle de chaque ligne du réseau armature, une amélioration de la desserte pour prendre en compte les principaux pôles générateurs de déplacements et en particulier les zones d'activités économique constitue une variable à déterminer.

De manière complémentaire, la couverture territoriale peut varier en considérant les interventions suivantes :

- refonte de la desserte dans le Sundgau par une hiérarchisation plus claire,
- création d'une liaison transfrontalière entre le Sundgau et Bâle,
- création d'une desserte sur les bords du Rhin,
- renforcement de la ligne des crêtes.

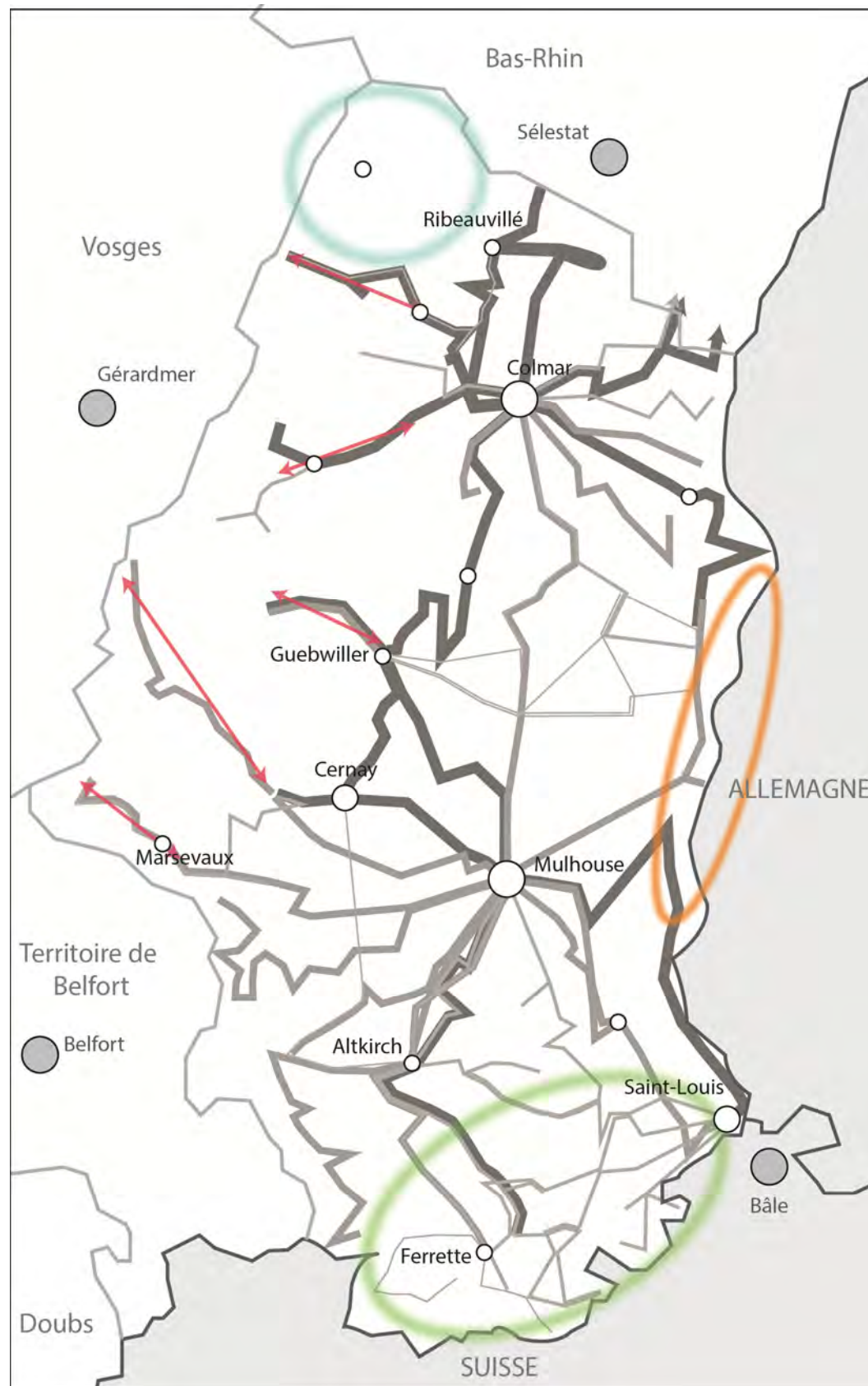
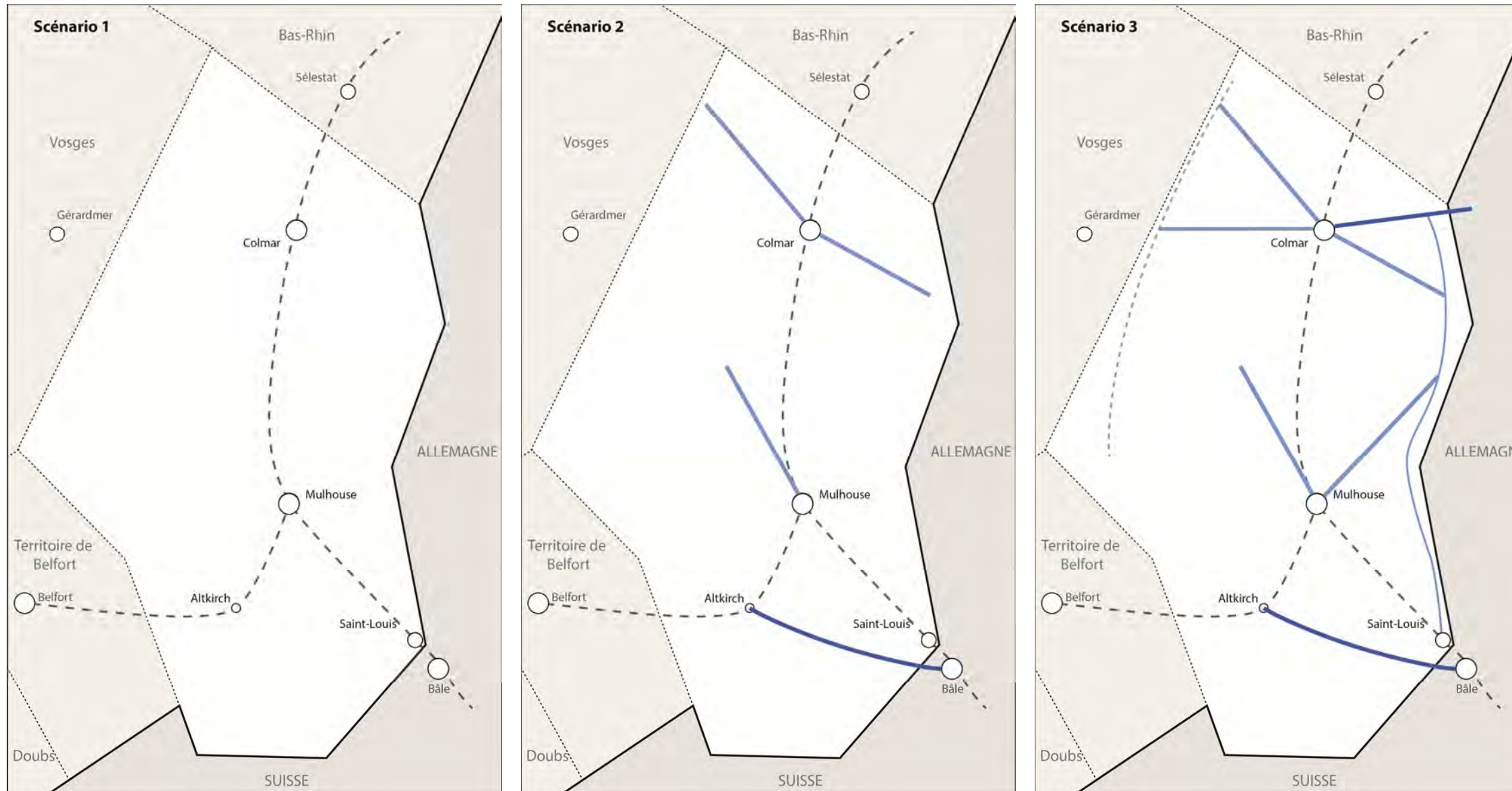


Figure 1 : maillage du réseau – diagnostic

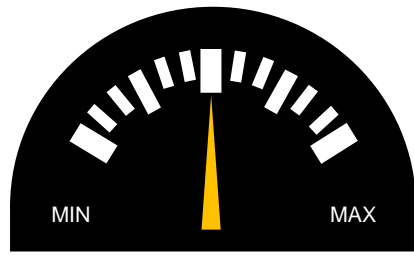


SCENARIO 1
Optimisation



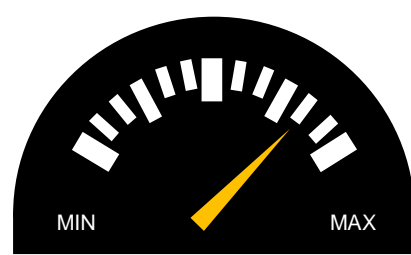
Pas de réseau armature

SCENARIO 2
Renforcement



Création de quelques lignes express en étoile et lignes de rabattement

SCENARIO 3
Reconfiguration



Création de lignes de rabattement : réseau armature complet

Les principales zones d'activité du département sont répertoriées afin que leur desserte soit prise en compte dans les choix d'arrêt du réseau armature.

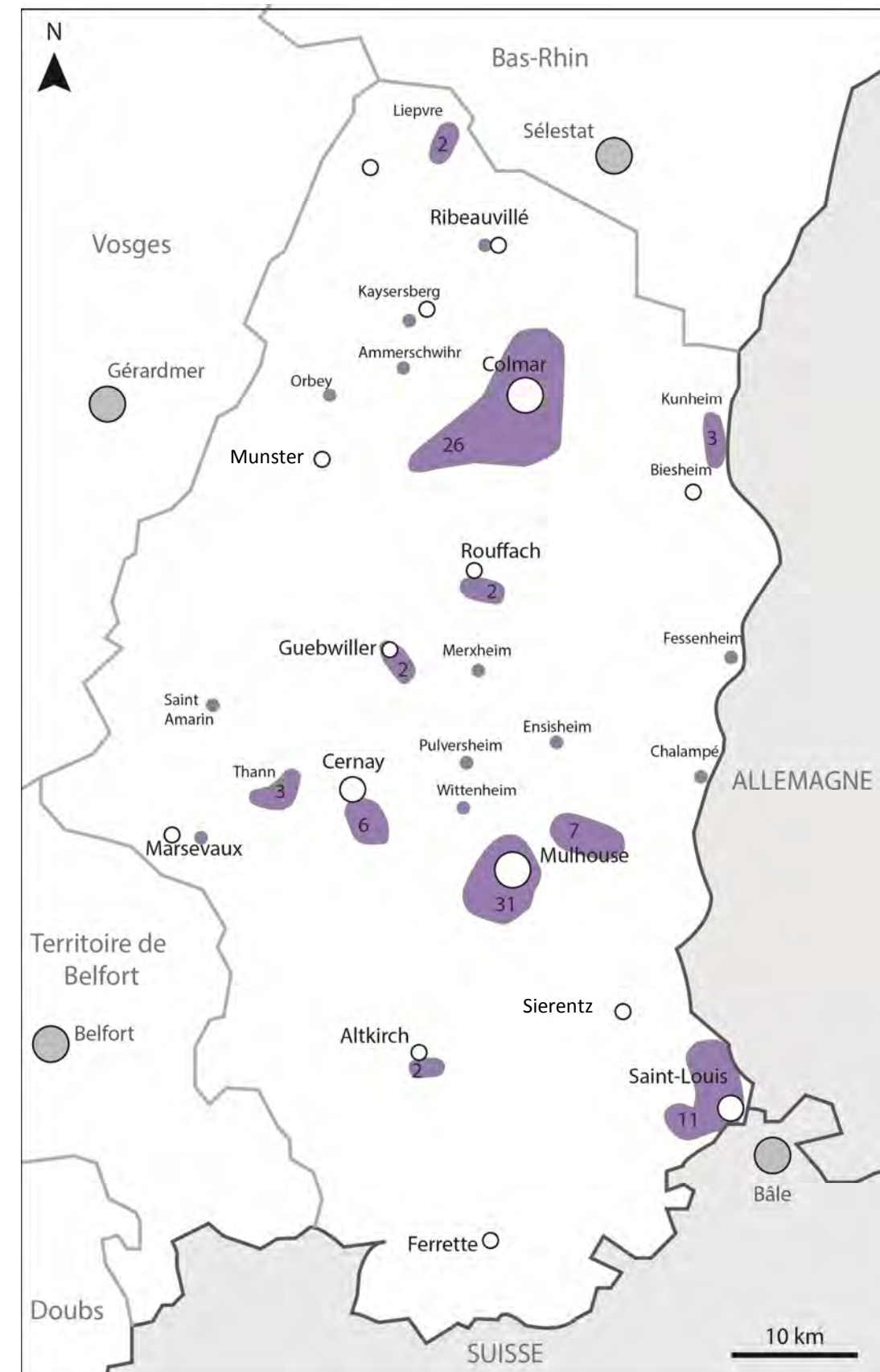
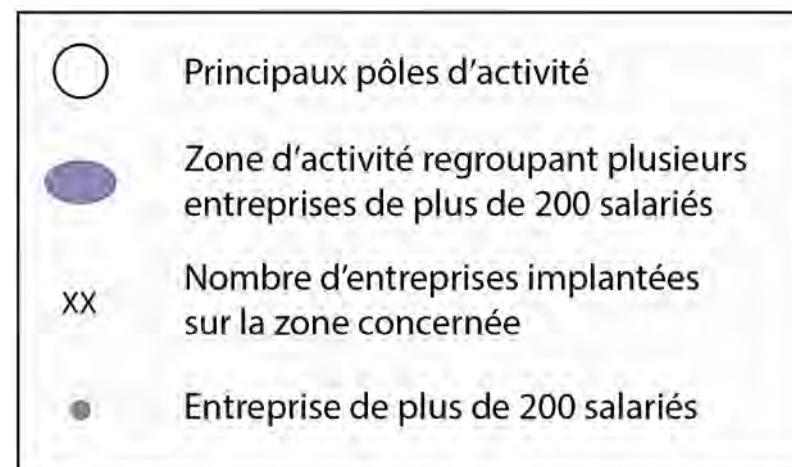


Figure 2 : principales zones d'activité du département

2.2 PARAMETRE 2 : RESTRUCTURATION DU RESEAU - NIVEAU DE SERVICE

Le deuxième paramètre de restructuration du réseau correspond aux choix possibles de niveau de service. Ces choix se déclinent à travers :

- la catégorisation du réseau,
- la fréquence des services,
- l'amplitude horaire des services,
- les services de week-end et de vacances scolaires.

Ce choix de niveau de service complète le premier paramètre relatif à la couverture territoriale du réseau.

Ces deux premiers paramètres permettent de considérer l'ensemble des aspects du maillage par le service de transport à la fois en termes de couverture territoriale, de densité et de qualité de service.

2.2.1 CATEGORISATION DU RESEAU

A. Caractérisation du paramètre

La catégorisation du réseau correspond au choix d'une méthode de hiérarchisation claire des différentes lignes qui le constituent en regard des fonctions qu'elles assurent.

Les catégories ainsi définies correspondent à des fonctions distinctes et complémentaires dans le réseau des lignes qu'elles regroupent : liaisons reliant les principaux pôles générateurs de déplacements, liaisons reliant pôles principaux et secondaires, liaisons entre pôles secondaires, liaisons spécifiques (saisonnnières, publics particuliers, etc.).

A ces catégories de lignes correspondent des niveaux de service en adéquation avec les fonctions qu'elles doivent assurer : rapidité, fréquence, amplitude horaire, régime scolaire ou non, etc.).

Ces catégories constituent une information clef pour l'utilisateur pour identifier le niveau de service des différentes lignes.

B. Rappel du diagnostic

Les principaux points du diagnostic sont les suivants :

- les lignes sont qualifiées de « structurantes » lorsqu'elles constituent le seul vecteur de services de transport public sur l'OD considérée,

- les lignes scolaires ne présentent pas de régime annuel et ne fonctionnent pas durant les vacances scolaires,
- la catégorisation des lignes correspond en général avec le niveau de fréquentation scolaire,
- la catégorisation des lignes s'avère dans les faits parfois peu corrélée avec le niveau d'offre ou de demande,
- de grandes disparités de services sont parfois constatées au sein de lignes d'une même catégorie, notamment pour les lignes secondaires,
- la clientèle commerciale reste globalement faible sur l'ensemble des lignes.

Catégorisation et hiérarchisation du réseau – principaux constats issus du diagnostic

Sur la base des tableaux fournis en annexe 1, les lignes mentionnées ci-dessous constituent des exemples caractéristiques illustrant les points formulés dans le rappel du diagnostic.

Lignes structurantes

Lignes 106 et 346 : une forte fréquentation commerciale, un niveau de service faible → augmentation de la fréquence ou reclassement en lignes principales.

Ligne 724 : une très forte fréquentation → le niveau de service pourrait être augmenté

Lignes principales

Ligne 437 : une fréquentation et un niveau de service comparables à ceux d'une ligne structurante. Néanmoins la liaison est portée par le train, et de nombreux services sont partiels, d'où la classification en ligne principale. Il en découle un manque de lisibilité pour l'utilisateur.

Lignes 520, 830 et 836 : une clientèle commerciale quasi-nulle → ces lignes pourraient être requalifiées en lignes « scolaires ». La ligne 830 pourrait à l'inverse être retravaillée et prendre une dimension structurante.

Lignes secondaires

Ligne 605 : elle se démarque des autres par son niveau de service et sa fréquentation (forte du fait de sa vocation de ligne scolaire bipolaire), d'où une possible requalification en ligne structurante.

Lignes scolaires

Lignes 147 : l'offre tout comme la fréquentation sont supérieures à celles des autres lignes scolaires, d'où un possible reclassement en ligne principale, ou une restriction du service.

Ligne 458 : de même que la précédente. Cette ligne correspond à une offre agrégée construite sur différents liaisons scolaires, d'où son niveau de service important. Elle pourrait être retravaillée ou bien requalifiée en ligne principale.

C. Variations possibles du paramètre

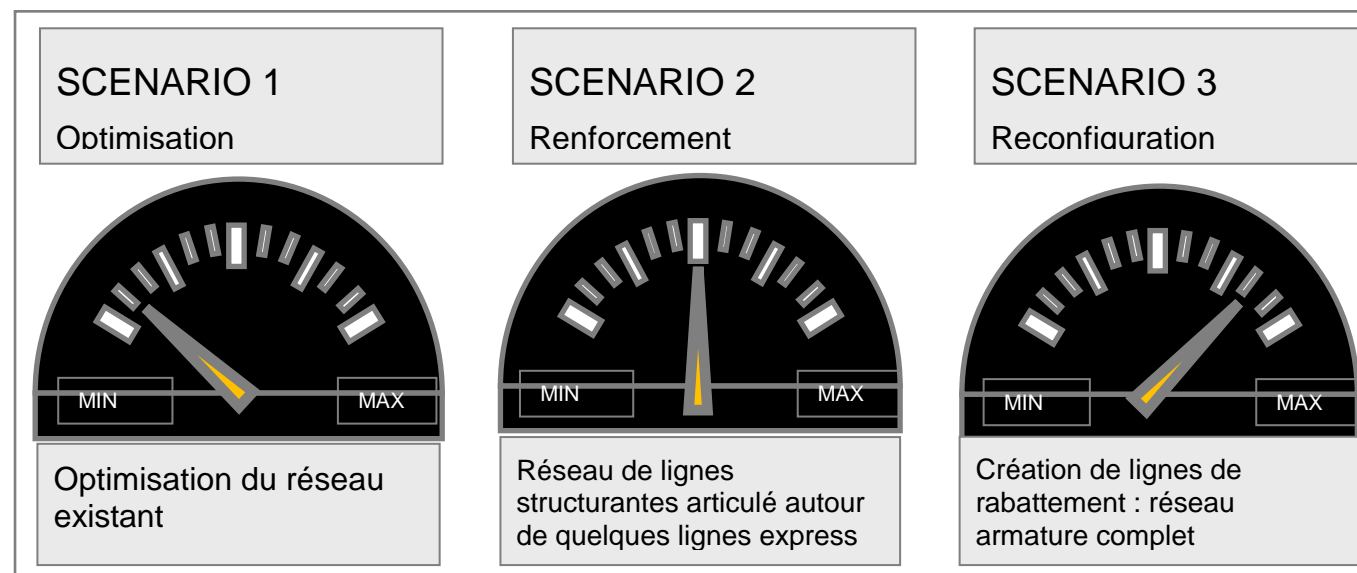
Une définition claire des catégories est à formuler en précisant :

- les fonctions propres à chaque catégorie dans la réponse à la demande de déplacement (types de pôles reliés),
- le niveau de service type (associé à ces fonctions que ce soit en termes de fréquence, d'amplitude et de service de week-end / vacances (type de liaison).

Une fois ces catégories définies, les variables d'intervention correspondent :

- à des choix d'affectation des lignes selon les catégories. On peut privilégier par exemple un nombre limité de lignes de première catégorie correspondant à un niveau de service élevé.
- à la définition précise du niveau de service associé à chaque ligne au sein de fourchettes définies par catégorie (variation de la fréquence, de l'amplitude, etc.)

Différents choix pourront ainsi être réalisés dans ce cadre. Par exemple, une ligne de catégorie « structurante » présentant un niveau de service faible pourra bénéficier d'un service renforcé pour rester dans sa catégorie ou être reclassée en ligne « principale » ou « secondaire ».



Proposition de catégories

Le Conseil Général du Haut-Rhin a proposé une révision des différentes catégories de lignes selon la répartition suivante :

Lignes structurantes. Elles ont vocation à relier les pôles d'emplois et de services majeurs (villes principales et secondaires) et à désenclaver les vallées qui n'ont pas d'autres moyens de transport collectif (pas de services TER).

8 lignes sont identifiées pour rentrer dans cette catégorie.

Lignes principales. Elles ont vocation à compléter le maillage des lignes principales en reliant les pôles d'emploi et de service secondaires.

11 lignes sont identifiées pour rentrer dans cette catégorie.

Lignes secondaires. Elles ont vocation à assurer un maillage fin complémentaire à celui des lignes structurantes et principales. Elles permettent la couverture de la quasi totalité des communes du Département.

27 lignes sont identifiées pour rentrer dans cette catégorie.

Des lignes express transfrontalières ne rentrant pas dans ces catégories pourront être mises en place, notamment entre Altkirch et Saint-Louis.

La catégorie des lignes « scolaires » qui existait jusqu'à maintenant est supprimée en raison de son manque de lisibilité.

Rappel : Les services scolaires spéciaux sont toujours ouverts à tous les usagers sous réserve de places disponibles après accord de l'AOT.

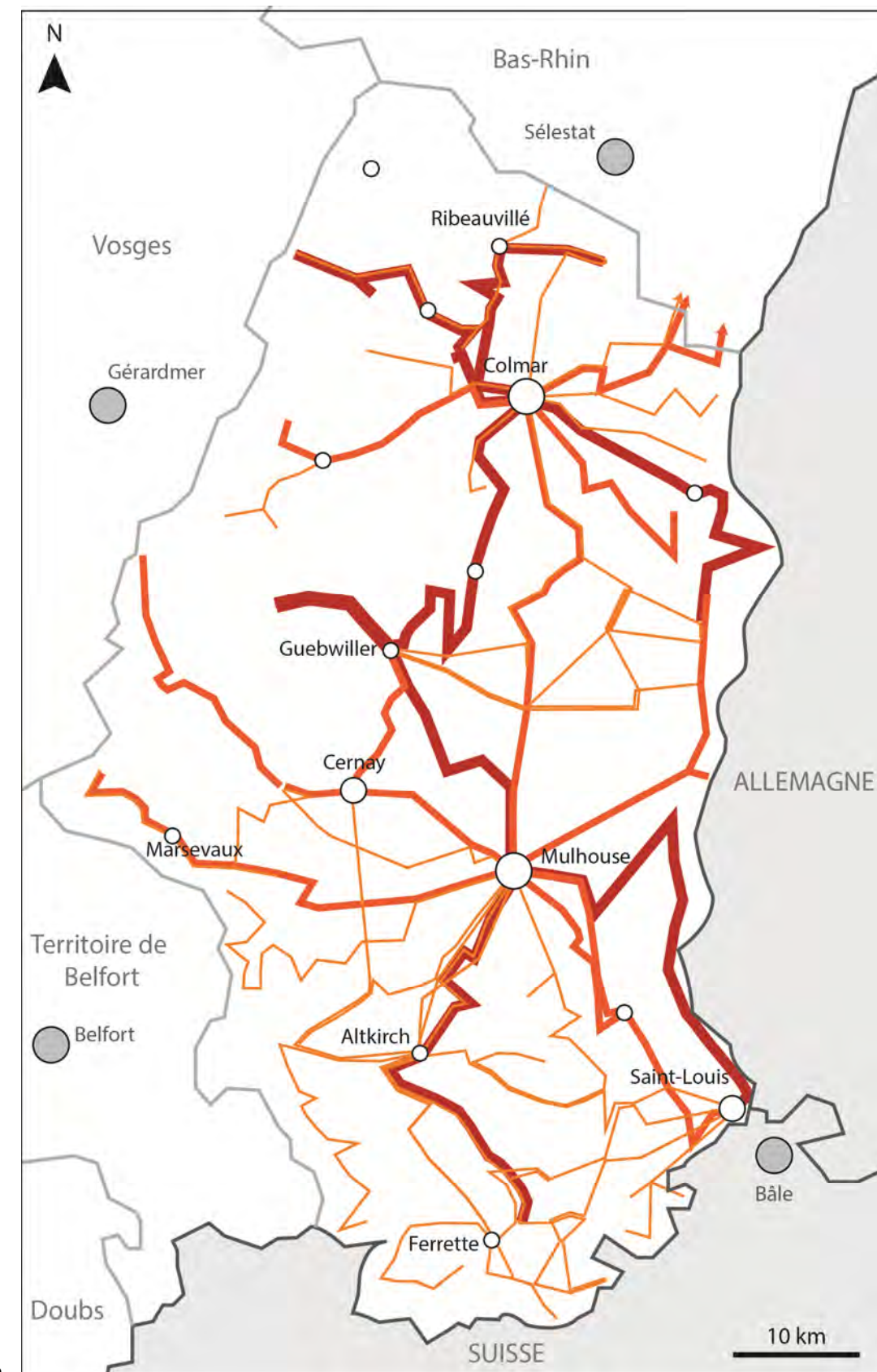
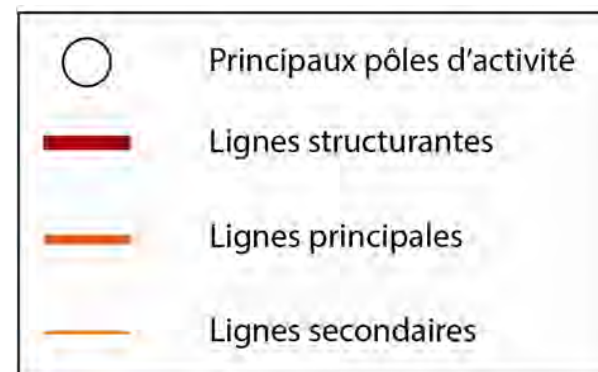
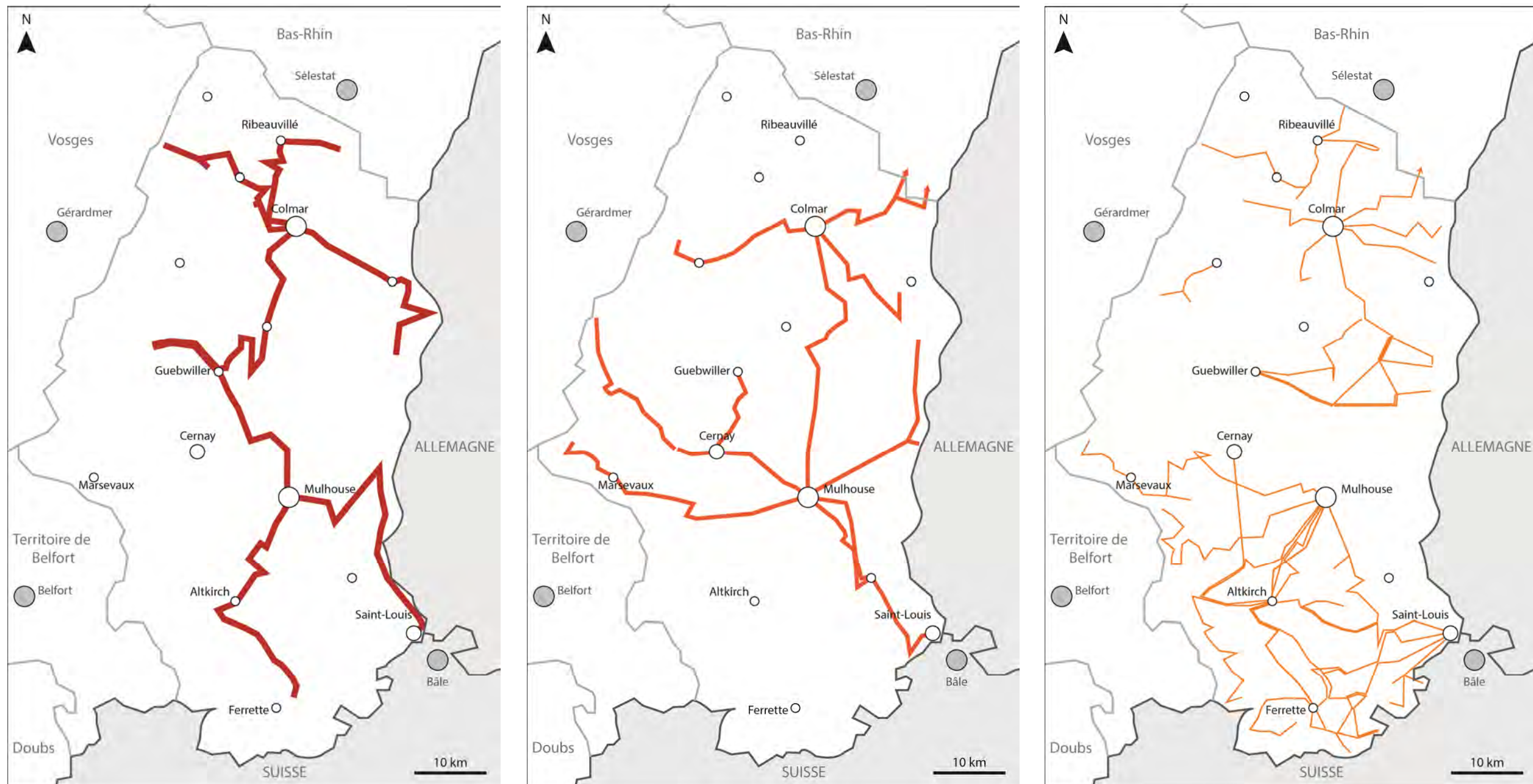
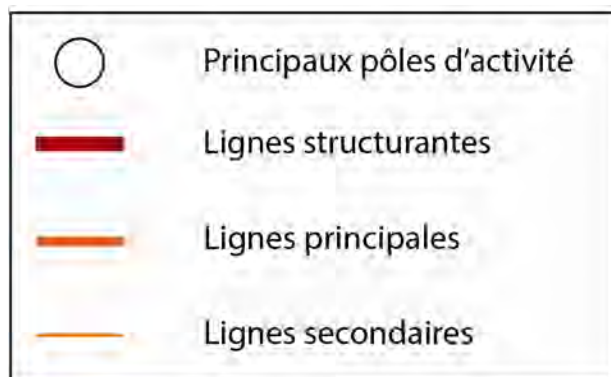


Figure 3 : nouvelles catégories de lignes



Figure



décomposition de la nouvelle catégorisation par type de ligne

4 :

La proposition de structuration du réseau permet d'évaluer la desserte –ou non- des zones d'activité par les lignes les plus fortes du réseau.

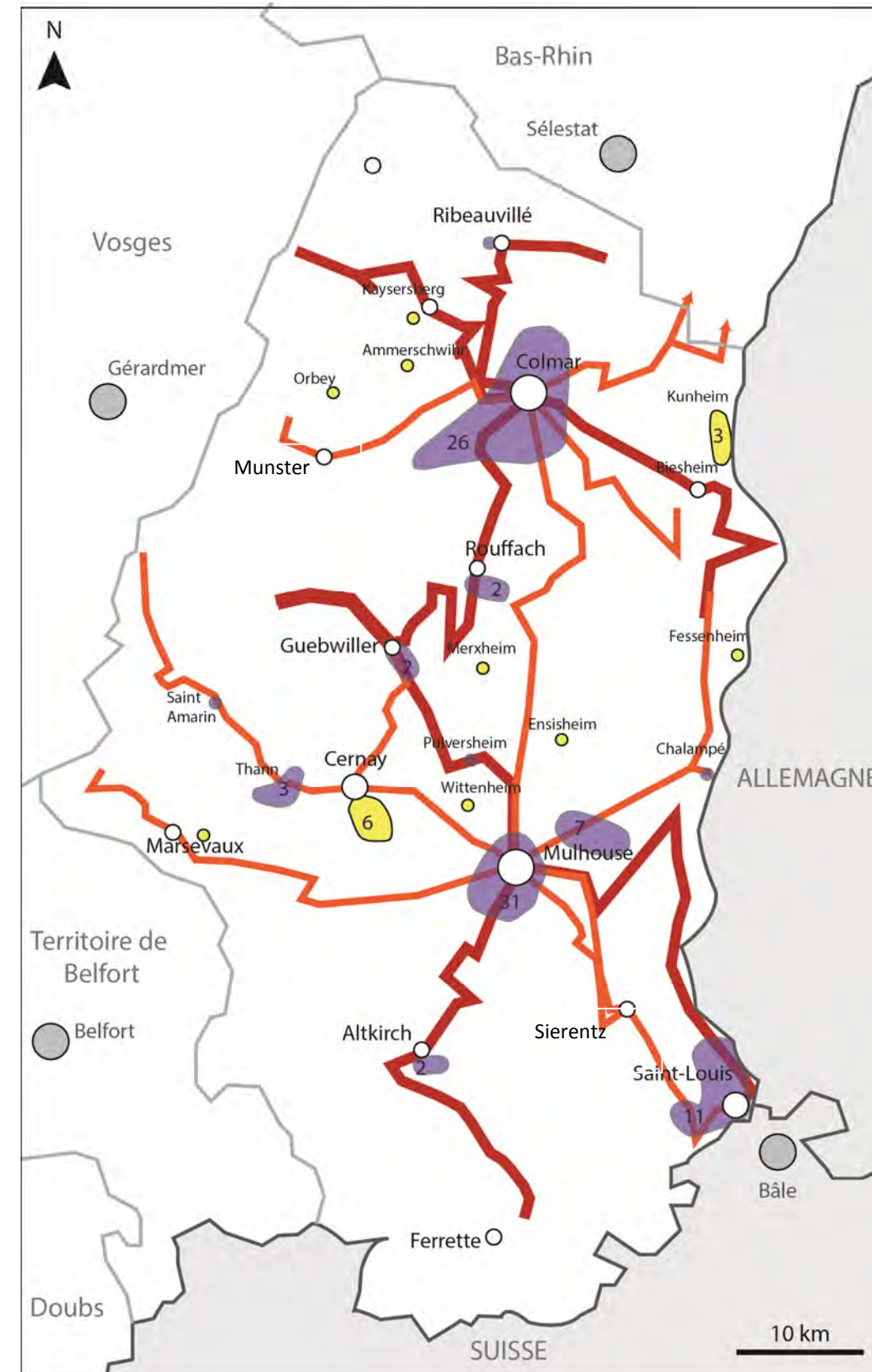
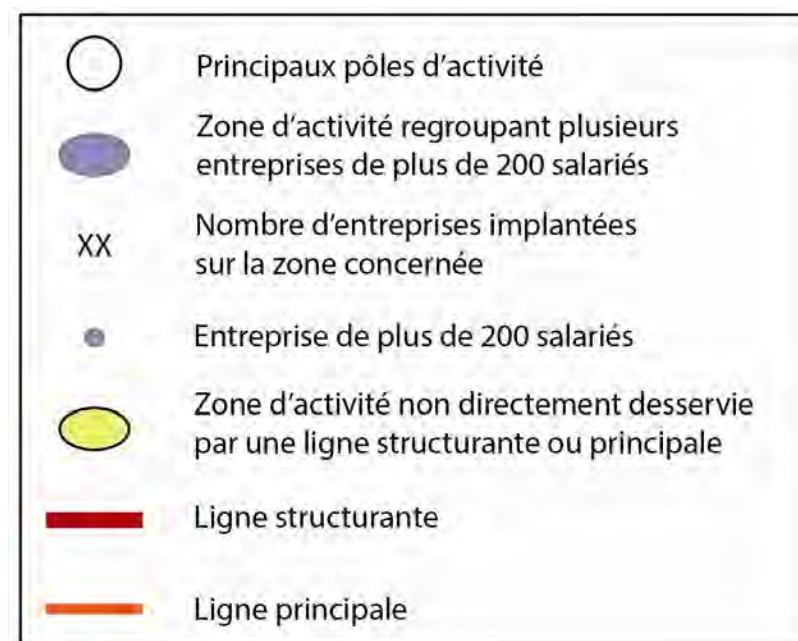


Figure 5 : desserte des zones d'activité par les lignes structurantes ou principales

1.1.4. FREQUENCES

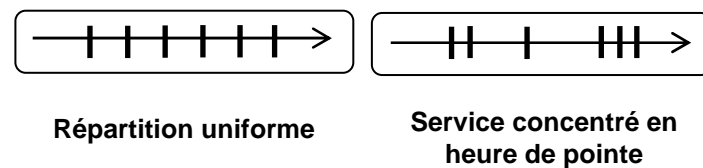
A. Caractérisation du paramètre

Ce paramètre correspond à la définition du nombre de services par jour pour une ligne donnée.

A chaque catégorie de lignes précédemment définies est associé un niveau de service (nombre de services par jour).

Il est susceptible de varier pour les lignes de chaque catégorie selon une fourchette haute ou basse.

Les services peuvent être répartis uniformément sur la journée ou bien être concentrés en heures de pointe.



Un service concentré en heure de pointe est calibré pour une clientèle scolaire ou active. Un service ayant une répartition uniforme des trajets au cours de la journée correspond par exemple davantage à un service du dimanche.

B. Rappel du diagnostic

Les principaux points du diagnostic sont les suivants :

- le réseau ne propose aucune ligne cadencée. Un cadencement ne peut guère être mis en place en raison des contraintes horaires des établissements scolaires.
- les lignes structurantes proposent un service en heure de pointe dans les deux sens, avec des trajets le midi.
- les lignes principales présentent un service moins symétrique, avec des départs vers le pôle en heure de pointe sans trajet le midi. Les retours se font uniquement en après-midi et dans la soirée.
- l'asymétrie est plus marquée encore pour les lignes secondaires, avec des départs vers le pôle uniquement en matinée, et des retours l'après-midi. Certaines lignes présentent uniquement un aller vers le pôle le matin et un retour le soir.
- les lignes scolaires présentent des services similaires aux lignes secondaires, avec au moins un aller le matin et un retour le soir.

Ligne	O/D	Plages horaires																		
		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		
454A	Guebwiller-Mulhouse																			
454B	Structurante Mulhouse-Guebwiller																			
326A	Weckolsheim-Colmar																			
326B	Principale Colmar-Weckolsheim																			
318A	Riedwih-Colmar																			
318B	Secondaire Colmar-Ridwih																			
804A	Altkirch-Cernay																			
804B	Scolaire Cernay-Altkirch																			

Figure 6 : heures de départ sur une ligne de chaque catégorie

C. Variations possibles du paramètre

A chaque catégorie de lignes est associé un niveau de desserte.

A titre d'exemple, les seuils suivants peuvent être proposés :

- Ligne structurante : plus de 24 trajets/JOB
- Ligne principale : 12 à 24 trajets/JOB
- Ligne secondaire : 6 à 12 trajets/JOB
- Ligne scolaire : moins de 6 trajets/JOB

Si des lignes express sont créées, leur niveau de service sera analogue à celui des lignes structurantes. Elles devraient permettre une desserte renforcée en heure de pointe et une fréquence uniforme en heure creuse afin d'assurer un service tout au long de la journée voire en soirée.

Pour chaque ligne, une optimisation horaire du service peut être effectuée en fonction des pôles générateurs desservis (établissements scolaires, pôles d'emplois desservis) et du type d'usagers.

Un service cadencé est envisageable sur les lignes express et les lignes structurantes en tenant compte toutefois des contraintes propres à l'exercice : contraintes d'exploitation, articulation avec les autres réseaux en interface (notamment ferroviaire), contraintes horaires des scolaires.

2.2.2 AMPLITUDE HORAIRE

A. CARACTERISATION DU PARAMETRE

L'amplitude horaire d'une ligne correspond à la durée entre le premier et le dernier départ.

A chaque catégorie de lignes précédemment définies est associé un niveau d'amplitude de service.

Il est susceptible de varier pour les lignes de chaque catégorie selon une fourchette haute ou basse.

Il peut s'étendre plus ou moins sur toute la journée ou au contraire être asymétrique selon les sens de circulation (trajet dans un sens le matin et dans l'autre le soir).

B. Rappel du diagnostic

Les principaux points du diagnostic sont les suivants :

- l'heure du premier départ apparait suffisamment matinale pour répondre aux demandes.
- en revanche, les derniers départs se situent entre 18h et 19h en moyenne ce qui limite l'attractivité du service. Un service de soirée a parfois déjà été demandé et pourrait être envisagé sur certaines lignes afin de desservir les pôles de services et de loisirs (par exemple les salles de spectacle de Colmar).
- il existe des lignes asymétriques ne disposant pas d'un service dans les deux sens. Elles sont souvent scolaires mais peuvent être également secondaires voire principales. Cette asymétrie restreint l'accès aux pôles desservis.

Ligne	O/D	Plages horaires																
		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
454A	Guebwiller-Mulhouse																	
454B	Structurante Mulhouse-Guebwiller																	
326A	Weckolsheim-Colmar																	
326B	Principale Colmar-Weckolsheim																	
318A	Riedwih-Colmar																	
318B	Secondaire Colmar-Ridwih																	
804A	Altkirch-Cernay																	
804B	Scolaire Cernay-Altkirch																	

Figure 7 : amplitude horaire sur une ligne de chaque catégorie

C. Variations possibles du paramètre

A chaque catégorie de lignes est associé un niveau d'amplitude.

L'extension du service en soirée pourrait être envisagée pour les catégories de lignes les plus fortes. Sa durée supplémentaire reste à définir (service jusqu'à 21h00 ?).

L'extension de la durée du service n'est pas nécessairement à étendre à l'ensemble des lignes et n'est pas obligatoirement uniforme.

La mise en place de services symétriques semble à favoriser quand cela s'avère opportun, l'asymétrie constituant un facteur restreignant nettement l'attractivité du service.

Deux problématiques se dégagent donc : celle de l'extension du service en soirée, et celle de la mise en place d'un service symétrique.

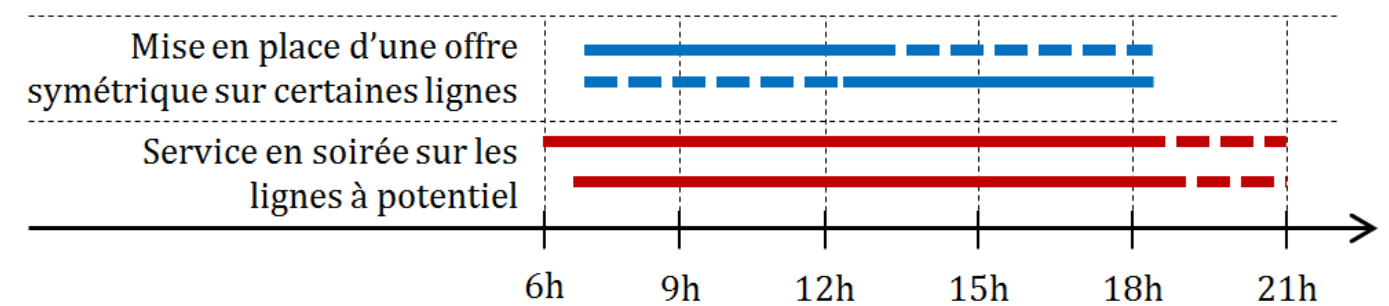
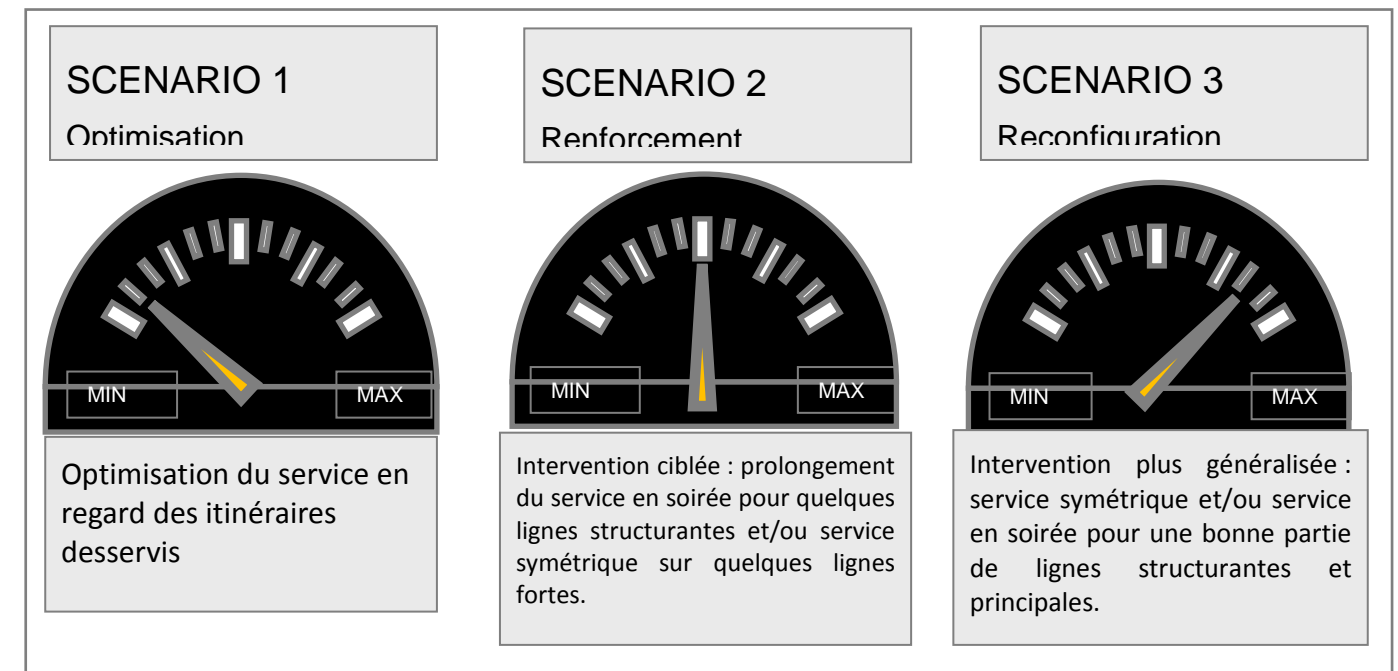


Figure 8 : possibilités d'intervention sur l'amplitude horaire



SERVICES DU WEEK-ENDS ET DES VACANCES SCOLAIRES

A. Caractérisation du paramètre

La demande des actifs et des scolaires étant moins forte le week-end et en vacances scolaires, les services peuvent s'en trouver réduits voire supprimés.

Ces restrictions de services peuvent être pénalisantes pour l'attractivité du service et limite ses capacités d'attraction vers d'autres types d'usagers.

Le développement d'une offre le week-end et en vacances scolaires peut donc être intéressante quand elle n'existe pas ou est insuffisante.

A chaque catégorie de lignes précédemment définies est associé un niveau de service le week-end et en période de vacances scolaires.

Il est susceptible de varier pour les lignes de chaque catégorie selon une fourchette haute ou basse.

B. Rappel du diagnostic

Les principaux points du diagnostic sont les suivants :

- Le service est quasiment nul le dimanche (seules les lignes 248, 147 et 454 proposent un service),
- certaines lignes secondaires sont arrêtées le samedi. Il n'existe par exemple pas de service le samedi pour les lignes 217, 439, 605 (pour respectivement 10, 3 et 26 trajets en JOB).
- les écarts de services entre les différentes catégories ne sont pas homogènes :
 - Entre 50 et 95 % des trajets en JOB sont assurés le samedi pour les lignes structurantes
 - Entre 38 et 73% des trajets en JOB sont assurés le samedi pour les lignes principales
 - Entre 0 et 90 % des trajets en JOB sont assurés le samedi pour les lignes secondaires
 - Entre 0 et 80 % des trajets en JOB sont assurés le samedi pour les lignes scolaires
- peu de demandes remontent aujourd'hui, pour un éventuel service le Dimanche.
- Actuellement, certaines navettes touristiques locales circulent le week-end de manière saisonnière : navettes de Noël, navettes des crêtes, navette des neiges.

C. Variations possibles du paramètre

A chaque catégorie de lignes est associé un niveau de service le week-end et en vacances scolaires.

L'extension du service le week-end sera envisagée pour les catégories de lignes les plus fortes. Elle peut aussi être étudiée de manière plus restreinte sur des lignes présentant un intérêt touristique.

Cette offre peut être intéressante le Samedi pour répondre à des besoins de chalandise, de loisirs, de formalités administratives mais aussi de travail pour certains types d'actifs.

Elle peut être pertinente le Dimanche ou en période de vacances pour les loisirs et le tourisme. Par exemple, un rabattement depuis Colmar et Mulhouse vers la ligne des crêtes lorsque celle-ci fonctionne peut être pertinent.

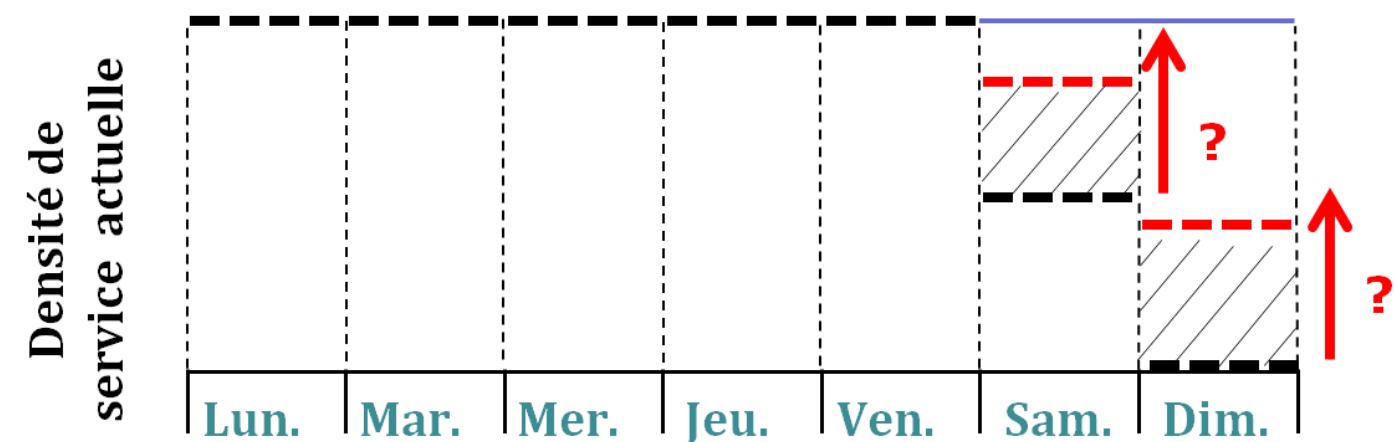
De manière générale, l'extension de service sur ces périodes diversifie les usagers potentiels et accroît l'attractivité du service.

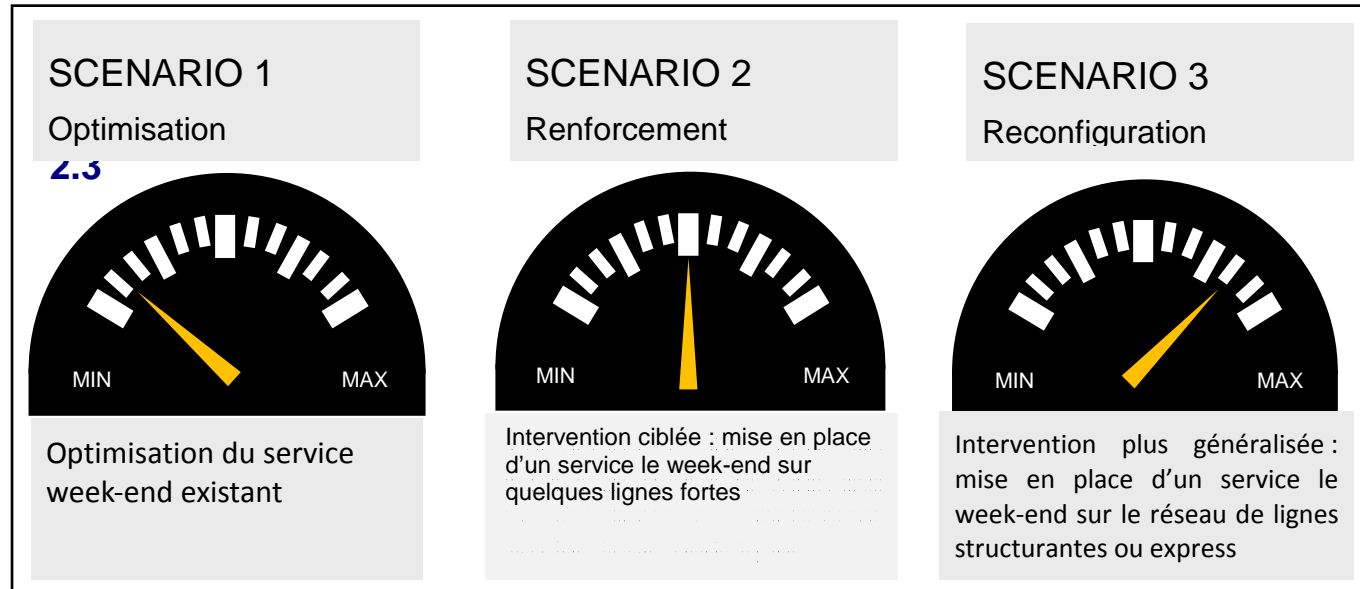
Il s'agit de définir :

- la réalisation d'un service le Samedi et / ou le Dimanche,
- la fréquence et l'amplitude de service sur les jours retenus,

Il est possible de réaliser des tests ciblés et limités de telles offres afin vérifier l'existence d'une demande potentielle.

Figure 9 : définition du niveau de service le week-end.





PARAMETRE 3 : INTERMODALITE

A. Caractérisation du paramètre

L'intermodalité correspond aux capacités de correspondance du réseau de car départemental avec les autres modes de transports collectifs : services de transports urbains des agglomérations, services ferroviaires, services de transport suisses et allemands en interface.

Ces capacités de correspondance nécessitent de remplir les conditions suivantes :

- articulation physique entre les réseaux : les points d'arrêt doivent être identiques ou proches,
- articulation horaire entre les services : les temps d'attente doivent être autant que possible limités, prévisibles et homogènes,
- articulation tarifaire entre les services : la capacité de passer d'un service à un autre ne doit pas être pénalisante sur le plan financier.

Les capacités d'intermodalité concernent en priorité les catégories de lignes les plus fortes. Leur niveau de service (fréquence, amplitude, temps de parcours) peut en effet permettre de valoriser les trajets qu'elles portent dans une chaîne de déplacements intermodale.

B. Rappel du diagnostic

Les principaux points du diagnostic sont les suivants :

- actuellement, seule l'agglomération de Mulhouse dispose d'une reconnaissance des titres du Conseil général sur le réseau urbain,
- sur les réseaux des agglomérations de Saint-Louis et de Colmar, les usagers peuvent monter à bord de certains cars départementaux avec un titre urbain dans le PTU (conventions d'affrètement).
- aujourd'hui peu de voyageurs sont concernés par une intermodalité entre services urbains et interurbains. Par exemple, moins de 10% des passagers interurbains effectuent une correspondance avec le réseau urbain.
- L'intermodalité avec le mode ferroviaire est possible dans certaines gares (Mulhouse, Colmar, Altkirch mais pas Saint-Louis) mais n'est pas organisée en termes d'horaires. En termes tarifaires, il est possible de voyager en correspondance car CG68 + train avec le forfait AlsaJob mais ce titre est restreint dans son usage (usage professionnel sur une OD donnée).

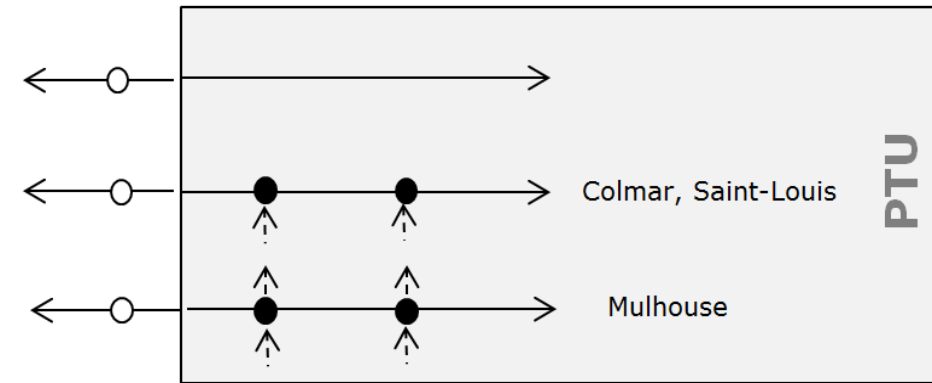


Figure 10 : fonctionnement actuel de l'intermodalité entre le réseau interurbain et les TCU

C. Variations possibles du paramètre

Plusieurs interventions sont envisageables pour améliorer les conditions de l'intermodalité entre les le réseau interurbain et les réseaux en interface.

Ces améliorations devraient en priorité concerner les lignes des catégories les plus fortes mais peuvent aussi faire l'objet de mesures générales sur le réseau.

Les interventions peuvent être les suivantes :

- harmonisation de l'intermodalité entre cars interurbains et TCU sur la base de celle existant avec le réseau SOLEA avec une reconnaissance croisée des titres sur le PTU. Ce système peu complexe en termes de convention et de compensation pourrait être mis en place relativement aisément. Il serait ainsi étendu aux réseaux de Saint-Louis et de Colmar.
- Renforcement ciblé de l'intermodalité entre cars interurbains et mode ferroviaire. De manière générale, d'éventuelles désarticulations évidentes entre les services sont évitées (arrivée du car légèrement postérieure au départ du train par exemple). Sur les lignes de catégories fortes, une articulation horaire est recherchée.
- Les opportunités de développement de l'articulation tarifaire entre services routiers interurbains et TER sont recherchées de manière à trouver une tarification attractive pour le public le plus large (abonnement tout public sans condition d'OD).
- De manière plus localisée, un rabatement très renforcé sur Altkirch en car depuis le Sundgau pour des correspondances avec Mulhouse en TER est à étudier. Il pourrait se substituer à des trajets complets en car entre le Sundgau et Mulhouse. Le service départemental ne pourrait toutefois dans ce cas être totalement abandonné dans le cadre conventionnel actuel avec les transporteurs mais pourrait être fortement réduit.
- de meilleures articulations tarifaires avec les services transfrontaliers et la possibilité d'effectuer une correspondance sur le réseau Bâlois et Allemand pourraient être proposées.

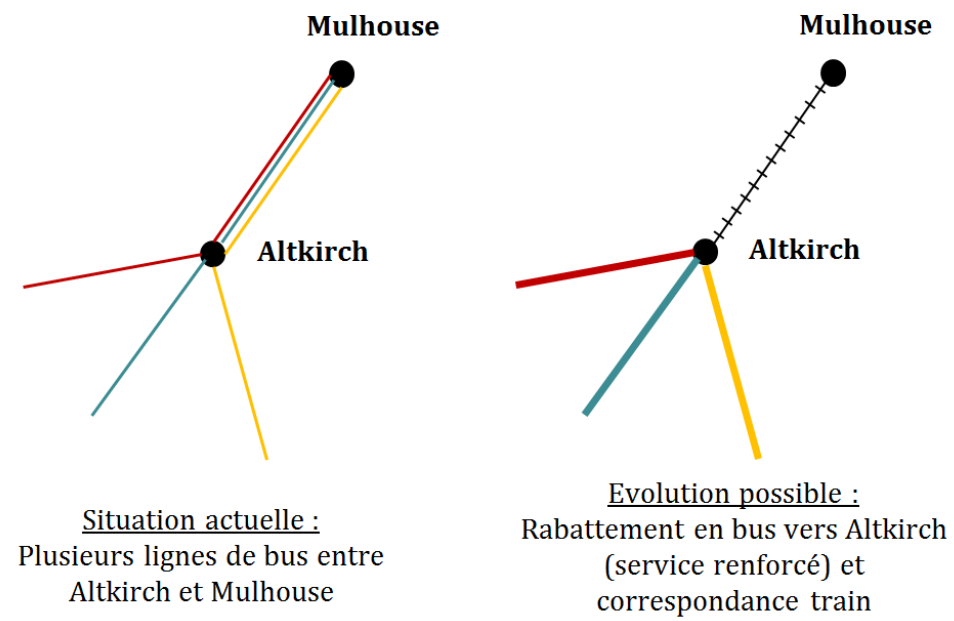


Figure 11 : principe d'un rabattement vers le mode ferroviaire sur Altkirch

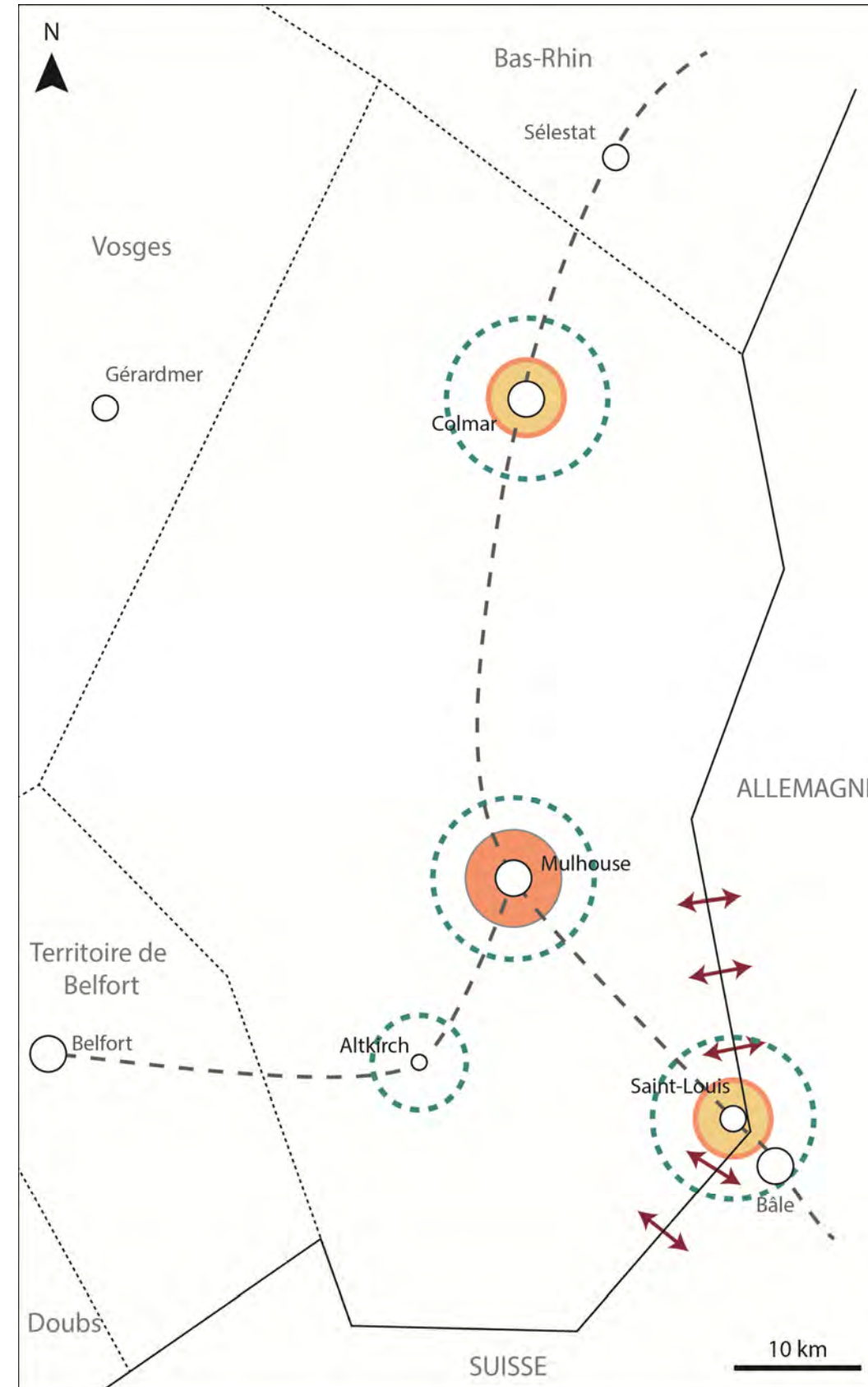
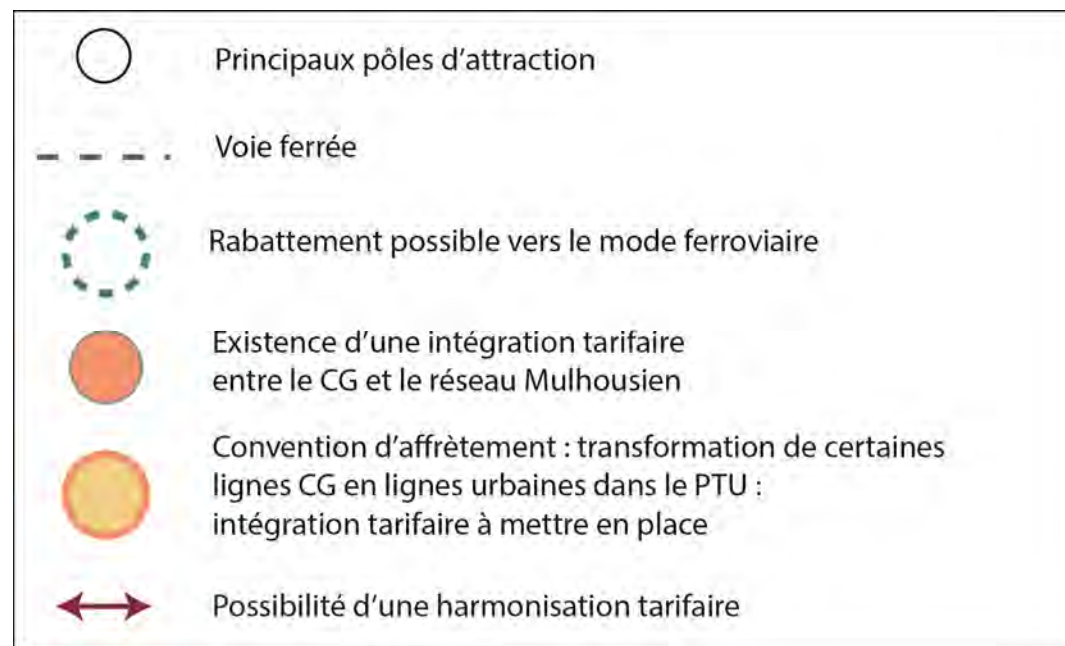


Figure 12 : intermodalité – leviers d'action

2.4 PARAMETRE 4 : USAGE COLLECTIF DE LA VOITURE ET MODES ACTIFS

A. Caractérisation du paramètre

Ce paramètre correspond au renforcement dans les déplacements des usages collectifs de la voiture, de la marche à pied et du vélo.

Les usages collectifs de la voiture sont :

- le covoiturage, c'est-à-dire la valorisation d'un trajet automobile par plusieurs passagers,
- l'autopartage, c'est-à-dire le partage d'un même véhicule par plusieurs usagers potentiels selon leurs besoins, ceux-ci ne justifiant par l'acquisition d'un véhicule individuel par chacun de ces usagers.

B. Rappel du diagnostic

Les principaux points du diagnostic sont les suivants :

- Il existe plusieurs parkings de covoiturage sur le territoire à proximité des échangeurs mais la plupart d'entre eux sont informels et de petite taille.
- 533 km d'itinéraires sont dédiés aux cyclistes dans le département. Tronçon par tronçon, le Conseil Général du Haut-Rhin complète son schéma départemental des itinéraires cyclables, qui à terme en comptera 800 km.

C. Variations possibles du paramètre

Les moyens d'intervention du Conseil Général sur ces aspects sont distincts :

- Le covoiturage peut être valorisé par la création ou la sécurisation des parcs relais, des actions de communication, etc.
- L'autopartage relève davantage du management de la mobilité en général que d'une compétence du Conseil Général.
- L'interface entre les modes actifs (vélo, marche) et le réseau interurbain peut faire l'objet d'une procédure standardisée gérant leurs interfaces aux points d'arrêt. Cette procédure doit être fortement différenciée en visant en priorité les points d'arrêt forts des lignes structurantes. Des mesures d'aménagement de point d'arrêt, d'optimisation et de sécurisation des cheminements vélo et piétons, de stationnement sécurisé des vélos, de signalétique notamment, peuvent être mises en place sur ces points d'arrêt. Des mesures générales plus standards et plus légères peuvent être adoptées sur un nombre de points d'arrêts plus large. Le volume de ces interventions sera proportionnel au niveau de réorganisation du réseau interurbain (nombre de lignes express mises en place).

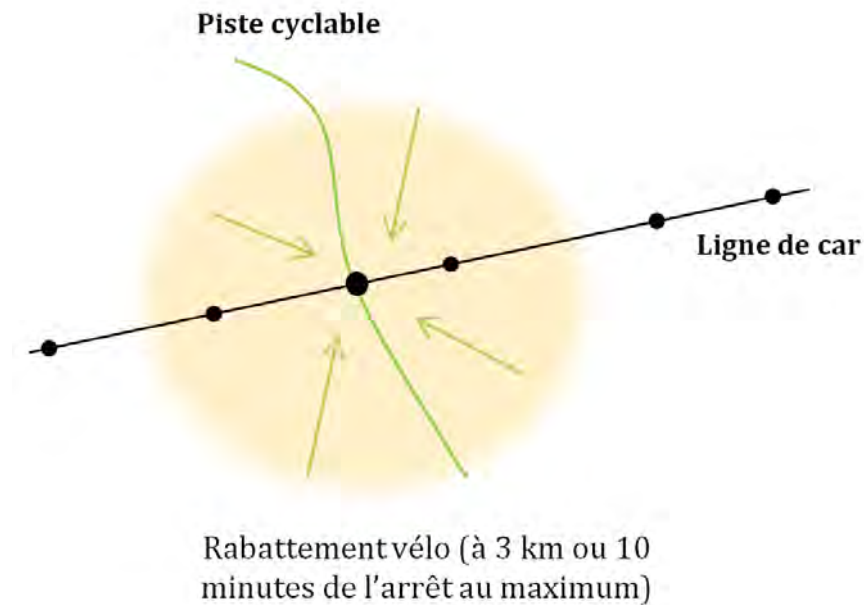


Figure 13 : rabattement de vélo vers les arrêts forts de lignes structurantes

Les points d'interface entre le réseau cyclable existant ainsi que le réseau de lignes structurantes son identifiés.

Les interventions viseront en priorité ces points d'arrêt selon une procédure standardisée.

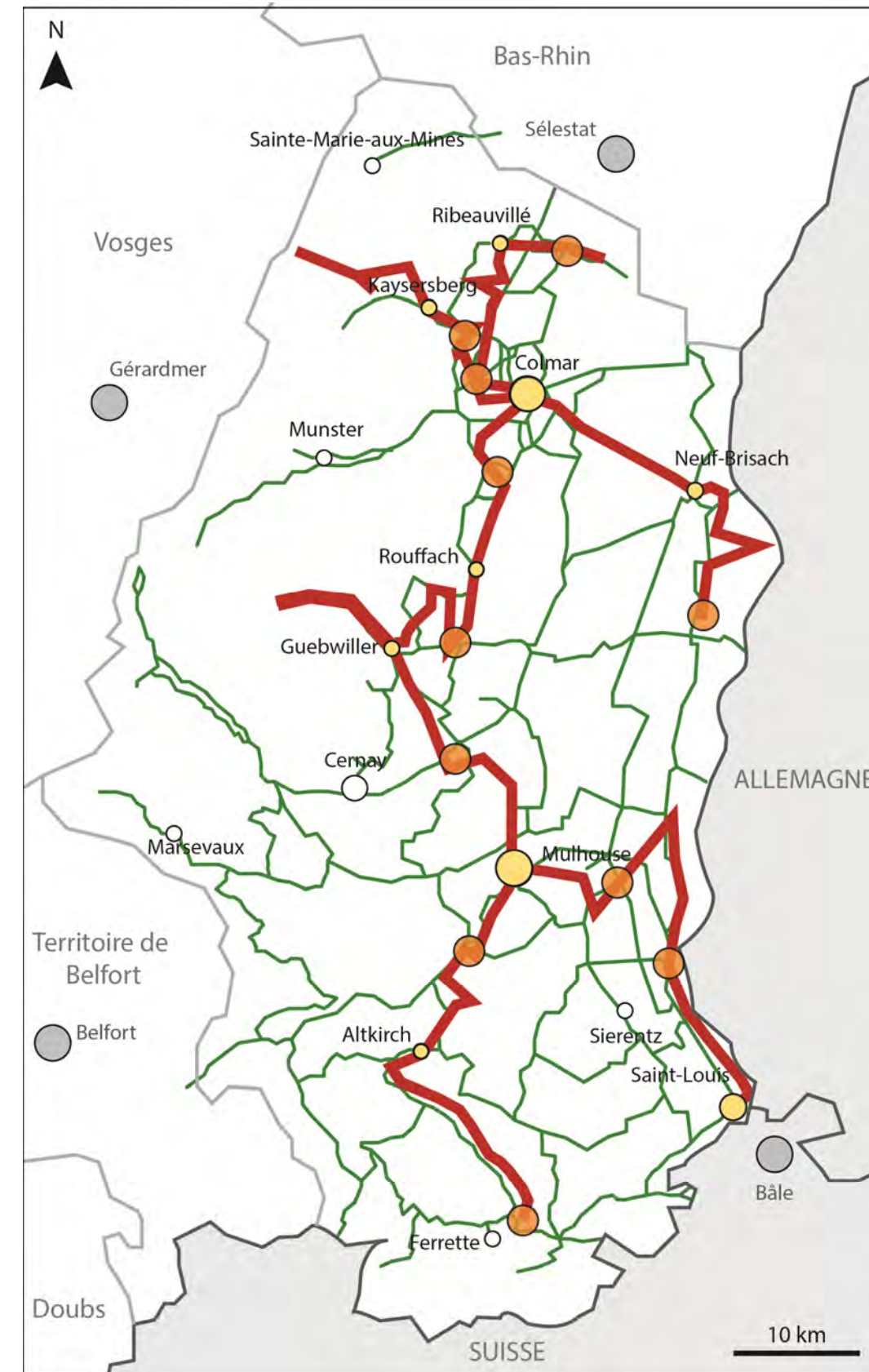
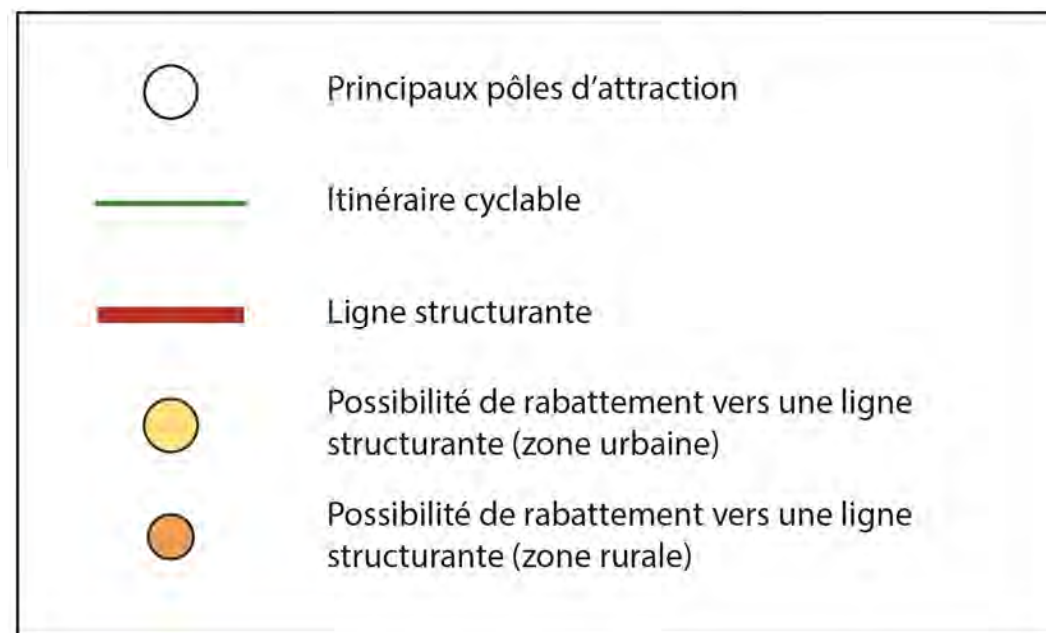


Figure 14 : possibilités de rabattement depuis les itinéraires cyclables

2.5 PARAMETRE 5 : TARIFICATION

A. Caractérisation du paramètre

La tarification est un paramètre dimensionnant pour le service par l'attractivité qu'elle est en mesure d'avoir ou non sur les usagers.

La tarification est à appréhender à la fois :

- de manière interne pour les services interurbains du Conseil Général,
- de manière externe dans les articulations qu'elle peut avoir avec celle des réseaux en interface (urbains, TER, frontaliers voisins).

B. Rappel du diagnostic

Les principaux points du diagnostic sont les suivants :

- la tarification actuelle est peu lisible pour les usagers et source de perte de temps pour les conducteurs des cars (délivrance de titres).
- le système de tarification pour les billets à l'unité est réalisé par ligne selon une gamme tarifaire fixée de manière homogène sur le réseau départemental. Le prix du billet s'élève alors de 2,15 à 4,55€.
- les formules d'abonnement sont cantonnées à une ligne particulière,
- les formules intermodales (AlsaJob) sont limitées à une OD particulière et au motif travail,
- Le ticket Alsa+ est le seul titre intermodal existant mais n'est guère intéressant financièrement et est très peu utilisé.

C. Variations possibles du paramètre

Plusieurs niveaux d'intervention sont envisageables pour simplifier le système de tarification et le rendre plus attractif.

- tarification unique du billet à l'unité. Fixée par exemple à 2€ ou 2€50, cette tarification permettrait d'homogénéiser les titres à l'échelle du réseau et de présenter une grande lisibilité à l'usager. Dans cette hypothèse, chaque transporteur reconnaîtrait les titres émis par un autre. A titre d'exemple, le département du Bas-Rhin a mis en place la tarification unique, avec un billet unitaire à 2€. Une harmonisation du tarif unique du Haut-Rhin et du Bas-Rhin pourrait être envisagée, comme l'ont fait l'Eure et la Seine-Maritime.
- abonnement départemental. Réalisé de manière zonale ou non, cet abonnement permettrait un accès à toutes les lignes concernées de manière illimitée. Il simplifierait

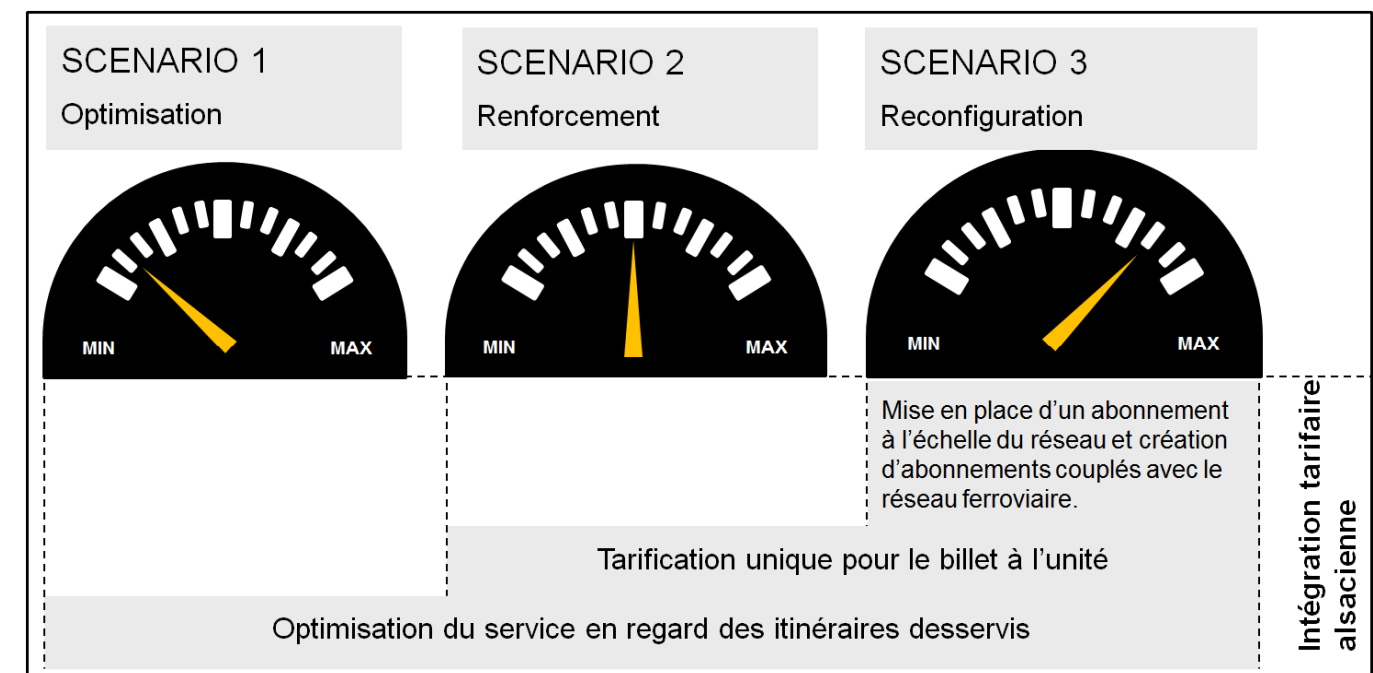
l'usage du réseau et permettrait d'accroître le nombre de voyages réalisés. A titre d'exemple, le département du Bas-Rhin a réalisé un abonnement zonal.

- Tarification combinée. Des tarifications combinées peuvent être envisagées avec les autres AOT, pour les titres à l'unité et pour les abonnements :
 - avec les TCU, une simple reconnaissance mutuelle de titres et un système de compensation entre les AOT pourrait être suffisants.
 - avec la Région, un abonnement AlsaJob élargi à l'ensemble des OD qui ne soit plus limité au motif travail est à envisager.
 - de manière générale, la création d'abonnements couplés à un tarif supérieur à l'abonnement simple mais inférieur à la somme des deux abonnements peut aussi être étudiée.
 - un abonnement intégral combinant les offres interurbaines, urbaines et régionales est en réflexion à l'échelle régionale depuis un certain nombre d'années.

En cas de tarification commerciale unique, plusieurs options sont envisageables pour le transport scolaire :

- Il peut rester sur une tarification kilométrique en veillant toutefois à ne pas être plus cher que la tarification commerciale,
- Il peut aussi s'aligner sur un forfait unique, ce qui peut représenter un manque à gagner pour le Conseil Général (alignement du coût d'abonnement scolaire par le bas).

Le type et le niveau de coût de l'abonnement scolaire présente une sensibilité politique à intégrer.



Paramètre 6 : gouvernance

A. Caractérisation du paramètre

Le paramètre de gouvernance s'adapte aux options retenues dans le reste du Schéma pour qu'une organisation adaptée des structures et des modes de décision soit mise en place.

Cette organisation de la gouvernance est à la fois :

- interne au Conseil Général avec une structuration plus ou moins forte des services techniques suivant les questions de mobilité,
- externe au Conseil Général avec une structuration plus ou moins forte des relations avec les acteurs extérieurs : autres AOT, intercommunalités, entreprises, etc.

B. Rappel du diagnostic

Les principaux points du diagnostic sont les suivants :

- une structuration interne des services du Conseil Général adaptée à la gestion du service dans sa configuration actuelle mais à faire évoluer en fonction des choix réalisés dans le Schéma,
- des relations avec les AOTU distinctes et peu explicites,
- des relations avec les intercommunalités, autorités organisatrices de rang 2 pour les TAD peu formalisées et ne permettant pas une homogénéisation des services de TAD.

C. Variations possibles du paramètre

L'organisation de la gouvernance présentée dans le tableau ci-contre présente un cadre fixe susceptible de s'adapter dans ses contenus aux différents scénarios.

Dans le cadre d'une collectivité unique, la compétence transport interurbains ne serait plus séparée entre mode ferroviaire (aujourd'hui sous l'autorité de la Région) et mode routier (aujourd'hui sous l'autorité des Conseils Généraux). Cela pourrait permettre une véritable remise à plat des services interurbains de transport en regard de leur intérêt régional.

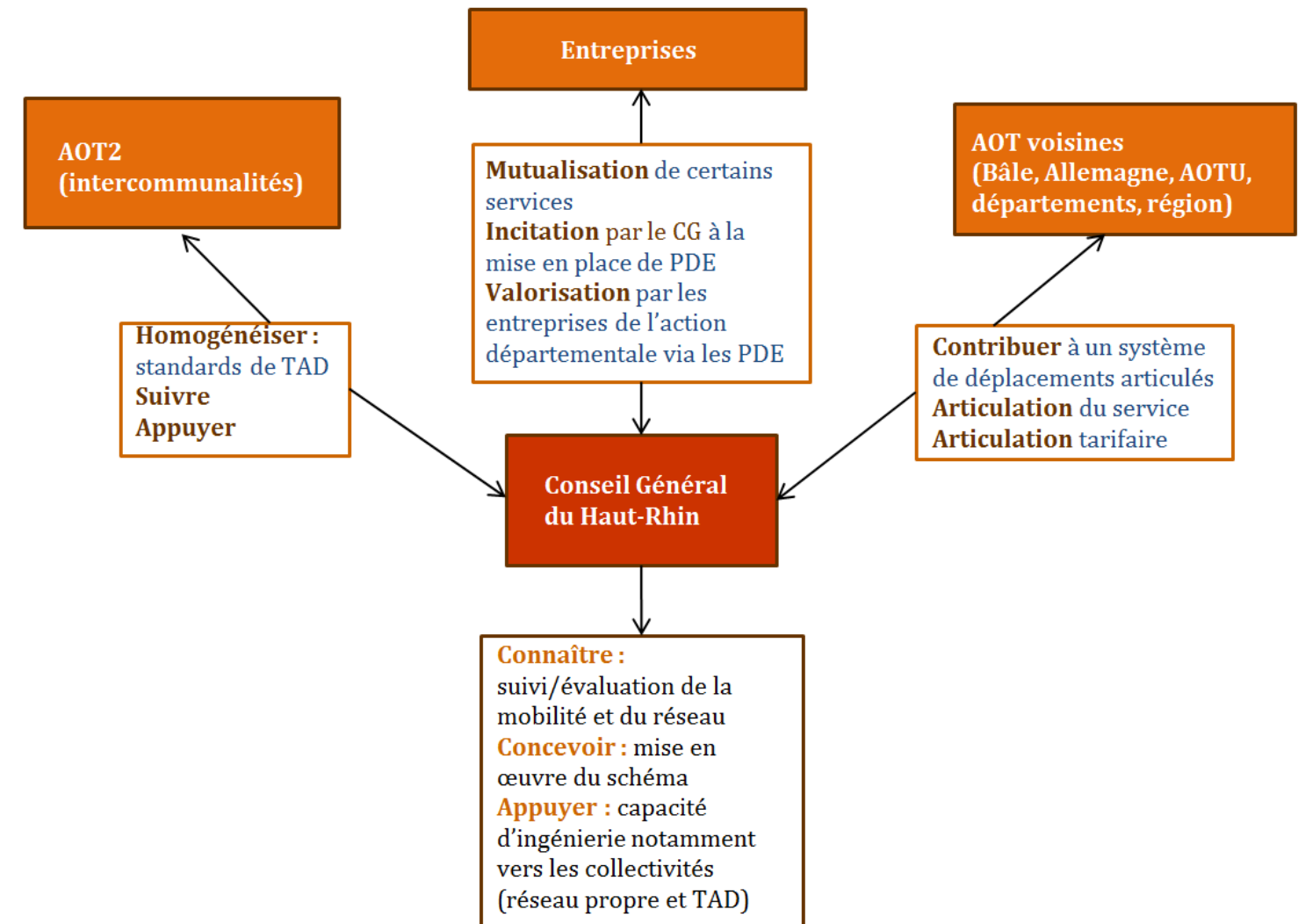


Figure 15 : interrelations du CG avec les autres entités et compétences internes

2.6 PARAMETRE 7 : COMMUNICATION ET MANAGEMENT DE LA MOBILITE

A. Caractérisation du paramètre

Les actions de communication concernent à la fois l'information aux usagers du réseau et la communication extérieure destinée à une clientèle potentielle. Elles se matérialisent à travers différents outils : fiches horaires sur différents supports, information sur les conditions de circulation, etc.

Le management de la mobilité regroupe des actions de nature variées permettant de sensibiliser à une mobilité plus durable : usages collectifs de la voiture, marche à pied, vélo, usage des transports en commun, etc.. Des initiatives vers des publics cibles spécifiques (jeunes, salariés, seniors, etc.), vers des territoires spécifiques (zones d'activités, intercommunalités, etc.) sont envisageables dans ce cadre. Cela se traduit par exemple par la mise en place de Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE), interentreprises (PDIE), d'administration (PDA), etc.

B. Rappel du diagnostic

Les principaux points du diagnostic sont les suivants :

- Les fiches horaires sont accessibles aux usagers et disponibles sur différents supports,
- le management de la mobilité ne relève pas des missions du Conseil Général même si celui-ci peut soutenir ou relayer ces démarches.
- A la rentrée 2013 a été mis en place une alerte SMS en cas de suppression totale ou partielle de transports scolaires. Chaque famille peut s'inscrire chaque année sur le site internet www.alertebus.cg68.fr

C. Variations possibles du paramètre

Il s'agit d'un paramètre présentant des variations conditionnées aux ambitions de refonte du service et de recherche de nouveaux usagers.

Différentes interventions sont envisageables :

- un système de numérotation adapté aux nouvelles catégories du réseau permettant une meilleure lisibilité de celui-ci,
- une distinction claire des catégories de lignes sur le plan du réseau (comme le fait le département des Vosges par exemple) permettrait une meilleure lisibilité immédiate du service proposé.
- de nouveaux supports de communication pour les informations relatives aux services (applications téléphone, internet, etc.).

Quelques actions mises en place par les départements limitrophes

Bas-Rhin

Un numéro unique non surtaxé, Infos Réseau 67, permet d'obtenir des informations sur le réseau et d'effectuer des réservations (TAD, etc.).

Il est possible de s'inscrire à un service d'alerte par SMS en cas de forte perturbation sur le réseau

Territoire de Belfort

Présence de QR codes aux points d'arrêts, grâce auxquels les smartphones indiquent les horaires des prochains passages à l'arrêt notamment

Vosges

Représentation différenciée des différentes catégories de lignes sur le plan papier.

3 PROPOSITIONS DE SCENARIOS

3.1 CADRAGE GENERAL DES SCENARIOS

Trois scénarios sont envisagés et sont décrits de manière synthétique ci-dessous avant d'être analysés de manière détaillée dans la suite de ce chapitre.

A. Scénario 1 : optimisation

Un **scénario de référence** avec des améliorations au fil de l'eau visant une optimisation du réseau interurbain :

- des interventions limitées sur le maillage et le niveau de service du réseau interurbain pour l'améliorer à la marge,
- des initiatives et des impacts limités sur le système de transport en général (intermodalité, modes alternatifs, etc.),
- des moyens constants et une structure dépenses / recettes globalement reconduite.

L'objectif de ce scénario vise à mieux satisfaire la demande actuelle et à valoriser le service interurbain.

B. Scénario 2 : renforcement

Un **scénario aux ambitions mesurées** visant des améliorations fortes mais ciblées sur le réseau interurbain ainsi qu'un système de transport plus intégré et plus attractif :

- une reconfiguration partielle du réseau interurbain avec des interventions ciblées sur le maillage et niveau de service : mise en place de quelques lignes express, amélioration du niveau de service de certaines lignes structurantes.
- Un système de transport plus intégré valorisant la complémentarité du réseau interurbain avec les autres services de transport avec des mesures en matière d'intermodalité, de tarification, etc.
- des moyens renforcés à la marge et une évolution mesurée de la structure dépenses / recettes.

L'objectif de ce scénario est de promouvoir de nouveaux usages du réseau interurbain ainsi que des pratiques de mobilité plus durables.

C. Scénario 3 : reconfiguration

Un **scénario volontariste** aux ambitions importantes reconfigurant l'ensemble du réseau interurbain afin de l'inscrire dans un système de transport intégré fortement attractif :

- une refonte complète du réseau interurbain avec des interventions généralisées sur le maillage et le niveau de service : mise en place d'un réseau de lignes express, renforcement de l'ensemble du réseau, etc.
- un système de transport totalement intégré en termes de tarification et de services permettant des chaînes de déplacement fluides et intermodales,
- des moyens supplémentaires importants et une nette évolution de la structure dépenses / recettes,
- une refonte institutionnelle du système de transport voyant l'intégration des AOT routières et ferroviaires interurbaines dans le cadre d'une collectivité unique et permettant de nouveaux arbitrages entre ces modes.

Un objectif visant des niveaux élevés et variés d'usage du réseau interurbain dans le cadre de nouveaux comportements de mobilité plus durables.

3.2 DECLINAISON DES PARAMETRES PAR SCENARIO

Les différents paramètres sont déclinés par scénarios et permettent de définir le niveau de variation pour chacun d'entre eux.

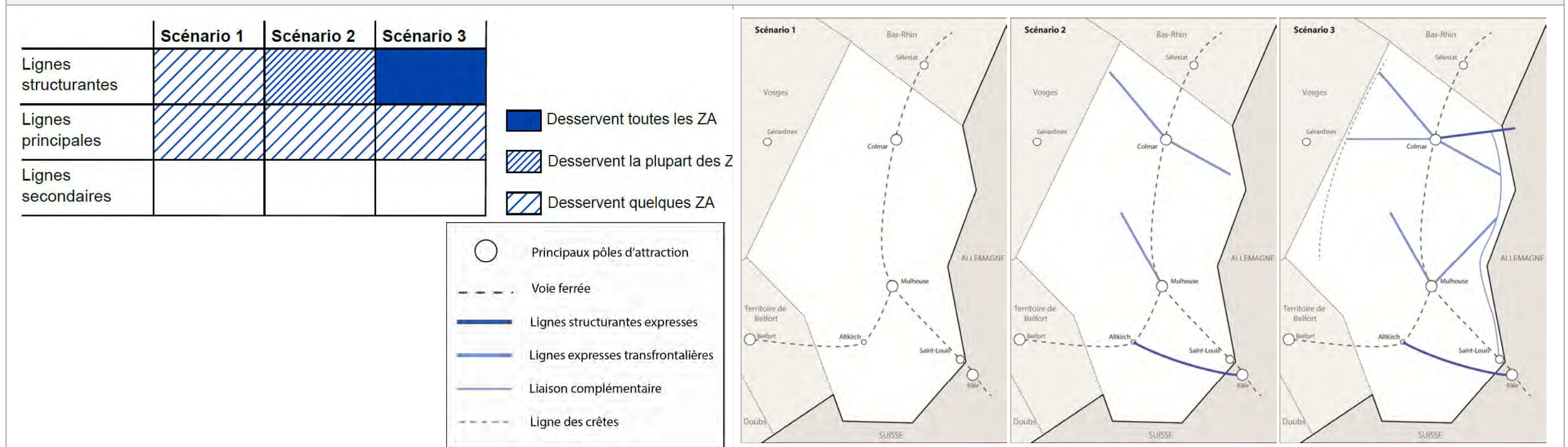
PARAMETRE 1 : RESTRUCTURATION DU RESEAU – COUVERTURE TERRITORIALE

Choix de la structure du réseau : type de maillage, définition d'un réseau armature, création de lignes express.
Approche à l'échelle départementale (réseau armature) et locale (desserte des zones d'activité).

Scénario 1 : optimisation	Scénario 2 : renforcement	Scénario 3 : reconfiguration
<ul style="list-style-type: none"> Pas de refonte du réseau Pas de création d'un réseau armature 	<ul style="list-style-type: none"> Création de quelques lignes express vers les principaux pôles Création d'une ligne express transfrontalière entre le Sundgau et Bâle 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un réseau armature de lignes express complet vers les principaux pôles du territoire Création d'une ligne express transfrontalière entre le Sundgau et Bâle Passage en ligne express de la liaison transfrontalière entre Colmar et Breisach
<ul style="list-style-type: none"> Une desserte à la marge des zones d'activité par les lignes structurantes en fonction des opportunités 	<ul style="list-style-type: none"> Une desserte systématique des zones d'activités par les lignes express Une desserte améliorée des zones d'activité par les lignes structurantes ou principales 	<ul style="list-style-type: none"> Une desserte systématique des zones d'activités par les lignes express Une desserte systématique des zones d'activité par les lignes structurantes ou principales

Figure 16 : type de desserte proposé pour les zones d'activité

Figure 17 : définition de l'armature du réseau



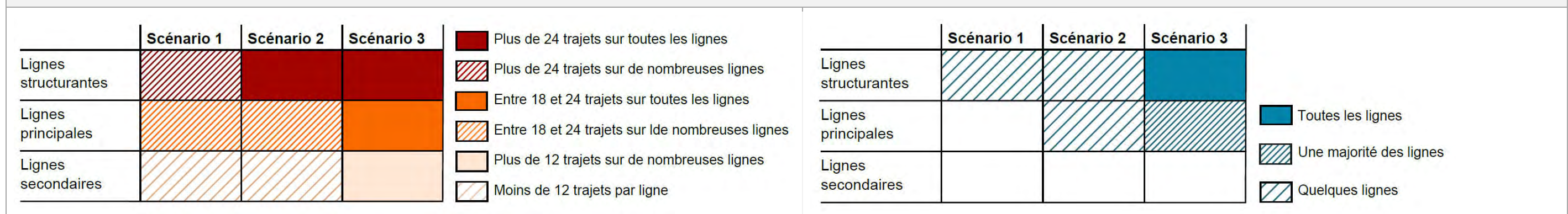
PARAMETRE 2 : RESTRUCTURATION DU RESEAU – NATURE DU SERVICE

Révision des catégories
définition des seuils de fréquence
définition des amplitudes horaires
définition du service les week-ends, jours fériés et vacances scolaires

Scénario 1 : optimisation	Scénario 2 : renforcement	Scénario 3 : reconfiguration
<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle catégorisation des lignes : structurantes (éventuellement express), principales, secondaires. 		
<ul style="list-style-type: none"> Maintien global des niveaux de fréquence actuels moyennant une homogénéisation Amélioration de la fréquence sur quelques lignes structurantes 	<ul style="list-style-type: none"> Création de quelques lignes express Amélioration des fréquences sur toutes les lignes structurantes et sur certaines lignes principales et secondaires Mise en symétrie du service sur quelques lignes secondaires 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un réseau de lignes express Amélioration des fréquences sur toutes les lignes structurantes, principales et secondaires Mise en symétrie du service sur toutes les lignes secondaires
<ul style="list-style-type: none"> Optimisation à la marge du service en soirée sur quelques lignes en regard des itinéraires desservis 	<ul style="list-style-type: none"> service en soirée sur les lignes express prolongement du service en soirée sur quelques lignes structurantes 	<ul style="list-style-type: none"> service en soirée sur les lignes express prolongement du service en soirée sur les lignes structurantes prolongement du service en soirée sur une majorité de lignes principales
<ul style="list-style-type: none"> Renforcement le Samedi sur quelques lignes structurantes 	<ul style="list-style-type: none"> Services express circulant le Samedi et le Dimanche (fréquence réduite par rapport aux jours de semaine) Renforcement des services le Samedi sur quelques lignes structurantes Création de quelques services le Dimanche sur quelques lignes structurantes 	<ul style="list-style-type: none"> Services express circulant le Samedi et le Dimanche (fréquence réduite par rapport aux jours de semaine) Renforcement des services le Samedi sur les lignes structurantes Création de services le Dimanche sur les lignes structurantes (notamment en articulation avec les lignes à fonction touristiques) Renforcement des services le Samedi sur quelques lignes principales Création de services le Dimanche sur quelques lignes principales

Figure 18 : caractérisation des fréquences par scénario et par catégorie de lignes

Figure 19 : mise en place d'un service de soirée



PARAMETRE 3 : INTERMODALITE

Articulations du service routier interurbain avec les services collectifs urbains
Articulations du service routier interurbain avec le mode ferroviaire (services régionaux, intercités et TGV)
Dimension transfrontalière avec la question de l'articulation avec les réseaux voisins
Dimension d'articulation des services (fréquences, horaires)
Dimension d'articulation tarifaire
Dimension d'articulation physique (pôles d'échanges)

Scénario 1 : optimisation	Scénario 2 : renforcement	Scénario 3 : reconfiguration
<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation de l'articulation entre réseau interurbain routier et réseaux urbains (Colmar, Saint-Louis) sur l'exemple mulhousien : reconnaissance réciproque des titres sur le PTU 		
<ul style="list-style-type: none"> • articulation horaire à la marge sur quelques lignes avec le mode ferroviaire 	<ul style="list-style-type: none"> • articulation tarifaire entre services interurbains routiers et ferroviaires • articulation horaire des lignes express avec le mode ferroviaire • articulation horaire des lignes structurantes et principales selon opportunités • mise en place de services interurbains routiers de rabattement sur la gare d'Altkirch se substituant aux services en OD Mulhouse • Possibilité d'effectuer une correspondance sur le réseau bâlois et allemand (lignes transfrontalières) 	<ul style="list-style-type: none"> • articulation tarifaire entre services interurbains routiers et ferroviaires • articulation horaire des lignes express avec le mode ferroviaire • articulation horaire des lignes structurantes et principales selon opportunités • mise en place de services interurbains routiers de rabattement sur la gare d'Altkirch se substituant aux services en OD Mulhouse • Possibilité d'effectuer une correspondance sur le réseau bâlois et allemand (lignes transfrontalières)
<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation des systèmes de transport à la demande selon un référentiel départemental • Réponse aux initiatives des territoires en matière de TAD 	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation des systèmes de transport à la demande selon un référentiel départemental • Mesures incitatives sur les TAD vers certains territoires 	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation des systèmes de transport à la demande selon un référentiel départemental • Mesures incitatives sur les TAD vers tous les territoires


PARAMETRE 4 : USAGES COLLECTIFS DE LA VOITURE ET MODES ACTIFS

Promotion du covoiturage et de l'autopartage
Amélioration de l'accès aux points d'arrêt interurbains par les modes actifs

Scénario 1 : optimisation	Scénario 2 : renforcement	Scénario 3 : reconfiguration
<ul style="list-style-type: none"> • Définition d'un référentiel d'aménagement des points d'arrêt hiérarchisé en fonction des catégories de ligne et d'un cadre d'intervention • Promotion du covoiturage et de l'autopartage – mise en place d'un schéma de covoiturage 		
<ul style="list-style-type: none"> • amélioration prioritaire des principaux points d'arrêt des lignes structurantes et principales (abords, informations voyageurs, abri, etc.) • Optimisation à la marge de l'accès piétons à quelques arrêts forts 	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorations / aménagement des points d'arrêt des lignes express, structurantes et principales abords, informations voyageurs, abri, etc.) • Optimisation de l'accès piétons aux arrêts des lignes express et structurantes 	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorations / aménagement des points d'arrêt des lignes express, structurantes et principales abords, informations voyageurs, abri, etc.) • Optimisation de l'accès piétons aux arrêts des lignes express, structurantes et principales
		<ul style="list-style-type: none"> • Création de stationnement vélos sécurisés sur les principaux points d'arrêt des lignes express et de quelques lignes structurantes (notamment au croisement avec le réseau cyclable). • Création de P+R (parkings relais) sur les lignes express

Figure 20 : aménagement des itinéraires piétons et cyclables

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Itinéraires piétons : signalétique			
Itinéraires cyclables : signalétique et stationnement			

 Aux abords d'une majorité des arrêts forts

 Aux abords de quelques arrêts forts

PARAMETRE 5 : TARIFICATION

Choix d'un système tarifaire départemental : tarification unique, abonnement réseau interurbain routier (global ou zonal)

Principes d'articulation tarifaire avec les TCU

Principes d'articulation tarifaire avec le TER

Principes d'articulation tarifaire transfrontalière avec les réseaux voisins

Scénario 1 : optimisation	Scénario 2 : renforcement	Scénario 3 : reconfiguration
<ul style="list-style-type: none"> • Articulation tarifaire avec les TCU sur l'exemple mulhousien (réciprocité des titres sur le TCU) • Extension de l'abonnement scolaire à tout le réseau et à toute période 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'une tarification unique pour le billet à l'unité (2€ ou 2,50€) 	
	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place d'un abonnement pour l'ensemble du réseau interurbain départemental (zonal ou global) • Mise en place d'un pass touristique (en réfléchissant à la valorisation du produit de la taxe départementale de séjour à cet effet). 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Abonnement unique intermodal régional (zonal) • Mise en place d'un abonnement global articulant réseau interurbain routier départemental et réseau TER

PARAMETRE 6 : GOUVERNANCE

Définition des compétences internes au Conseil Général

Définition des relations entre le Conseil Général, les autres AOT, les intercommunalités, et les entreprises.

Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
<ul style="list-style-type: none"> • Suivi et évaluation de la mobilité (observatoire des déplacements) 		
<ul style="list-style-type: none"> • Suivi et évaluation du réseau en interne (niveau limité) 	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi et évaluation du réseau en interne (niveau moyen à élevé) • Définition et mise en œuvre d'un référentiel de TAD (technique et financier) 	
<ul style="list-style-type: none"> • Articulations avec les AOTU (tarification, services) 	<ul style="list-style-type: none"> • Articulations avec les AOT voisines (relations transfrontalières) • Articulation avec les entreprises : réseaux existants et PDE 	
		<ul style="list-style-type: none"> • Articulations avec la Région (TER)

PARAMETRE 7 : COMMUNICATION ET MANAGEMENT DE LA MOBILITE

Information aux usagers
Information en temps réel
Information en situation perturbée
Mise en place d'une communication visant à attirer de nouveaux usagers

Scénario 1 : optimisation





Scénario 2 : renforcement

Scénario 3 : reconfiguration

- Communication réseau et site de covoiturage - information accessible à tous les usagers (CG 68 et Vialsace)
- Meilleure distinction des catégories (représentation graphique différente sur le plan réseau, numérotation adaptée)

- Communication en temps réel (lignes express)
- Communication en situation perturbée (SMS ou mail)
- Appui aux démarches de management de la mobilité (PDE, PDIE, PDA)

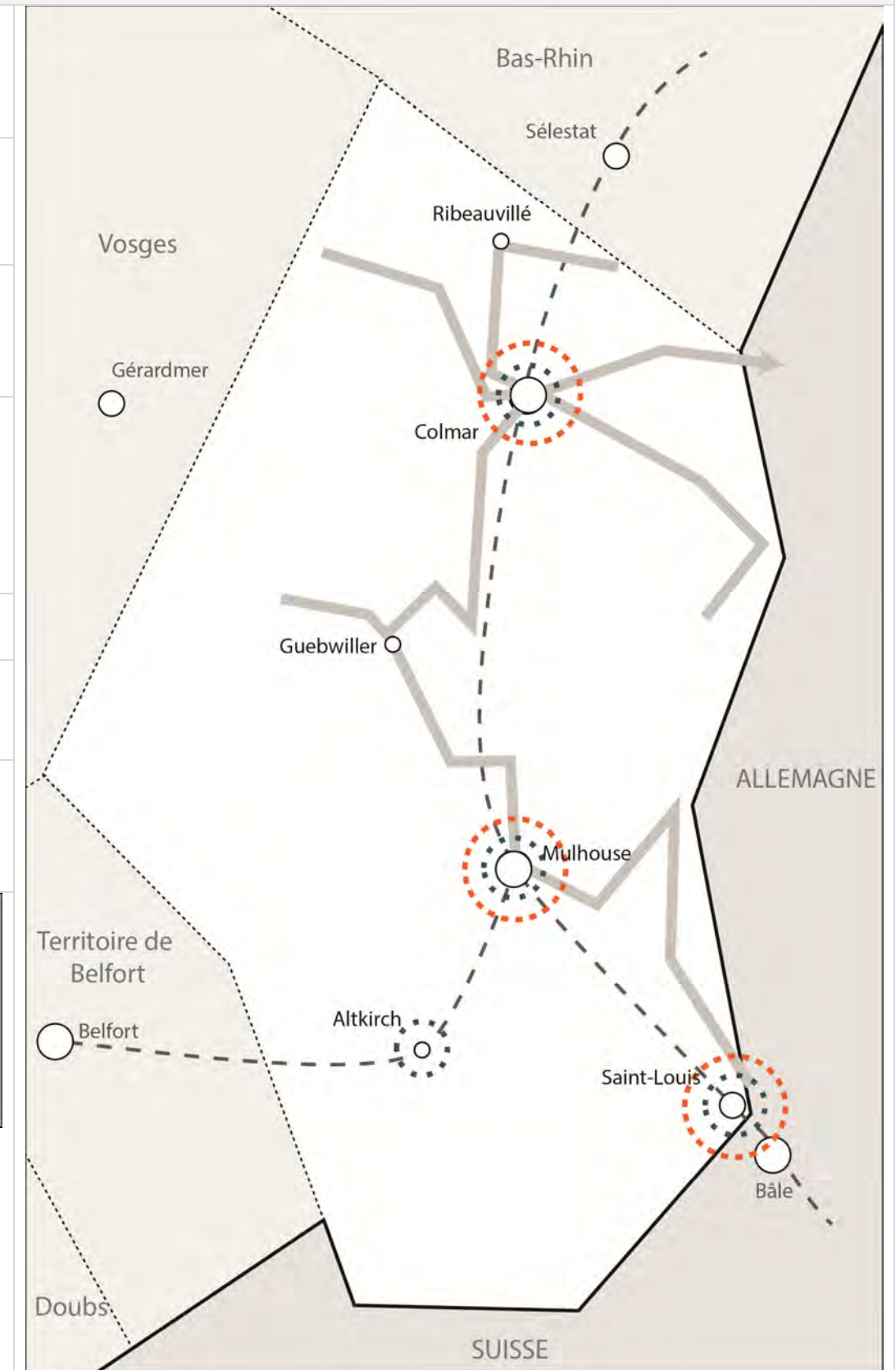
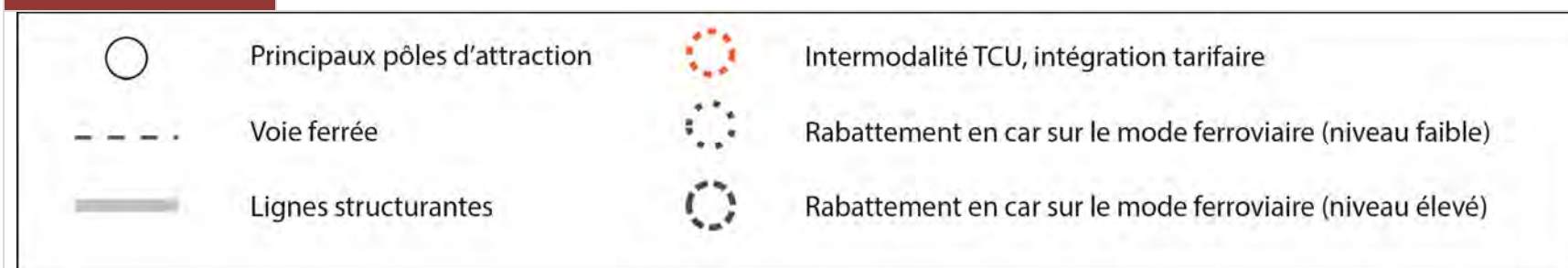
Figure 21 : exemple de représentation graphique et de numérotation

	Représentation	Numérotation
Ligne express		A, B, C
Ligne structurante		1 à 8
Ligne principale		11 à 21
Ligne secondaire		101 à 127

3.3 ANALYSE DES SCENARIOS

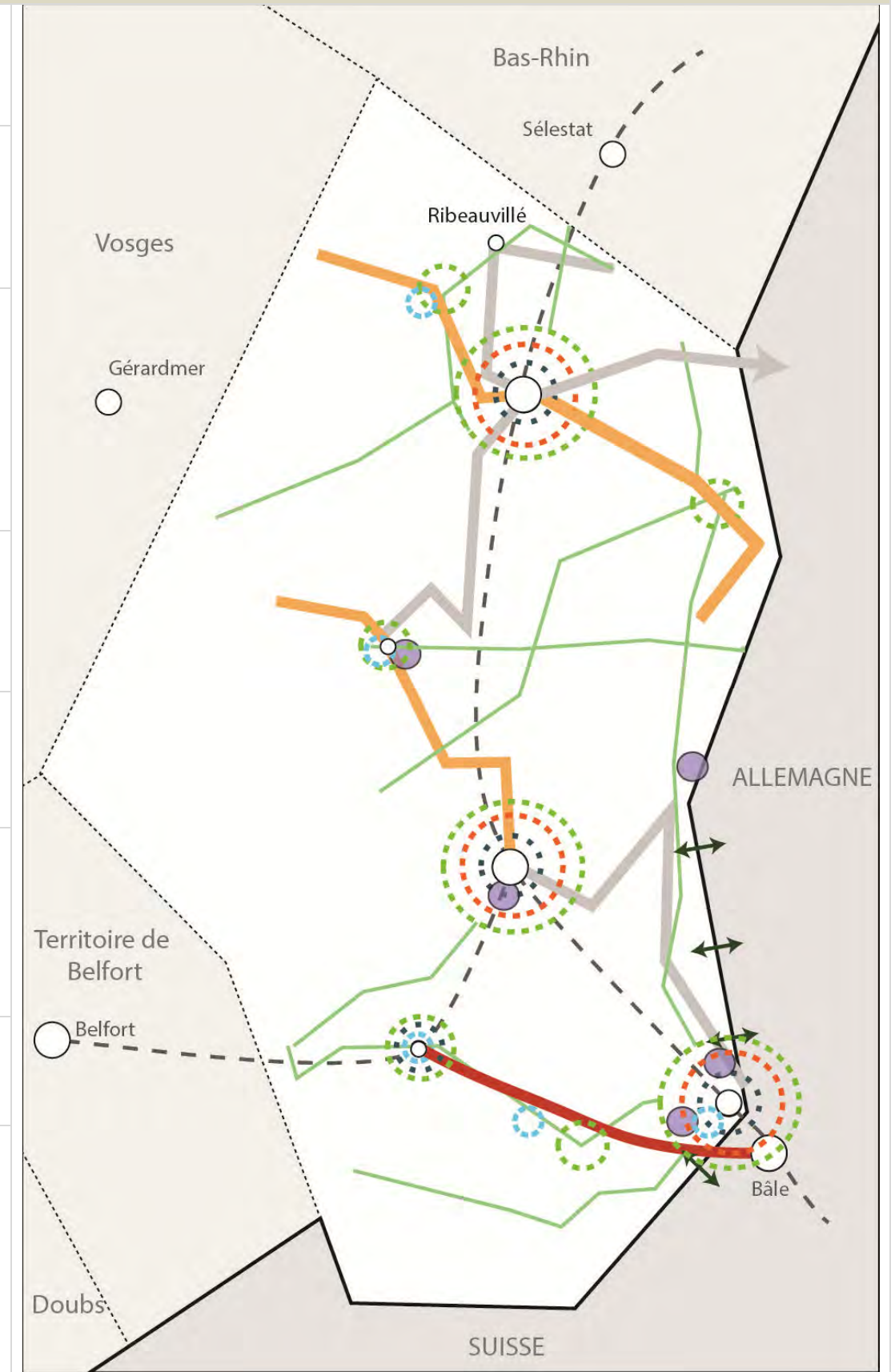
Scénario 1 : optimisation

Restructuration du réseau – couverture territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de refonte du réseau • Pas de création d'un réseau armature • Une desserte à la marge des zones d'activité par les lignes structurantes en fonction des opportunités
Restructuration du réseau – service	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle catégorisation des lignes : structurantes (éventuellement express), principales, secondaires • Maintien global des niveaux de fréquence actuels moyennant une homogénéisation • Amélioration de la fréquence sur quelques lignes structurantes
Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation de l'articulation entre réseau interurbain routier et réseaux urbains (Colmar, Saint-Louis) sur l'exemple mulhousien : reconnaissance réciproque des titres sur le PTU • articulation horaire à la marge sur quelques lignes avec le mode ferroviaire
Usages collectifs de la voiture et modes doux	<ul style="list-style-type: none"> • Définition d'un référentiel d'aménagement des points d'arrêt hiérarchisé en fonction des catégories de ligne et d'un cadre d'intervention • amélioration prioritaire des principaux points d'arrêt des lignes structurantes et principales (abords, informations voyageurs, abri, etc.) • Optimisation à la marge de l'accès piétons à quelques arrêts forts
Tarification	<ul style="list-style-type: none"> • Articulation tarifaire avec les TCU sur l'exemple mulhousien (réciprocité des titres sur le TCU)
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi et évaluation de la mobilité • Suivi et évaluation du réseau en interne (niveau limité)
Communication	<ul style="list-style-type: none"> • Communication réseau (information accessible à tous les usagers) • Meilleure distinction des catégories (représentation graphique différente sur le plan réseau, numérotation adaptée)



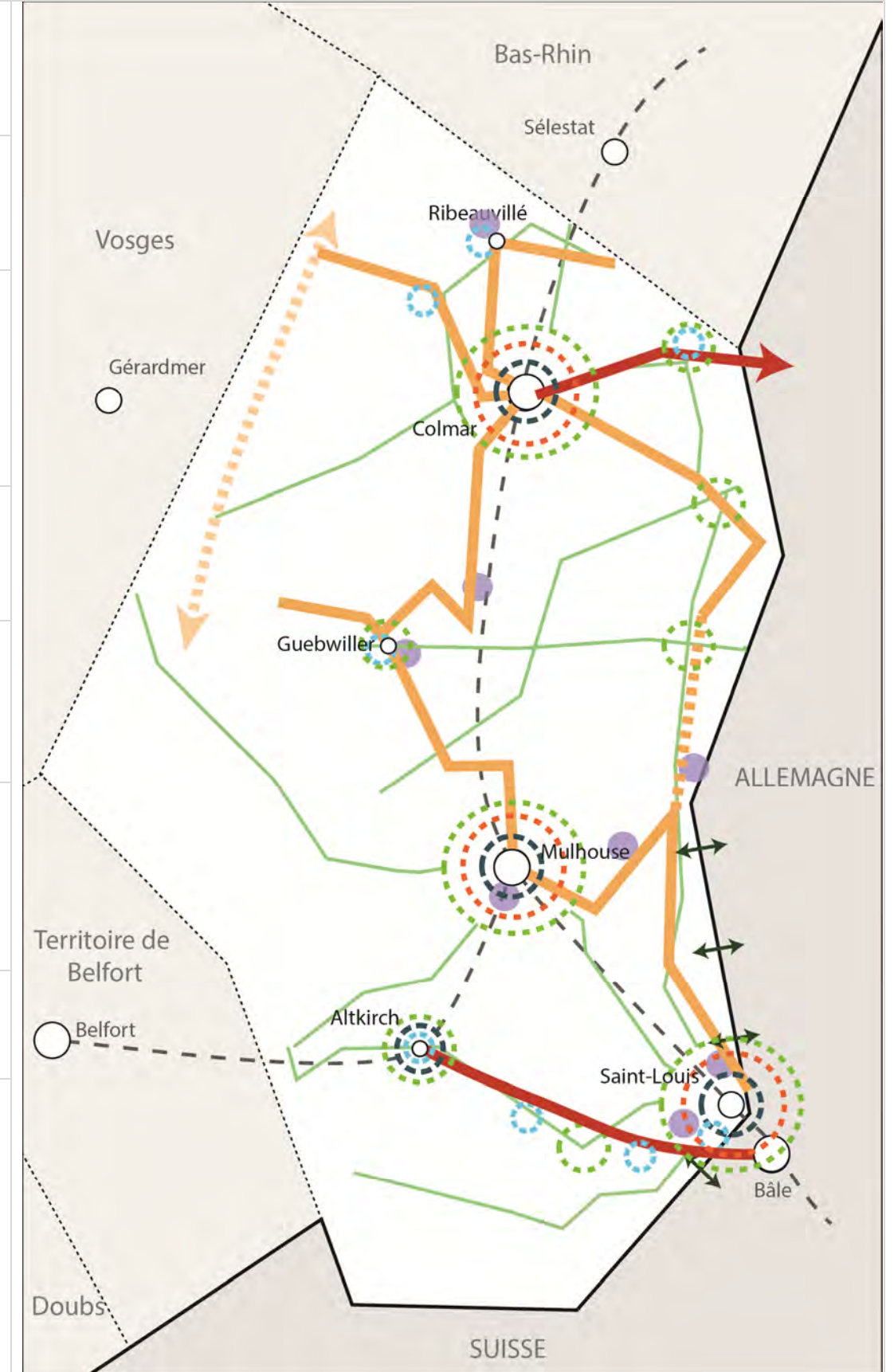
Scénario 2 : renforcement

Restructuration du réseau – couverture territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • Création de quelques lignes express vers les principaux pôles • Création d'une ligne express transfrontalière entre le Sundgau et Bâle • Une desserte systématique des zones d'activités par les lignes express • Une desserte améliorée des zones d'activité par les lignes structurantes ou principales
Restructuration du réseau – service	<ul style="list-style-type: none"> • Nouvelle catégorisation des lignes : structurantes (éventuellement express), principales, secondaires • Création de quelques lignes express • Amélioration des fréquences sur toutes les lignes structurantes ainsi que sur certaines lignes principales et secondaires • Mise en symétrie du service sur quelques lignes secondaire • service en soirée sur les lignes express • prolongement du service en soirée sur quelques lignes structurantes
Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation de l'articulation entre réseau interurbain et réseaux urbains (reconnaissance réciproque des titres sur le PTU) • articulation tarifaire entre services interurbains routiers et ferroviaires • articulation horaire des lignes express avec le mode ferroviaire • articulation horaire des lignes structurantes et principales selon opportunités • mise en place de services interurbains routiers de rabattement sur la gare d'Altkirch se substituant aux services en OD Mulhouse • Possibilité d'effectuer une correspondance sur le réseau bâlois et allemand (lignes transfrontalières) • Harmonisation des systèmes de transport à la demande selon un référentiel départemental • Mesures incitatives sur les TAD vers certains territoires
Usages collectifs de la voiture et modes doux	<ul style="list-style-type: none"> • Définition d'un référentiel d'aménagement des points d'arrêt hiérarchisé en fonction des catégories de ligne • Améliorations / aménagement des points d'arrêt des lignes express, structurantes et principales • Optimisation de l'accès piétons aux arrêts des lignes express et structurantes • Création de stationnement vélos sécurisés sur les principaux points d'arrêt des lignes express et de quelques lignes structurantes • Création de P+R (parkings relais) sur les lignes express
Tarifification	<ul style="list-style-type: none"> • Articulation tarifaire avec les TCU sur l'exemple mulhousien (réciprocité des titres sur le TCU) • Mise en place d'une tarification unique pour le billet à l'unité (2€ ou 2,50€) • Mise en place d'un abonnement pour l'ensemble du réseau interurbain départemental (zonal ou global) • Mise en place d'un abonnement global articulant réseau interurbain départemental et réseau TER • Mise en place d'un pass touristique
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi et évaluation de la mobilité • Suivi et évaluation du réseau en interne (niveau moyen à élevé) • Ingénierie support aux TAD • Articulations avec les AOTU (tarification, services) • Articulations avec la Région (TER) • Articulations avec les AOT voisines (relations transfrontalières) • Articulations avec les entreprises
Communication	<ul style="list-style-type: none"> • Communication réseau (information accessible à tous les usagers) • Meilleure distinction des catégories (représentation graphique différente sur le plan réseau, numérotation adaptée) • Communication en temps réel (lignes express) / communication en situation perturbées (lignes express) • Appui aux démarches de management de la mobilité (PDE, PDIE, PDA)



Scénario 3 : reconfiguration

Restructuration du réseau – couverture territoriale	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un réseau armature de lignes express complet vers les principaux pôles du territoire • Création d'une ligne express transfrontalière entre le Sundgau et Bâle • Passage en ligne express de la liaison transfrontalière entre Colmar et Breisach • Une desserte systématique des zones d'activités par les lignes express • Une desserte systématique des zones d'activité par les lignes structurantes ou principales
Restructuration du réseau – service	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un réseau de lignes express • Amélioration des fréquences sur toutes les lignes structurantes, principales et secondaires • Mise en symétrie du service sur toutes les lignes secondaires • service en soirée sur les lignes express • prolongement du service en soirée sur les lignes structurantes et sur une majorité de lignes principales
Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> • Harmonisation de l'articulation entre réseau interurbain et réseaux urbains (reconnaissance réciproque des titres sur le PTU) • articulation tarifaire entre services interurbains routiers et ferroviaires • articulation horaire des lignes express avec le mode ferroviaire • articulation horaire des lignes structurantes et principales selon opportunités • mise en place de services interurbains routiers de rabattement sur la gare d'Altkirch se substituant aux services en OD Mulhouse • Possibilité d'effectuer une correspondance sur le réseau bâlois et allemand (lignes transfrontalières) • Harmonisation des systèmes de transport à la demande selon un référentiel départemental • Mesures incitatives sur les TAD vers certains territoires
Usages collectifs de la voiture et modes doux	<ul style="list-style-type: none"> • Définition d'un référentiel d'aménagement des points d'arrêt hiérarchisé en fonction des catégories de ligne • Améliorations / aménagement des points d'arrêt des lignes express, structurantes et principales • Optimisation de l'accès piétons aux arrêts des lignes express et structurantes • Création de stationnement vélos sécurisés sur les principaux points d'arrêt des lignes express, structurantes et principales • Création de P+R (parkings relais) sur les lignes express
Tarifification	<ul style="list-style-type: none"> • Articulation tarifaire avec les TCU sur l'exemple mulhousien (réciprocité des titres sur le TCU) • Mise en place d'une tarification unique pour le billet à l'unité (2€ ou 2,50€) • Mise en place d'un abonnement pour l'ensemble du réseau interurbain départemental (zonal ou global) • Mise en place d'un abonnement global articulant réseau interurbain départemental et réseau TER • Abonnement unique intermodal régional (zonal) • Mise en place d'un pass touristique
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi et évaluation de la mobilité • Suivi et évaluation du réseau en interne (niveau moyen à élevé) • Ingénierie support aux TAD • Articulations avec les AOTU (tarification, services) • Articulations avec la Région (TER) • Articulations avec les AOT voisines (relations transfrontalières) • Articulations avec les entreprises
Communication	<ul style="list-style-type: none"> • Communication réseau (information accessible à tous les usagers) • Meilleure distinction des catégories (représentation graphique différente sur le plan réseau, numérotation adaptée) • Communication en temps réel (lignes express) / communication en situation perturbées (lignes express) • Appui aux démarches de management de la mobilité (PDE, PDIE, PDA)



3.4 COMPARAISON DES SCENARIOS

COMPARAISON DES SCENARIOS			
	Scénario 1 : optimisation	Scénario 2 : renforcement	Scénario 3 : reconfiguration
Restructuration du réseau – couverture territoriale	<ul style="list-style-type: none"> Pas de refonte du réseau Pas de création d'un réseau armature Une desserte à la marge des zones d'activité par les lignes structurantes en fonction des opportunités 	<ul style="list-style-type: none"> Création de quelques lignes express vers les principaux pôles Création d'une ligne express transfrontalière entre le Sundgau et Bâle Une desserte systématique des zones d'activités par les lignes express Une desserte améliorée des zones d'activité par les lignes structurantes ou principales 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un réseau armature de lignes express complet vers les principaux pôles du territoire Création d'une ligne express transfrontalière entre le Sundgau et Bâle Passage en ligne express de la liaison transfrontalière entre Colmar et Breisach Une desserte systématique des zones d'activités par les lignes express Une desserte systématique des zones d'activité par les lignes structurantes ou principales
Restructuration du réseau – service	<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle catégorisation des lignes : structurantes (éventuellement express), principales, secondaires Maintien global des niveaux de fréquence actuels moyennant une homogénéisation Amélioration de la fréquence sur quelques lignes structurantes 	<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle catégorisation des lignes : structurantes (éventuellement express), principales, secondaires Création de quelques lignes express Amélioration des fréquences sur toutes les lignes structurantes ainsi que sur certaines lignes principales et secondaires Mise en symétrie du service sur quelques lignes secondaires service en soirée sur les lignes express prolongement du service en soirée sur quelques lignes structurantes 	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un réseau de lignes express Amélioration des fréquences sur toutes les lignes structurantes, principales et secondaires Mise en symétrie du service sur toutes les lignes secondaires service en soirée sur les lignes express prolongement du service en soirée sur les lignes structurantes et sur une majorité de lignes principales
Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Harmonisation de l'articulation entre réseau interurbain routier et réseaux urbains (Colmar, Saint-Louis) sur l'exemple mulhousien : reconnaissance réciproque des titres sur le PTU articulation horaire à la marge sur quelques lignes avec le mode ferroviaire 	<ul style="list-style-type: none"> Harmonisation de l'articulation entre réseau interurbain et réseaux urbains (reconnaissance réciproque des titres sur le PTU) articulation tarifaire entre services interurbains routiers et ferroviaires articulation horaire des lignes express avec le mode ferroviaire articulation horaire des lignes structurantes et principales selon opportunités mise en place de services interurbains routiers de rabattement sur la gare d'Altkirch se substituant aux services en OD Mulhouse Possibilité d'effectuer une correspondance sur le réseau bâlois et allemand (lignes transfrontalières) Harmonisation des systèmes de transport à la demande selon un référentiel départemental Mesures incitatives sur les TAD vers certains territoires 	<ul style="list-style-type: none"> Harmonisation de l'articulation entre réseau interurbain et réseaux urbains (reconnaissance réciproque des titres sur le PTU) articulation tarifaire entre services interurbains routiers et ferroviaires articulation horaire des lignes express avec le mode ferroviaire articulation horaire des lignes structurantes et principales selon opportunités mise en place de services interurbains routiers de rabattement sur la gare d'Altkirch se substituant aux services en OD Mulhouse Possibilité d'effectuer une correspondance sur le réseau bâlois et allemand (lignes transfrontalières) Harmonisation des systèmes de transport à la demande selon un référentiel départemental Mesures incitatives sur les TAD vers certains territoires
Usages collectifs de la voiture et modes doux	<ul style="list-style-type: none"> Définition d'un référentiel d'aménagement des points d'arrêt hiérarchisé en fonction des catégories de ligne et d'un cadre d'intervention amélioration prioritaire des principaux points d'arrêt des lignes structurantes et principales (abords, informations voyageurs, abri, etc.) Optimisation à la marge de l'accès piétons à quelques arrêts forts 	<ul style="list-style-type: none"> Définition d'un référentiel d'aménagement des points d'arrêt hiérarchisé en fonction des catégories de ligne Améliorations / aménagement des points d'arrêt des lignes express, structurantes et principales Optimisation de l'accès piétons aux arrêts des lignes express et structurantes Création de stationnement vélos sécurisés sur les principaux points d'arrêt des lignes express et de quelques lignes structurantes Création de P+R (parkings relais) sur les lignes express 	<ul style="list-style-type: none"> Définition d'un référentiel d'aménagement des points d'arrêt hiérarchisé en fonction des catégories de ligne Améliorations / aménagement des points d'arrêt des lignes express, structurantes et principales Optimisation de l'accès piétons aux arrêts des lignes express et structurantes Création de stationnement vélos sécurisés sur les principaux points d'arrêt des lignes express, structurantes et principales Création de P+R (parkings relais) sur les lignes express

COMPARAISON DES SCENARIOS			
	Scénario 1 : optimisation	Scénario 2 : renforcement	Scénario 3 : reconfiguration
Tarification	<ul style="list-style-type: none"> Articulation tarifaire avec les TCU sur l'exemple mulhousien (réciprocité des titres sur le TCU) Mise en place d'une tarification unique pour le billet à l'unité (2€ ou 2,50€) 	<ul style="list-style-type: none"> Articulation tarifaire avec les TCU sur l'exemple mulhousien (réciprocité des titres sur le TCU) Mise en place d'une tarification unique pour le billet à l'unité (2€ ou 2,50€) Mise en place d'un abonnement pour l'ensemble du réseau interurbain départemental (zonal ou global) Mise en place d'un abonnement global articulant réseau interurbain départemental et réseau TER 	<ul style="list-style-type: none"> Articulation tarifaire avec les TCU sur l'exemple mulhousien (réciprocité des titres sur le TCU) Mise en place d'une tarification unique pour le billet à l'unité (2€ ou 2,50€) Mise en place d'un abonnement pour l'ensemble du réseau interurbain départemental (zonal ou global) Mise en place d'un abonnement global articulant réseau interurbain départemental et réseau TER Abonnement unique intermodal régional (zonal)
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> Suivi et évaluation de la mobilité Suivi et évaluation du réseau en interne (niveau limité) 	<ul style="list-style-type: none"> Suivi et évaluation de la mobilité Suivi et évaluation du réseau en interne (niveau moyen à élevé) Ingénierie support aux TAD Articulations avec les AOTU (tarification, services), la Région (TER), les AOT voisines (relations transfrontalières) et les entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> Suivi et évaluation de la mobilité Suivi et évaluation du réseau en interne (niveau moyen à élevé) Ingénierie support aux TAD Articulations avec les AOTU (tarification, services), la Région (TER), les AOT voisines (relations transfrontalières) et les entreprises
Communication	<ul style="list-style-type: none"> Communication réseau (information accessible à tous les usagers) Meilleure distinction des catégories (représentation graphique différente sur le plan réseau, numérotation adaptée) 	<ul style="list-style-type: none"> Communication réseau (information accessible à tous les usagers) Meilleure distinction des catégories (représentation graphique différente sur le plan réseau, numérotation adaptée) Communication en temps réel (lignes express) / communication en situation perturbées (lignes express) Appui aux démarches de management de la mobilité (PDE, PDIE, PDA) 	<ul style="list-style-type: none"> Communication réseau (information accessible à tous les usagers) Meilleure distinction des catégories (représentation graphique différente sur le plan réseau, numérotation adaptée) Communication en temps réel (lignes express) / communication en situation perturbées (lignes express) Appui aux démarches de management de la mobilité (PDE, PDIE, PDA)

3.5 EVALUATION DES SCENARIOS

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Mobilité durable	<ul style="list-style-type: none"> L'optimisation du service et une meilleure intégration avec les autres modes permettra une fidélisation de la clientèle du réseau et favorisera l'intermodalité 	<ul style="list-style-type: none"> Les actions mises en place favorisent une mobilité plus durable du fait d'une intermodalité renforcée et de modes doux valorisés. La mise en place de quelques lignes expresses est susceptible d'élargir la clientèle ciblée 	<ul style="list-style-type: none"> La création de lignes expresses et l'intégration tarifaire tous modes peuvent permettre d'attirer une clientèle nouvelle notamment pour les trajets domicile/travail, et favorisent fortement l'intermodalité L'accent est mis sur une optimisation des cheminements piétons et cyclistes aux abords de nombreux points forts, actant ainsi en faveur des modes doux.
Coût	<ul style="list-style-type: none"> L'essentiel des actions consistent en une optimisation du service existant, ce scénario s'avère donc assez peu coûteux. 	<ul style="list-style-type: none"> Le service est ici optimisé mais également renforcé, avec notamment la mise en place de quelques lignes expresses, d'où un coût plus élevé que pour une simple optimisation du service. 	<ul style="list-style-type: none"> La création d'un réseau de lignes expresses, la densification du service, son prolongement pour partie aux soirées, samedis et week-ends ainsi le passage à la tarification unique décrivent un scénario ambitieux au coût de réalisation élevé.
Efficacité	<ul style="list-style-type: none"> Les dessertes ne sont pas modifiées, mais le réseau gagne en efficacité du fait d'une meilleure lisibilité, d'une offre réadaptée à la demande, et d'une plus grande intégration du réseau de cars avec les autres modes. 	<p>La création de quelques lignes expresses permet, en complémentarité du réseau ferroviaire, un accès facilité aux principaux pôles départementaux ainsi qu'à Bâle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> La création d'un réseau de lignes expresses permet un rabattement rapide vers les principaux pôles du département. La création de lignes de rabattement vers le réseau structurant permet l'accès de tous aux lignes fortes, qui rallient rapidement les principaux pôles. Le rabattement vers le mode ferroviaire pour les O/D fortes permet d'optimiser le service.
Organisation / institutions			<ul style="list-style-type: none"> La mise en place d'un chef de file pour la compétence transport au niveau régional permet une organisation plus efficace (projet de décentralisation).

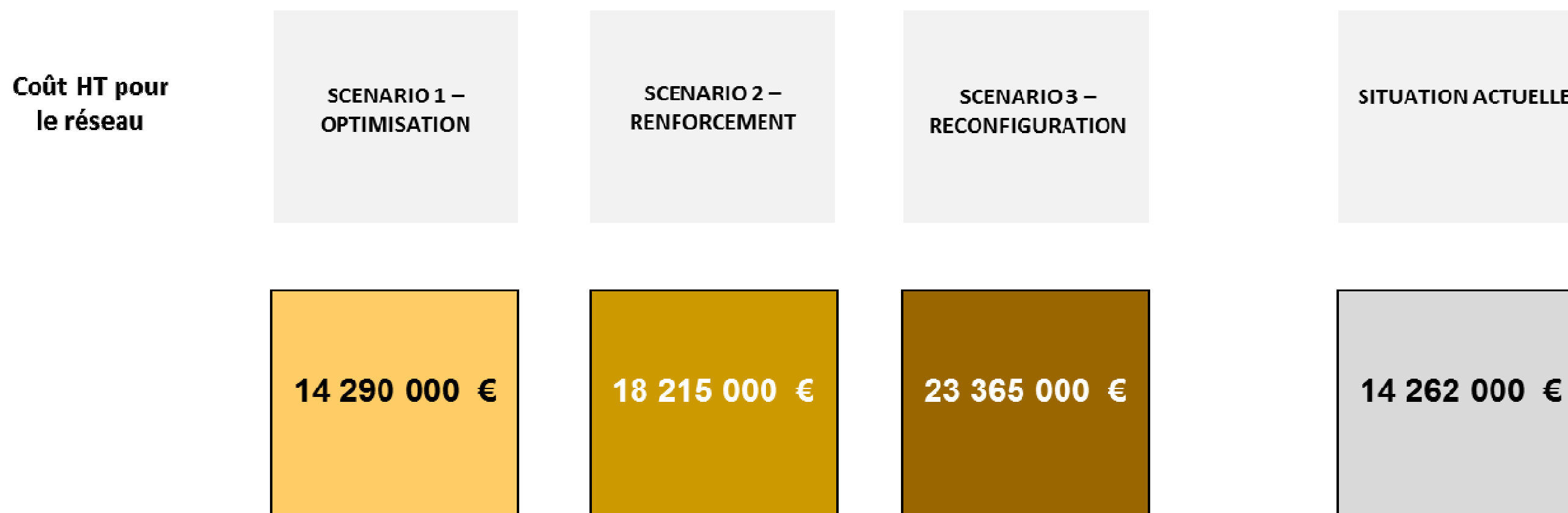
4. ESTIMATION DES COÛTS DES SCENARIOS

4.1. SYNTHÈSE DE L'ESTIMATION DES COÛTS

La méthode et les étapes de l'estimation des coûts sont présentées dans le paragraphe suivant.

La présentation des principaux résultats de cette estimation ci-dessous permet d'en tirer les principales conclusions :

- le coût du **scénario 1 – Optimisation** est analogue à celui du service actuel, ce scénario réaffectant les ressources au mieux sans en mobiliser de nouvelles,
- le coût du **scénario 2 - Renforcement** est supérieure de 27% à celui du scénario 1, traduisant des efforts importants mais ciblés sur certains services,
- le coût du **scénario 3 – Reconfiguration** est supérieur de 63% à celui du scénario 1, traduisant des efforts importants sur l'ensemble du réseau.



Coût détaillé des scénarios

Les coûts des scénarios sont présentés selon les différents postes de calcul : service de base, service de soirée, service le Samedi, service le Dimanche.

Pour mémoire, le service de base est calculé pour chaque catégorie de ligne sur la base d'un nombre de trajets en JOB et sur un pourcentage de services partiels.

Le coût des options complémentaires de service (service de soirée, le Samedi et le Dimanche) est calculé sur la base d'un pourcentage du service de base (100%, 75%, 50%, 25% ou rien selon les scénarios et les catégories).

Il est important de noter que le coût de liaisons rapides supplémentaires n'est pas pris en compte dans cette estimation de l'amélioration du réseau. Ces coûts sont présentés ci-dessous.

		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Situation actuelle
Service de base	Nombre de trajets/JOB lignes structurantes	26	27	28	26
	Service partiel	20 %	15 %	10 %	30 %
	Nombre de trajets/JOB lignes principales	18	20	22	17
	Service partiel	30 %	20 %	15 %	30 %
	Nombre de trajets/JOB lignes secondaires	8	10	12	8
	Service partiel	30 %	30 %	20 %	30 %
Service de soirée	% de lignes structurantes concernées	50%	50%	100%	0%
	% lignes principales concernées	0%	50%	75%	0%
	% lignes secondaires concernées	0%	0%	50%	0%
Service le samedi	% service assuré sur les lignes structurantes	75%	100%	100%	71%
	% service assuré sur les lignes principales	75%	75%	100%	57%
	% service assuré sur les lignes secondaires	50%	50%	75%	40%
Service le dimanche	% service assuré sur les lignes structurantes	25%	50%	75%	1%
	% service assuré sur les lignes principales	0%	25%	50%	0%
	% service assuré sur les lignes secondaires	0%	0%	0%	0%
	Coût du réseau	14 290 000 €	18 215 000 €	23 365 000 €	14 262 096 €

Le coût d'une ligne expresse supplémentaire venant compléter le réseau existant est de l'ordre de 500 000 € par an pour un service à la ½ heure en pointe et de 1 000 000 € pour un service à la ½ heure en pointe complété par un service à l'heure en périodes creuses.

½ heure en pointe

500 000 €

½ heure en pointe
Heure en périodes creuses

1 000 000 €

4.2. EVALUATION DETAILLEE DES COUTS DES SCENARIOS

4.2.1. HYPOTHESES DE CALCUL

A. Catégorisation et longueur des lignes

Les coûts sont calculés à partir de la catégorisation proposée dans le tableau ci-dessus. Pour chaque catégorie, la longueur moyenne des lignes est calculée et permet de définir une longueur type.

Le service mis en place est constitué de 8 lignes structurantes, 11 lignes principales et 27 lignes secondaires.

	N° Ligne	O/D	Statut	Kilométrage
Lignes structurantes	724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	48
	106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	24
	301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	45
	440	Colmar - Guebwiller	Structurante	33
	444	Linthal - Guebwiller	Structurante	13
	454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	36
	145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	35
	851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	60
	Longueur moyenne lignes structurantes			36,75
	Longueur totale lignes structurantes			294
Lignes principales	543	Cernay - Guebwiller	Principale	20
	248	Soultzeren - Munster - Colmar	Principale	26
	553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Principale	32
	346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Principale	30
	437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	45
	519	Wildenstein - Thann	Principale	36
	652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	46
	728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	35
	326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	24
	755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	35
	725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	18
Longueur moyenne lignes principales			31,55	
Longueur totale lignes principales			347	

Lignes secondaires	109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Secondaire	29,5
	147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Secondaire	26,4
	208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Secondaire	9,8
	157	Labaroche - Colmar	Secondaire	14,8
	303	Biesheim - Colmar	Secondaire	14,7
	217	Sondernach - Munster	Secondaire	11,2
	316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	19
	318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	22
	439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	29,1
	442	Oberhergheim - Guebwiller	Secondaire	24
	441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Secondaire	31,2
	520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Secondaire	21,2
	623	Mortzwiller - Mulhouse	Secondaire	40,9
	605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	33,8
	458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Secondaire	19,1
	830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Secondaire	38,1
	714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	19,7
	759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	32
	713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	33,3
	829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	30,7
	804	Altkirch - Cernay	Secondaire	37
	836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Secondaire	51
	834	Dannemarie - Mulhouse	Secondaire	23,3
	833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	41,9
	835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire	53,8
	832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Secondaire	56,9
	831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Secondaire	47,5
Longueur moyenne lignes secondaires			30,07	
Longueur totale lignes secondaires			811,9	

A. Hypothèses générales de calcul

Différents paramètres doivent être fixés afin de calculer le coût des services proposés.

► Paramètres généraux

Les paramètres généraux sont les suivants :

- nombre de jours ouvrables de base : le nombre de JOB à l'année est de $51 \times 5 = 255$ jours (une semaine est déduite du fait des jours fériés).
- nombre de samedis à l'année : il est de 52.
- nombre de dimanches et jours fériés : il est de 58.

► Paramètres relatifs au service d'autocars

Les paramètres relatifs au service d'autocar sont les suivants :

- **coût d'exploitation au kilomètre** : il est fixé à 2,40€, ce qui correspond au coût moyen au kilomètre pour le réseau actuel (données fournies par le Conseil Général du Haut-Rhin, sur la base des contrats passés avec les transporteurs en septembre 2006, septembre 2008, septembre 2011 et septembre 2012, actualisés à l'année 2012)
- **marche à vide non-commerciale** : au kilométrage en service commercial des cars est ajoutée une part de 30 % de ce total, ce qui correspond aux déplacements des cars à vide.
- **services partiels** : sur une ligne donnée l'ensemble des services ne sont pas réalisés depuis l'origine jusqu'à la destination. Ainsi un abattement de 30 % est réalisé sur le kilométrage théorique d'une ligne pour tenir compte de ces services partiels.

Les coûts sont exprimés hors taxes. Il convient de noter que le taux de la TVA sur les transports de voyageurs doit passer en 2014 de 7 à 10%.

4.2.2. EVALUATION DES COÛTS DES OPTIONS ELEMENTAIRES DU SERVICE

Les coûts des options élémentaires du service sont calculés pour les différentes catégories de lignes (structurantes, principales, secondaires) sur une base annuelle.

A cet effet est calculé au préalable le coût moyen du service de base d'une ligne par catégorie et par scénario. Ce coût porte sur un service moyen par catégorie de ligne et par scénario pour un service de base (nombre de trajets en JOB) et un pourcentage de services partiels.

Sur cette base seront additionnés les coûts des options élémentaires de service.

Les options élémentaires de service chiffrées sont les suivantes :

- trajet supplémentaire en JOB,
- service de soirée (sur deux plages horaires : 19h00 – 21h00 et 19h00 – 23h00),
- service le samedi (avec différents niveaux de service possibles : 100%, 75%, 50% du service en JOB),
- service le dimanche (avec différents niveaux de service possibles : 75%, 50%, 25% du service en JOB).

Les coûts indiqués dans l'ensemble de cette partie tiennent compte des kilomètres à vide effectués par les cars.

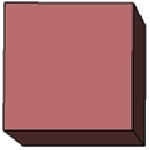
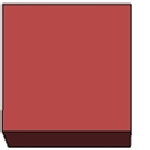
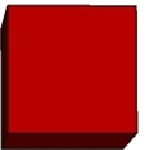
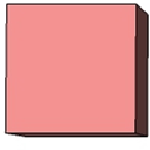
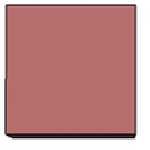
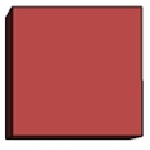
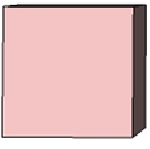
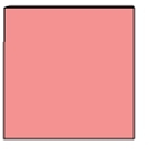
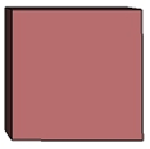
L'addition des coûts des options élémentaires à ceux du service de base par catégories de ligne et par scénarios de lignes permet d'évaluer le coût global des trois scénarios.

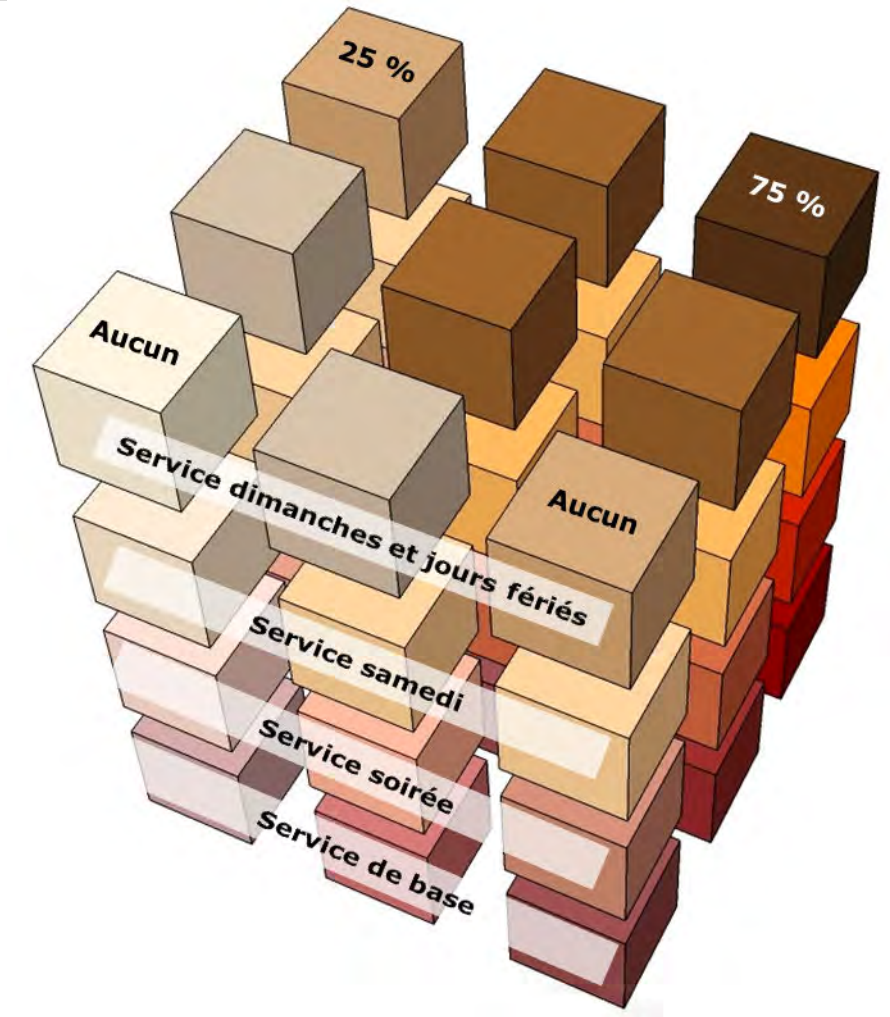
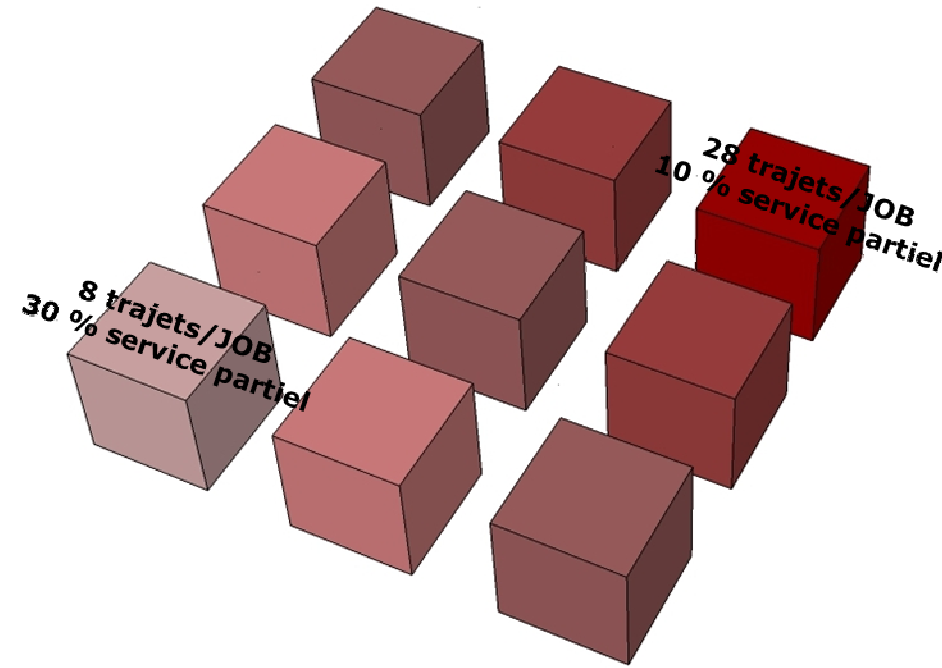
Pour réaliser cette addition, les choix suivants sont réalisés pour chacun des scénarios et chacune des catégories de ligne :

- Choix d'un service de base : ce choix est caractérisé par un nombre de trajets/JOB et un taux de services partiels
- Ajout ou non d'un service de soirée et si nécessaire choix du niveau de service,
- Ajout ou non d'un service le samedi et si nécessaire choix du niveau de service,
- Ajout ou non d'un service les dimanches et jours fériés et si nécessaire choix du niveau de service.

Les différentes étapes de définition et d'évaluation des options élémentaires sont caractérisées dans la suite du chapitre.

METHODE DE CARACTERISATION ET D'EVALUATION DES SCENARIOS (SERVICE DE BASE + OPTIONS ELEMENTAIRES)

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Ligne structurante			
Ligne principale			
Ligne secondaire			



Définition d'une méthode de caractérisation des services par catégorie de ligne et par scénario.

Définition d'un service de base (nombre de trajets / JOB et pourcentage de services partiels) :

- par catégorie de ligne (structurante, principale, secondaire),
- par scénario.

Définition des options retenues par catégories de lignes et par scénarios pour caractériser le niveau de service et son coût.

A. Définition d'un service de base, par catégorie et par scénario L'estimation du coût supplémentaire engendré par une amélioration élémentaire du service sur une ligne (création d'un service de soirée, renforcement du service le week-end, densification du service, etc.) est calculée à partir d'un service de base défini par catégorie et par scénario.	COÛT MOYEN D'UNE LIGNE		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Actuel	
	Ligne structurante	Nombre de trajet / JOB		26	27	28	26
		Service partiel		20 %	15 %	10 %	30 %
		Service soirée, week-end, jour férié		Non	Non	Non	
		Coût par JOB		2 385 €	2 630 €	2 890 €	
		Coût à l'année		610 000 €	670 000 €	735 000 €	
Ligne principale	Nombre de trajet / JOB		18	20	22	17	
	Service partiel		30 %	20 %	15 %	30 %	
	Service soirée, week-end, jour férié		Non	Non	Non		
	Coût par JOB		1 240 €	1 575 €	1 840 €		
	Coût à l'année		315 000 €	400 000 €	470 000 €		
Ligne secondaire	Nombre de trajet / JOB		8	10	12	8	
	Service partiel		30 %	30 %	20 %	30 %	
	Service soirée, week-end, jour férié		Non	Non	Non		
	Coût par JOB		525 €	660 €	900 €		
	Coût à l'année		135 000 €	165 000 €	230 000 €		

B. Densification de service

Cette section indique le budget que représente, par JOB et à l'année, l'ajout d'un trajet (de terminus à terminus, c'est-à-dire sans service partiel) sur une ligne selon sa catégorie.

Ce budget dépend uniquement du coût d'exploitation au kilomètre et de la longueur de la ligne, considérée comme égale à la longueur moyenne des lignes de la catégorie correspondante.

COÛT ANNUEL D'UN TRAJET SUPPLEMENTAIRE	Ligne structurante	Ligne principale	Ligne secondaire
Coût d'un trajet supplémentaire en JOB	115 €	100 €	95 €
Coût à l'année de l'ajout d'un trajet en JOB	30 000 €	25 000 €	25 000 €

C. Mise en place d'un service de soirée

Pour chaque catégorie de ligne et chaque scénario, le coût de la mise en place d'un service de soirée est calculé à partir de deux hypothèses :

- dans la première hypothèse le service s'effectue sur deux heures supplémentaires par jour (pour un service de base s'étalant sur 12h), soit jusqu'à environ 21h. Il correspond donc à un sixième (ou deux douzièmes) de service supplémentaire par JOB. La proportion de services partiels est conservée en soirée.
- dans la deuxième hypothèse, le service de soirée serait envisagé sur un créneau horaire plus étendu de 19h à 23h. L'ajout d'un service de soirée correspond alors à l'ajout d'un tiers du service de journée.

Par ailleurs, un service de soirée sur une plage horaire plus longue (quatre heures par exemple) pourrait être effectué à coût équivalent mais sur un nombre de lignes plus restreint.

Tableau 1 : coût d'un service de soirée entre 19h et 21h

COÛT ANNUEL D'UN SERVICE DE SOIREE (19h-21h)		Scénario 1 optimisation	Scénario 2 Renforcement	Scénario 3 Reconfiguration
Ligne structurante	services supplémentaires	4	5	5
	Coût par JOB	370 €	490 €	515 €
	Coût à l'année	95 000 €	125 000 €	130 000 €
Ligne principale	services supplémentaires	3	3	4
	Coût par JOB	210 €	235 €	335 €
	Coût à l'année	50 000 €	60 000 €	85 000 €
Ligne secondaire	services supplémentaires	1	1	2
	Coût par JOB	65 €	65 €	150 €
	Coût à l'année	15 000 €	15 000 €	40 000 €

Tableau 2 : coût d'un service de soirée entre 19h et 23h

COÛT ANNUEL D'UN SERVICE DE SOIREE (19h-23h)		Scénario 1 optimisation	Scénario 2 Renforcement	Scénario 3 Reconfiguration
Ligne structurante	services supplémentaires	9	9	9
	Coût par JOB	825 €	880 €	930 €
	Coût à l'année	210 000 €	225 000 €	235 000 €
Ligne principale	services supplémentaires	6	7	7
	Coût par JOB	415 €	550 €	585 €
	Coût à l'année	105 000 €	140 000 €	150 000 €
Ligne secondaire	services supplémentaires	3	3	4
	Coût par JOB	200 €	200 €	300 €
	Coût à l'année	50 000 €	50 000 €	75 000 €

D. Mise en place d'un service le samedi

Le service assuré le samedi correspond à un pourcentage du service assuré en JOB. Il dépend donc :

- d'une part de la catégorie de la ligne considérée et de ses caractérisations de service en JOB (nombre de trajets en JOB et pourcentage de services partiels)
- d'autre part du niveau de service envisagé selon chaque scénario.

Trois hypothèses sont envisagées avec des variations de fonctionnement des lignes le samedi à 100 %, 75 % et à 50 % du niveau service en JOB.

Les tableaux ci-dessous présentent les coûts de fonctionnement des catégories de ligne le samedi selon ces variations.

Tableau 3 : coût d'un service sur une ligne assuré à 100 % le samedi

COÛT D'UNE LIGNE LE SAMEDI (100% du service)		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
		optimisation	Renforcement	Reconfiguration
Ligne structurante	Nombre de trajets		27	28
	Coût par JOB		2 630 €	2 890 €
	Coût à l'année		135 000 €	150 000 €
Ligne principale	Nombre de trajets			22
	Coût par JOB			1 840 €
	Coût à l'année			95 000 €
Ligne secondaire	Nombre de trajets			
	Coût par JOB			
	Coût à l'année			

Tableau 4 : coût d'un sur une ligne service assuré à 75 % le samedi

COÛT D'UNE LIGNE LE SAMEDI (75% du service)		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
		optimisation	Renforcement	Reconfiguration
Ligne structurante	Nombre de trajets	20	20	21
	Coût par JOB	1 835 €	1 950 €	2 170 €
	Coût à l'année	95 000 €	100 000 €	115 000 €
Ligne principale	Nombre de trajets		15	17
	Coût par JOB		1 180 €	1 420 €
	Coût à l'année		60 000 €	75 000 €
Ligne secondaire	Nombre de trajets			
	Coût par JOB			
	Coût à l'année			

Tableau 5 : coût d'un service sur une ligne assuré à 50 % le samedi

COÛT D'UNE LIGNE LE SAMEDI (50% du service)		Scénario 1 optimisation	Scénario 2 Renforcement	Scénario 3 Reconfiguration
Ligne structurante	Nombre de trajets	13	14	14
	Coût par JOB	1 190 €	1 365 €	1 445 €
	Coût à l'année	60 000 €	70 000 €	75 000 €
Ligne principale	Nombre de trajets	9	10	11
	Coût par JOB	620 €	790 €	920 €
	Coût à l'année	30 000 €	40 000 €	45 000 €
Ligne secondaire	Nombre de trajets		5	6
	Coût par JOB		330 €	450 €
	Coût à l'année		15 000 €	25 000 €

E. Mise en place d'un service les dimanches et jours fériés

Tout comme le service assuré le Samedi, le service assuré le Dimanche correspond à un pourcentage du service assuré en JOB. Il dépend donc :

- d'une part de la catégorie de la ligne considérée et de ses caractérisations de service en JOB (nombre de trajets en JOB et pourcentage de services partiels)
- d'autre part du niveau de service envisagé selon chaque scénario.

Trois hypothèses sont envisagées avec des variations de fonctionnement des lignes le Dimanche à 75%, 50% et à 25% du niveau service en JOB.

Les tableaux ci-dessous présentent les coûts de fonctionnement des catégories de ligne les Dimanches et jours fériés selon ces variations.

Tableau 6 : coût d'un service assuré à 75 % les dimanches et jours fériés, sur une ligne

COÛT D'UNE LIGNE LE DIMANCHE ET JOURS FÉRIÉS (75% du service)		Scénario 1 optimisation	Scénario 2 Renforcement	Scénario 3 Reconfiguration
Ligne structurante	Nombre de trajets		20	21
	Coût par JOB		1 950 €	2 170 €
	Coût à l'année		115 000 €	125 000 €
Ligne principale	Nombre de trajets			17
	Coût par JOB			1 420 €
	Coût à l'année			80 000 €
Ligne secondaire	Nombre de trajets			
	Coût par JOB			
	Coût à l'année			

Tableau 7 : coût d'un service assuré à 50 % les dimanches et jours fériés, sur une ligne

COÛT D'UNE LIGNE LE DIMANCHE ET JOURS FÉRIÉS (50% du service)		Scénario 1 optimisation	Scénario 2 Renforcement	Scénario 3 Reconfiguration
Ligne structurante	Nombre de trajets	13	14	14
	Coût par JOB	1 190 €	1 365 €	1 445 €
	Coût à l'année	70 000 €	80 000 €	85 000 €
Ligne principale	Nombre de trajets		10	11
	Coût par JOB		785 €	920 €
	Coût à l'année		45 000 €	55 000 €
Ligne secondaire	Nombre de trajets			
	Coût par JOB			
	Coût à l'année			

Tableau 8 : coût d'un service assuré à 25 % les dimanches et jours fériés, sur une ligne

COÛT D'UNE LIGNE LE DIMANCHE ET JOURS FÉRIÉS (25% du service)		Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
		optimisation	Renforcement	Reconfiguration
Ligne structurante	Nombre de trajets	7	7	7
	Coût par JOB	640 €	680 €	720 €
	Coût à l'année	35 000 €	40 000 €	40 000 €
Ligne principale	Nombre de trajets	5	5	6
	Coût par JOB	345 €	395 €	500 €
	Coût à l'année	20 000 €	20 000 €	30 000 €
Ligne secondaire	Nombre de trajets			3
	Coût par JOB			225 €
	Coût à l'année			15 000 €

4.2.1. COUT DES SCENARIOS A L'ECHELLE DU RESEAU PAR CATEGORIES DE LIGNES

Le coût total du service par catégorie de ligne selon chacun des trois scénarios est évalué en réalisant une combinaison des différentes améliorations du service de base service possibles selon les options élémentaires étudiées.

Le coût de chaque ligne selon sa catégorie et le scénario envisagé est présenté de manière synthétique ci-dessous et précisé pour chacun des scénarios dans les tableaux suivants.

Figure 22 : coût global par catégories de lignes et par scénarios

Coût HT par catégorie de ligne	SCENARIO 1 – OPTIMISATION	SCENARIO 2 – RENFORCEMENT	SCENARIO 3 – RECONFIGURATION
Ligne structurante	835 000 €	935 000 €	1 245 000 €
Ligne principale	345 000 €	540 000 €	705 000 €
Ligne secondaire	135 000 €	185 000 €	255 000 €

Figure 23 : scénario 1 – Optimisation : coût détaillé par catégories de lignes et par scénarios

SCENARIO 1 – OPTIMISATION - COÛT TYPE PAR CATEGORIE LIGNE		
Ligne secondaire	Ligne principale	Ligne structurante
8 trajets/JOB 30 % service partiel 135 000 €	18 trajets/JOB 30 % service partiel 315 000 €	26 trajets/JOB 20 % service partiel 610 000 €
Pas de service de soirée	Pas de service de soirée	Service de soirée 19h – 21h 95 000 €
Pas de service le samedi	Service samedi à 50 % 30 000€	Service samedi à 75% 95 000 €
Pas de service les dimanche/jours fériés	Pas de service les dimanche/jours fériés	Service à 25 % dimanche / jours fériés 35 000 €
135 000 € HT / an	345 000 € HT / an	835 000 € HT / an

Figure 24 : scénario 1 – Renforcement : coût détaillé par catégories de lignes et par scénarios

SCENARIO 2 – RENFORCEMENT - COÛT TYPE PAR CATEGORIE LIGNE		
Ligne secondaire	Ligne principale	Ligne structurante
10 trajets/JOB 30 % service partiel 165 000 €	20 trajets/JOB 20 % service partiel 400 000 €	27 trajets/JOB 15 % service partiel 670 000 €
Pas de service de soirée	Service de soirée 19h – 21h 60 000€	Service de soirée 19h – 21 h 125 000 €
Service samedi à 50 % 20 000 €	Service samedi à 75 % 60 000€	Service samedi à 75 % 100 000 €
Pas de service les dimanche/jours fériés	Service à 25 % dimanche / jours fériés 20 000 €	Service à 25 % dimanche / jours fériés 40 000 €
185 000 € HT / an	540 000 € HT / an	935 000 € HT / an

Figure 25 : scénario 1 – Reconfiguration : coût détaillé par catégories de lignes et par scénarios

SCENARIO 3 – RENCONFIGURATION - COÛT TYPE PAR CATEGORIE LIGNE		
Ligne secondaire	Ligne principale	Ligne structurante
12 trajets/JOB 20 % service partiel 230 000 €	22 trajets/JOB 15 % service partiel 470 000 €	28 trajets/JOB 10 % service partiel 735 000 €
Pas de service de soirée	Service de soirée 19h – 21h 85 000€	Service de soirée 19h – 23 h 235 000 €
Service samedi à 50 % 25 000 €	Service samedi à 100% 95 000€	Service samedi à 100 % 150 000 €
Pas de service les dimanche/jours fériés	Service à 50 % dimanche / jours fériés 55 000 €	Service à 75 % dimanche / jours fériés 125 000 €
255 000 € HT / an	705 000 € HT / an	1 245 000 € HT / an

4.2.2. COUT TOTAL DES SCENARIOS A L'ECHELLE DU RESEAU

Le coût total de chacun des trois scénarios est évalué à l'échelle de l'ensemble du réseau.

Pour cela est effectuée pour chaque scénario une combinaison des différentes améliorations de service possibles selon les options élémentaires retenues.

A. Densité de service

Tableau 9 : nombre de trajets en JOB		Scénario 1 optimisation	Scénario 2 Renforcement	Scénario 3 Reconfiguration	Situation actuelle
Lignes structurantes	Nombre moyen de trajet/JOB lignes structurantes	26	27	28	26
	Km en JOB	6 115	6 750	7 410	
	Services partiels	20 %	15 %	10 %	30 %
Lignes principales	Nombre moyen de trajet/JOB lignes principales	18	20	22	17
	Km en JOB	4 370	5 550	6 490	
	Services partiels	30 %	20 %	15 %	30 %
Lignes secondaires	Nombre moyen de trajet/JOB lignes secondaires	8	10	12	8
	Km en JOB	4 545	5 685	7 795	
	Services partiels	30 %	30 %	20 %	30 %
	Total km en JOB	15 035	17 985	21 690	
	Total km à l'année sur les JOB	3 833 680	4 585 563	5 531 445	
	Coût total à l'année	9 200 000 €	11 000 000 €	13 200 000€	

Le nombre moyen de trajets par scénario et par catégorie correspond à celui précédemment proposé lors de la définition de services de base. Il en est de même en ce qui concerne les services partiels.

B. Service de soirée

Tableau 10 : service de soirée (19h - 21h)	Scénario 1 optimisation	Scénario 2 Renforcement	Scénario 3 Reconfiguration	Situation actuelle
% de lignes structurantes concernées	50%	50%	100%	0%
% lignes principales concernées	0%	50%	75%	0%
% lignes secondaires concernées	0%	0%	50%	0%
Nombre de km supplémentaires en JOB	510	1 025	2 695	
Total km supplémentaires à l'année sur les JOB	129 950	261 360	687 335	
Surcoût à l'année	310 000 €	625 000 €	1 650 000 €	

La mise en place d'un service de soirée correspond ici à l'ajout d'un sixième du service de base en JOB.

C. Service le samedi

Tableau 11 : service samedi	Scénario 1 optimisation	Scénario 2 Renforcement	Scénario 3 Reconfiguration	Situation actuelle
% service assuré sur les lignes structurantes	75%	100%	100%	71%
% service assuré sur les lignes principales	75%	75%	100%	57%
% service assuré sur les lignes secondaires	50%	50%	75%	40%
Nombre de km supplémentaires sur l'année	527 220	715 155	1 026 655	
Surcoût à l'année	1 265 000 €	1 715 000 €	2 465 000 €	1 570 000 €

La mise en place d'un service le samedi correspond à un pourcentage global du service en JOB. Le nombre de trajets assurés peut être réparti comme souhaité entre les différentes lignes de chaque catégorie.

D. Service les dimanches et jours fériés

Service dimanche & jours fériés	Scénario 1 optimisation	Scénario 2 Renforcement	Scénario 3 Reconfiguration	Situation actuelle
% service assuré sur les lignes structurantes	25%	50%	75%	1%
% service assuré sur les lignes principales	0%	25%	50%	0%
% service assuré sur les lignes secondaires	0%	0%	0%	0%
Nombre de km supplémentaires sur l'année	88 670	276 175	510 460	
Surcoût à l'année	210 000 €	660 000 €	1 225 000 €	0 €

La mise en place d'un service les dimanches et jours fériés correspond à un pourcentage global du service en JOB. Le nombre de trajets assurés peut être réparti comme souhaité entre les différentes lignes de chaque catégorie.

E. Cout total des services sur l'ensemble du réseau

Le coût total des services proposés est indiqué ci-dessous pour chaque scénario.

Tableau 12 : budget total affecté à chaque scénario	Scénario 1 optimisation	Scénario 2 Renforcement	Scénario 3 Reconfiguration	Situation actuelle
Total km chargé	4 579 520	5 838 250	7 488 945	
Total km chargé + vide	5 953 375	7 589 730	9 735 630	
Coût du réseau	14 290 000 €	18 215 000 €	23 365 000 €	14 262 096 €

4.3. COUT D'UN PASSAGE A LA TARIFICATION UNIQUE

A. Fréquentation et recettes actuelles

L'enquête statistique 2008/2009 indique que **123 629 billets à l'unité** ont été vendus sur une année.

Le coût moyen du billet à l'unité vendu en 2012 était de **3,40€HT**.

Ainsi, en considérant que la fréquentation sur le réseau est relativement stable au cours des années, la combinaison de la fréquentation en 2008-2009 avec le coût moyen du billet à l'unité de 2012 donne des recettes de l'ordre de **420 300 € HT à l'année**, sur les billets vendus à l'unité.

B. Coût d'un passage à la tarification unique

Dans le cas d'un passage à la tarification unique, le billet à l'unité serait proposé au prix de 1 €, 2€ ou 2€50.

Tableau 13 : prix du billet HT pour les différents taux de TVA

Prix du billet TTC	1 €	2 €	2,50 €
Prix du billet HT (pour une TVA à 7 %)	0,93 €	1,87 €	2,34 €
Prix du billet HT (pour une TVA à 10 %)	0,91 €	1,82 €	2,27 €

Tableau 14 : évolution des recettes sur la base des hypothèses choisies, selon le prix du billet et le taux de la TVA

	Billet à 1 €	Billet à 2€	Billet à 2€50
Augmentation estimée de la fréquentation	+ 30 %	+ 15 %	+ 10 %
Nombre de billets à l'unité vendus à l'année	160 720	142 175	135 990
Recettes HT (TVA à 7 %)	150 000 €	265 000 €	320 000 €
Coût de la mesure	270 000 €	155 000 €	100 000 €
Evolution des recettes	- 64 %	- 37 %	- 24 %
Recettes HT (TVA à 10 %)	145 000 €	260 000 €	310 000 €
Coût de la mesure	275 000 €	160 000 €	110 000 €
Evolution des recettes	- 65 %	- 38 %	- 27 %

L'augmentation estimée pour la fréquentation du réseau de cars interurbains pour les différentes options est, dans chaque configuration, plutôt pessimiste ; le coût annoncé correspond donc à un coût maximal.

Tableau 15 : évolution de fréquentation nécessaire afin que les recettes restent constantes

	Billet à 1 €	Billet à 2€	Billet à 2€50
TVA à 7 %	+ 266 %	+ 82 %	+ 45 %
TVA à 10 %	+ 274 %	+ 87 %	+50 %

Les hausses de fréquentation nécessaires pour que les recettes sur la vente de billets à l'unité soient constantes pourraient être atteintes. A titre d'exemple, le département des Pyrénées Orientales, suite au passage à la tarification unique (billet à 1 €), a vu la fréquentation de son

réseau de cars interurbains multipliée par 3,5 dès la première année. La hausse de fréquentation a ainsi compensé la baisse du prix des billets.

Il convient toutefois de prendre garde à des coûts d'exploitation additionnels pour faire face à la fréquentation supplémentaire.

4.4. COUTS ADDITIONNELS ET RECETTES

Les recettes potentielles pour la mise en œuvre des scénarios sont notamment les suivantes :

- l'augmentation des recettes sur le scolaire et sur le commercial
- la mobilisation des crédits affectés aux contrats de territoire de vie,
- le fonds suisse pour les aménagements publics liés aux déplacements pendulaires (pendlerfonds)
- le cofinancement de certaines lignes express par la Région, les suisses et les allemands,
- le cofinancement de certaines lignes par les entreprises desservies,

Les coûts additionnels à prendre en compte sont les suivants :

- les coûts d'investissement (achat de nouveau matériel),
- l'augmentation du coût des marchés avec les transporteurs,
- le passage de la TVA de 7 à 10 % en 2014,
- la mise en accessibilité progressive du réseau.

3. ANNEXES

CATEGORIES DE LIGNES ET NIVEAU DE SERVICE ACTUELS

N° Ligne	O/D	Statut	Nombre de trajets en JOB	Validation billet semaine type	Abonnés scolaires
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	37	296	587
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	34	321	623
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	34	89	510
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	26	206	296
543	Cernay - Guebwiller	Structurante	26	51	415
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	25	126	328
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	24	1597	210
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Structurante	22	30	358
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Structurante	21	97	382
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Structurante	21	74	134
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Structurante	20	209	176
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	19	456	89
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	30	208	316
519	Wildenstein - Thann	Principale	29	27	330
444	Linthal - Guebwiller	Principale	23	62	364
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Principale	22	3	379
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Principale	18	2	336
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Principale	18	2	259
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	16	243	85
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	15	30	23
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	13	83	151
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	13	61	210
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	13	43	24
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Principale	12	39	106
303	Biesheim - Colmar	Principale	12	29	152
834	Dannemarie - Mulhouse	Principale	11	10	29
623	Mortzwiller - Mulhouse	Principale	11	9	93

N° Ligne	O/D	Statut	Nombre de trajets en JOB	Validation billet semaine type	Abonnés scolaires
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	26	Données non disponibles	567
217	Sondernach - Munster	Secondaire	10	Données non disponibles	78
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	10	84	157
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	9	29	158
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	8	3	34
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire	7	89	50
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	6	15	72
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	5	Données non disponibles	0
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	5	42	46
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	5	29	74
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	5	8	63
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	3	14	59
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	17	14	172
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Scolaire	12	Données non disponibles	235
442	Oberhergheim - Guebwiller	Scolaire	9	3	195
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Scolaire	8	14	256
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	6	10	87
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Scolaire	5	6	41
804	Altkirch - Cernay	Scolaire	2	50	42

CATEGORIES DE LIGNES ET NIVEAU DE SERVICE

Les tableaux ci-dessous présentent la nouvelle catégorisation des lignes proposée par le Conseil Général du Haut-Rhin :

N° Ligne	O/D	Statut	Nombre de trajets en JOB	Validation billet semaine type	Abonnés scolaires
724	Saint-Louis - Ottmarsheim - Mulhouse	Structurante	24	1597	210
106	Ribeauvillé - Route des vins - Colmar	Structurante	19	456	89
301	Balgau - Neuf Brisach - Colmar	Structurante	25	126	328
440	Colmar - Guebwiller	Structurante	34	321	623
444	Linthal - Guebwiller	Structurante	23	62	364
454	Linthal - Guebwiller - Mulhouse	Structurante	37	296	587
145	Le Bonhomme - Orbey - Colmar	Structurante	26	206	296
851	Bouxwiller - Altkirch - Mulhouse	Structurante	34	89	510
543	Cernay - Guebwiller	Principale	26	51	415
248	Soultzeren - Munster - Colmar	Principale	22	30	358
553	Thann - Wittelsheim - Mulhouse	Principale	21	97	382
346	Artzenheim - Marckolsheim - Colmar	Principale	20	209	176
437	Mulhouse - Ensisheim - Colmar	Principale	30	208	316
519	Wildenstein - Thann	Principale	29	27	330
652	Sewen - Masevaux - Mulhouse	Principale	16	243	85
728	Namsheim - Chalampé - Mulhouse	Principale	13	83	151
326	Weckolsheim - Dessenheim - Colmar	Principale	13	61	210
755	Saint-Louis - Sierentz - Mulhouse	Principale	15	30	23
725	Sierentz - Uffheim - Mulhouse	Principale	13	43	24

N° Ligne	O/D	Statut	Nombre de trajets en JOB	Validation billet semaine type	Abonnés scolaires
109	Saint Hyppolyte - Ribeauvillé - Colmar	Secondaire	21	74	134
147	Le Bonhomme - Ribeauvillé	Secondaire	12	Données non disponibles	235
208	Husseren - Obermorschwihr - Colmar	Secondaire	12	39	106
157	Labaroche - Colmar	Secondaire	10	84	157
303	Biesheim - Colmar	Secondaire	12	29	152
217	Sondernach - Munster	Secondaire	10	Données non disponibles	78
316	Baltzenheim - Colmar	Secondaire	9	29	158
318	Ohnenheim - Colmar	Secondaire	5	Données non disponibles	0
439	Fessenheim - Colmar	Secondaire	3	14	59
442	Oberhergheim - Guebwiller	Secondaire	9	3	195
441	Fessenheim - Ensisheim - Guebwiller	Secondaire	8	14	256
520	Thann - Reiningue - Mulhouse	Secondaire	22	3	379
623	Mortzwiller - Mulhouse	Secondaire	11	9	93
605	Sewen - Masevaux - Thann	Secondaire	26	Données non disponibles	567
458	Blodelshaim - Ensisheim - Guebwiller	Secondaire	17	14	172
830	Ferrette - Altkirch - Mulhouse	Secondaire	18	2	259
714	Liebenswiller - Leymen - Saint-Louis	Secondaire	6	15	72
759	Biederthal - Saint-Louis	Secondaire	5	42	46
713	Sondersdorf - Saint-Louis	Secondaire	5	29	74
829	Altkirch - Saint-Louis	Secondaire	5	8	63
804	Altkirch - Cernay	Secondaire	2	50	42
836	Pfetterhouse - Altkirch - Mulhouse	Secondaire	18	2	336
834	Dannemarie - Mulhouse	Secondaire	11	10	29
833	Zaessingue - Helfrantzkirch - Mulhouse	Secondaire	8	3	34
835	Biederthal - Bouxwiller - Mulhouse	Secondaire	7	89	50
832	Bendorf - Levoncourt - Ferrette - Mulhouse	Secondaire	6	10	87
831	Lutter - Ferrette - Mulhouse	Secondaire	5	6	41



168-172 boulevard de Verdun 92408 Courbevoie - +33 1 49 04 55 00 conomie@ingerop.com



Schéma des transports et de la mobilité durable du Haut-Rhin

Phase 5 : fiches action

Table des matières

1. STRATEGIE D’ACTIONS.....	4
2. ACTIONS DE MISE EN ŒUVRE DU SCHEMA DEPARTEMENTAL	6
ACTION 1 : OPTIMISATION DES SERVICES SCOLAIRES.....	8
ACTION 2 : OPTIMISATION ET REDEFINITION DES SERVICES INTERURBAINS.....	10
ACTION 3 : ETUDE DE L’OPPORTUNITE ET DE LA FAISABILITE DE LIGNES EXPRESS DEPARTEMENTALES.....	14
ACTION 4 : ETUDE DE L’OPPORTUNITE ET DE LA FAISABILITE DE LIGNES EXPRESS TRANSFRONTALIERES	16
ACTION 5 : STRUCTURATION DES SERVICES DE TRANSPORTS A LA DEMANDE	20
ACTION 6 : APPUI AUX SERVICES TOURISTIQUES.....	23
ACTION 7 : HARMONISATION DE L’ARTICULATION AVEC LES RESEAUX URBAINS.....	26
ACTION 8 : ARTICULATION ENTRE SERVICES INTERURBAINS ET SERVICES FERROVIAIRES.....	28
ACTION 9 : ARTICULATION TRANSFRONTALIERE ENTRE SERVICES DE TRANSPORTS	31
ACTION 10 : VALORISATION DES RABATTEMENTS EN MODES DOUX	33
ACTION 11 : REORGANISATION DU SYSTEME DE TARIFICATION INTERURBAIN.....	36
ACTION 12 : HARMONISATION DE L’ARTICULATION TARIFAIRE AVEC LES TCU.....	39
ACTION 13 : INTEGRATION TARIFAIRE REGIONALE.....	41
ACTION 14 : INTEGRATION TARIFAIRE TRANSFRONTALIERE.....	43
ACTION 15 : PROMOTION DE L’USAGE DU RESEAU DEPARTEMENTAL	45
ACTION 16 : SUIVI ET EVALUATION DU SERVICE INTERURBAIN	47
ACTION 17 : SOUTIEN ET PROMOTION DES MOBILITES DURABLES	49
ACTION 18 : MISE EN PLACE D’UN OBSERVATOIRE DES MOBILITES DEPARTEMENTALES.....	51
ACTION 19 : STRUCTURATION DU PARTENARIAT DES ACTEURS DEPARTEMENTAUX DE LA MOBILITE.....	53
3. ANNEXES.....	55

1 – Stratégie d'action

La stratégie d'action présente les objectifs du schéma départemental des transports et leur déclinaison en actions.

Objectifs généraux	Thématiques	Objectifs opérationnels	Actions	
Favoriser la mise en place d'un système de transport intégré et durable dans le Haut-Rhin capable de renforcer l'usage des transports en commun	Offre de transports interurbaine départementale	Définir une offre de transport départementale répondant à l'évolution des besoins de mobilité	action 1	Optimisation des services scolaires
			action 2	Optimisation et redéfinition des services interurbains
			action 3	Etude de l'opportunité et de la faisabilité de lignes express départementales
			action 4	Etude de l'opportunité et de la faisabilité de lignes express transfrontalières
Répondre aux besoins de déplacement des différents territoires par une offre de transports adaptée, notamment à travers le développement d'une offre transfrontalière	Offre complémentaire	Contribuer à une offre structurée de transports locaux complémentaires	action 5	Structuration des services de transports à la demande
			action 6	Appui aux services touristiques
Répondre aux besoins des différents publics et favoriser le report depuis la voiture particulière vers les transports en commun	Intermodalité	Promouvoir un système de transport départemental davantage intégré	action 7	Harmonisation de l'articulation avec les réseaux urbains
			action 8	Articulations entre services interurbains et services ferroviaires
			action 9	Articulations transfrontalières entre les services de transports
			action 10	Valorisation des rabattements en modes doux
proposer des chaînes de déplacement intégrées valorisant les transports publics, les modes doux et les usages partagés de la voiture	Tarification	Faciliter l'accès aux différentes échelles du système de transport par une tarification adaptée	action 11	Réorganisation du système de tarification interurbain
			action 12	Harmonisation de l'articulation tarifaire avec les TCU
			action 13	Intégration tarifaire régionale
			action 14	intégration tarifaire transfrontalière
	Gouvernance communication	Renforcer les partenariats pour la promotion d'une mobilité départementale durable	action 15	Promotion de l'usage du réseau départemental
			action 16	Suivi et évaluation du service interurbain
			action 17	Soutien et promotion des mobilités durables
			action 18	Mise en place d'un observatoire des mobilités départementales
			action 19	Structuration du partenariat des acteurs départementaux de la mobilité

NB : les horizons de réalisation des actions sont les suivants : court terme (0 – 3 ans), moyen terme (3 – 7 ans) et long terme (7 – 15 ans).

2 – Actions de mise en œuvre du Schéma Départemental

Les fiches action sont organisées de manière à répondre aux principales questions qu'elles peuvent susciter afin de constituer une première feuille de route dans la mise en œuvre du contrat d'axe :

- Pourquoi ? : il s'agit de rappeler la problématique à laquelle répond l'action et ses objectifs
- Comment ? : il s'agit de définir les modalités opérationnelles de mise en œuvre de l'action
- Qui ? : il s'agit de présenter les acteurs mettant en œuvre l'action et de définir leur rôle
- Combien ? : il s'agit de réaliser une première évaluation du coût de l'action permettant de fixer des ordres de grandeur
- Quand ? : le délai de réalisation de l'action est déterminé

Objectif 1 : définir une offre de transport départementale répondant à l'évolution des besoins de mobilité

L'objectif de définir une offre de transport départementale répondant à l'évolution des besoins de mobilité se décline à travers les actions suivantes :

- Action 1 : optimisation des services scolaires
- Action 2 : optimisation et redéfinition des services interurbains
- Action 3 : étude de l'opportunité et de la faisabilité de lignes express départementales
- Action 4 : étude de l'opportunité et de la faisabilité de lignes express transfrontalières

ACTION 1 : OPTIMISATION DES SERVICES SCOLAIRES

Objectif 1 : Définir une offre de transport départementale répondant à l'évolution des besoins de mobilité

Pourquoi ?

Problématique

Des services scolaires constituant une part importante de l'effort départemental pour les transports

L'intervention du Conseil Général en faveur des 33 800 élèves transportés quotidiennement dans le département a généré en 2012 une dépense de 27 M€, à mettre en regard du budget de 14 M€ la même année consacré aux lignes régulières de Haute-Alsace. En moyenne, le Conseil Général finance les transports scolaires à hauteur de 850 € par an et par élève.

Les transports scolaires des lycéens et collégiens sont assurés par les lignes régulières Haute-Alsace ou par des services spéciaux de transports scolaires organisés par le Service des Transports Scolaires du Conseil Général. Le transport scolaire des élèves de maternelle et primaire est assuré par des services spécifiques de transports scolaires gérés par 65 organisateurs locaux (autorités organisatrices des transports de rang 2, communautés de communes ou syndicats scolaires) au sein de regroupements pédagogiques (RPI).

Un service satisfaisant faisant l'objet d'améliorations régulières

Le service de transport scolaire satisfait de manière générale les parents d'élèves et les partenaires du Conseil Général (établissements scolaires, communautés de communes ou syndicats scolaires). Il fait l'objet d'ajustements et d'améliorations régulières.

Des voies d'optimisation potentielles

L'enjeu à travers cette optimisation des services scolaires est de maintenir un service public de qualité tout en limitant autant que possible les ressources importantes consacrées à ce poste. Les optimisations possibles sont notamment à rechercher par un usage plus dense des services et par une optimisation des boucles.

Objectifs

- **Rechercher des optimisations des services scolaires**
- **Améliorer le rapport coût / avantage du service et dégager autant que possible des capacités d'intervention**

Comment ?

Une problématique complexe aux paramètres multiples

Les services scolaires font l'objet d'optimisations régulières mais constituent un système de transport contraint offrant des marges de manœuvre variables. Ces contraintes sont notamment les suivantes :

- La charge est très fortement concentrée le matin, rendant nécessaire une forte mobilisation des ressources. Cette mobilisation a un coût élevé. Des possibilités d'étalement du service et un double usage des ressources est possible mais contraint.
- Les contraintes de la géographie et des temps de parcours : les élèves résidant le plus loin de leur établissement ont le temps de parcours le plus long. En cas de double rotation, le risque est de voir ces élèves avoir non seulement le plus long temps de trajet mais aussi le plus long temps d'attente au sein de l'établissement.
- La contrainte horaire de l'heure de prise en charge des élèves par les établissements scolaires : ces horaires constituent une contrainte souvent rigide laissant une plage limitée pour la dépose des élèves dans l'établissement (créneau entre prise en charge et début des cours).
- la sensibilité des familles : les familles demandent un temps de trajet limité et une heure de prise en charge par le service scolaire la plus proche de celle des cours, ce qui peut être en opposition avec une optimisation du service.

	<p>Une étude d'optimisation menée en interne par les services du Conseil Général</p> <p>L'étude d'optimisation a pour objet à l'échelle de chaque service scolaire (collégiens/lycéens) et de chaque RPI (maternels/primaires) de déterminer les caractéristiques et les contraintes des services scolaires : types de services scolaires actuels (nombre d'élèves, nombre de cars, nombre de rotations...), contraintes définies par les établissements, contraintes définies par le périmètre de ramassage, etc.</p> <p>Sur cette base sont définies les optimisations et voies de progrès : possibilités de valorisation supplémentaire des services (double rotation), possibilités d'adaptation des horaires de prise en charge des élèves par les établissements, etc.</p> <p>Les partenaires (intercommunalités, établissements, associations de parents) sont associés à l'étude (recueil d'avis, avis sur les propositions).</p>
<p>Qui ?</p> <p>Où ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin – Direction des routes et des transports : lancement d'une étude interne d'optimisation des transports scolaires • Intercommunalités : contribution aux réflexions sur les tournées de transports scolaires • établissements scolaires : adaptation éventuelle des horaires de : prise en charge des élèves, de cours, d'étude. • Associations de parents d'élèves : contribution à l'expression des besoins • Transporteurs titulaires des marchés : expression des contraintes / opportunités en termes d'offre de service. <p>Echelle</p> <p>Optimisation à l'échelle départementale</p> <p>Echéancier</p> <p>Lancement de l'étude en 2014</p>
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <p>Coût d'étude : coût d'étude interne (temps de personnel) et éventuellement coût d'étude externe.</p> <p>Coût d'exploitation des services scolaires : absence de coûts supplémentaires</p>
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • coût d'exploitation gagné à travers l'optimisation des services • évolution du nombre de circuits

ACTION 2 : OPTIMISATION ET REDEFINITION DES SERVICES INTERURBAINS

Objectif 1 : Définir une offre de transport départementale répondant à l'évolution des besoins de mobilité

Pourquoi ?

Problématique

Des fonctions et catégories insuffisamment identifiées

Quatre catégories des lignes existent aujourd'hui : structurante, principale, secondaire et scolaire. Bien que la classification actuelle s'appuie en théorie sur la fonction des lignes considérées (par exemple, les lignes sont qualifiées de « structurantes » lorsqu'elles constituent le seul vecteur de services de transport public sur l'OD considérée), la traduction de ce principe de catégorisation n'est pas clairement identifiable.

85% de la clientèle du service régulier sont des scolaires dont les besoins sont nécessairement à prendre en compte dans la redéfinition du service.

Aujourd'hui, le niveau d'offre sur une ligne s'avère peu corrélé à la catégorie à laquelle celle-ci appartient. Par ailleurs, de grandes disparités de services sont parfois constatées au sein de lignes d'une même catégorie, notamment pour les lignes secondaires.

La catégorisation des lignes correspond aujourd'hui globalement au niveau de fréquentation par la clientèle scolaire. Par ailleurs, les lignes catégorisées comme « ligne scolaire » ne fonctionnent qu'en période scolaire. Les services proposés, bien qu'ouverts à tous, sont ainsi quasiment non commerciaux.

Un enjeu de clarification des catégories de lignes

L'enjeu de l'action est de permettre une catégorisation claire et hiérarchisée des lignes selon leurs fonctionnalités (types de déplacements, pôles reliés et desservis). A cette catégorisation claire pour l'usager doit pouvoir répondre une offre de service homogène par catégorie.

Objectifs

- **définir des catégories de lignes hiérarchisées aux fonctions clairement établies et immédiatement lisibles pour l'usager,**
- **adapter le niveau de service à la catégorie de la ligne et aux fonctions qui y correspondent,**
- **déterminer les marges de progression du service pour chacune des catégories de lignes définies,**
- **améliorer le rapport coût / avantage du service et dégager des capacités d'intervention.**

Comment ?

REDEFINITION DES CATEGORIES DE LIGNES

Trois catégories sont proposées sur la base des services existants : ligne structurante, ligne principale et ligne secondaire. La création éventuelle de lignes express constitue une quatrième catégorie.

La catégorie « ligne scolaire » est supprimée car peu lisible, ces lignes étant ouvertes à tous les usagers. Elles sont requalifiées au besoin en lignes secondaires avec les adaptations de service nécessaires.

Il sera envisagé d'assurer certains services peu fréquentés (en mi-journée ou le week end par exemple) par des services de transport à la demande (ligne virtuelle) sur réservation préalable. Une expérimentation sera menée au préalable sur quelques lignes avant d'envisager l'extension du dispositif.

Définition des fonctions de chaque catégorie de lignes

Les fonctions proposées pour les catégories de lignes sont les suivantes :

- **Lignes structurantes** : au nombre de 8, elles ont vocation à relier les pôles d'emplois et de services majeurs et à désenclaver les vallées vosgiennes qui n'ont pas de service TER.
- **Lignes principales** : au nombre de 11, elles ont vocation à compléter le maillage des lignes structurantes en reliant les pôles d'emplois et de services secondaires.
- **Lignes secondaires** : au nombre de 27, elles ont vocation à assurer un maillage fin complémentaire à celui des lignes structurantes et principales, afin de desservir la quasi-totalité des communes du département.

Adaptation du niveau de service aux catégories de lignes

Le niveau de service proposé pour chaque catégorie en termes de fréquence, d'amplitude horaire, de nombre de services partiels, ou encore de service le week-end doit être en accord avec les fonctions précédemment définies.

Cette définition du niveau de service est réalisée de manière relative : le niveau de service sera plus élevé pour l'offre structurante et plus restreint pour une ligne secondaire. Les niveaux de services effectifs correspondant à ces catégories sont définis sur la base de l'optimisation de l'existant dans un premier temps et auront vocation à progresser ensuite en fonction des moyens disponibles.

Mise en place d'un système de numérotation simple et lisible pour l'utilisateur

- **lignes structurantes** : numérotation à un chiffre (1 à 8) voire deux si nécessaire
- **lignes principales** : numérotation à deux chiffres selon une logique géographique par exemple (lignes 11, 12, etc. pour le bassin de vie de Colmar, lignes 21, 22, etc. pour le bassin de vie de Mulhouse, etc.)
- **lignes secondaires** : numérotation à trois chiffres, sur le même principe que pour les lignes principales
- **lignes express éventuelles** : numérotation correspondant à la ligne classique précédée d'un « X » (X1 par exemple) ou numérotation en double zéro (100, 200, etc.) afin d'indiquer clairement à l'utilisateur que le car ne s'arrêtera pas aux arrêts intermédiaires.

DEFINITION DU NIVEAU DE SERVICE EN FONCTION DE LA CATEGORIE DE LIGNE

Un service de base est défini pour chaque catégorie de ligne. Il est caractérisé par les paramètres suivants :

- Nombre de trajets / fréquence
- Amplitude horaire
- Part des services partiels
- Part des services à la demande (ligne virtuelle)
- Services en JOB / Samedi / Dimanche / vacances scolaires

Des modulations peuvent intervenir sur les niveaux de services en fonction des spécificités de la ligne sans toutefois remettre en cause la cohérence de la catégorie.

Différentes variations de ces paramètres ont été envisagées et chiffrées dans l'analyse des scénarios. Sont ici rappelées à titre d'exemple les variations réalisées pour le scénario 2 : renforcement.

Définition d'un niveau de service de base en JOB pour chaque catégorie de ligne

		Actuel	Envisageable
Ligne structurante	<i>Nombre de trajets/JOB</i>	26	27
	<i>Service partiel</i>	30 %	15 %
Ligne principale	<i>Nombre de trajets/JOB</i>	17	20
	<i>Service partiel</i>	30 %	20 %
Ligne secondaire	<i>Nombre de trajets/JOB</i>	8	10
	<i>Service partiel</i>	30 %	30 %

Tableau 1 : définition d'un service de base par catégorie de lignes

Ce niveau de service de base ne prévoit pas de service de soirée ou les week-ends et jours fériés. Un choix devra être effectué concernant la mise en place (ou non) de ce type de service pour chaque catégorie de ligne.

Réalisation de choix par ligne en matière de densité de service, de service de soirée, de service les week-ends et jours fériés

	Service de soirée	Service le samedi	Service les dimanche et jours fériés
Lignes structurantes	50 % des lignes	Service assuré à 75 % par rapport au service en JOB	Service assuré à 25 % par rapport au service en JOB
Lignes principales	50 % des lignes	Service assuré à 75 % par rapport au service en JOB	Service assuré à 25 % par rapport au service en JOB
Lignes secondaires	Aucune ligne	Service assuré à 50 % par rapport au service en JOB	Aucun service

	<p>Tableau 2 : niveau de service en soirée, les week-ends et jours fériés</p> <p>Le service de soirée correspond à un prolongement du service jusqu'à 21h, sur la base de la fréquence moyenne observée en JOB.</p> <p>Les services assurés le samedi ou les dimanche et jours fériés pourront être répartis sur de nombreuses lignes qui fonctionneront en régime réduit, ou bien concentrés sur certaines lignes choisies qui offriront un niveau de service plus proche de celui proposé en JOB.</p> <p>Le service proposé les week-ends et jours fériés pourra débuter plus tardivement qu'en semaine et se terminera également plus tardivement.</p>				
<p>Où ? Qui ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut—Rhin : autorité organisatrice des transports interurbains • Intercommunalités : consultation pour identification des besoins • Transporteurs titulaires des marchés : expression des contraintes / opportunités en termes d'offre de service 				
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <p>Les différents coûts d'optimisation du réseau ont été présentés dans le document scénarios en précisant à chaque fois en fonction des différents paramètres le coût annuel d'exploitation par catégorie de ligne selon chaque scénario.</p> <p>Pour mémoire, le coût global des différents scénarios (hors ajout de lignes express) est de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Situation actuelle : coût annuel de 14 262 000 €HT • scénario 1 – Optimisation : ce scénario réaffecte les ressources au mieux sans en mobiliser de nouvelles. Son coût est de 14 290 000 €HT, analogue à celui du service actuel, • scénario 2 - Renforcement : ce scénario assure des efforts importants mais ciblés sur certains services. Son coût de 18 215 000 €HT est supérieur de 27% à celui du scénario 1, • scénario 3 – Reconfiguration : ce scénario assure des efforts importants sur l'ensemble du réseau. Son coût de 23 365 000 €HT est supérieur de 63% à celui du scénario 1. <p>Le coût d'exploitation annuel d'une ligne par catégorie et par scénario est rappelé ci-contre.</p>	<p>Coût HT par catégorie de ligne</p>	<p>SCENARIO 1 – OPTIMISATION</p>	<p>SCENARIO 2 – RENFORCEMENT</p>	<p>SCENARIO 3 – RECONFIGURATION</p>
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <p>Les indicateurs susceptibles d'être suivis pour évaluer les interventions réalisés sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fréquentation du réseau par lignes / catégories de lignes • Nombre de voyageurs/km (et évolution) • Coût du voyageur/km (et évolution) • Cout du voyageur/km supplémentaire 				

ACTION 3 : ETUDE DE L'OPPORTUNITE ET DE LA FAISABILITE DE LIGNES EXPRESS DEPARTEMENTALES

Objectif 1 : Définir une offre de transport départementale répondant à l'évolution des besoins de mobilité

Pourquoi ?

Problématique

Un service départemental peu attractif sur les grandes liaisons pôle à pôle

Le service interurbain départemental est peu attractif sur de grandes liaisons pôle à pôle en termes de temps de parcours mais aussi de politique d'arrêts ou de positionnement horaire. Il est essentiellement fréquenté par une clientèle captive essentiellement scolaire et n'attire guère les usagers potentiels disposant d'une alternative de transport (voiture).

Un enjeu de développement de lignes express départementales

Il existe un véritable enjeu de développement de liaisons attractives pour répondre aux besoins de mobilité des Haut-Rhinois vers les principaux pôles du département. Ces liaisons assurées par des lignes express seraient rapides, avec des arrêts peu nombreux mais bien placés, et circulerait à des horaires répondant aux besoins en heures de pointe.

Ces services express interurbains routiers circuleraient où il n'existe pas d'offre TER et présenteraient toute proportion gardée des fonctions et une attractivité comparable.

Les principaux obstacles à la mise en place de telles lignes est leur coût (en coût de départ de 500 000 € en exploitation annuel) et leur caractère additionnel par rapport au réseau existant dont les fonctionnalités doivent être au moins partiellement maintenues (85% de clientèle scolaire sur les lignes régulières).

Objectifs

- *étudier l'opportunité de mettre en place des lignes express routières départementales,*
- *analyser la faisabilité opérationnelle et financière de ces lignes express.*

Comment ?

Réalisation d'une étude d'opportunité et de faisabilité

Une double étude d'opportunité et de faisabilité peut être lancée. Les principaux éléments susceptibles d'être développés dans son cahier des charges sont précisés ci-dessous.

Etude d'opportunité

- **Identification des axes prioritaires de déplacement.** Ces axes sont identifiés au niveau départemental. Ils doivent présenter un niveau de demande suffisant vers un pôle et ne pas être redondant avec une offre TER existante. Ce sont essentiellement des axes transversaux vers Colmar ou Mulhouse. Leur potentiel de déplacement est mesuré.
- **Retour d'expérience - étude de cas de lignes express.** Il existe des expériences variées de de lignes express. Les plus significatives sont à analyser à la fois sous l'angle de l'opportunité et de la faisabilité.
- **Définition des services envisagés et du potentiel de report.** Les fonctionnalités et caractéristiques des services express sont définies (trajet, arrêts, fréquence, amplitude, création de parcs relais...). Différents scénarios de service sont envisagés et le potentiel de report est analysé pour chacun d'eux.
- **hiérarchisation des axes prioritaires.** Une fois les axes identifiés et leur potentiel mesuré à l'aune de scénarios de services, leur hiérarchisation est réalisée, en prenant également en compte l'implication des territoires concernés.

	<p>Etude de faisabilité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faisabilité technique. Elle est analysée en termes d'exploitation (parc de matériel nécessaire, coût, roulements...) et d'infrastructure (aménagement d'arrêts, de parcs relais, de sections en site propre, de priorité aux carrefours, accessibilité PMR, etc.). • Faisabilité financière. Les différents scénarios de services sont chiffrés. Les capacités de mobilisation de financement (tarification, retour sur recette, financements internes ou externes au Conseil Général) sont identifiées. Le financement de ces lignes constitue un véritable enjeu. Malgré leur pertinence en termes de transports, ces lignes peuvent représenter un charge très lourde pour le département et rendre indispensable un élargissement de leur financement. • Faisabilité contractuelle. La création de nouveaux services intervient dans le contexte d'un réseau existant faisant l'objet de contrats pluriannuels avec des transporteurs. La faisabilité juridique et les modalités de mise en œuvre contractuelle des lignes express doit être envisagée dans ce contexte et peut rendre nécessaire des avenants voire une résiliation des contrats en cours. <p>Mise en œuvre</p> <p>Une fois ces études achevées le choix de réaliser ou non des liaisons express sera réalisé. Une expérimentation limitée dans le temps sur une ligne est envisageable pour en tester la faisabilité.</p> <p>Exemple : axe Mulhouse – Bollwiller – Guebwiller</p> <p>A titre d'exemple, il apparaît pertinent d'étudier une liaison routière express sur l'axe Mulhouse – Bollwiller – Guebwiller comme alternative à l'étude de la réouverture de la liaison ferroviaire Bollwiller – Guebwiller. Une liaison routière ne présente pas la même capacité qu'une liaison ferroviaire mais peut s'avérer adaptée selon le niveau de demande identifié. Les coûts d'exploitation d'une liaison routière express sont sans commune mesure avec les coûts d'une liaison ferroviaire (différentiel de 1 à 6). Les coûts d'aménagement d'infrastructure routière (site propre par exemple) sont également moindres que ceux d'un aménagement de voie ferrée.</p>	
<p>Qui ?</p> <p>Où ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin. Le service transports et déplacements assure la maîtrise d'ouvrage de l'étude. Il sera également financeur ou co-financeur du service. • Intercommunalités et communes. Les collectivités concernées par des lignes potentielles sont associées à la démarche d'étude. <p>Echéancier</p> <p>L'étude peut être lancée à court terme.</p> <p>La mise en œuvre de lignes express peut être réalisée à court-moyen terme en fonction des moyens financiers dégagés pour leur mise en œuvre et des contraintes contractuelles existantes (contrats transporteurs).</p>	
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <p>Le coût d'exploitation d'une liaison express peut être compris entre 500 000 € et 1 000 000 € en fonction de la longueur de la ligne et du niveau de service proposé (uniquement en heures de pointes, sur la journée, en soirée, etc.).</p> <p>La tarification de la ligne peut être alignée sur celle du reste des services départementaux ou au contraire faire l'objet d'une tarification spécifique pour tenir compte des coûts supplémentaires induits par ce type de service.</p>	
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <p>Les indicateurs susceptibles d'être suivis pour évaluer les interventions réalisées sont les suivants :</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fréquentation des lignes express • coût voyageur / km • remplissage des parcs relais

ACTION 4 : ETUDE DE L'OPPORTUNITE ET DE LA FAISABILITE DE LIGNES EXPRESS TRANSFRONTALIERES

Objectif 1 : Définir une offre de transport départementale répondant à l'évolution des besoins de mobilité

Pourquoi ?

Problématique

Des déplacements d'un volume important réalisés essentiellement en voiture

Les déplacements transfrontaliers sont d'un niveau important avec environ 34 000 frontaliers venant chaque jour du Haut-Rhin vers la Suisse et 5 000 vers l'Allemagne. La part modale en transports en commun de ces déplacements est réduite. Elle est de 9% vers la Suisse, essentiellement du fait de l'offre ferroviaire et de 3% vers l'Allemagne.

Des liaisons transfrontalières routières interurbaines limitées

Les liaisons transfrontalières existantes en transports en commun sont essentiellement ferroviaires (Mulhouse-Bâle et Mulhouse – Freiburg par Mühlheim) ou urbaines (quatre lignes du réseau Distribus). Il existe une seule liaison transfrontalière routière interurbaine vers l'Allemagne avec la ligne Colmar – Breisach – Freiburg mais aucune vers la Suisse. Cette liaison existante est d'une attractivité modérée en raison notamment d'une rupture de charge nécessaire à Breisach.

Il n'existe aucune liaison interurbaine routière vers la Suisse.

Un enjeu de réponse à un potentiel de liaisons transfrontalières

Il apparaît important de pouvoir proposer une offre de transport public adaptée à ce potentiel, tant vers la Suisse que vers l'Allemagne.

Au-delà du simple nombre de voyageurs potentiellement concernés, il existe un enjeu particulier de liaison avec la Suisse du fait des restrictions mises en place sur le stationnement par le Canton de Bâle. Celui-ci devenant de plus en plus cher et contraint, des alternatives en transports publics sont à explorer.

Les recettes engendrées par les taxes sur le stationnement sur le Canton de Bâle seront pour partie reversées à un *Pendlerfond* destiné à investir dans des projets de transports publics et de création de parcs relais. Une ligne express constituant une alternative à la voiture particulière pourrait de ce fait bénéficier de ce fonds à son lancement.

Objectifs

- **étudier l'opportunité de mettre en place des lignes express routières transfrontalières,**
- **analyser la faisabilité opérationnelle et financière de ces lignes express transfrontalière.**

Comment ?

Réalisation d'une étude d'opportunité et de faisabilité

Une double étude d'opportunité et de faisabilité peut être lancée pour la réalisation de deux lignes express transfrontalières :

- Une ligne express reliant le Sundgau au Canton de Bâle,
- Une ligne express reliant Colmar à Freiburg.

Ces deux liaisons concentrent l'essentiel du potentiel de déplacement transfrontalier ne bénéficiant pas ou peu d'offre TC transfrontalière.

Les principaux éléments susceptibles d'être développés dans son cahier des charges sont précisés ci-dessous.

Etude d'opportunité

- **Identification des axes transfrontaliers et de leur potentiel.** Les axes transfrontaliers (vers Bâle et vers Freiburg) sont identifiés et leur potentiel déterminé (flux domicile-travail, domicile-études, autres motifs). Deux axes peuvent a priori être définis entre le Sundgau et Bâle depuis Ferrette ou Altkirch. Ces axes sont structurés par une infrastructure routière susceptible d'accueillir aisément la ligne express et de permettre le rabattement sur celle-ci par le réseau secondaire.
- **Définition des services envisagés et du potentiel de report.** Les fonctionnalités et caractéristiques des services express transfrontaliers peuvent varier selon un certain nombre de paramètres :
 - *frontière / passage de frontière* : il est important de déterminer si la ligne passe la frontière ou s'arrête à celle-ci. Le passage de la frontière apparaît nécessaire pour une véritable liaison transfrontalière et constitue un fort gage d'attractivité. Dans ce cas, un passage rapide de la frontière doit pouvoir être réalisé.
 - *politique de desserte* : le service transfrontalier doit pouvoir desservir des pôles émetteurs de déplacements importants dans le Haut-Rhin et des pôles d'emploi / pôles de correspondance importants côté allemand ou bâlois. Un service vers la Suisse devrait pouvoir ainsi desservir les principales zones industrielles et pôles d'échanges avec le réseau suisse.
 - *politique d'arrêt / rabattement* : afin d'avoir un temps de parcours attractif, la ligne express transfrontalière doit avoir un nombre d'arrêts limité mais judicieusement placés sur les principaux pôles émetteurs / récepteurs de déplacement. Un rabattement vers la ligne express est envisageable au croisement avec le réseau secondaire par l'aménagement de parking relais. Le rabattement vélo doit également être favorisé par des solutions de stationnement sécurisées.
 - *fréquence / amplitude* : il est important que le service puisse circuler de manière fréquente aux heures de pointe en fonction des heures d'embauche et de sortie des principaux pôles attracteurs.
 - *aménagement d'infrastructures* : ils peuvent être envisagés sous forme d'arrêts, de parcs relais, de stationnement sécurisé vélo, de priorité aux carrefours voire de site propres.

Différents scénarios de service sont envisagés sur chaque axe en faisant varier ces paramètres. Le potentiel d'attraction est mesuré pour chacun d'eux.

Les territoires concernés par l'offre transfrontalière sont associés à la démarche pour avis et contribuent aux interfaces avec le projet de ligne express. Il s'agit des intercommunalités et communes desservies par le service ainsi que des collectivités suisse ou allemande dans ce cas. Coté suisse ou allemand, il s'agit de s'assurer de la possibilité de desservir dans de bonnes conditions les pôles récepteurs (zones d'activités, centres villes) et pôles d'échanges mais aussi de définir les conditions tarifaires

Etude de faisabilité

- **Faisabilité technique.** Elle est analysée en termes d'exploitation (parc de matériel nécessaire, coût, roulements...) et d'infrastructure (aménagement d'arrêts, de parcs relais, de sections en site propre, de priorité aux carrefours, etc.).
- **Faisabilité financière.** Les différents scénarios de services sont chiffrés. Les capacités de mobilisation de financement (tarification, retour sur recette, financements internes ou externes au Conseil Général, Penderfond bâlois, etc.) sont identifiées. Malgré leur pertinence en termes de transports, ces lignes peuvent représenter un charge très lourde pour le département et rendre nécessaire un élargissement de leur financement.
- **Faisabilité tarifaire.** La tarification du service transfrontalier est à déterminer. Une tarification alignée sur les autres services routiers du Conseil Général ne correspond pas forcément aux spécificités de coût d'un tel service. Les conditions de tarification couplée avec les services TC bâlois et allemand sont à déterminer.
- **Faisabilité juridique.** La création de services transfrontaliers nécessite une autorisation de transport de voyageurs internationale. Le service proposé doit être conforme à la législation suisse ou allemande sur les transports publics.

Mise en œuvre

Une fois ces études achevées, le choix de réaliser ou non des liaisons express transfrontalières sera réalisé. Une expérimentation limitée dans le temps sur une ligne est envisageable pour en tester la faisabilité.

<p>Qui ?</p> <p>Où ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin. Le service transports et déplacements assure la maîtrise d'ouvrage de l'étude. Le Conseil Général est également co-financeur du service. • Canton de Bâle Ville. Pour la liaison express vers la Suisse, le Canton de Bâle Ville intervient sur le cofinancement (Pendlerfond) et sur l'insertion de la ligne et ses arrêts côté suisse. • Collectivités allemandes (Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald, Landkreis Emmendingen, Stadt Freiburg). Pour la liaison vers Freiburg, ces collectivités interviennent sur le cofinancement et sur l'insertion de la ligne et ses arrêts. • Intercommunalités et communes alsaciennes. Les collectivités concernées par des lignes potentielles sont associées à la démarche d'étude (cofinancement et co-pilotage) et peuvent contribuer à certains investissements (voirie, parcs de stationnement, etc.) et au financement du service. • Région Alsace. <p>Echéancier</p> <p>L'étude peut être lancée à court – moyen terme.</p> <p>La mise en œuvre de lignes express transfrontalières peut être réalisée à court-moyen terme en fonction des moyens financiers dégagés pour leur mise en œuvre.</p>
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <p>Le coût d'exploitation d'une liaison express peut être compris en première estimation entre 500 000 € et 1 000 000 € en fonction de la longueur de la ligne et du niveau de service proposé (uniquement en heures de pointes, sur la journée, en soirée, etc.). Un retour d'expérience sera à réaliser ainsi que des estimations plus fines pour préciser cette première estimation.</p> <p>Le coût d'étude est de l'ordre de 70 000 € HT.</p>
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <p>indicateurs susceptibles d'être suivis pour évaluer les interventions réalisées sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fréquentation des lignes express • coût voyageur / km • remplissage des parcs relais

Objectif 2 : Contribuer à une offre structurée de transports locaux complémentaires

L'objectif de contribuer à une offre structurée de transports locaux complémentaires se décline à travers les actions suivantes :

- Action 5 : structuration des services de transports à la demande
- Action 6 : appui aux services touristiques

ACTION 5 : STRUCTURATION DES SERVICES DE TRANSPORTS A LA DEMANDE

Objectif 2 : Contribuer à une offre structurée de transports locaux complémentaires

Pourquoi ?

Problématique

Des systèmes de TAD multiples et peu lisibles

18 zones de TAD existent sur le département afin de répondre à des demandes locales de transport. Ces TAD ont des modes de fonctionnement variés en termes de tarification, de publics concernés, de modes de desserte, etc. Leur zone de desserte est par ailleurs limitée aux intercommunalités. La performance et l'attractivité de ces systèmes s'avèrent mitigées et ne présente pas de cohérence au niveau départemental. Il n'existe pas d'articulation des TAD avec les transports départementaux réguliers. Le Conseil Général subventionne largement ces services sans qu'ils fassent l'objet actuellement d'un référentiel commun.

Un enjeu d'homogénéisation des systèmes de TAD et d'intégration dans le système de transport départemental

Il est souhaitable de développer un système de TAD cohérent capable de compléter le réseau régulier et de permettre un rabattement vers les lignes fortes du réseau depuis les territoires non directement desservis. Les systèmes de TAD existants gagneraient en performance et en attractivité à être mis en cohérence au niveau du département ou des territoires de vie. Cette homogénéisation bénéficierait par conséquent au réseau de cars départemental en facilitant l'accès au réseau pour une frange de la population qui ne dispose pas d'autre moyen de transport.

Objectifs

- **Développer le TAD comme une offre complémentaire de l'offre régulière ayant vocation à s'adresser à tous et à couvrir les territoires qui en expriment le besoin**
- **Homogénéiser l'offre de TAD proposée par les territoires à travers la mise en place d'un référentiel commun**
- **Conditionner le niveau de subvention du TAD par le Conseil Général au respect du référentiel commun à budget constant**

Comment ?

Principes du transport à la demande (TAD)

Le TAD est un système de transport non régulier fonctionnant sur réservation préalable de ses usagers. Ses modes de fonctionnement peuvent être variés et doivent être précisément définis en fonction des publics et des types de déplacements visés. Il a l'avantage de permettre une desserte fine mais légère de zones où des services réguliers ne pourraient trouver de rentabilité socio-économique.

Le TAD peut être plus ou moins souple :

- Il peut s'agir d'une ligne virtuelle, en tout point semblable à une ligne régulière (points d'arrêt et horaires de passage déterminés), mais déclenchée à la demande,
- Il peut s'agir d'une offre plus souple faisant varier certains paramètres : itinéraire fixe ou déterminé selon les besoins, prise à domicile ou sur points d'arrêt déterminés, horaires fixes ou déterminés selon les besoins, horaires fixes au point de départ ou horaires fixes au point d'arrivée, demi-journées ou journées de circulation, etc.

Pour être efficace, un TAD doit toutefois concentrer ses usagers et donc privilégier des points de rabattement et/ou des horaires fixes (à l'arrivée ou au départ). Il doit également viser largement ses publics en intégrant les contraintes et pratiques de déplacements de chacun (personnes âgées, actifs, jeunes, précaires, etc.).

Il convient également de fixer les jours de circulation du TAD (certains jours, tous les jours en JOB, offre de week-end...).

Dans tous les cas de figure, le TAD est déclenché par une réservation préalable. Le délai de réservation peut varier (de la veille à deux heures à l'avance par exemple). Un délai trop court (une heure ou moins) peut risquer d'apparenter le service à un taxi et engendrer des coûts d'exploitation élevés.

Différentes options de tarification du TAD sont envisageables et à définir entre AOT2 et Conseil Général. L'intégration tarifaire avec les autres modes en interface doit être privilégiée dans la mesure où le TAD peut constituer un mode de rabattement sur les lignes régulières.

Enfin, le TAD peut s'intégrer à des pratiques plus larges de mobilité durable (autopartage, covoiturage).

Définition d'un référentiel

Le Conseil Général, autorité organisatrice des transports routiers interurbains a la faculté de confier aux territoires qui en font la demande le statut d'Autorité Organisatrice de Transport de rang 2 (AOT2) pour qu'elles assurent des services de transport sur leur territoire.

En tant que premier cofinanceur des TAD, le Conseil Général peut conditionner le niveau de son concours financier au respect d'un certain nombre critères à définir dans un référentiel commun. Ce référentiel a pour but d'harmoniser les TAD au niveau départemental afin d'en faire un service ouvert à tous venant en complément des lignes régulières et afin de le rendre lisible et attractif pour les usagers.

Ce référentiel doit ainsi pouvoir définir :

- les **principes de service du TAD** : compléments aux services réguliers, rabattement sur services réguliers, desserte des centres bourgs, équipements, marchés, etc.
- le **public visé**, sachant que pour être véritablement complémentaire des lignes régulières le service doit être ouvert à tous,
- les **modes de réservation**, en envisageant la possibilité de mettre en place un service central de réservation au niveau départemental,
- les **types de service et d'arrêts** : ligne virtuelle ou non, prise à domicile ou sur points d'arrêt, horaires fixes ou non à l'arrivée ou au départ, etc.
- la **tarification**. Celle-ci peut être spécifique pour des trajets uniquement réalisés en TAD mais mériterait d'être intégrée avec la tarification des services réguliers en cas de rabattement.
- l'**information et la communication** : le fonctionnement du TAD doit être clair pour les voyageurs et l'information ou la réservation être accessible à tous (valorisation du site Vialsace, centrale de réservation commune par exemple)
- Etc.

Organisation des services du Conseil Général

Il apparaît utile de mettre en place une cellule d'appui aux TAD au sein du service Transports et Déplacements du Conseil Général. Cette cellule a pour mission de :

- définir le référentiel TAD départemental. Ce référentiel commun pourra être établi en interne et/ou avec l'appui d'un BET spécialisé. Il gagnera à s'appuyer sur une large analyse des pratiques actuelles dans le département (portée, limites) et à réaliser un large retour d'expérience sur des études de cas.
- traiter les demandes de subvention pour les TAD des AOT2,
- apporter un appui aux AOT2 dans la mise en œuvre des TAD (choix de services, marchés avec les transporteurs, étude de faisabilité, etc.),
- assurer de manière générale le suivi de la mise en œuvre du référentiel TAD départemental.

<p>Qui ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin. Le service transports et déplacements assure le pilotage opérationnel de cette politique (référentiel TAD départemental, subventions graduées aux AOT en fonction du respect du référentiel, suivi et appui aux AOT2 dans la mise en œuvre des TAD) • Autorités organisatrices de transport de rang 2. Ces intercommunalités mettent en œuvre les services de TAD après signature d'une délégation de compétence avec le Conseil Général. Elles ont vocation à mettre en œuvre le référentiel TAD départemental en fonction de leurs caractéristiques et besoins. La charge du service incombe aux autorités organisatrices locales qui les portent. <p>Echéancier</p> <p>Court terme.</p>
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le coût de définition d'un référentiel TAD départemental est celui du temps des agents qui s'y consacrent et éventuellement celui d'une mission BET. • Les subventions départementales au TAD prennent en charge une partie du déficit d'exploitation. Elles seront graduées en fonction de la mise en œuvre du référentiel TAD départemental.
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de km TAD annuels • Nombre de voyageurs / km • Satisfaction des usagers (enquête)

ACTION 6 : APPUI AUX SERVICES TOURISTIQUES

Objectif 2 : Contribuer à une offre structurée de transports locaux complémentaires

Pourquoi ?

Problématique

Des services touristiques saisonniers

Il existe aujourd'hui quatre services de navettes locales dédiées au tourisme et soutenus par le Conseil Général. Ces services sont développés par les territoires. Il s'agit de :

- la navette de Noël qui relie Colmar à Ribeauvillé ou Eguisheim depuis 2010,
- la navette hivernale qui relie Colmar au Lac Blanc,
- la navette des neiges vers le Markstein depuis Thann et Guebwiller,
- la navette des crêtes qui relie le massif des Vosges depuis les agglomérations de Colmar et Mulhouse.

Un enjeu de mise en cohérence et de visibilité de l'offre touristique

Il s'agit de renforcer la cohérence et la visibilité de l'offre touristique avec un appui du Conseil Général auprès des collectivités mettant ces services en œuvre et une tarification et une communication adaptée.

Il s'agit également de renforcer les articulations de cette offre saisonnière avec les services réguliers interurbains routiers.

Objectifs

- **renforcer la cohérence et la visibilité des services touristiques saisonniers par un appui aux collectivités dans l'organisation de ces services,**
- **contribuer à l'articulation des services touristiques saisonniers avec les services départementaux de transport.**

Comment ?

Appui aux services touristiques

Le Conseil Général, autorité organisatrice des transports routiers interurbains a confié aux territoires qui en ont fait la demande le statut d'Autorité Organisatrice de Transport de rang 2 (AOT2) pour assurer des services touristiques saisonniers.

Le Conseil Général est susceptible de venir en appui par les interventions suivantes :

- appui à la conception du service : il s'agit de veiller à un service optimisé permettant notamment d'avoir des correspondances avec le réseau régulier de TC interurbains et les autres services TC si nécessaire.
- appui à la mise en œuvre du service : un appui à la passation des marchés peut être apporté aux collectivités qui en font la demande.
- appui à la diffusion de l'information : les informations relatives aux navettes ont vocation à être diffusées sur les mêmes supports que ceux relatifs aux transports réguliers.
- cofinancement : la charge des navettes incombe essentiellement aux partenaires qui les portent.

<p>Qui ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin. Le service transports et déplacements assure le suivi de ces navettes conjointement avec le service tourisme. • Autorités organisatrices de transport de rang 2. Les intercommunalités portent et financent les services touristiques et sont les interlocuteurs du Conseil Général. • Acteurs du tourisme. Ils contribuent à définir les besoins touristiques auxquels les navettes répondent. <p>Echéancier</p> <p>Démarche en cours.</p>
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le coût de suivi des navettes est intégré à celui des missions du service transports et déplacements du Conseil Général. • Le coût des navettes touristiques est essentiellement porté par les collectivités
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de km navettes annuels • Nombre de voyageurs / km

Objectif 3 : Promouvoir un système de transport départemental davantage intégré

L'objectif de promouvoir un système de transport départemental davantage intégré se décline à travers les actions suivantes :

- Action 7 : harmonisation de l'articulation avec les réseaux urbains
- Action 8 : articulation entre services interurbains et services ferroviaires
- Action 9 : articulation transfrontalière entre services de transports
- Action 10 : valorisation des rabattements en modes doux

ACTION 7 : HARMONISATION DE L'ARTICULATION AVEC LES RESEAUX URBAINS

Objectif 3 : promouvoir un système de transport départemental davantage intégré

Pourquoi ?

Problématique

Des articulations inégales entre réseau interurbain et réseaux urbains

On constate des situations distinctes et dissymétriques dans les interfaces entre réseau départemental et réseaux urbains.

De nombreuses lignes départementales sont affrétées une fois qu'elles rentrent dans le PTU des agglomérations de Mulhouse, Colmar ou Saint-Louis, c'est-à-dire que des usagers urbains peuvent les emprunter avec un titre urbain.

En revanche, les usagers des transports départementaux n'ont pas systématiquement accès aux services urbains. Un accord tarifaire entre le Conseil Général et M2A permet d'assurer une correspondance avec le réseau Soléa sans coût supplémentaire pour l'utilisateur. Il n'existe pas de tels accords avec le réseau Trace de la CAC et le réseau Distribus de la CC des Trois Frontières.

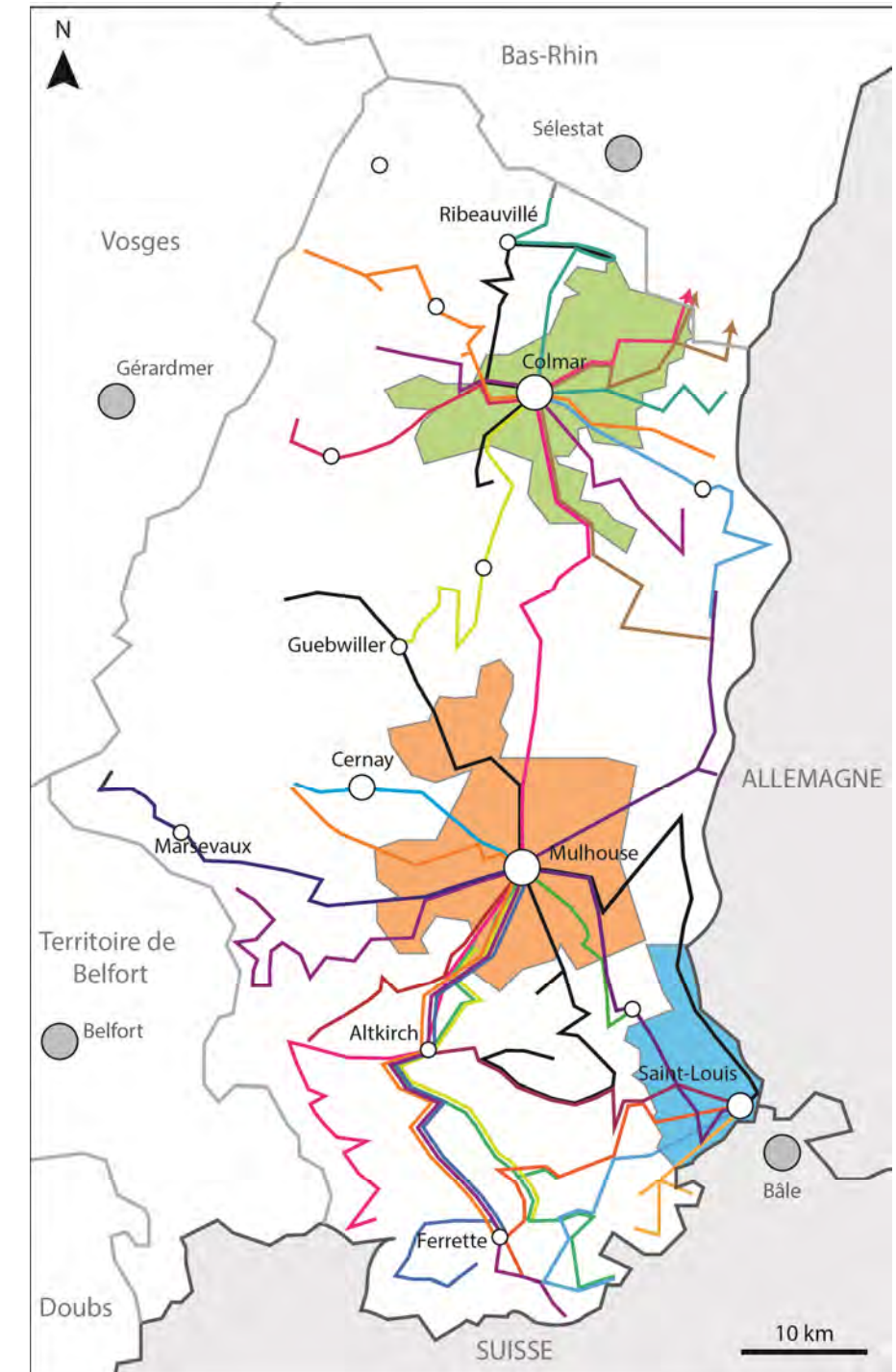
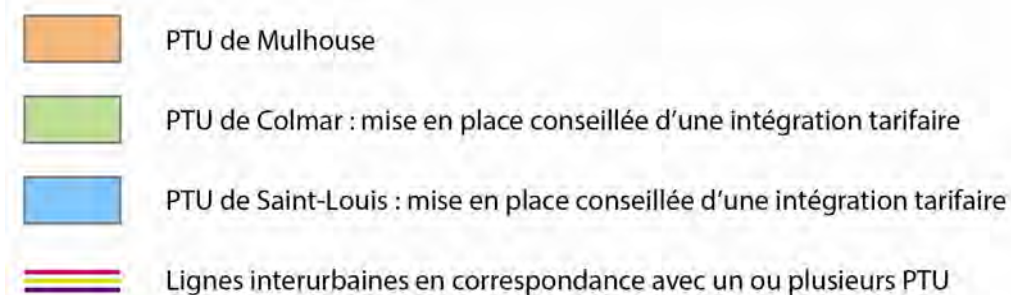
Par conséquent, moins de 10% des passagers interurbains effectuent une correspondance avec le réseau urbain.

L'enjeu d'une intermodalité homogène et valorisée entre services interurbains et urbains

L'enjeu est de permettre une intermodalité homogène à l'échelle départementale entre le réseau interurbain et les trois réseaux urbains. Il s'agit de faire en sorte que les titres d'un service soit valables sur l'autre dans les limites du PTU.

Objectifs

- **favoriser l'intermodalité entre le réseau interurbain et les réseaux de bus urbains,**
- **harmoniser l'articulation entre services interurbains et urbains sur les trois PTU du département.**



Les lignes du Conseil Général en rabattement sur les PTU des agglomérations

<p>Comment ?</p>	<p>Mise en place de conventions homogènes entre le Conseil Général et chacune des agglomérations</p> <p>Il existe aujourd'hui une convention entre le Conseil Général et la M2A assurant une articulation satisfaisante entre réseaux urbain et interurbain. Cette convention peut être actualisée si nécessaire.</p> <p>Il est envisageable de mettre en place des conventions analogues réglant l'articulation entre le réseau interurbain et le réseau TRACE d'une part (entre le Conseil Général et la double AOT Communauté d'Agglomération de Colmar / Communauté de Communes du Pays du Ried Brun) et le réseau Distribus d'autre part (entre le Conseil Général et l'AOT CC des Trois Frontières).</p> <p>Cette convention permet de préciser :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la définition des lignes affrétées (lignes départementales marquant l'arrêt dans le PTU et accessibles aux titre urbains) • les modalités d'accès au réseau partenaire pour les usagers : titre urbain sur les lignes affrétées, titre Conseil Général sur les lignes urbains, titres combinés réseaux interurbain / urbain si nécessaire. • les mesures de compensation entre les deux AOT signataires dans la mesure où les contributions respectives seraient trop déséquilibrées, • des mesures d'articulation entre les services (points d'arrêt desservis conjointement, pôles d'échanges) permettant de valoriser l'intermodalité. • les mesures de suivi de la convention entre le Conseil Général et l'AOT urbaine.
<p>Qui ? Où ? Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil général du Haut-Rhin : en tant qu'autorité organisatrice des transports interurbains, il signe des conventions avec chacune des trois agglomérations. • AOT des agglomérations de Mulhouse, Saint-Louis et Colmar : en tant qu'autorités organisatrices des transports urbains, elles signent une convention avec le Conseil Général. <p>Echéancier</p> <p>Cette intervention est réalisable à court terme.</p>
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <p>Le système de convention est peu complexe à mettre en place et peu coûteux. Soit on considère que les coûts engagés par chacune des AOT s'équilibrent et ne donnent pas lieu à compensation, soit un système de compensation est mis en place. Il doit toutefois s'appuyer sur la mesure du nombre de titres d'un réseau validés sur l'autre réseau ou sur le nombre de titres conjoints émis.</p>
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'usagers en correspondance entre réseau interurbain et réseaux urbains

ACTION 8 : ARTICULATION ENTRE SERVICES INTERURBAINS ET SERVICES FERROVIAIRES

Objectif 3 : promouvoir un système de transport départemental davantage intégré

Pourquoi ?

Problématique

Une intermodalité limitée entre services interurbains routiers et services ferroviaires

L'intermodalité entre les services interurbains départementaux et les services ferroviaires est limitée.

En termes tarifaires elle se limite à deux titres : Alsaplus, peu attractif en termes de coûts, et le forfait AlsaJob, restreint dans son usage (usage professionnel sur une OD donnée).

En termes d'articulation de services, les complémentarités n'existent guère aujourd'hui en raison de natures de services différentes (articulation des services interurbains routiers sur les contraintes scolaires), même si les services interurbains desservent certains points d'arrêt ferroviaire.

On constate également certaines redondances entre offre ferroviaire et offre départementale (vallée de Munster, liaison entre le Sundgau vers Mulhouse).

L'enjeu d'une intermodalité valorisée entre services interurbains et ferroviaires

Il apparaît souhaitable de renforcer les complémentarités entre services interurbains routiers départementaux et services ferroviaires régionaux afin de favoriser les correspondances et de limiter les concurrences entre les réseaux. Outre un ajustement des services interurbains avec l'offre ferroviaire en termes de points d'arrêt et d'horaires, cela suppose également la mise en place de solutions de tarification attractives.

Objectifs

- *favoriser l'intermodalité entre les services interurbains routiers et les services ferroviaires,*
- *assurer les complémentarités entre les deux services en favorisant le rabattement sur les principaux points d'arrêt ferroviaires et en limitant les redondances,*
- *mettre en place une tarification intermodale attractive.*

Comment ?

Un champ d'intervention à déterminer

Le Conseil Général du Haut-Rhin et la Région Alsace ont vocation à entretenir un dialogue régulier à travers des rencontres bilatérales pour déterminer les champs d'articulation entre les services interurbains routier et ferroviaire et à mettre en œuvre les actions renforçant ces articulations.

Plusieurs niveaux d'intervention sont envisageables.

Approche générale

Une approche générale visant un renforcement ciblé de l'intermodalité entre cars interurbains et mode ferroviaire. Des désarticulations évidentes peuvent exister entre services routiers et services ferroviaires. Elles sont à traiter sur les principales lignes et les principales gares (arrivée du car légèrement postérieure au départ du train par exemple). Une articulation horaire peut être recherchée sur les lignes de catégories fortes et sur les gares principales.

Approche localisée

Une approche localisée sur certains axes où coexistent offre routière départementale et offre ferroviaire régionale doit permettre de poser la question de la complémentarité entre les deux services et de ses conditions. Une adaptation de l'un ou l'autre service, voire des deux, peut être alors envisagée.

A titre d'exemple, la desserte de la vallée de Munster et la desserte du Sundgau et d'Altkirch à la fois par des services routiers interurbains et des services TER peuvent être examinées.

Approche tarifaire

Une bonne articulation avec le service ferroviaire passe par la mise en place de titres conjoints à tarification attractive entre service interurbain routier et service ferroviaire afin de ne pas pénaliser financièrement les usagers effectuant une correspondance depuis ou vers le mode ferroviaire.

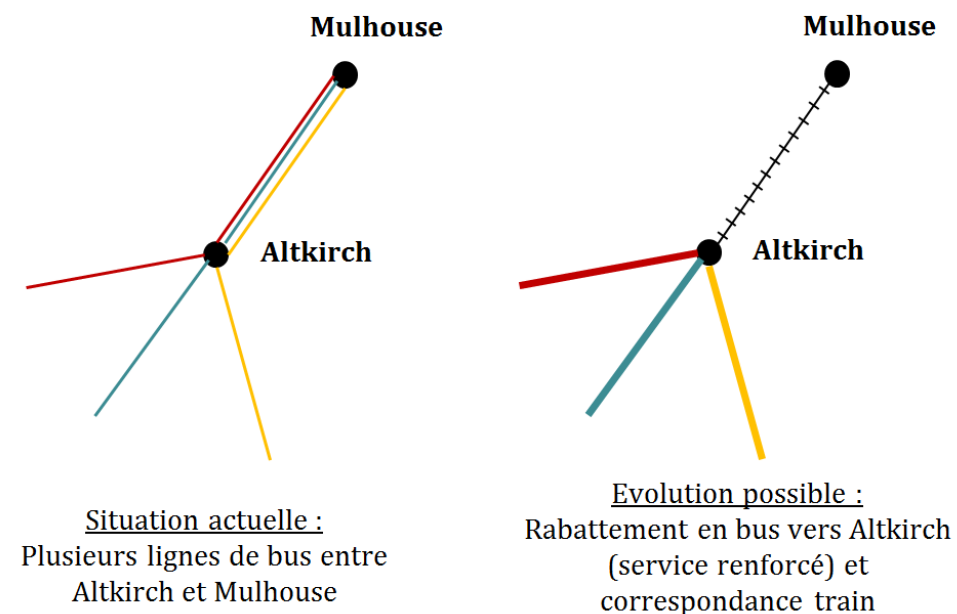
Cette approche peut être envisagée de manière distincte des travaux sur la tarification unique au niveau régional de manière à pouvoir être envisagée à un terme plus rapproché.

Exemple : opportunité de mise en place d'une complémentarité fer/route entre Altkirch et Mulhouse

Un rabattement renforcé sur Altkirch en car depuis le Sundgau peut être envisagé pour des correspondances avec Mulhouse en TER. Il pourrait se substituer à des trajets complets en car entre le Sundgau et Mulhouse. Sans être totalement abandonné, le service départemental pourrait être fortement réduit sur cette OD. Le maintien d'un service réduit se justifierait par la desserte de quelques communes entre les deux villes et en raison du cadre conventionnel existant avec les transporteurs (obligation d'effectuer au moins un trajet par jour jusqu'au renouvellement des contrats).

Une telle reconfiguration du service pose toutefois la question de la capacité du service ferroviaire à accueillir les voyageurs supplémentaires et la question de la tarification. Une offre combinée attractive pour le public le plus large (titre à l'unité, abonnement tout public sans condition d'OD) serait un préalable nécessaire à ce type d'offre.

Il est à noter que les lignes 830, 831, 832, 835 et 836 qui relient Altkirch à Mulhouse, sont classées comme lignes secondaires selon la nouvelle catégorisation. La restructuration de ces lignes sur des OD Altkirch permettrait la mise en place de lignes de catégorie supérieure. Ces lignes seraient alors articulées avec le service ferroviaire dont le niveau de service en JOB est d'un train à la demi-heure en pointe et d'un train à l'heure en heures creuses dans chaque sens.



Altkirch	05.11	05.50	06.18	06.52	07.21	07.57	08.27	09.08
Walheim		05.53	06.22	06.55	07.24	08.00		
Tagolsheim		05.56	06.24	06.57	07.26	08.02		
Illfurth	05.23	05.59	06.28	07.00	07.29	08.05	08.32	09.20
Zillisheim		06.02	06.32	07.03	07.32	08.08		09.24
Flaxlanden		06.04	06.34	07.05	07.34			
Hasenrain					07.38	08.13		
Mulhouse	05.36	06.09	06.39	07.10	07.40	08.15	08.39	09.39

Figure 1 : offre ferroviaire Altkirch - Mulhouse en HPM du lundi au vendredi (juin 2013)

<p>Qui ?</p> <p>Où ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin. Autorité organisatrice des transports interurbains routiers départementaux. • Région Alsace. Autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs. <p>Echéancier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les réunions bilatérales peuvent démarrer à court terme. • Les interventions peuvent intervenir à court-moyen terme selon leur nature.
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'ajustement horaire des services départementaux ne présente a priori pas de coût supplémentaire. • Des coûts de compensation sur des substitutions de services départementaux routiers par des services régionaux ferroviaires peuvent être à prévoir et à chiffrer.
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de correspondance entre réseau interurbain routier et TER.

ACTION 9 : ARTICULATION TRANSFRONTALIERE ENTRE SERVICES DE TRANSPORTS

Objectif 3 : promouvoir un système de transport départemental davantage intégré

Pourquoi ?

Problématique

Des services de transport transfrontaliers aujourd'hui limités et peu articulés aux services en interface

Les services de transport sont peu nombreux à franchir les frontières.

Les liaisons transfrontalières existantes en transports en commun sont essentiellement ferroviaires (Mulhouse-Bâle et Mulhouse – Freiburg par Mühlheim) ou urbaines (quatre lignes du réseau Distribus). Il existe une seule liaison transfrontalière routière interurbaine vers l'Allemagne avec la ligne Colmar – Breisach – Freiburg mais aucune vers la Suisse. Cette liaison existante est d'une attractivité modérée en raison notamment d'une rupture de charge nécessaire à Breisach.

L'articulation de ces services avec les services en interface n'est pas particulièrement traitée.

Un enjeu d'articulation entre lignes transfrontalières et services locaux en interface

L'enjeu est de permettre une bonne articulation entre les lignes transfrontalières existantes et les services en interface (desserte de pôles d'échanges, articulation horaire si nécessaire, articulation tarifaire).

Il est aussi de préparer une articulation efficace avec les services suisse et allemand le jour où les services transfrontaliers seront amenés à se développer : lignes express transfrontalières routières, extension de la ligne 3 du tramway de Bâle vers la gare de Saint-Louis.

Objectifs

- **Améliorer l'interface entre services transfrontaliers et services locaux dans la perspective du développement des services transfrontaliers**

Comment ?

L'amélioration de l'interface entre services transfrontaliers et services locaux présente aujourd'hui une portée limitée mais elle est appelée à s'accroître avec le développement des lignes transfrontalières.

Un cadre d'articulation peut être d'ores et déjà défini entre les différentes autorités organisatrices.

Articulation des services ferroviaires

Il n'existe plus de missions passe-Bâle en direction de Frick mais toutes les missions sont désormais en origine-terminus Bâle. Les missions diamétrales avaient l'avantage d'être articulées en gare de Bâle avec les autres missions desservant cette gare. Une négociation avec les partenaires suisses pourrait permettre de rétablir ces missions, notamment à l'occasion de la mise en service de nouveaux matériels roulant côté suisse.

Articulation des services routiers urbains et interurbains

Il s'agira notamment d'articuler les lignes express routières transfrontalières avec les réseaux suisse et allemand en interface. Il s'agira également d'assurer l'interface des services en correspondance avec le prolongement de la ligne 3 du tramway de Bâle à Saint-Louis.

Articulation tarifaire

Il n'existe pas aujourd'hui d'offre conjointe entre réseaux frontaliers.

Il convient d'engager les réflexions sur ce sujet pour les services existants mais aussi en prévision du développement des services transfrontaliers (lignes express routières, prolongement de la ligne 3 du tramway de Bâle) afin de favoriser l'attractivité de tels services.

<p>Qui ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin. Autorité organisatrice des transports interurbains routiers départementaux. • Région Alsace. Autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs. • Autorités Organisatrices de transports urbains • Canton de Bâle. autorité organisatrice de transports cantonale. • Autorités Organisatrices de transports allemandes. <p>Echéancier</p> <p>Moyen-long terme</p>
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'articulation des services ne présente pas de surcoût en soi. • Une articulation tarifaire présente des coûts à estimer et partager entre les AOT de part et d'autre de la frontière.
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de correspondances entre services transfrontaliers et réseaux locaux • Augmentation de la fréquentation des lignes transfrontalières

ACTION 10 : VALORISATION DES RABATTEMENTS EN MODES DOUX

Objectif 3 : promouvoir un système de transport départemental davantage intégré

Pourquoi ?

Problématique

Une politique départementale de développement des circulations douces

533 km d'itinéraires sont dédiés aux cyclistes dans le département. Tronçon par tronçon, le Conseil Général du Haut-Rhin complète son schéma départemental des itinéraires cyclables, qui à terme en comptera 800 km.

L'enjeu d'une approche globale du rabattement sur le réseau interurbain routier par la marche et le vélo

L'enjeu est de renforcer l'attractivité des services de transport interurbain en favorisant le rabattement par les modes doux. Le rabattement par la marche à pied est appréhendé pour l'ensemble du réseau interurbain routier et le rabattement par le vélo est concentré sur les points d'arrêt principaux des lignes principales, en privilégiant notamment les arrêts situés sur le réseau cyclable départemental.

Objectifs

- **Renforcer l'attractivité des services de transport interurbain en favorisant le rabattement par les modes doux**
- **Mettre en place un référentiel d'aménagement des arrêts et d'un programme pluriannuel de mise en œuvre**

Comment ?

Mise en place d'un référentiel standardisé d'aménagement des arrêts

L'interface entre les modes actifs (vélo, marche) et le réseau interurbain fait l'objet d'une procédure standardisée gérant leurs interfaces aux points d'arrêt. Cette procédure, différenciée selon le mode de rabattement (marche et/ou vélo) consiste en :

- un repérage large des points d'arrêt sur lesquels intervenir,
- la définition d'une typologie de points d'arrêt (points d'arrêt de rabattement piéton de secteur rural, points d'arrêt de rabattement piéton/vélo de centre bourg, etc.)
- la définition d'un référentiel standardisé d'intervention adapté à chaque type de rabattement et d'arrêt.

Cette procédure vise en priorité les points d'arrêt forts des lignes fortes. Elle est très sélective dans le choix des points d'arrêt à améliorer pour le rabattement cyclable et plus large pour les points d'arrêt à améliorer pour le rabattement piéton.

Le référentiel standardisé d'intervention définit des niveaux d'action adaptés aux différents types de points d'arrêt : optimisation et sécurisation des cheminements vélo et piétons, de stationnement sécurisé des vélos, de signalétique, d'abris, etc.

La définition de ce référentiel est réalisée sous la responsabilité de la Direction des routes et des transports du Conseil Général.

Définition et mise en œuvre d'un programme de travaux pluriannuel d'intervention sur les points d'arrêt

Ce programme met en œuvre le référentiel d'aménagement des points d'arrêt. Les points d'arrêt prioritaires sont définis.

<p>Qui ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin. En tant qu'autorité organisatrice des transports interurbains routiers départementaux il assure la programmation des interventions. • Collectivités locales. Les points d'arrêt sont aménagés sur leurs territoires et éventuellement sur leur domaine public. Elles sont donc associées à la démarche. <p>Echéancier</p> <p>Court-moyen terme</p> <ul style="list-style-type: none"> •
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le volume des interventions est proportionnel au niveau de réorganisation du réseau interurbain (nombre de lignes express mises en place). • La maîtrise d'ouvrage est assurée selon les cas par la commune ou le Conseil Général (avec un cofinancement local).
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de points d'arrêts aménagés par type. • Nombre de vélos stationnés aux points d'arrêt

Objectif 4 : Faciliter l'accès aux différentes échelles du système de transport par une tarification adaptée

L'objectif de faciliter l'accès aux différentes échelles du système de transport par une tarification adaptée se décline à travers les actions suivantes :

- Action 11 : réorganisation du système de tarification interurbaine
- Action 12 : harmonisation de l'articulation tarifaire avec les TCU
- Action 13 : intégration tarifaire régionale
- Action 14 : intégration tarifaire transfrontalière

ACTION 11 : REORGANISATION DU SYSTEME DE TARIFICATION INTERURBAIN

Objectif 4 : Faciliter l'accès aux différentes échelles du système de transport par une tarification adaptée

Pourquoi ?

Problématique

Une tarification complexe pour le billet à l'unité

la tarification actuelle est peu lisible pour les usagers et source de perte de temps pour les conducteurs des cars (délivrance de titres). Le système de tarification pour les billets à l'unité est réalisé par ligne selon une gamme tarifaire fixée de manière homogène sur le réseau départemental. Les formules d'abonnement sont cantonnées à une ligne particulière, De même, les abonnements scolaires sont valables sur une O/D seulement, et ne fonctionnent pas hors période scolaire. Les formules intermodales (AlsaJob) sont également limitées à une OD particulière et au motif travail. Le ticket Alsa+ individuel est le seul titre intermodal existant mais n'est guère intéressant financièrement et est très peu utilisé (sauf pour les groupes).

Un enjeu de réorganisation et de clarification de la tarification

La tarification constitue un des principaux canaux de communication entre l'AOT et l'utilisateur des transports. Elle constitue également un élément fort de l'attractivité des services interurbains. Il apparaît donc essentiel de prendre des mesures permettant de la réorganiser, sachant que différentes options graduées sont possibles et qu'un travail de long terme sur une tarification régionale unique est en cours.

Objectifs

- *réorganiser la tarification pour la rendre plus lisible et attractive,*
- *s'inscrire dans une perspective intermodale et dans le contexte d'une réflexion sur la tarification régionale unique.*

Comment ?

Différentes options graduées de réorganisation de la tarification sont envisageables. Le Conseil Général pourra rapidement mettre en place les premières options à un coût modéré. D'autres options nécessitent davantage d'études et d'évaluation de coût avant d'être éventuellement mises en place.

Mise en place d'une tarification unique pour le billet à l'unité

De nombreux départements ont d'ores et déjà fait le choix du passage à la tarification unique pour le billet à l'unité. Ce type de mesure permet de rendre l'accès au réseau plus simple et plus lisible pour les usagers. Il se traduit par une hausse de la fréquentation accompagnée d'une fidélisation des usagers.

Le Conseil Général du Bas-Rhin a mis en place une tarification unique à 2€ pour le billet à l'unité. Dans un souci d'harmonisation, ce même tarif pourrait être adopté par le Conseil Général du Haut-Rhin. Le choix peut également être fait d'un billet unique à 2,5€, ou bien d'une tarification très attractive proposant un billet à l'unité à 1€.

Dans ce contexte chaque transporteur reconnaîtrait les titres émis par un autre.

En cas de tarification commerciale unique, plusieurs options sont envisageables pour le transport scolaire :

- Il peut rester sur une tarification kilométrique en veillant toutefois à ne pas être plus cher que la tarification commerciale,
- Il peut aussi s'aligner sur un forfait unique, ce qui peut représenter un manque à gagner pour le Conseil Général (alignement du coût d'abonnement scolaire par le bas).

Extension de l'abonnement scolaire à l'ensemble du réseau et de l'année

L'abonnement scolaire pourra être étendu à l'ensemble du réseau et à toute période dans l'année afin de permettre aux scolaires, qui constituent une clientèle captive, de se

déplacer librement sur le réseau, quand ils le souhaitent. Si une tarification supplémentaire était appliquée à cette extension, son coût devrait rester faible.

Création d'un « pass touristique »

Une tarification attractive pourrait être mise en place pour les touristes (de type « Pass Haut-Rhin » par exemple) en partenariat avec les hôteliers (le titre de transport ferait partie d'un « pass touristique »).

Création d'un abonnement départemental

Réalisé de manière zonale ou non, cet abonnement permettrait un accès à toutes les lignes du réseau interurbain départemental de manière illimitée. Il simplifierait l'usage du réseau et permettrait d'accroître le nombre de voyages réalisés. A titre d'exemple, le département du Bas-Rhin a réalisé un abonnement zonal.

Mise en place de tarifications combinées intermodales

Des tarifications combinées peuvent être envisagées avec les autres AOT, sans forcément attendre la mise en place d'un abonnement intégral combinant les offres interurbaines, urbaines et régionales à l'échelle régionale.

Ces tarifications combinées peuvent être réalisées pour les titres à l'unité et pour les abonnements :

- avec les TCU, une simple reconnaissance mutuelle de titres et un système de compensation entre les AOT pourrait être suffisants.
- avec la Région, un abonnement AlsaJob élargi à l'ensemble des OD qui ne soit plus limité au motif travail est à envisager, même si le titre Alsa+ existe déjà.
- de manière générale, la création d'abonnements couplés à un tarif supérieur à l'abonnement simple mais inférieur à la somme des deux abonnements peut aussi être envisagée.

<p>Qui ?</p> <p>Où ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin. En tant qu'autorité organisatrice des transports interurbains routiers départementaux, il décide de la tarification et finance le manque à gagner de recette éventuellement engendré par les évolutions tarifaires. • Autres AOT (AOTU et Région Alsace). Elles sont parties prenantes de la mise en place éventuelle de titres combinés. 																																						
<p>Combien ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Coûts</p> <p>Les coûts des différentes mesures sont à analyser dans une étude spécifique préalable à la mise en place de celles-ci. Le coût de cette étude est de l'ordre de 80 000 € HT.</p> <p>Les coûts d'un passage à la tarification unique sont estimés ci-contre.</p> <p>Le coût de l'extension de l'abonnement scolaire à l'ensemble du réseau et de l'année peut être éventuellement couvert en partie par une modeste contribution supplémentaire.</p> <p>Le coût d'un pass touristique pourrait être supporté pour partie par la taxe de séjour.</p> <p>Le coût de titres intermodaux est à évaluer au cas par cas avec les AOT concernées.</p> <p>Echéancier</p> <p>Le passage à la tarification unique, l'extension de l'abonnement scolaire et le pass touristique peuvent être réalisés à court-moyen terme.</p> <p>La mise en place de titres intermodaux est envisageable à moyen terme.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Billet à 1 €</th> <th>Billet à 2€</th> <th>Billet à 2€50</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>Augmentation estimée de la fréquentation</i></td> <td>+ 30 %</td> <td>+ 15 %</td> <td>+ 10 %</td> </tr> <tr> <td><i>Nombre de billets à l'unité vendus à l'année</i></td> <td>160 720</td> <td>142 175</td> <td>135 990</td> </tr> <tr> <td><i>Recettes HT (TVA à 7 %)</i></td> <td>150 000 €</td> <td>265 000 €</td> <td>320 000 €</td> </tr> <tr> <td>Coût de la mesure</td> <td>270 000 €</td> <td>155 000 €</td> <td>100 000 €</td> </tr> <tr> <td><i>Evolution des recettes</i></td> <td>- 64 %</td> <td>- 37 %</td> <td>- 24 %</td> </tr> <tr> <td><i>Recettes HT (TVA à 10 %)</i></td> <td>145 000 €</td> <td>260 000 €</td> <td>310 000 €</td> </tr> <tr> <td>Coût de la mesure</td> <td>275 000 €</td> <td>160 000 €</td> <td>110 000 €</td> </tr> <tr> <td><i>Evolution des recettes</i></td> <td>- 65 %</td> <td>- 38 %</td> <td>- 27 %</td> </tr> </tbody> </table>		Billet à 1 €	Billet à 2€	Billet à 2€50	<i>Augmentation estimée de la fréquentation</i>	+ 30 %	+ 15 %	+ 10 %	<i>Nombre de billets à l'unité vendus à l'année</i>	160 720	142 175	135 990	<i>Recettes HT (TVA à 7 %)</i>	150 000 €	265 000 €	320 000 €	Coût de la mesure	270 000 €	155 000 €	100 000 €	<i>Evolution des recettes</i>	- 64 %	- 37 %	- 24 %	<i>Recettes HT (TVA à 10 %)</i>	145 000 €	260 000 €	310 000 €	Coût de la mesure	275 000 €	160 000 €	110 000 €	<i>Evolution des recettes</i>	- 65 %	- 38 %	- 27 %	<p>L'augmentation estimée pour la fréquentation du réseau de cars interurbains pour les différentes options est, dans chaque configuration, plutôt pessimiste ; le coût annoncé correspond donc à un coût maximal.</p>
	Billet à 1 €	Billet à 2€	Billet à 2€50																																				
<i>Augmentation estimée de la fréquentation</i>	+ 30 %	+ 15 %	+ 10 %																																				
<i>Nombre de billets à l'unité vendus à l'année</i>	160 720	142 175	135 990																																				
<i>Recettes HT (TVA à 7 %)</i>	150 000 €	265 000 €	320 000 €																																				
Coût de la mesure	270 000 €	155 000 €	100 000 €																																				
<i>Evolution des recettes</i>	- 64 %	- 37 %	- 24 %																																				
<i>Recettes HT (TVA à 10 %)</i>	145 000 €	260 000 €	310 000 €																																				
Coût de la mesure	275 000 €	160 000 €	110 000 €																																				
<i>Evolution des recettes</i>	- 65 %	- 38 %	- 27 %																																				
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de billets vendus • Nombre d'abonnements 																																						

ACTION 12 : HARMONISATION DE L'ARTICULATION TARIFAIRE AVEC LES TCU

Objectif 4 : Faciliter l'accès aux différentes échelles du système de transport par une tarification adaptée

Pourquoi ?

Problématique

Des situations distinctes et dissymétriques

Il existe des situations distinctes et dissymétriques dans les articulations tarifaires entre réseau départemental et réseaux urbains.

Les lignes départementales affrétées peuvent être empruntées avec un titre urbain une fois qu'elles s'arrêtent dans le PTU des agglomérations de Mulhouse et Colmar.

En revanche, les usagers des transports départementaux n'ont pas systématiquement accès aux services urbains. Un accord tarifaire entre le Conseil Général et M2A permet d'assurer une correspondance avec le réseau Soléa sans coût supplémentaire pour l'utilisateur. Il n'existe pas de tels accords avec le réseau Trace de la CAC et le réseau Distribus de la CC des Trois Frontières.

Un enjeu d'intermodalité et d'attractivité

Une harmonisation de l'articulation tarifaire entre le service interurbain départemental et les TCU rendra l'intermodalité plus aisée et améliorera l'attractivité de l'ensemble du système.

Objectifs

- **Harmoniser l'articulation tarifaire entre le service interurbain départemental et les TCU**

Comment ?

Mise en place de conventions entre le Conseil Général et chacune des agglomérations

Il existe aujourd'hui une convention entre le Conseil Général et la M2A assurant une articulation tarifaire satisfaisante entre réseaux urbain et interurbain. Cette convention est en cours d'actualisation (2013).

Il est envisageable de mettre en place des conventions analogues réglant l'articulation tarifaire entre le réseau interurbain et le réseau TRACE d'une part (entre le Conseil Général et la double AOT Communauté d'Agglomération de Colmar / Communauté de Communes du Pays du Ried Brun) et le réseau Distribus d'autre part (entre le Conseil Général et l'AOT CC des Trois Frontières).

Cette convention permet de préciser :

- la définition des lignes affrétées (lignes départementales marquant l'arrêt dans le PTU et accessibles aux titres urbains)
- les modalités d'accès au réseau partenaire pour les usagers : titre urbain sur les lignes affrétées, titre Conseil Général sur les lignes urbains, titres combinés réseaux interurbain / urbain si nécessaire.
- les mesures de compensation entre les deux AOT signataires dans la mesure où les contributions respectives seraient trop déséquilibrées,
- les mesures de suivi de la convention entre le Conseil Général et l'AOT urbaine.

<p>Qui ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil général du Haut-Rhin : en tant qu'autorité organisatrice des transports interurbains, il signe des conventions avec chacune des trois agglomérations. • AOT des agglomérations de Mulhouse, Saint-Louis et Colmar : en tant qu'autorités organisatrices des transports urbains, elles signent une convention avec le Conseil Général. <p>Echéancier</p> <p>La signature de conventions entre Conseil Général et AOTU est réalisable à court terme.</p>
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <p>Le système de convention est peu complexe à mettre en place et peu coûteux. Soit on considère que les coûts engagés par chacune des AOT s'équilibrent et ne donnent pas lieu à compensation, soit un système de compensation est mis en place. Il doit toutefois s'appuyer sur la mesure du nombre de titres d'un réseau validés sur l'autre réseau ou sur le nombre de titres conjoints émis.</p>
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de correspondances entre TCU et TCNU

ACTION 13 : INTEGRATION TARIFAIRE REGIONALE

Objectif 4 : Faciliter l'accès aux différentes échelles du système de transport par une tarification adaptée

<p>Pourquoi ?</p>	<p>Problématique</p> <p><i>Une réflexion en cours depuis plusieurs années</i></p> <p>Des réflexions sont en cours depuis plusieurs années sur l'opportunité de la mise en place d'une intégration tarifaire régionale entre les services des différentes AOT Alsaciennes (Région, Départements, agglomérations).</p> <p>Une réflexion pilotée par la Région Alsace a été récemment relancée sur le sujet. Cette étude analyse les possibilités de tarification commune à l'échelle de la région entre les AOT ainsi que les conditions d'interopérabilité billettiques associées.</p> <p><i>Un enjeu d'intégration tarifaire régionale</i></p> <p>La création d'un titre unique au niveau régional permet de renforcer considérablement l'attractivité du système de transport public régional en permettant toutes sortes de chaînes de déplacement sans surcoût pour les usagers.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inscrire le service départemental interurbain dans le système d'intégration tarifaire régionale
<p>Comment ?</p>	<p><i>Une démarche complexe de long terme</i></p> <p>La démarche d'intégration tarifaire régionale est complexe et de long terme. Elle doit en effet résoudre de nombreuses questions avant d'être mise en œuvre, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la question du zonage. Une tarification régionale doit être zonale pour pouvoir présenter une échelle de tarifs proportionnelle aux services utilisés par l'utilisateur. La définition des zones constitue un enjeu pour l'attractivité du système. Trop de zones nuisent à son attractivité et à son bien fondé, pas assez de zones mettent en question sa rentabilité. • la question du niveau de la tarification. La tarification du nouveau système doit être nettement plus intéressante que les différentes offres simples ou combinées susceptibles d'exister aujourd'hui. • la question des compensations inter-AOT. Il s'agit de répartir équitablement les recettes générées par le titre en fonction des services effectivement utilisés par les usagers. Cela suppose une mesure des fréquentations homogènes sur les différents réseaux à travers la validation et une intégration technologique coûteuse. <p><i>Interface avec la mise en œuvre du Schéma départemental</i></p> <p>Le Conseil Général contribue aux travaux relatifs à la démarche d'intégration tarifaire régionale mais entreprend parallèlement des démarches bilatérales de court terme avec les différentes AOT pour mettre en place des offres attractives.</p>
<p>Qui ?</p> <p>Où ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • ensemble des AOT alsaciennes. <p>Echéancier</p> <p>Action de moyen-long terme</p>

Combien ?	Coûts Il n'est guère possible de définir le coût de la démarche a priori. Une abonnement régional unifié nécessite des investissements technologiques importants (validation des titres) et il convient de prêter attention à ce qu'il ne représente pas un manque à gagner disproportionné par rapport à la tarification existante.
Et après ?	Indicateurs de suivi <ul style="list-style-type: none">• nombre de validations• nombre de trajets intermodaux

ACTION 14 : INTEGRATION TARIFAIRE TRANSFRONTALIERE

Objectif 4 : Faciliter l'accès aux différentes échelles du système de transport par une tarification adaptée

<p>Pourquoi ?</p>	<p>Problématique</p> <p><i>Une absence d'articulation tarifaire transfrontalière</i></p> <p>Le caractère encore limité des services de transports transfrontaliers (deux services ferroviaires, un service routier interurbain, quatre lignes routières urbaines) fait qu'il n'existe pas aujourd'hui d'articulation tarifaire avec les services de transports en commun suisse et allemand.</p> <p><i>Un enjeu d'articulation tarifaire transfrontalière conjoint au développement de l'offre transfrontalière.</i></p> <p>Le développement de l'offre de services de transport transfrontaliers (prolongement de la ligne 3 du tramway de Bâle à Saint-Louis, mise en place potentielle de liaisons express routières transfrontalières) va poser la question de la mise en place d'offres tarifaires combinées entre services frontaliers. Ces offres seront nécessaires à l'attractivité du système de transport transfrontalier mis en place.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> • préparer les conditions d'une articulation tarifaire transfrontalière
<p>Comment ?</p>	<p><i>Un travail préparatoire à engager</i></p> <p>La mise place d'une intégration tarifaire transfrontalière peut prendre deux aspects :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une reconnaissance mutuelle des titres. Cela peut s'appliquer pour des flux limités n'ayant pas de conséquence sur l'équilibre financier des services en question, • La mise en place de titres conjoints. Cela suppose une démarche plus lourde de définition d'un titre supplémentaire disponible auprès des AOT participantes.
<p>Qui ?</p> <p>Quand ?</p>	<p><i>Acteurs concernés</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • AOT française (Région Alsace, Conseil Général du Haut-Rhin, CC3F) • AOT suisse et allemandes <p><i>Echéancier</i></p> <p>Il s'agit d'une action de moyen-long terme</p>
<p>Combien ?</p>	<p><i>Coûts</i></p> <p>Il n'est guère possible de déterminer de coût actuellement d'une telle démarche.</p>
<p>Et après ?</p>	<p><i>Indicateurs de suivi</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre de titres transfrontaliers combinés

Objectif 5 : Renforcer les partenariats pour la promotion d'une mobilité départementale durable

L'objectif de renforcer les partenariats pour la promotion d'une mobilité départementale durable se décline à travers les actions suivantes :

- Action 15 : promotion de l'usage du réseau départemental
- Action 16 : suivi et évaluation du service interurbain
- Action 17 : soutien et promotion des mobilités durables
- Action 18 : mise en place d'un observatoire des mobilités départementales
- Action 19 : structuration du partenariat des acteurs départementaux de la mobilité

ACTION 15 : PROMOTION DE L'USAGE DU RESEAU DEPARTEMENTAL

Objectif 4 : Renforcer les partenariats pour la promotion d'une mobilité départementale durable

Pourquoi ?

Problématique

Un réseau départemental encore peu connu

Malgré l'édition de fiches horaires et leur disponibilité sur internet (www.vialsace.eu , www.cg68.fr), la marge de progrès est encore importante pour une bonne connaissance du réseau départemental par ses usagers potentiels.

Un enjeu de connaissance du réseau départemental par ses usagers potentiels

L'enjeu est de diffuser efficacement l'information relative au réseau afin d'inciter davantage à son usager. Cette promotion du réseau accompagne son développement et s'inscrit dans une perspective intermodale. Au-delà de la mobilisation de différents canaux de communication, elle a vocation à s'adapter aux différentes demandes – publics, territoires...) en mobilisant les différents supports disponibles. L'information relative au réseau peut être statique (de type fiches horaires) mais aussi dynamique (situation en temps réel).

L'enjeu est également d'inciter à l'usager du réseau de manière proactive à travers une promotion de celui-ci auprès d'usagers potentiels.

Objectifs

- **Renforcer l'attractivité du réseau auprès des usagers actuels ou potentiels par une information adaptée**
- **Inciter à l'usager du réseau à travers sa promotion auprès d'usagers potentiels**

Comment ?

Développement des supports d'information relatifs au réseau

Le renforcement ou le développement de supports d'information relatifs au réseau est réalisé à travers :

- la définition d'un **plan de communication réseau** définissant les types d'information, leur fonction, leurs modes et périodes de réactualisation, les cibles de diffusion, les modes de diffusion, etc.
- la définition de différents modes d'informations : information statique (fiches horaires, plans du réseau...), information dynamique (état des circulations), information générale / information ciblée (par territoire / public...)
- la définition de différents modes de diffusion des supports d'information : modes matérialisés : lieux de disponibilité des fiches horaires (principaux arrêts pôles d'échanges, revendeurs titres, administrations ou entreprises, etc.), modes dématérialisés (sites internet, application smartphone, etc.)

Promotion de l'usager du réseau auprès d'usagers potentiels

Des campagnes de promotion spécifiques relatives au réseau peuvent être réalisées en ciblant différents territoires ou publics. Elles peuvent être réalisées à l'occasion d'une réorganisation / amélioration de l'offre d'une ligne par exemple où de la mise en place d'une ligne nouvelle (ligne express par exemple).

A l'occasion de ces campagnes peuvent être réalisés :

- des supports spécifiques : tract, feuillet précisant l'intérêt du transport départemental (temps de parcours comparés avec la voiture, coût, fréquences de services, etc.) avec une diffusion ciblée (distribution, mailing, etc.),
- des évènements spécifiques : diffusion de tract/feuillet, évènement d'information, etc.

<p>Qui ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil général du Haut-Rhin. Maîtrise d'ouvrage des supports d'information et des campagnes de promotion. • Intercommunalités : relais locaux des supports d'information et des campagnes de promotion. • Transporteurs titulaires des marchés. Fourniture d'information relative au réseau. <p>Echéancier</p> <p>Réalisation d'un plan de communication réseau à court terme.</p> <p>Mise en œuvre du plan de communication à court – moyen terme.</p>
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des coûts de personnel au sein du service Transports et déplacements sont à prévoir. Des retours d'expérience pourront permettre d'estimer ce coût. • Un budget communication devra être défini pour mener à bien les actions.
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diffusion / consultation des supports • Enquête de notoriété

ACTION 16 : SUIVI ET EVALUATION DU SERVICE INTERURBAIN

Objectif 4 : Renforcer les partenariats pour la promotion d'une mobilité départementale durable

Pourquoi ?

Problématique

Un suivi du réseau limité

Le réseau interurbain fait aujourd'hui davantage l'objet d'un suivi contractuel à travers celui des conventions avec les transporteurs que d'un suivi opérationnel permettant à l'AOT de maîtriser les paramètres d'offre et de demande du réseau.

L'évaluation du réseau est également réalisée en termes contractuels davantage qu'en termes d'adéquation offre – demande.

L'enjeu d'un tableau de bord du réseau permettant de renforcer les fonctions de pilotage de l'AOT

L'enjeu est de mettre en place un suivi plus fréquent et plus étroit du réseau afin de permettre à l'AOT de mieux l'évaluer et d'adapter si nécessaire l'organisation de celui-ci, en tenant compte des cadres contractuels et budgétaires définis.

Objectifs

- **assurer le suivi et l'évaluation du réseau à l'aide d'un outil de pilotage adapté à cet effet**
- **ajuster l'organisation du réseau en fonction des retours de suivi et d'évaluation dans la mesure du possible.**

Comment ?

Mise en place d'un tableau de bord

Un tableau de bord constitué de différents indicateurs permettant d'assurer le suivi de l'activité du réseau est mis en place (en interne ou par un prestataire). Les transporteurs sont sollicités pour transmettre l'information dans le contenu et la forme souhaitée au Conseil Général. Un agent du service transports déplacements du Conseil Général devra être dédié au suivi de l'outil.

Cet outil peut ainsi préciser pour chaque ligne du réseau : le niveau de l'offre (JOB, Samedi, Dimanche, périodes scolaires / vacances), la longueur, le nombre d'arrêts, la fréquentation, le coût, le nombre de voyageurs/km, le coût voyageurs / km, etc.

Cet outil valorise les données collectées par les systèmes d'aide à l'exploitation (SAE) des transporteurs titulaires des marchés.

Réalisation d'un rapport d'activité annuel relatif au réseau

Un rapport d'activité annuel est réalisé pour vérifier les résultats atteints par rapport aux objectifs définis et les interpréter. Il s'appuie sur l'exploitation du tableau de bord mais peut aussi si nécessaire faire appel à des enquêtes ponctuelles.

<p>Qui ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin. Mise en place de l'outil de suivi et actualisation. Réalisation du rapport d'activités. • Transporteurs. Transmission d'informations alimentant l'outil de suivi. <p>Echéancier</p> <p>Actions réalisables à court terme.</p>
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <p>Au-delà de la mise en place de l'outil de suivi, l'essentiel des coûts sont des temps passés par les agents du Service transports et déplacements du Conseil Général.</p> <p>La conception de l'outil pourra être réalisée en interne ou en externe.</p>
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réactualisations de l'outil de suivi • Rapport d'activités réseau

ACTION 17 : SOUTIEN ET PROMOTION DES MOBILITES DURABLES

Objectif 4 : Renforcer les partenariats pour la promotion d'une mobilité départementale durable

Pourquoi ?

Problématique

Une nécessité de communiquer sur les modes alternatifs

La voiture particulière est le principal mode de déplacements utilisé dans le département. La baisse des déplacements en voiture particulière passe par un changement des comportements des usagers. Il convient donc d'informer, de sensibiliser et d'éduquer sur les modes de déplacement plus durables.

Un management de la mobilité pour susciter le changement de comportement

Les actions visant à changer les comportements en matière de mobilité sont habituellement regroupées sous le terme générique de « management de la mobilité ». Celui-ci a pour objectif d'encourager et d'aider les différents acteurs à rationaliser leurs habitudes et leurs pratiques de déplacements en développant l'information et le conseil. Il s'intéresse à la fois :

- aux entreprises/administrations/établissements scolaires/centres-commerciaux, etc. qui génèrent d'importants flux de déplacements ;
- aux usagers individuels (résidents, actifs, scolaires, etc.) des différents modes de transports.

Une législation favorable aux Plans de Déplacements

La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) adoptée en 2000 développe le concept des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE), d'administrations (PDA) ou scolaires (PDS). Pour tous les déplacements liés à ces pôles, elle encourage fortement les autorités organisatrices des transports à les mettre en œuvre. Ces plans de déplacements regroupent l'ensemble des mesures prises par une entreprise ou une administration pour limiter l'usage de la voiture dans les déplacements. Les PDE/PDA concernent aussi bien les déplacements des employés, des fournisseurs et des visiteurs.

Objectifs

- **Encourager à l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle,**
- **Inciter au covoiturage,**
- **Inciter les entreprises, les administrations et les établissements scolaires à mettre en place des PDE/PDIE/PDA/PDS**
- **Participer à l'élaboration des PDE/PDIE/PDA/PDS (suivi du cahier des charges ADEME, réalisation du suivi environnemental, suivi des PDE/PDIE/PDA)**

Comment ?

Développement de l'information sur l'offre de transport multimodale complète, accessible à tous

Différentes cartes / supports interactifs présentant l'offre de transport alternative à la voiture pourront être réalisées et diffusées sous format papier ou numérique :

- l'offre de transport collectif,
- les itinéraires cyclables en indiquant les infrastructures réalisées et en projet, les points de stationnement vélo, les principaux pôles générateurs de trafic desservis ;
- les itinéraires piétons,

Communication sur les impacts positifs des changements de comportements en matière de déplacements

Communication sur les avantages collectifs (développement durable) et les avantages individuels (santé, bien être, coûts, etc.) de l'utilisation de transports alternatifs à la voiture

Eco-mobilité des scolaires

Recensement des établissements scolaires, des aires de chalandise des établissements à partir de la carte scolaire, des adresses des élèves et des modes de transport déclarés.

	<p>Définition des zones pertinentes pour mettre en place des PDE/PDIE/PDA/PDS</p> <p>Ces zones sont définies en fonction de la localisation des ZAE, des administrations et des établissements scolaires dans le territoire, de leur organisation (nombre de salariés sur le site, horaires des salariés, nature des activités, etc.) et des difficultés de déplacements déclarées. Les entreprises et les administrations les plus génératrices de déplacements (par les salariés, clients, visiteurs, etc.) sont répertoriées.</p> <p>Sensibilisation des entreprises et des administrations</p> <p>Une campagne de sensibilisation sur les PDE/PDIE/PDA pourra être réalisée dans le territoire, en partenariat avec les CCI, auprès des grandes entreprises et des ZAE en leur présentant la démarche. Les coûts des déplacements pourront être rappelés : les coûts écologiques des déplacements en voiture, les coûts pour les salariés, et les risques de la sécurité routière.</p> <p>Aide aux entreprises et aux administrations</p> <p>Mise à disposition des entreprises et des administrations des données relatives aux déplacements et participation au diagnostic en collaboration avec les personnes ressources dans les entreprises/administrations.</p> <p>Soutien aux entreprises et aux administrations pour monter les dossiers de subvention, en veillant notamment au respect du cahier des charges de l'ADEME et réalisation du suivi de mise en œuvre.</p>	<p>Les principales pistes d'actions des PDE sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la réduction du nombre de places de parking mis gratuitement à la disposition des usagers, • l'incitation à l'usage des transports en commun, grâce à une participation financière de l'entreprise au coût d'un abonnement mensuel ou annuel, • l'incitation à l'intermodalité : voiture + transports en commun urbains, train + transports en commun urbains, train + vélo, • le prêt ou l'aide à l'achat de vélos et de matériel de sécurité (casque, anti-vol...), • la facilitation du stationnement sécurisé des vélos, • la facilitation du covoiturage, • la facilitation de l'autopartage, • l'utilisation du télétravail. <p><i>Le plan de déplacements entreprise est une démarche globale visant à rationaliser les déplacements liés à une ou plusieurs entreprises (trajets domicile-travail et déplacements professionnels des collaborateurs, déplacements des visiteurs) et à développer des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement.</i></p> <p style="text-align: right;"><i>Définition des PDE par l'ADEME</i></p>
<p>Qui ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin : une cellule d'animation dédiée est mise en place au sein du service transports et déplacements. • intercommunalités • principales entreprises/ gestionnaires de zones d'activités et administrations • ADEME <p>Echéancier</p> <p>Ces démarches pourraient être lancées à court terme pour des premiers résultats à court-moyen terme (mise en place d'une cellule d'animation dédiée)</p>	
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <p>Des interventions de coût limité essentiellement en temps passé par les agents du Conseil Général.</p>	
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'entreprises/ zones d'activités/ administrations sensibilisées à la démarche PDE/PDIE/PDA/PDS • Nombre de PDE/PDIE/PDA/PDS engagés dans le territoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution de la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail • Evolution de la part modale des transports en commun dans les déplacements domicile-étude • Nombre d'inscrits sur le site de covoiturage et évolutions

ACTION 18 : MISE EN PLACE D'UN OBSERVATOIRE DES MOBILITES DEPARTEMENTALES

Objectif 4 : Renforcer les partenariats pour la promotion d'une mobilité départementale durable

Pourquoi ?

Problématique

Une absence d'observation compétente et régulière de la mobilité dans le département

les mobilités des haut-rhinois ne sont pas observées aujourd'hui de manière complète et régulière. Cela ne permet pas de comprendre précisément les caractéristiques et les évolutions des besoins de déplacements.

L'enjeu de la mise en place d'un observatoire

Un observatoire des mobilités doit permettre de fournir les bases informationnelles des décisions en matière de transports. Il permet d'objectiver et de prioriser les problématiques de déplacement et ainsi d'orienter les politiques départementales en la matière.

Objectifs

- **Mettre en place un observatoire des mobilités dans le département**

Comment ?

Mise en place d'un observatoire des mobilités départementales

Plusieurs points sont à souligner dans la mise en place d'un observatoire :

- un **outil d'orientation et d'aide à la décision**. L'observatoire a vocation à appuyer les choix et décisions en matière de politique de transport et doit être conçu dans ce but et non comme un simple outil d'étude.
- une **sélection limitée d'indicateurs pertinents**. Il ne s'agit pas de tout observer mais de comprendre les caractéristiques de la demande et de l'offre de déplacements. Il vaut mieux avoir une liste d'indicateurs courte mais pertinente en veillant à sa réactualisation régulière.
- une **valorisation des données disponibles**. Les indicateurs suivis par l'observatoire doivent pouvoir être assis sur des données fiables et régulièrement réactualisables afin de pérenniser l'observation. Les données statistiques disponibles auprès de l'INSEE, les données relatives aux offres de transport, à leur tarification et à leur fréquentation seront sollicitées auprès des AOT (Région, agglomérations). Il s'agit ainsi d'assurer la mise en commun et la valorisation de données émanant de différents partenaires.
- la **réalisation d'enquêtes et comptages spécifiques**. Les données les plus précises en matière de déplacement doivent souvent être recueillies de manière spécifique. Les enquêtes déplacement peuvent être générales ou ciblées sur un territoire ou une population. De même les comptages peuvent porter sur différents modes ou pratiques. Ces données complètent les données recueillies par les dispositifs existants (données de comptage des gestionnaires d'infrastructure, enquêtes ménages-déplacements des agglomérations, etc.).
- une **association des partenaires**. Le recueil de données utiles à l'observatoire suppose de mettre en place des relations avec les partenaires de la mobilité (autres AOT). Les résultats des observations leurs seront diffusés. Le Conseil Général assure l'animation du dispositif.

L'observatoire nécessite la mise en place d'un support informatique de type base de données et donne lieu à des exploitations par SIG.

Une exploitation régulière des données de l'observatoire sur des thématiques ou territoires précis (de type « lettre de la mobilité ») est utile pour tirer les bénéfices de l'outil et en diffuser les exploitations.

<p>Qui ?</p> <p>Quand ?</p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin. Le Service transports et déplacements est maître d'ouvrage de l'observatoire. • ADHAUR. L'agence contribue à la conception et à la mise en œuvre de l'observatoire à travers son programme annuel d'intervention. • Partenaires des déplacements et de la mobilité : Région, AOTU, AOT2, Associations d'usagers, FNTV, INSEE, etc. <p>Echéancier</p> <p>La réalisation de l'observatoire peut être lancée à court-moyen terme.</p>
<p>Combien ?</p>	<p>Coûts</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'observatoire est une prestation intellectuelle réalisée pour partie en régie par le service transports et déplacements et en partie sur le programme de travail de l'ADHAUR. Son coût est donc limité. Il s'agit toutefois d'un coût récurrent, du fait de la régularité nécessaire à l'observation. Des coûts exceptionnels peuvent être engendrés par des enquêtes et comptages.
<p>Et après ?</p>	<p>Indicateurs de suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'indicateurs suivis • Exploitations réalisées

ACTION 19 : STRUCTURATION DU PARTENARIAT DES ACTEURS DEPARTEMENTAUX DE LA MOBILITE

Objectif 4 : Renforcer les partenariats pour la promotion d'une mobilité départementale durable

<p><i>Pourquoi ?</i></p>	<p>Problématique</p> <p><i>Un enjeu de structuration du partenariat des acteurs</i></p> <p>L'enjeu est de structurer le partenariat des acteurs de la mobilité autour de questions concrètes de réponse à la demande de déplacement mais aussi de formaliser davantage d'échanges sur l'analyse des déplacements dans le département. Le développement de projets en interfaces et la mise en place d'un observatoire constituent des opportunités de rencontres plus régulières. Au-delà des AOT départementale, il est également utile d'associer différentes parties prenantes (territoires, publics, etc.) permettant de mieux appréhender les besoins de déplacements.</p> <p>Objectifs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Structurer le partenariat des acteurs départementaux de la mobilité
<p><i>Comment ?</i></p>	<p>Mise en œuvre du partenariat</p> <p>Le partenariat avec les partenaires de la mobilité peut prendre des formes et des occasions variées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestion de conventions communes. Par exemple, des conventions sont à mettre en place ou à réactualiser avec les AOT urbaines, ce qui est l'occasion de faire le point sur les articulations de services et la réponse à la demande, • Diffusion et discussion des résultats de l'observatoire départemental des mobilités. Il s'agit d'une occasion de réunir des partenaires institutionnels ou non de la mobilité autour de sujets concrets de manière régulière. • Diffusion et discussion du rapport annuel relatif au réseau départemental. Il s'agit d'une occasion de faire connaître l'actualité de l'offre départementale de transport auprès des partenaires. • Mise en œuvre de projets. Différents projets présentés dans le schéma supposent un pilotage élargi à différents partenaires de la mobilité. • Etc.
<p><i>Qui ?</i> <i>Quand ?</i></p>	<p>Acteurs concernés</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseil Général du Haut-Rhin. • Autorités organisatrices de transport départementales (Région Alsace, agglomérations, AOT2) • Autorités organisatrices de transport voisines (départements voisins, Suisse, Allemagne) • Représentants des transporteurs (FNTV par exemple). • Autres partenaires de la mobilité (associations d'utilisateur, etc.). <p>Echéancier</p> <p>Court terme</p>

Combien ?	Coûts Cette action ne présente pas de coûts spécifiques au-delà du temps passé.
Et après ?	Indicateurs de suivi <ul style="list-style-type: none">• Nombre de réunions avec les partenaires• Nombre de projets avec les partenaires

3 – Annexes

Les annexes présentent :

- des éléments d'opportunité de création de liaisons express transfrontalières – Liaison vers Bâle,
- des éléments d'opportunité de création de liaisons express transfrontalières – Liaison Colmar – Fribourg.

Annexe : éléments d'opportunité de création de liaisons express transfrontalières – Liaison vers Bâle

Cette annexe présente une première approche de ce que pourrait être la configuration et le potentiel d'un service express transfrontalier entre le Sundgau et Bâle.

Définition des axes

Deux tracés de liaison transfrontalière vers Bâle sont envisageables.

- Le premier consiste en une liaison depuis Altkirch vers la gare de Bâle (45 minutes de temps de parcours), soit un parcours de 32 km, avec desserte de Tagsdorf, Ranspach-le-Bas, Hésingue et la zone d'activité d'Allschwil (liaison depuis Altkirch en 34 minutes), en Suisse.
- Le second consiste en une liaison depuis Ferrette vers la gare de Bâle (45 minutes de temps de parcours), soit un parcours de 29 km, avec desserte de Werentzhouse, Folsensbourg, Hegenheim et la zone d'activité d'Allschwil (liaison depuis Altkirch en 33 minutes), en Suisse.

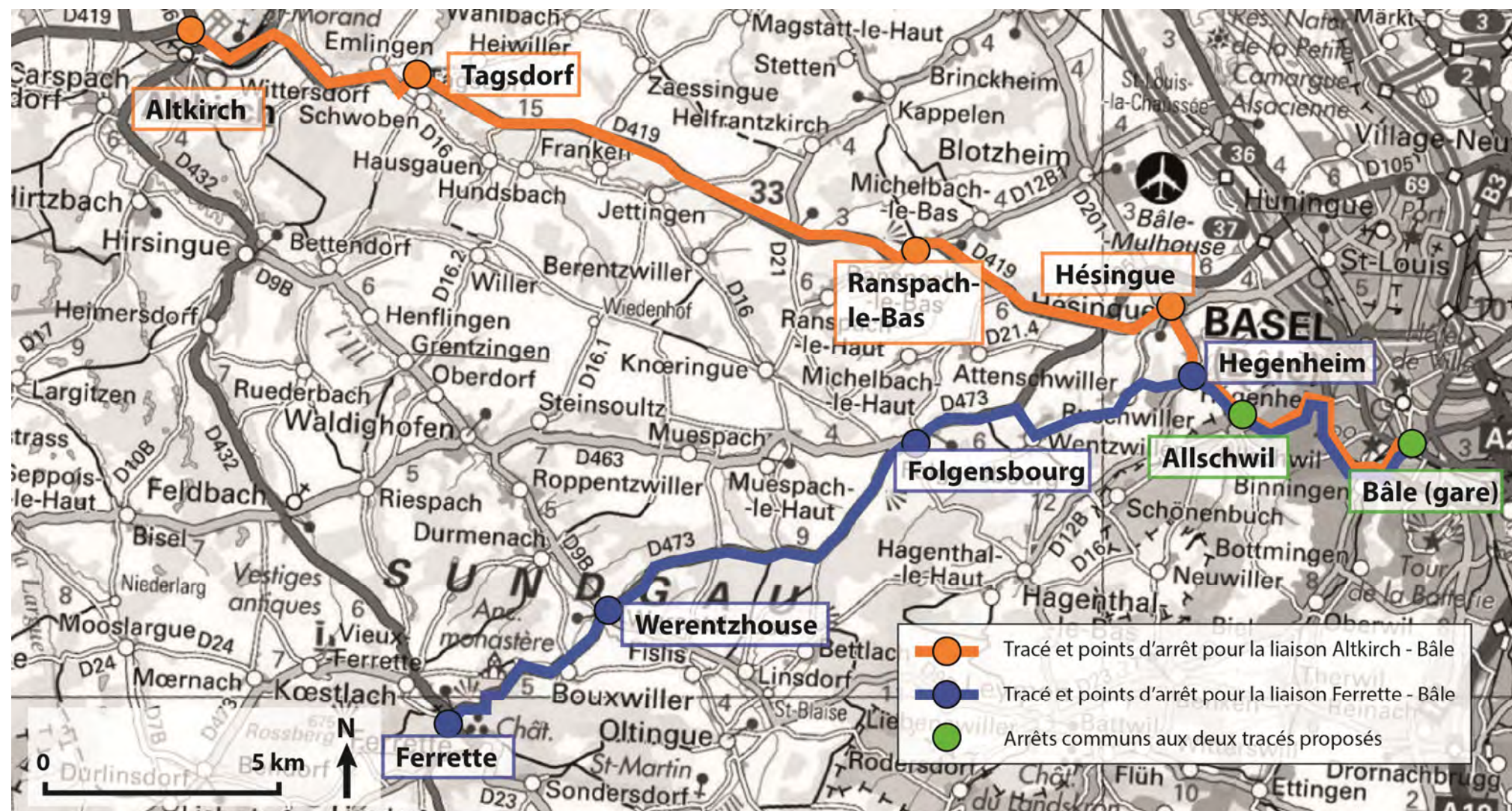


Figure 2: tracés envisageables pour une ligne express transfrontalière entre le Sundgau et Bâle

Potentiel de rabattement

Les tableaux ci-dessous récapitulent, pour chacun des deux tracés proposés, l'ensemble des communes dont le centre est situé à moins de dix minutes en voiture de l'un des points d'arrêt (hors commune du point d'arrêt), ainsi que le nombre de frontaliers vers la Suisse par commune.

Près de 5 600 frontaliers pourraient se rabattre en moins de dix minutes en voiture vers l'un des arrêts de la ligne proposée entre Ferrette et Bâle. S'y ajoutent plus de 1 300 frontaliers directement installés dans l'une des communes desservies. Ainsi, la ligne pourrait potentiellement desservir près de 7 000 personnes.

Plus de 5 800 frontaliers résident dans une commune dont le centre-ville est situé à moins de 10 minutes en voiture de l'un des points d'arrêt proposés pour la ligne Altkirch – Bâle. A cela s'ajoutent près de 1 200 frontaliers résidant dans les communes des points d'arrêt. Ainsi, plus de 7 000 personnes pourraient potentiellement emprunter la ligne Altkirch – Bâle si cette option était retenue.

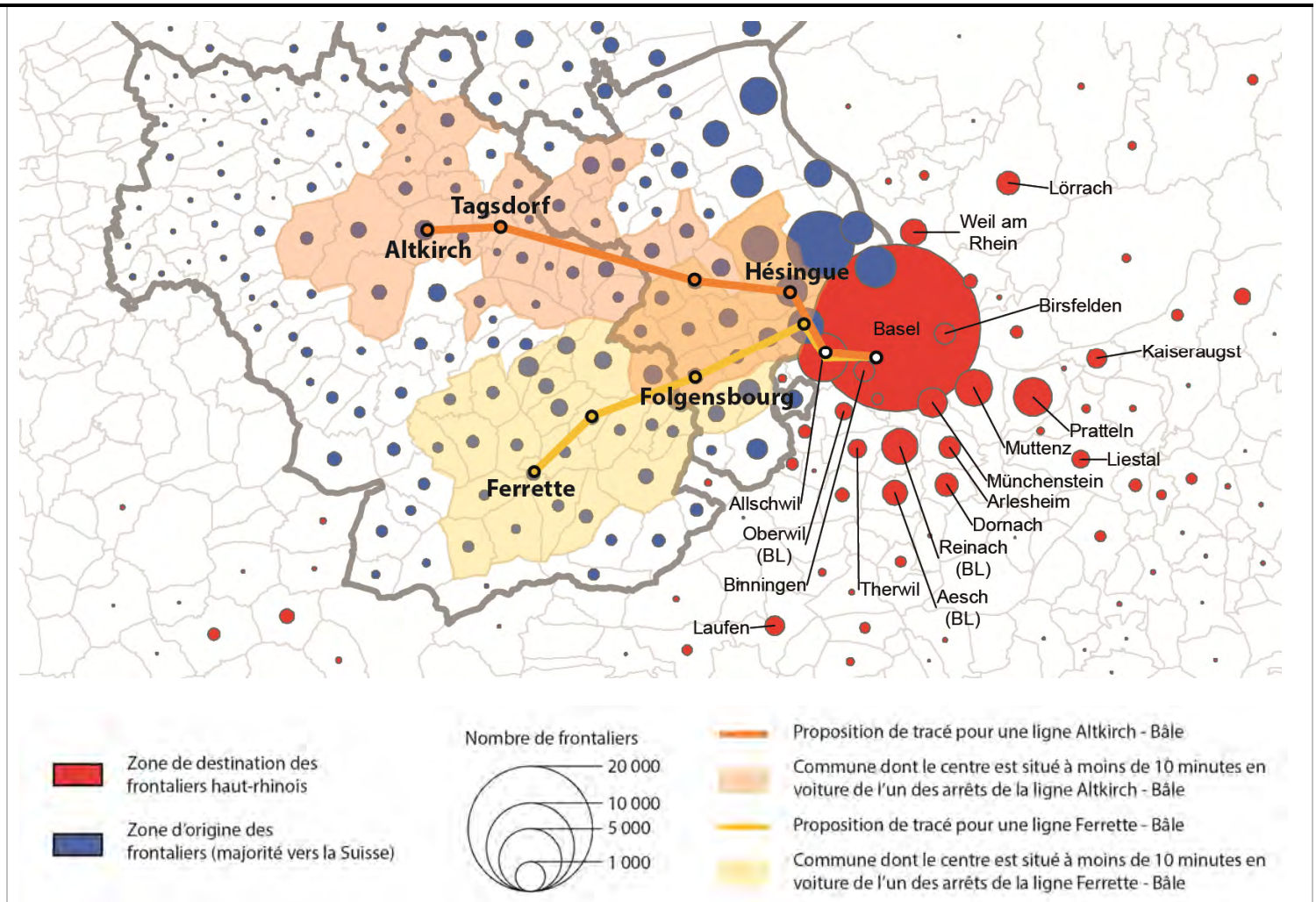


Figure 3 : possibilités de tracés et nombre de frontaliers dans les communes traversées (source : ADAUHR / INSEE RGP 2009 / Ingerop)

Ligne Altkirch –Bâle				Ligne Ferrette -Bâle			
Commune	Nombre de frontaliers	Commune	Nombre de frontaliers	Commune	Nombre de frontaliers	Commune	Nombre de frontaliers
<i>Altkirch*</i>	256	<i>Hundsbach</i>	46	<i>Ferrette*</i>	128	<i>Ligsdorf</i>	58
<i>Tagsdorf*</i>	53	<i>Illfurth</i>	124	<i>Werentzhouse*</i>	117	<i>Linsdorf</i>	97
<i>Ranspach-le-Bas*</i>	154	<i>Jettingen</i>	158	<i>Folgensbourg*</i>	167	<i>Michelbach-le-Haut</i>	115
<i>Hésingue*</i>	692	<i>Kappelen</i>	131	<i>Hegenheim*</i>	900	<i>Moernach</i>	73
<i>Aspach</i>	114	<i>Knoeringue</i>	104	<i>Attenschwiller</i>	244	<i>Muespach-le-Haut</i>	252
<i>Attenschwiller</i>	244	<i>Koetzingue</i>	113	<i>Bendorf</i>	72	<i>Oltingue</i>	153
<i>Ballersdorf</i>	106	<i>Michelbach-le-Bas</i>	217	<i>Bettlach</i>	84	<i>Raedorsdorf</i>	126
<i>Berentzwiller</i>	67	<i>Michelbach-le-Haut</i>	115	<i>Blotzheim</i>	944	<i>Ranspach-le-Bas</i>	154
<i>Bettendorf</i>	86	<i>Muespach-le-Haut</i>	252	<i>Bouxwiller</i>	85	<i>Ranspach-le-Haut</i>	136
<i>Blotzheim</i>	944	<i>Obermorschwiller</i>	48	<i>Buschwiller</i>	253	<i>Riespach</i>	104
<i>Buschwiller</i>	253	<i>Ranspach-le-Haut</i>	136	<i>Durmenach</i>	200	<i>Roppentzwiller</i>	164
<i>Carspach</i>	171	<i>Rantzwiller</i>	184	<i>Feldbach</i>	80	<i>Sondersdorf</i>	88
<i>Emlingen</i>	44	<i>Schwoben</i>	36	<i>Fislis</i>	84	<i>Steinsoultz</i>	210
<i>Folgensbourg</i>	163	<i>Spechbach-le-Bas</i>	56	<i>Hagenthal-le-Bas</i>	339	<i>Vieux-Ferrette</i>	96
<i>Franken</i>	99	<i>Tagolsheim</i>	40	<i>Hagenthal-le-Haut</i>	183	<i>Waldighofen</i>	272
<i>Hausgauen</i>	82	<i>Wahlbach</i>	103	<i>Hésingue</i>	692	<i>Wentzwiller</i>	124
<i>Hegenheim</i>	900	<i>Walheim</i>	58	<i>Knoeringue</i>	104	<i>Winkel</i>	84
<i>Heidwiller</i>	16	<i>Wentzwiller</i>	124	TOTAL			6 970
<i>Heiwiller</i>	44	<i>Willer</i>	42	* Communes dotées de point d'arrêts NB : La commune de Saint-Louis n'est pas comptabilisé dans le potentiel, étant déjà dotée de services de transports transfrontaliers.			
<i>Helfrantzkirch</i>	149	<i>Wittersdorf</i>	85				
<i>Hirtzbach</i>	142	<i>Zaessingue</i>	50				
TOTAL							
				7 046			

Fonctionnalités

Fréquences

- *service d'amorçage* : mise en place d'un service à la demi-heure sur deux heures matin et soir dans les deux sens, soit 16 trajets/JOB.
- *service complet* : mise en place d'un service à la demi-heure en heure de pointe du matin (6h-9h) et en heure de pointe du soir (16h-19h), soit six trajets par sens matin et soir, plus un aller-retour à midi, ce qui représente 26 trajets/JOB.

Temps de parcours

- Le temps de parcours estimé pour la liaison Altkirch – Bâle est de 45 minutes pour 32 kilomètres parcourus ; pour la liaison Ferrette – Bâle, le temps de parcours estimé est de 45 minutes environ pour 29 kilomètres parcourus.

Matériel

- Utilisation d'un matériel roulant dédié, facilement identifiable, disposant de 59 places dont un espace unité fauteuil roulant.

Roulement

- Du fait d'un temps de parcours inférieur à une heure quelle que soit l'option choisie, le matériel roulant peut effectuer un aller-retour toutes les deux heures. Ainsi, quatre cars au total seraient nécessaires pour offrir un service à la demi-heure en heure de pointe.

Interface avec le réseau bâlois et desserte des zones d'activité

La ligne express devra directement desservir la ville de Bâle afin d'éviter qu'il y ait une rupture de charge obligatoire pour rejoindre la ville. L'un des enjeux forts de la ligne express vers Bâle consiste en une bonne accroche de cette navette avec le réseau bâlois. Le ou les points d'arrêts situés dans la ville de Bâle devront donc être judicieusement choisis, afin que la ligne express soit en interface avec les lignes principales du réseau bâlois. La desserte des principales zones d'activité situées de l'autre côté de la frontière doit par ailleurs être assurée.

Coûts d'exploitation

	Services d'amorçage	Service complet
	<p>Service à la ½ heure sur 2 heures matin et soir, dans les deux sens</p> <p>16 trajets / JOB</p>	<p>Service à la ½ heure sur trois heures HPM/HPS dans les deux sens + aller-retour à midi</p> <p>26 trajets / JOB</p>
Liaison Altkirch - Bâle	<ul style="list-style-type: none"> • 131 000 km / an • 1 400 € HT / JOB • 365 000 € HT / an 	<ul style="list-style-type: none"> • 212 000 km / an • 2 300 € HT / JOB • 600 000 € HT / an
Liaison Ferrette – Bâle	<ul style="list-style-type: none"> • 118 000 km / an • 1 300 € HT / JOB • 330 000 € HT / an 	<ul style="list-style-type: none"> • 192 000 km / an • 2 100 € HT / JOB • 540 000 HT € / an

Annexe : éléments d'opportunité de création de liaisons express transfrontalières – Liaison Colmar - Fribourg

Cette annexe présente une première approche de ce que pourrait être la configuration et le potentiel d'un service express transfrontalier entre le Colmar et Fribourg.

Une ligne existante à l'attractivité restreinte

Une ligne interurbaine Colmar-Breisach-Fribourg issue notamment d'un partenariat entre le Conseil Général et la CC du Pays de Neuf-Brisach est déjà en place. Cette liaison nécessite néanmoins une rupture de charge à Breisach. La liaison Colmar – Fribourg est alors assurée en 1h30, tandis que le déplacement nécessite moins d'une heure en véhicule particulier.

Tracé

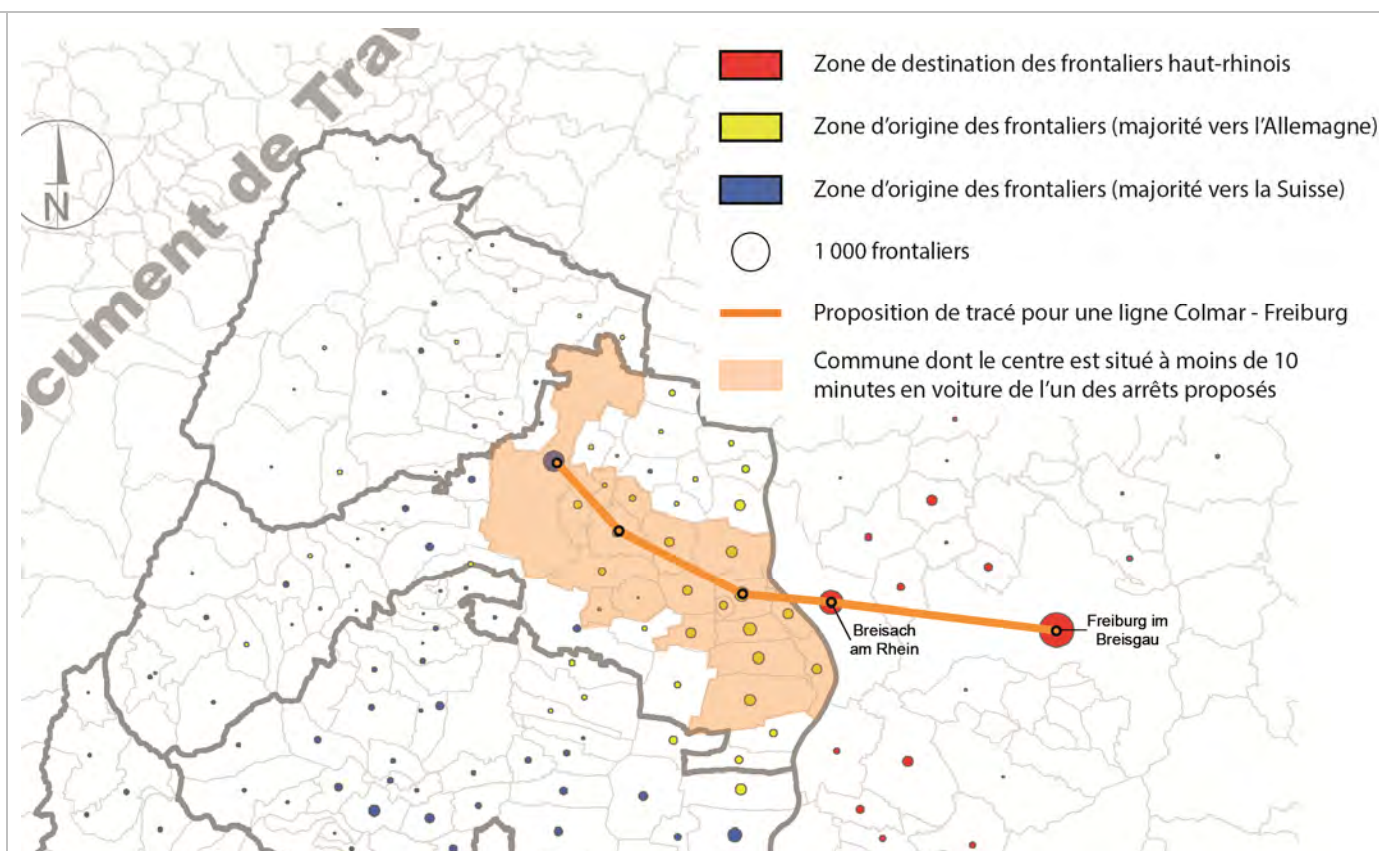
La ligne reliant Colmar à Fribourg pourrait effectuer trois arrêts intermédiaires à Andolsheim, Volgelsheim et Breisach-am-Rhein par exemple, afin de permettre au plus grand nombre un rabattement rapide vers les points d'arrêt tout en assurant une vitesse commerciale élevée. Le temps de parcours de Colmar à Fribourg est estimé à 55 minutes environ.

Potentiel voyageurs

Le tableau ci-dessous indique le nombre de frontaliers vers l'Allemagne pour chaque commune dont le centre est situé à moins de 10 minutes en voiture de l'un des arrêts proposés. Plus de 1 100 frontaliers vers l'Allemagne résident dans une commune située à moins de dix minutes en voiture de l'un des arrêts de la ligne, auxquels s'ajoutent 430 frontaliers résidant dans l'une des villes directement desservies par un point d'arrêt. La création d'une ligne express entre Colmar et Fribourg permettrait donc de desservir plus de 1 500 frontaliers, directement ou suite à un rabattement de moins de dix minutes en voiture.

Ligne Colmar - Fribourg			
Commune	Nombre de frontaliers	Commune	Nombre de frontaliers
Colmar*	204	Horbourg	36
Andolsheim*	40	Logelheim	8
Volgelsheim*	192	Neuf-Brisach	64
Algolsheim	156	Obersaasheim	125
Appenwihr	4	Sundhoffen	36
Biesheim	118	Vogelgrun	95
Bischwihr	16	Weckolsheim	95
Fortschwihr	24	Widensolen	73
Geiswasser	87	Wolfgangtzer	76
Heiteren	114		
TOTAL			1 500

Figure 4 : rabattement vers la ligne et travailleurs transfrontaliers (source : ADAUHR / INSEE RGP 2009 / Ingerop)



Fonctionnalités

Fréquences

- Le service proposé serait d'un bus à l'heure en heure de pointe du matin et en heure de pointe du soir, plus un aller-retour à midi, soit 14 trajets/JOB.

Temps de parcours

- Cette liaison pourrait être assurée en 55 minutes, pour une distance parcourue de 54 km.

Matériel

- Utilisation d'un matériel roulant dédié, facilement identifiable, disposant de 59 places dont un espace unité fauteuil roulant.

Roulement

- Le temps de parcours estimé étant proche d'une heure, il sera certainement nécessaire de disposer de plus de deux cars pour pouvoir assurer un service à l'heure sans risque d'irrégularités.

Points d'arrêt

- Tout comme pour la ligne vers Bâle, des points d'arrêt standardisés facilement identifiables doivent être créés, vers lesquels les cheminements piétons seront sécurisés.
- Création de parcs relais à proximité des arrêts afin de favoriser le rabattement tous modes (stationnement voitures, stationnement vélos sécurisé). Ces arrêts devront être stratégiquement disposés afin d'être facilement accessibles.

Coûts

Sur une base de 14 trajet/JOB, 255 jours par an, le nombre de kilomètres parcourus en charge est de 756 km /JOB, soit 193 000 km annuels.

En prenant un coût d'exploitation de 2,80 HT € par kilomètre chargé, l'exploitation de la ligne coûterait 2 100 HT € / JOB, soit **540 000 HT €** à l'année.



168-172 boulevard de Verdun 92408 Courbevoie - +33 1 49 04 55 00 conomie@ingerop.com