

**114 Transport routier interurbain**

**Evaluation du Schéma directeur des transports  
et des déplacements - Refonte de l'offre du  
Réseau 67 à compter de septembre 2013**

**Rapport n° CG/2012/79**

**Résumé :**

Le Conseil Général du Bas-Rhin a adopté un Schéma Directeur des Transports et des Déplacements en décembre 2007. Véritable outil stratégique en matière de planification des déplacements, le SDTD s'est mis en oeuvre progressivement à partir de 2008 et s'est notamment concrétisé par un renforcement de l'offre de transport du Réseau 67.

Lors de l'adoption du SDTD, les nouvelles lignes créées au 1er septembre 2008 s'inscrivaient dans une expérimentation à court-moyen terme. Une évaluation des lignes du Réseau 67 a donc été menée afin d'anticiper l'échéance d'août 2013, date de fin des contrats d'exploitation des lignes du Réseau 67 (38 lignes en marché public), sauf pour la Délégation de Service Public du bassin de Strasbourg.

L'évaluation a porté sur les lignes des bassins de la Vallée de la Bruche (252 à 255), de Haguenau (300), de Saverne (400) et de Sélestat (500). Elle a donné lieu à de nombreuses réunions de concertation locale en 2011 et 2012.

Au final, la refonte se concrétise par une adaptation de l'offre de transport à compter de septembre 2013, dans une logique de complémentarité des modes entre Réseau 67, transport à la demande et lignes scolaires. Elle se manifeste principalement par un renforcement des lignes structurantes du Réseau 67 sous forme de lignes express et par un transfert de lignes déficientes du Réseau 67 en lignes scolaires.

## **1. La mobilité dans le Bas-Rhin et ses évolutions récentes**

Près de 4 millions de déplacements sont effectués chaque jour par les résidents du Bas-Rhin selon les résultats de la dernière Enquête Ménages Déplacements (2009, ADEUS). La voiture individuelle reste le mode de déplacement prédominant, avec près de 60% de part modale, loin devant les transports collectifs urbains et interurbains qui s'établissent à 8%.

Même si l'attractivité des transports collectifs est encore limitée et souvent cantonnée à des publics captifs, les autorités organisatrices de transport ont contribué ces dernières années à développer l'offre, le service et l'image du transport public pour attirer davantage de clientèle.

Cette impulsion s'est avérée d'autant plus nécessaire que la conjoncture actuelle réinterroge les modes de vie et notamment la façon de se déplacer. Entre crise économique et impératifs environnementaux, la mobilité durable s'est imposée comme une préoccupation majeure de la population au regard des enjeux qu'elle recouvre.

Enjeux financiers car les dépenses liées aux transports augmentent significativement pour atteindre aujourd'hui 14% du budget des ménages (INSEE), soit le 2<sup>nd</sup> poste après le logement. Les hausses récentes des prix des carburants ont mis en lumière les difficultés de certaines familles à assumer les dépenses liées à leur mobilité quotidienne. Cette vulnérabilité contraint les ménages à se déplacer autrement, voire à réduire leurs programmes d'activités professionnelles et privées.

Enjeux de solidarité car 15% des ménages bas-rhinois ne possèdent pas de voiture, par choix ou par contrainte. Cette absence de motorisation génère une dépendance vis-à-vis du transport collectif, particulièrement pour des personnes captives ou plus fragiles (personnes âgées et handicapées, personnes à mobilité réduite, personnes sans emploi...). Par ailleurs, le vieillissement de la population implique la recherche de solutions de mobilité adaptées.

Enjeux écologiques car le transport génère 26% des émissions de gaz à effet de serre et représente le principal consommateur d'énergie. L'accroissement des échanges a pour effet de congestionner les axes routiers, notamment aux abords des grandes agglomérations et d'y paralyser l'activité humaine. Enfin, de par l'ampleur des déplacements et de la consommation foncière qu'il implique, l'étalement urbain est désormais devenu l'un des maux de la société qu'il importe de contrer par une meilleure articulation entre transport et urbanisme.

Face à ces différents enjeux, le Conseil Général du Bas-Rhin se révèle un acteur engagé en matière de mobilité durable, tant sur le volet de l'aménagement et de la gestion de la route, du développement de la pratique du vélo et du covoiturage qu'en matière de transports collectifs.

## **2. Le Schéma Directeur des Transports et des Déplacements de 2007**

En sa qualité d'autorité organisatrice des transports routiers non-urbains de personnes, le Conseil Général du Bas-Rhin est compétent pour l'organisation des lignes de transport public de voyageurs (Réseau 67), du transport scolaire et du transport à la demande.

C'est ainsi que la collectivité s'est dotée d'un Schéma Directeur des Transports et des Déplacements (SDTD) adopté en Séance Plénière de décembre 2007.

Véritable outil stratégique en matière de planification des déplacements, le SDTD est applicable sur une durée de 10 ans et s'est mis en œuvre progressivement à partir de 2008. Il a fait l'objet d'une large concertation avec les acteurs locaux, au travers de tables-rondes et de porter à connaissance.

Depuis 2008, les déclinaisons du Schéma Directeur des Transports et des Déplacements se sont caractérisées par :

- Une hiérarchisation et un renforcement de l'offre de transport du Réseau 67 (+26% de km),
- Une amélioration de l'intermodalité avec les autres réseaux de transports collectifs, le vélo et la voiture (instauration de titres combinés, amélioration des correspondances avec les réseaux urbains et TER, réalisation d'aménagements physiques...),
- La mise en service d'une centrale téléphonique d'information et de réservation des transports départementaux « *Infos Réseau 67* »,
- Le développement des transports à la demande, dont les TAD inter-territoires,
- Le passage à la tarification unique sur le Réseau 67 en juillet 2011,

- L'expérimentation de voies réservées aux cars en préfiguration du projet de Transport en Site Propre Ouest (TSPO),
- La promotion des lignes régulières et touristiques.

Enfin, le **SDTD fixait l'objectif d'évaluer régulièrement les dessertes** afin de mesurer la fréquentation et la rentabilité en vue d'une éventuelle adaptation. Par ailleurs, les nouvelles lignes s'inscrivaient dans une expérimentation préalable avant pérennisation éventuelle.

### **3. Le paysage actuel de l'offre de transport départemental**

#### **3.1. Le Réseau 67**

A ce jour, le Réseau 67 est composé de 62 lignes régulières et touristiques, ouvertes à tout type de clientèle (scolaire et non scolaire). Pour monter à bord, les voyageurs non scolaires doivent s'acquitter d'une tarification commerciale (titre unitaire à 2€ ou formules d'abonnement). Les élèves embarquent avec leur titre scolaire.

L'exploitation de ces lignes est assurée par 15 transporteurs, sous contrats avec le Département. Le coût annuel d'exploitation avoisine les 25 millions d'euros.

Les lignes du Réseau 67 sont organisées par bassins de déplacement. 38 lignes régulières et touristiques sont en marchés publics avec échéance unique au 31/08/2013 :

- **Vallée de la Bruche**
  - o 251 Urmatt - Oberhaslach
  - o 252 Schirmeck - Le Champ du Feu (touristique)
  - o 253 Schirmeck - Le Struthof (touristique)
  - o 254 Ranrupt - Saint-Blaise-la-Roche
  - o 255 Saulxures - Saint-Blaise-la-Roche
- **Alsace du Nord**
  - o 304 Haguenau - Zinswiller - Offwiller
  - o 305 Haguenau - Mommenheim - Hochfelden
  - o 306 Haguenau - Gries - Brumath
  - o 307 Haguenau - Bischwiller - Herrlisheim - Rheinau
  - o 309 Haguenau - Hatten - Seltz
  - o 310 Haguenau - Woerth
  - o 311 Woerth - Soultz-sous-Forêts
  - o 312 Wissembourg - Betschdorf
  - o 313 Wissembourg - Seltz
  - o 314 Wissembourg - Lauterbourg
  - o 316 Niederbronn-les-Bains - Woerth - Wissembourg
  - o 317 Wissembourg - Château Fort de Fleckenstein (touristique)
  - o 319 Niederbronn-les-Bains - Ingwiller - Bouxwiller
  - o 320 Haguenau - Brumath
  - o 330 Haguenau - Soufflenheim - Seltz
  - o 331 Soufflenheim - Bischwiller
- **Alsace Bossue**
  - o 401 Diemeringen - Drulingen - La Petite-Pierre
  - o 402 Weislingen - Diemeringen - Sarre-Union - Bissert
  - o 406 Allenwiller - Thal-Marmoutier - Saverne et Erolsheim-les-Saverne - Saverne
  - o 410 Saverne - Drulingen - Sarre-Union
  - o 420 Saverne - Wasselonne
- **Alsace Centrale**
  - o 500 Sélestat - Haut-Koenigsboug (touristique)
  - o 501 Sélestat - Itterswiller - Reichsfeld

- 510 Sélestat - Villé
- 511 Hohwarth - Thanvillé
- 512 Steige - Villé
- 513 Urbeis - Villé
- 520 Sélestat - Marckolsheim
- 521 Sélestat - Schoenau
- 530 Sélestat - Sundhouse - Rhinau
- 531 Sélestat - Europa Park (touristique)
- 541 Barr - Le Hohwald (en partie touristique)
- 542 Zellwiller - Barr - Valff - Obernai

24 lignes régulières et touristiques sont exploitées par 1 Délégation de Service Public avec échéance unique au 31/08/2018 :

**- Kochersberg**

- 201 Hoenheim - Val de Moder
- 203 Saessolsheim - Strasbourg
- 205 Willgottheim - Strasbourg
- 209 Duppigheim - Strasbourg
- 210 Wingersheim - Strasbourg
- 220 Kienheim - Truchtersheim - Strasbourg
- 221 Brumath - Truchtersheim
- 223 Molsheim - Truchtersheim
- 230 Wasselonne - Strasbourg
- 231 Wasselonne - Willgottheim
- 232 Wasselonne - Wangenbourg
- 233 Nordheim - Marlenheim - Westhoffen - Cosswiller
- 234 Molsheim - Marlenheim - Wasselonne
- 235 Molsheim - Westhoffen - Marlenheim
- 236 Molsheim - Balbronn
- 240 Scharrachbergheim - Osthoffen - Strasbourg
- 257 Strasbourg - Obernai - Le Champ du Feu (en partie touristique)
- 260 Illkirch Baggersee - Erstein
- 262 Ottrott - Obernai - Erstein
- 263 Rossfeld - Benfeld - Rhinau
- 270 Illkirch Baggersee - Rhinau
- 271 Strasbourg - Europa Park (touristique)

**- Alsace Bossue**

- 404 Saverne - Landersheim - Truchtersheim
- 405 Saverne - Saessolsheim - Truchtersheim

**3.2. Le transport à la demande**

En complément du Réseau 67, le Département encourage le transport de proximité en déléguant aux Communautés de Communes la possibilité d'organiser un système de transport à la demande.

Cofinancé à hauteur de 50% du déficit d'exploitation, le TAD fonctionne actuellement dans 12 Communautés de Communes du Bas-Rhin.

Le TAD est un mode de transport flexible, permettant de réaliser des trajets occasionnels de courte distance, complétant idéalement les dispositifs traditionnels de transports publics réguliers. Il se caractérise par une réservation préalable la veille du déplacement, par un service de porte-à-porte et par une plage horaire de fonctionnement définie à l'avance. Il est également accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Grâce à un partenariat entre Communautés de Communes volontaires, certains TAD ont évolué depuis 2008 sous forme de TAD inter-territoires. Les habitants d'une Communauté

de Communes peuvent ainsi rejoindre un ou plusieurs bourgs-centres situés en dehors de leur périmètre.

### **3.3. Le transport scolaire**

Destiné à acheminer les élèves vers leurs établissements scolaires, le transport scolaire concerne plus de 40 000 élèves dans le Bas-Rhin, dont 23 000 transportés sur des lignes scolaires dédiées.

Ces lignes sont réservées en priorité au public scolaire mais peuvent accueillir de la clientèle non scolaire, dans la limite des places disponibles.

Près de 25 millions d'euros sont consacrés chaque année à l'exploitation des lignes de transport scolaire (hors Réseau 67).

## **4. La démarche d'évaluation des lignes du Réseau 67 hors DSP**

### **4.1. Les principes généraux**

Lors de l'adoption du Schéma Directeur des Transports et des Déplacements, les nouvelles lignes créées au 1<sup>er</sup> septembre 2008 s'inscrivaient dans une expérimentation de 18 à 24 mois.

Depuis 2008, certaines lignes du Réseau 67 ont déjà évolué suite à des demandes locales ou à des constats de manque quasi-total de fréquentation :

- Transformation de 3 lignes structurantes en lignes express en 2011 (320 Haguenau - Brumath, 510 Sélestat - Villé et 520 Sélestat - Marckolsheim),
- Optimisation de certaines lignes sous forme de services virtuels déclenchés sur réservation préalable (principalement en heures creuses et durant les vacances scolaires),
- Suppression de certaines lignes secondaires et touristiques faute de clientèle.

Toutefois, compte-tenu de l'échéance des contrats de certaines lignes du Réseau 67 en août 2013, une évaluation a été menée au cours de la période 2011-2012. Celle-ci porte sur les **lignes incluses dans les bassins de la Vallée de la Bruche (251 à 255), d'Haguenau-Wissembourg (300), de Saverne (400) et de Sélestat (500)**.

Les lignes de la DSP du bassin de Strasbourg, dont l'échéance contractuelle est fixée à août 2018, font l'objet d'une adaptation permanente jusqu'à leur fin de contrat et feront l'objet d'un audit spécifique à partir de 2013.

### **4.2. Le calendrier**

La démarche a fait l'objet d'une large concertation avec les territoires et les partenaires locaux au cours des 12 derniers mois.

- **27/10/2011** : Comité de suivi du Schéma Directeur des Transports et des Déplacements  
→ Présentation des principes d'évaluation et du diagnostic des lignes

Puis diverses réunions par territoire ont été organisées :

Alsace du Nord	Alsace Bossue	Alsace Centrale	Vallée de la Bruche
<b>17/11/2011</b> : Commission Territoriale	<b>02/12/2011</b> : Commission Territoriale	<b>05/12/2011</b> : Commission Territoriale	<b>10/01/2012</b> : Commission Territoriale
→ Présentation des principes d'évaluation des lignes et du diagnostic territorial des lignes			
<b>10/05/2012</b> : Commission Territoriale	<b>02/04/2012</b> : Commission Territoriale	<b>24/05/2012</b> : Commission Territoriale	<b>16/04/2012</b> : Réunion avec les Conseillers Généraux
→ Présentation des principes de réorganisation des lignes			
<b>29/06/2012</b> : Comité de ligne TER Strasbourg - Haguenau - Nord Alsace	<b>28/06/2012</b> : Comité de ligne TER Strasbourg - Sarreguemines  <b>03/07/2012</b> : Comité de ligne TER Strasbourg - Saverne		<b>25/06/2012</b> : Comité Local des Transports de Strasbourg - Bruche - Mossig - Piémont
Comités de ligne TER organisés par la Région Alsace → Présentation des principes de refonte des lignes du Réseau 67 et point sur le tarif unique.			
<b>Juin à début juillet 2012</b> : rencontre bilatérale avec chaque Conseiller Général  → Présentation des principes de refonte de l'offre sur son territoire	<b>05/07/2012</b> : Réunion locale à Drulingen avec Maires et Présidents d'EPCI	<b>27/06/2012</b> : Réunion locale à Villé avec Maires et Présidents d'EPCI  <b>10/07/2012</b> : Réunion locale à Marckolsheim avec Maires et Présidents d'EPCI	<b>12/07/2012</b> : Réunion locale à Schirmeck avec Maires et Présidents d'EPCI
<b>05/07/2012</b> : Commission Territoriale  → Synthèse des rencontres individuelles avec les Conseillers Généraux	→ Présentation du diagnostic et des principes de réorganisation de l'offre sur le territoire		
<b>10/07/2012</b> : Réunion locale à CDC Sauer-Pechelbronn avec Maires et Président d'EPCI  → Présentation du diagnostic et de la réorganisation de l'offre sur le territoire	<b>28/08/2012</b> : Réunion avec le SCOT d'Alsace Bossue  → Approfondissement du scénario de refonte	<b>19/09/2012</b> : Réunion avec la CDC du Ried de Marckolsheim  → Approfondissement du scénario de refonte	

<p><b>19/09/2012</b> : Réunion locale à Lauterbourg avec Maires et Président d'EPCI</p> <p><b>03/10/2012</b> : Réunion locale à Uberach avec Maires et Président d'EPCI</p> <p><b>18/10/2012</b> : Réunion locale à Bischwiller avec Maires et Président d'EPCI</p> <p><b>08/11/2012</b> : Réunion locale à CDC Sauer-Pechelbronn avec Maires et Président d'EPCI</p> <p>→ Présentation de l'offre de transport à horizon sept. 2013</p>	<p><b>14/11/2012</b> : Réunion locale à Drulingen avec Maires et Présidents d'EPCI</p>	<p><b>01/10/2012</b> : Réunion locale à Villé avec Maires et Présidents d'EPCI</p> <p><b>25/10/2012</b> : Réunion locale à Hessenheim avec Maires et Présidents d'EPCI</p>	<p><b>08/10/2012</b> : Réunion locale à Colroy-la-Roche avec Maires et Présidents d'EPCI</p>
<p>→ Présentation de l'offre de transport à horizon sept. 2013</p>			

A l'issue de chaque réunion locale, les élus ont été invités à remettre leurs suggestions et remarques par rapport aux projets de desserte au Conseil Général. Ces contributions ont été recueillies par mail ou par courrier.

- **Fin 2012** : Lancement des appels d'offres Réseau 67 et transport scolaire
- **Septembre 2013** : Mise en place de la nouvelle offre du Réseau 67 et du transport scolaire

## **5. Le diagnostic des lignes du Réseau 67 hors DSP**

Le diagnostic s'appuie sur une analyse de la fréquentation des lignes régulières, en distinguant la clientèle scolaire et non scolaire. L'objectif du diagnostic consiste à cerner la clientèle non scolaire afin de vérifier l'attractivité des lignes du Réseau 67 et la réponse aux besoins de déplacements non scolaires.

Les statistiques détaillées ligne par ligne figurent en annexe.

D'une manière globale, l'analyse fait ressortir **une fréquentation majoritairement scolaire à bord de la majorité des lignes du Réseau 67** :

- Les scolaires effectuent 92% des voyages (cumul des 33 lignes régulières analysées) et donc **seulement 8% des voyages par des non scolaires**,
  - o Les lignes structurantes sont légèrement plus fréquentées par une clientèle non scolaire en raison d'une circulation sur des axes à fort potentiel de circulation et d'une offre consistante en heures de pointe,
  - o Les lignes secondaires sont quasi-majoritairement fréquentées par des scolaires (> 95%) car l'offre est principalement calibrée pour ce public, complétée en heures creuses par des services virtuels rarement déclenchés,
- Le taux d'occupation s'élève en moyenne à 1,5 passager non scolaire par véhicule (cumul des 33 lignes), auquel il convient de rajouter les passagers scolaires pour obtenir le taux d'occupation global par véhicule,

- Le ratio recettes/dépenses s'établit à 2,5% (cumul des 33 lignes), expliqué par un manque de clientèle non scolaire et par un faible niveau de tarification.

Par ailleurs, il ressort que la restructuration des lignes de 2008 a eu un impact modéré voire inexistant sur la fréquentation non scolaire. La tarification unique a quant-à-elle généré +11% de fréquentation depuis son instauration, mais principalement observée sur les lignes de la DSP, pénétrantes vers Strasbourg (hors évaluation).

Enfin, sur le plan qualitatif, il ressort que **les lignes du Réseau 67 manquent d'attractivité pour la clientèle pendulaire** (domicile - travail) avec :

- Un temps de parcours qui reste trop peu compétitif par rapport à la voiture individuelle
  - o Beaucoup d'arrêts (2 à 3 arrêts par commune voire plus)
  - o Des itinéraires fréquemment détournés des axes routiers principaux
- Une fréquence parfois insuffisante et des horaires irréguliers (pas de cadencement, fonctionnement différencié entre période scolaire et vacances scolaires).

A l'échelle départementale, il a été défini un seuil à partir duquel on peut considérer qu'une ligne régulière du Réseau 67 peut être considérée comme performante :

- Dès lors que la fréquentation non scolaire dépasse 5 000 voyages par an et 1 voyageur par service
- Lorsque le coût moyen par voyageur non scolaire est inférieur à 20 €.

En application de ces critères, sur les 33 lignes analysées (hors DSP), **10 lignes sont jugées performantes et 23 s'avèrent déficientes.**

Les 10 lignes principales jugées performantes car fréquentées par une clientèle non scolaire sont :

- **Vallée de la Bruche**
  - o 251 Urmatt - Oberhaslach
- **Alsace du Nord**
  - o 307 Haguenau - Bischwiller - Herrlisheim - Rheinau
  - o 309 Haguenau - Hatten - Seltz
  - o 310 Haguenau - Woerth
  - o 320 Haguenau - Brumath
  - o 330 Haguenau - Soufflenheim - Seltz
- **Alsace Bossue**
  - o 410 Saverne - Drulingen - Sarre-Union
  - o 420 Saverne - Wasselonne
- **Alsace Centrale**
  - o 510 Sélestat - Villé
  - o 520 Sélestat - Marckolsheim

Les 23 lignes secondaires jugées déficientes sont :

- **Vallée de la Bruche**
  - o 254 Ranrupt - Saint-Blaise-la-Roche
  - o 255 Saulxures - Saint-Blaise-la-Roche
- **Alsace du Nord**
  - o 304 Haguenau - Zinswiller - Offwiller
  - o 305 Haguenau - Mommenheim - Hochfelden
  - o 306 Haguenau - Gries - Brumath
  - o 311 Woerth - Soultz-sous-Forêts
  - o 312 Wissembourg - Betschdorf
  - o 313 Wissembourg - Seltz
  - o 314 Wissembourg - Lauterbourg
  - o 316 Niederbronn-les-Bains - Woerth - Wissembourg
  - o 319 Niederbronn-les-Bains - Ingwiller - Bouxwiller
  - o 331 Soufflenheim - Bischwiller



- **Alsace Bossue**
  - o 401 Diemeringen - Drulingen - La Petite-Pierre
  - o 402 Weislingen - Diemeringen - Sarre-Union - Bissert
  - o 406 Allenwiller - Thal-Marmoutier - Saverne et Ernolsheim-les-Saverne - Saverne
  
- **Alsace Centrale**
  - o 501 Sélestat - Itterswiller - Reichsfeld
  - o 511 Hohwarth - Thanvillé
  - o 512 Steige - Villé
  - o 513 Urbeis - Villé
  - o 521 Sélestat - Schoenau
  - o 530 Sélestat - Sundhouse - Rhinau
  - o 541 Barr - Le Hohwald (en partie touristique)
  - o 542 Zellwiller - Barr - Valff - Obernai

S'agissant des lignes touristiques, le diagnostic fait ressortir un niveau de fréquentation correct pour la plupart des lignes, sauf pour les lignes estivales 252, 253 et 510/512 avec un volume inférieur à 50 voyages saisonniers.

## **6. Les projets de réorganisation des lignes du Réseau 67**

La refonte de l'offre du Réseau 67 s'appuie sur une logique de complémentarité entre les différentes offres de transport. Chaque mode agissant dans son domaine de pertinence.

Ainsi, il est proposé de structurer la future offre de transport de la manière suivante :

- Des **lignes principales Réseau 67 assurant des liaisons de type « express »** entre les villes moyennes du département :
  - o des itinéraires rapides et directs,
  - o une fréquence renforcée et un cadencement horaire,
  - o des interconnexions avec les réseaux TER et urbains.  
→ cible : clientèle non scolaire domicile-travail
  
- Des **lignes de rabattement Réseau 67 en terminus sur une gare SNCF** afin de rejoindre les bassins de vie éloignés :
  - o des itinéraires de courte distance,
  - o des interconnexions systématiques avec le TER,  
→ cible : clientèle non scolaire domicile-travail
  
- Des **lignes touristiques Réseau 67** permettant de desservir les sites majeurs d'intérêt touristique du département en saison (hiver et/ou été)
  
- Des **dessertes de proximité de type « Transport à la Demande »** assurant des relations de courtes distances et de rabattement
  - o des services activés à la demande permettant de réaliser des trajets internes à un périmètre de transport et de rejoindre la ligne « express » ou la gare la plus proche  
→ cible : clientèle non scolaire domicile-travail (rabattement) et occasionnelle (desserte interne)
  
- Transfert de lignes déficientes du Réseau 67 en circuits de **transport scolaire** permettant de rejoindre l'établissement scolaire de secteur avec 1 aller-retour par jour et un accès proposé aux clients non scolaires, dans la limite des places disponibles.

### **6.1. Les lignes principales du Réseau 67 assurant des liaisons de type « express »**

A compter de septembre 2013, il est proposé de systématiser des lignes express du Réseau 67 sur les axes suivants :

- **Alsace du Nord**
  - o 307 Haguenau - Bischwiller - Herrlisheim
  - o 309 Haguenau - Hatten
  - o 310 Haguenau - Woerth – (Lembach)
  - o 314 Wissembourg - Lauterbourg
  - o 320 Haguenau - Brumath
  - o 330 Haguenau - Soufflenheim – Seltz
- **Alsace Bossue**
  - o 410 Saverne - Phalsbourg - Drulingen - Sarre-Union
  - o 420 Wasselonne – Saverne (qui sera transférée dans la DSP en 2013)
- **Alsace Centrale**
  - o 510 Sélestat - Villé
  - o 520 Sélestat – Marckolsheim
  - o 530 Sélestat - Sundhouse

### **6.2. Les lignes de rabattement du Réseau 67**

A compter de septembre 2013, il est proposé de maintenir des lignes de rabattement du Réseau 67 vers une gare SNCF sur les axes suivants :

- **Vallée de la Bruche**
  - o 251 Urmatt - Oberhaslach
  - o 254 Ranrupt - Saint-Blaise-la-Roche
  - o 255 Saulxures - Saint-Blaise-la-Roche
- **Alsace du Nord**
  - o 313 Wissembourg - Seltz
  - o 316 Wissembourg - Lembach
- **Alsace Centrale**
  - o 541 Barr - Le Hohwald

### **6.3. Les lignes touristiques du Réseau 67**

A compter de septembre 2013, il est proposé de maintenir des lignes touristiques sur les axes suivants :

- **Vallée de la Bruche**
  - o 252 Schirmeck - Le Champ du Feu
  - o 253 Schirmeck - Le Struthof
- **Alsace du Nord**
  - o 317 Wissembourg - Château Fort de Fleckenstein
- **Alsace Centrale**
  - o 500 Sélestat - Haut-Koenigsboug
  - o 510/512 Sélestat - Villé - Le Champ du Feu
  - o 531 Sélestat - Europa Park
  - o 541 Barr - Le Hohwald

### **6.4. Les dessertes de proximité de type « Transport à la Demande »**

12 services de transport à la demande fonctionnent dans le Bas-Rhin, sur délégation du Conseil Général.

Pour les services existants, il est proposé de les faire évoluer afin d'autoriser la clientèle domicile-travail non desservie par une ligne régulière à utiliser le transport à la demande pour se rendre vers la ligne express Réseau 67 ou vers la gare SNCF du périmètre de la CDC. Cette évolution s'inscrit dans une logique de complémentarité entre les modes de transport, dans les zones non couvertes par une offre de transport régulière.

Pour les autres territoires non couverts par le transport à la demande, il est proposé d'encourager la mise en œuvre de ce système de transport afin d'offrir une couverture de chaque territoire en offre de transport ainsi que la possibilité de rejoindre les principaux bassins de vie du département grâce à un rabattement du TAD vers les réseaux structurants (ligne express Réseau 67 et/ou gares SNCF). Le dispositif d'accompagnement technique et de soutien financier du Conseil Général reste inchangé.

Enfin, au niveau tarifaire, les trajets Réseau 67 + TAD donneront lieu à l'application du tarif combiné actuellement en vigueur dans la grille tarifaire départementale.

### **6.5. Le transfert de lignes déficientes du Réseau 67 en circuits de transport scolaire**

Faute de fréquentation non scolaire, il est proposé un transfert des lignes actuelles du Réseau 67 en lignes scolaires dédiées à compter de septembre 2013 :

#### **- Alsace du Nord**

- 304 Haguenau - Zinswiller - Offwiller
- 305 Haguenau - Mommenheim - Hochfelden
- 306 Haguenau - Gries - Brumath
- 311 Woerth - Soultz-sous-Forêts
- 312 Wissembourg - Betschdorf
- 316 Lembach - Niederbronn-les-Bains
- 319 Niederbronn-les-Bains - Ingwiller - Bouxwiller
- 331 Soufflenheim - Bischwiller

#### **- Alsace Bossue**

- 401 Diemeringen - Drulingen - La Petite-Pierre
- 402 Weislingen - Diemeringen - Sarre-Union - Bissert

#### **- Alsace Centrale**

- 501 Sélestat - Itterswiller - Reichsfeld
- 511 Hohwarth - Thanvillé
- 512 Steige - Villé
- 513 Urbeis - Villé
- 521 Sélestat - Schoenau
- 542 Zellwiller - Barr - Valff - Obernai

Ces lignes seront transformées en transport scolaire permettant de rejoindre l'établissement scolaire de secteur avec 1 aller-retour par jour. Un accès sera proposé aux clients non scolaires, dans la limite des places disponibles.

### **6.6. La suppression d'une ligne du Réseau 67 : 406 Allenwiller - Thal-Marmoutier - Saverne et Ernolsheim-les-Saverne - Saverne**

Cette ligne correspond à un service de marché fonctionnant uniquement le jeudi. Il est réservé à la clientèle non scolaire. Faute de fréquentation, il est proposé de supprimer cette ligne à compter de septembre 2013.

## **7. La mise en œuvre de la nouvelle offre du Réseau 67 et du transport scolaire en septembre 2013**

La refonte du Réseau 67 fera l'objet d'une campagne d'information courant 2013 auprès de la clientèle afin de l'informer des nouveautés sur l'offre qui interviendront à compter de septembre 2013. Cette communication portera aussi bien sur la promotion des lignes express du Réseau 67 que sur l'information du transfert de lignes Réseau 67 en services scolaires, avec notamment la mise en avant de la possibilité d'utiliser les lignes scolaires pour la clientèle commerciale, dans la limite des places disponibles.

Par ailleurs, les lignes du Réseau 67 feront l'objet d'un suivi de fréquentation permettant de tirer un bilan au bout de 18 à 24 mois d'exploitation avant de procéder à d'éventuels ajustements d'offre.

Enfin, des comités de ligne du Réseau 67, conjoints autant que possible avec les comités de ligne TER, seront progressivement mis en place sur les territoires afin de renforcer la concertation avec les élus locaux et avec les clients du Réseau 67.

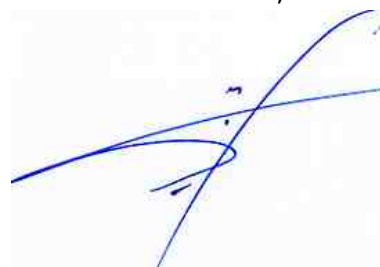
Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*Sur proposition de la commission des équipements et de l'aménagement durable, le Conseil Général :*

- *prend acte de l'évaluation du schéma directeur des transports et des déplacements au regard des lignes du réseau 67 et approuve les orientations proposées suite à cette évaluation dont les grands principes reposent sur un renforcement des lignes structurantes du Réseau 67 sous forme de lignes express et sur un transfert de lignes déficientes du Réseau 67 en lignes scolaires ;*
- *décide la refonte de l'offre du réseau 67 par la mise en œuvre des actions figurant au rapport ;*
- *précise que la refonte prendra effet à compter du 1er septembre 2013.*

Strasbourg, le 19/11/12

Le Président,

A blue ink signature of Guy-Dominique Kennel, consisting of several fluid, overlapping strokes.

Guy-Dominique KENNEL