

11 - Transports

Schéma départemental des aires de covoiturage - Compétitivité et croissance de l'Aéroport international de Strasbourg / Soutien au dispositif de baisse de la taxe d'aéroport sur la période 2013 à 2016

Rapport n° CG/2013/5

Service Chef de file :

Direction de la mobilité

Service(s) associé(s) :

Direction des affaires juridiques

Résumé :

Le présent rapport concerne les points ci-après :

1. Schéma Directeur des Aires de covoiturage

Fort de ses compétences en matière d'aménagement du territoire, le Département du Bas-Rhin souhaite impulser une dynamique en faveur des mobilités durables et alternatives à la voiture individuelle, notamment à travers le covoiturage.

Face à l'essor de la pratique du covoiturage, le Département souhaite se doter d'un schéma départemental des aires de covoiturage destiné à amplifier la pratique sur le territoire, en complément des transports collectifs existants.

Ce schéma repose sur une stratégie axée sur l'extension des 3 aires de covoiturage actuellement saturées (Barr-Andlau, Sarre-Union et Seltz) et complétée par un maillage territorial basé sur la réservation de places de covoiturage sur des parkings existants. La mise en oeuvre de cette stratégie interviendra progressivement à compter de 2013.

2. Aéroport International de Strasbourg

Dans un contexte de forte concurrence -une dizaine d'aéroports français, franco-suisse et allemands dans un rayon de 240 kilomètres-, le présent rapport a pour objet de proposer un soutien au développement des lignes aériennes de l'Aéroport International de Strasbourg par la mise en place et le renforcement d'un dispositif de baisse de la taxe d'aéroport sur la période d'avril 2013 à mars 2016.

Ce soutien se fera en adossement et en complément des liaisons européennes sous obligations de service public qui sont maintenues.

1. Schéma Directeur des aires de covoiturage

Mode d'action : 1171

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

Le Département du Bas-Rhin est l'autorité organisatrice des transports non urbains de voyageurs. A ce titre, il organise quotidiennement les lignes régulières et touristiques du Réseau 67 ainsi que les transports scolaires. De même, le Département assure l'entretien et l'exploitation de près de 3 670 kilomètres de routes départementales.

D'après les résultats de l'Enquête Ménages Déplacements de 2009, près de 4 millions de déplacements sont effectués chaque jour par les résidents du Bas-Rhin. En termes de

distance, ce sont ainsi plus de 18 millions de kilomètres qui sont parcourus quotidiennement par les bas-rhinois.

La voiture individuelle reste le mode de déplacement prédominant, avec près de 60% de part de marché, loin devant les transports collectifs urbains et interurbains qui s'établissent à 8% et le vélo à 6%.

Fort de ses compétences en matière d'aménagement du territoire et dans le cadre des orientations définies dans son Agenda 21, le Département du Bas-Rhin souhaite impulser une dynamique nouvelle en faveur des mobilités durables et alternatives à la voiture individuelle, notamment à travers le covoiturage.

Ce soutien au covoiturage s'inscrit dans une stratégie plus globale d'élargissement du bouquet de mobilité offert aux habitants. En effet, le covoiturage présente un réel potentiel de développement en tant qu'offre de mobilité complémentaire aux transports collectifs (Réseau 67, TER Alsace, Transport A la Demande) lorsque leur desserte est insuffisante ou absente.

Après s'être historiquement investi en faveur des transports collectifs et du vélo, le Département du Bas-Rhin cherche à développer de nouveaux services à mobilité, dont le covoiturage, afin de proposer des solutions permettant une diminution du nombre de véhicules circulant sur les routes du département ainsi qu'un développement des pratiques collectives de transport.

C'est dans ce contexte que le Département a décidé de réaliser un schéma départemental des aires de covoiturage afin de conforter une pratique déjà existante et de renforcer le maillage actuel d'aires de covoiturage afin de donner une nouvelle dimension à ce mode de déplacement vertueux.

2. Généralités sur le covoiturage

Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun.

Le covoiturage dans son sens large existe depuis de nombreuses années, c'est un mode de transport informel qui est resté hors des réglementations sur les transports. En effet, aucune autorité organisatrice du covoiturage n'est officiellement reconnue au sens législatif, même si les Départements tiennent traditionnellement le rôle de chef de file, hors périmètre de transport urbain.

C'est ainsi que le covoiturage peut être organisé par différents acteurs (association, entreprise, collectivité, individu seul...) et de différentes manières (petites annonces, site internet, réseau de connaissances...).

Cette pratique connaît un essor important en France depuis quelques années, comme en témoignent les regroupements de véhicules le long des axes routiers structurants du département.

Cet essor s'explique par la conjonction de plusieurs facteurs : une augmentation du coût de l'énergie, notamment du prix des carburants, l'allongement des temps de déplacements quotidiens et une prise de conscience collective des enjeux de sauvegarde de l'environnement.

Le covoiturage peut être de tous types : domicile-travail, domicile-étude, longue distance, loisirs, retour de soirée ... et pour des usages réguliers ou occasionnels.

En milieu interurbain, où l'offre de transport collectif est moins dense et la demande de transport plus diffuse, le covoiturage représente une alternative crédible à l'autosolisme.

Plusieurs arguments plaident en faveur de son développement :

- Economique : les dépenses liées au transport représentaient 14% du budget des ménages français en 2008 (source : INSEE). De même, le coût annuel moyen d'une voiture serait d'environ 4 000 €. Par une pratique occasionnelle ou régulière, le covoiturage offre la possibilité de diminuer les frais engendrés par l'utilisation de sa voiture personnelle (carburants, péage, usure du véhicule) grâce à un partage des coûts entre covoitureurs, sur la base d'une alternance du véhicule ou par une participation financière des passagers.
- Ecologique : le covoiturage permet de diminuer significativement le nombre de voitures circulant sur les routes. La première conséquence est la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Elle permet également la limitation de l'engorgement des axes routiers, notamment aux abords des grandes métropoles ainsi que la réduction des problèmes de stationnement résultant d'une moindre circulation automobile.
- Flexible : « où on veut, quand on veut et avec qui on veut », telle serait la devise du covoiturage. La souplesse d'utilisation du covoiturage offre un énorme potentiel de développement de ce mode de transport. Lorsqu'on n'a pas de voiture, se déplacer peut s'avérer compliqué. Prendre un passager à son bord peut permettre de trouver une solution pour se rendre à son travail ou un rendez-vous, même si quelques freins comportementaux restent à lever (peur d'autrui, du risque de non-retour).
- Convivial : le covoiturage permet également de couper avec la monotonie des trajets en voiture lorsqu'on est seul au volant. Il peut devenir une occasion de rencontre et de convivialité.

3. Historique de la politique de covoiturage dans le Bas-Rhin

Historiquement, la pratique du covoiturage dans le Bas-Rhin est antérieure à l'essor récent sur le plan national. En effet, les premières initiatives remontent à la fin des années 1990, dues à l'attractivité des bassins d'emploi frontaliers et strasbourgeois notamment.

Faisant suite au succès de l'expérience « ruban vert » organisée en 1997 qui incitait les Bas-rhinois à se regrouper dans un véhicule durant une journée, une 1^{ère} aire de covoiturage fut aménagée par le Département et la SANEF en 1998 à Sarre-Union, au péage de l'A4.

Fort du succès de cette première aire et de manière à renforcer la pratique du covoiturage, **le Département a approuvé lors de sa Commission Permanente réunie le 3 avril 2000 un programme pluriannuel d'aménagement d'aires de covoiturage.**

Le dispositif prévoit dans un premier temps l'aménagement des sites le long des routes départementales en profitant au maximum des opportunités domaniales et routières existantes.

Les conditions permettant d'implanter une aire de covoiturage étaient les suivantes :

- localisation à proximité d'un nœud routier important, dont l'un des axes génère un trafic d'au moins 5 000 véhicules par jour ;
- signalétique spécifique permettant d'identifier la fonction de l'aire et l'action de la collectivité ;
- capacité de stationnement minimale de 10 à 15 places, avec possibilité d'extension ultérieure à 25/30 places ;
- carrefour d'accès aménagé et sécurisé ;
- surfaces de stationnement stabilisées ;
- aménagement paysager avec des plantations offrant un minimum d'ombrage aux véhicules en stationnement (confort incitatif à l'usage des aires), tout en préservant une « transparence » avec les axes routiers, pour permettre une bonne visibilité (aspect sécuritaire, prévention des vols).

Ce programme pluriannuel d'aménagement a donné lieu à l'aménagement de 5 autres aires de covoiturage, gratuites, sécurisées, aménagées à proximité des grands axes autoroutiers et dotées d'une capacité de 12 à 50 places.

En complément de l'infrastructure, **le Département inaugurerait en février 2011 un site internet de mise en relation bas-rhin.fr/covoiturage**. Gratuit et ouvert à tous, ce site de covoiturage est un outil favorisant la mise en relation de conducteurs et de passagers effectuant régulièrement ou ponctuellement des trajets identiques, afin qu'ils puissent partager le même véhicule.

Le lancement de ce site de covoiturage symbolise la volonté du Département d'offrir un service homogène, fédérateur de l'ensemble des territoires bas-rhinois.

Outre les fonctionnalités classiques, ce site dispose d'un accès privilégié pour les salariés d'entreprises ou d'administrations afin qu'ils covoiturent de manière communautaire. De même, un espace « événement » permet de relier des événements culturels, sportifs ou professionnels à des offres de covoiturage. Enfin, le site propose une cartographie dynamique de la localisation des aires de covoiturage.

Le site de covoiturage du Bas-Rhin a été étendu au Département du Haut-Rhin en septembre 2012 afin de proposer une plateforme commune à l'échelle alsacienne.

Après plus de 2 ans de fonctionnement, le site de covoiturage du Bas-Rhin comptabilise plus de 750 inscrits et 630 trajets déposés, principalement pour des trajets domicile-travail.

4. Diagnostic des aires de covoiturage dans le Bas-Rhin

a. Les aires de covoiturage officielles

Il s'agit des aires dont la pratique du covoiturage est reconnue et officialisée, le plus souvent par une signalétique spécifique.

Actuellement, il existe **7 aires de covoiturage aménagées par le Département :**

- **Sarre-Union (1998)**
Aménagé en partenariat avec la SANEF, ce site est localisé à proximité de la barrière de péage de l'A4 et doté d'une douzaine de places. Il est actuellement occupé à 100% et fait l'objet d'une saturation.
- **Hochfelden-Schwindratzheim (2003)**
Situé aux abords de la barrière de péage de l'A4, cette aire a été aménagée en partenariat avec la SANEF. Elle est dotée de 25 places et occupée régulièrement aux 2/3 de sa capacité.
- **Seltz (2006-2007)**
Aménagé à proximité de l'A35 et doté d'une capacité de 20 places, ce site est actuellement occupé à 100% et fait l'objet d'une saturation. Cette aire a été financée par le Département, avec du foncier communal.
- **Beinheim (2009)**
Construit sur du foncier mis à la disposition de la commune de Beinheim, à proximité de la RD4 et de l'A35, ce site comporte une capacité de 50 places de stationnement. Il a été réalisé sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général du Bas-Rhin (75 k€). L'aménagement s'inscrivait dans le cadre du projet plus global de requalification du secteur de la gare de Roppenheim.
- **Erstein (2009)**
Dans le cadre de la construction d'un nouveau parking en ouvrage à la gare SNCF d'Erstein (230 places), 10 places réservées au covoiturage ont été officialisées sur le

parking de la gare. Ces emplacements sont matérialisés. Ce site peut faire l'objet de pratiques multimodales (desserte TER, Réseau 67 et itinéraires cyclables).

Le montant total du projet s'est élevé à 2,2 M€ HT, avec un financement du Département à hauteur de 285 k€. En termes de gestion courante, la CDC du Pays d'Erstein prend en charge les opérations d'entretien courant et de nettoyage. La Région Alsace assure les grosses réparations.

- **Barr-Andlau (2010)**

Localisée aux abords de l'A35 et de la RD 1422, cette aire contient entre 22 et 25 places de stationnement. L'aménagement et l'entretien courant sont réalisés par le Département. Cette aire est actuellement occupée à 100% et fait l'objet d'une saturation.

- **Heidolsheim (2013)**

Situé à proximité du giratoire de la RD 424, ce site est une plateforme multimodale desservie par la ligne express 520 du Réseau 674 (Sélestat – Marckolsheim) et par des itinéraires cyclables. Constatant une pratique du covoiturage, quelques places réservées ont été aménagées au niveau de la plateforme.

En complément, le Département mène une **expérimentation en gare de Molsheim** en partenariat avec la Région Alsace, la SNCF et le Pays Bruche Mossig Piémont. 10 places réservées au covoiturage sont proposées à proximité des quais de la gare depuis septembre 2011.

En parallèle de la démarche départementale, d'autres collectivités s'engagent en faveur du covoiturage :

- La Communauté de Communes de Sauer-Pechelbronn a officialisé près de 20 sites sur le territoire proposant des places réservées au covoiturage ;
- La commune de Châtenois a aménagé 2 aires de covoiturage (A35 + ancienne gare).

Par ailleurs, les départements limitrophes (Moselle avec l'aire de covoiturage de Phalsbourg - A4) et le Land du Bade-Wurtemberg aménagent également des aires de covoiturage, principalement à proximité des échangeurs autoroutiers.

Ce diagnostic des aires officielles ou des emplacements réservés ne se veut pas obligatoirement exhaustif dans la mesure où la reconnaissance du covoiturage s'avère extrêmement complexe sur les zones de stationnement partagé.

b. Les aires de covoiturage spontanées

Depuis quelques années, une amplification du covoiturage est constatée sur le territoire, symbolisée par une saturation progressive de certaines aires aménagées (cf 4.1) mais également par le développement de sites spontanés de covoiturage.

Ces sites sont généralement situés aux abords des axes routiers structurants, par exemple en amont d'une barrière de péage, d'un échangeur ou d'un giratoire.

Faute de bénéficier d'emplacements identifiés et aménagés, les covoitureurs effectuent du stationnement sauvage, le plus souvent sur des emplacements non dédiés à la pratique (accotements, délaissés routiers, entrées de village, parkings de supermarchés ou de zones d'activités ...).

En 2012, le Département a effectué un recensement territorialisé de ces sites spontanés de covoiturage. Ce recensement a été effectué par les Unités Territoriales à partir de visites terrain et complété par des informations des territoires.

Le diagnostic territorial des sites spontanés de covoiturage est le suivant :

- **Alsace Bossue :**
 - Marmoutier - Supermarché Leclerc
 - Monswiller - Péage A4

- **Alsace du Nord :**
 - Batzendorf - Délaissé routier le long de la RD 1340
 - Bernolsheim - Discothèque « Le Cube »
 - Haguenau - Ferme Densch, le long de la route forestière reliant les RD27 et RD263 au nord de Haguenau
 - Haguenau - Intermarché
 - Haguenau - Parc Bellevue
 - Lauterbourg - Salle polyvalente
 - Rountzenheim - A35

- **Alsace Centrale :**
 - Goxwiller - RD 1422 / A35
 - Limersheim - Gare
 - Sélestat - Supermarché Match
 - Thanvillé - Aire de repos RD 424
 - Villé - Parking ancien Super U

- **Kochersberg / Vallée de la Bruche :**
 - Dorlisheim - Cora
 - Lutzelhouse - Gare
 - Marlenheim - Parking relais Kronthal

Ce diagnostic n'est pas exhaustif, compte-tenu des difficultés à identifier le stationnement pour motif de covoiturage.

5. Les orientations du schéma départemental des aires de covoiturage

Le schéma départemental des aires de covoiturage repose sur une stratégie d'intervention fondée sur les axes suivants :

Axe 1 : Conforter le fonctionnement des aires existantes

Il s'agit de réaliser l'extension des 3 aires de covoiturage aménagées par le Département et qui sont saturées (Barr-Andlau, Sarre-Union et Seltz).

Extension de l'aire de covoiturage de Barr-Andlau

Le projet d'extension de l'aire de Barr-Andlau a reçu un avis favorable en Commission des Projets Routiers du 18 mars 2013.

La capacité actuelle de 25 places s'avérant insuffisante au regard de l'essor de la pratique du covoiturage, il est proposé d'étendre l'aire avec la création de 48 places de stationnement supplémentaires.

L'entrée à l'aire est assurée depuis le carrefour giratoire de la RD 1422 afin d'être dans le bon de sens de circulation pour se garer. Le stationnement se fera en épis.

Le coût de l'aménagement est évalué à 130 000 € TTC et pris en charge à 100% par le Département. La réalisation des travaux d'extension est prévue d'ici la fin d'année 2013.

Extension de l'aire de covoiturage de Sarre-Union

Le projet d'extension de l'aire de Sarre-Union a reçu un avis favorable en Commission des Projets Routiers du 18 mars 2013.

La capacité actuelle de 12 places s'avérant insuffisante au regard de l'essor de la pratique du covoiturage, il est proposé d'étendre l'aire avec la création de 30 places supplémentaires, sur le terrain disponible attenant à l'aire actuelle.

L'extension est réalisable dans l'emprise du foncier existant. Ce foncier appartient à la SANEF et doit faire l'objet d'une convention d'occupation avec le concessionnaire, à titre gracieux.

2 variantes d'aménagement ont été réalisées (avec ou sans busage du fossé). Selon les variantes, les coûts d'aménagement oscillent entre 78 et 102 000 € TTC, à prendre en charge à 100% par le Département.

Une mise en service de l'extension peut être envisagée à partir de 2014.

Extension de l'aire de covoiturage de Seltz

Les études d'extension doivent encore être réalisées. Sur le principe, il est proposé un doublement de la capacité de l'aire (passage de 20 à 40 places), sur du foncier appartenant à la commune et à un propriétaire privé « Société Actif Immobilier ». In fine, si les tractations confirment l'appartenance du foncier par un privé, une convention d'occupation sur le long terme serait proposée afin d'amortir l'extension.

Les travaux d'extension sont estimés entre 100 et 150 k€, à affiner lors des études préliminaires. Ce coût relèverait d'une prise en charge à 100% par le Département.

Axe 2 : Compléter le maillage par des labellisations de parkings existants

Il s'agit d'utiliser au maximum les infrastructures existantes par la réservation de places de covoiturage sur des parkings publics ou privés.

La stratégie historique consistant à l'aménagement spécifique d'aires de covoiturage n'est plus privilégiée compte tenu de l'impact environnemental de ces aménagements (consommation de foncier), de leur coût économique et des potentialités offertes par les parkings publics ou privés aménagés sur le territoire et parfois sous-occupés durant tout ou partie de la journée.



Pour le Département, les coûts sont limités à la fourniture et à la pose de panneaux de signalisation directionnelle et de position (1 par site), étant entendu que les parkings existants sont déjà aménagés. La réalisation de travaux lourds est exclue.

C'est ainsi que le Département a relevé des sites d'intérêt pour la pratique du covoiturage sur le territoire, sur la base du diagnostic des sites spontanés et complété par de nouveaux sites intéressants pour développer la pratique.

Ces sites d'intérêt ont été sélectionnés à partir des critères suivants :

- localisation aux abords des axes routiers les plus fréquentés, hors centre-ville de grande agglomération (éviter la congestion) ;
- accessibilité en permanence, à toute heure de la journée et du week-end ;
- emplacements ne nécessitant pas de travaux lourds ;
- capacité d'accueil d'une dizaine de véhicules minimum pour le covoiturage ;
- visibilité / sécurité avec des places visibles de l'axe de circulation ou des riverains, voire éclairées ;
- règle de non-concurrence avec les aires déjà aménagées par le CG ou d'autres collectivités.

Si des sites d'intérêt venaient à être retenus pour la réservation de places de covoiturage, une convention d'occupation devra être établie entre le Conseil Général, la commune et le propriétaire du site. Cette convention stipule notamment :

- le périmètre et le nombre de places réservées au covoiturage ;
- les modalités d'information auprès du public (accepte que le Département communique sur ces places, notamment via son site internet) ;
- les conditions de fourniture, de pose et d'entretien de la signalisation ;
- les conditions d'utilisation des places de covoiturage (jours et horaires d'accès, information du magasin en cas de fermeture provisoire du parking ...) ;
- le caractère gratuit de cette mise à disposition de places pour le covoitreur.

Chaque site d'intérêt identifié par le Département a fait l'objet d'une concertation locale, basée sur le schéma suivant :

- Identification du site d'intérêt pour le covoiturage par le Département
- Avis du Conseiller Général
- Validation du Maire
- Accord du propriétaire
- Officialisation des places par le Département (pose signalisation)

Sous réserve d'obtenir l'accord des propriétaires des parkings (en cours), les sites d'intérêt pour la pratique du covoiturage relevés par le Département sont les suivants :

- **Alsace Bossue :**

- Ettendorf – Centre socio-culturel
- La Petite-Pierre – Salle polyvalente
- Marmoutier - Supermarché Leclerc
- Niedermodern – Supermarché Match
- Wingen-sur-Moder - Coop

- **Alsace du Nord :**

- Betschdorf - Cimetièrre
- Brumath – Ciné Pathé
- Brumath – Bricoman
- Brumath – Future plateforme départementale d'activités
- Drusenheim – Bac rhénan
- Gamsheim – Super U
- Gamsheim – Ecluse VNF
- Gundershoffen – Future ZA intercommunale
- Haguenau - Parc Bellevue
- Haguenau - Cinéma Mégarex

- Hatten – Cimetièrre
- Kilstett – Espace culturel
- Lauterbourg – Salle polyvalente
- Neubourg – RD 919
- Niederbronn-les-Bains – ZA du Sandholz
- Niederlauterbach – Place communale
- Oberhoffen-sur-Moder - Supermarché Lidl
- Roeschwoog – Supermarché Leclerc Express
- Rohrwiller – RD29 – RD 2029
- Schweighouse-sur-Moder – Giratoire RD 85 – RD 919
- Soufflenheim – Supermarché Leclerc
- Soultz-sous-Forêts – Supermarché Leclerc Express
- Wissembourg – Supermarché Match, route de Riedseltz
- Wissembourg – Supermarché Match, Altenstadt

- Alsace Centrale :

- Benfeld - Intermarché
- Gertwiller - Super U
- Gerstheim - Barrage
- Goxwiller - Entrée de ville
- Limersheim - Gare SNCF
- Marckolsheim - Super U
- Marckolsheim - Barrage
- Obernai – Supermarché Leclerc
- Obernai - Complexe sportif
- Rhinau - Office de Tourisme
- Sélestat – Supermarché Match
- Sélestat – Supermarché Leclerc
- Thanvillé - Aire de repos RD424
- Val de Villé – Future plateforme multimodale
- Villé – Parking derrièrre Lidl

- Kochersberg / Vallée de la Bruche :

- Bourg-Bruche - Sortie de ville
- Dorlisheim - Gémoo
- Dorlisheim - Le Trèfle
- La Broque - Sortie du tunnel
- Lutzelhouse - Gare SNCF
- Marlenheim - Simply Market
- Rosheim - Zone d'activités du Rosenmeer
- Saales - Gare SNCF
- Saint-Blaise-la-Roche - Gare SNCF
- Stutzheim - Complexe sportif
- Truchtersheim - Collège
- Willgottheim – Salle communale
- Wiwersheim - Zone d'activités du Kochersberg

A terme, si ce maillage se réalisait, une capacité de 800 à 1 000 places supplémentaires réservées au covoiturage serait officialisée dans le Département.

Axe 3 : Inciter l'intégration du covoiturage dans les chantiers routiers ou dans les aménagements de zones d'activités en cours

Cet axe consiste à profiter de nouveaux projets d'aménagement pour intégrer une zone de covoiturage lorsque la localisation s'avère intéressante (ex : plateforme départementale d'activités, ZACOM, nouvel échangeur routier ...).

Les principes d'aménagement seront similaires à ceux retenus jusqu'à présent pour les aires aménagées par le Département :

- localisation de l'aire à proximité d'un nœud routier important ;
- signalétique directionnelle et de position permettant d'identifier la fonction de l'aire et l'action de la collectivité ;
- capacité de stationnement minimale de 10 places, avec réserves foncières pour extension ultérieure ;
- carrefour d'accès aménagé et sécurisé permettant de manœuvrer facilement ;
- surfaces de stationnement stabilisées et délimitées ;
- éclairage périphérique existant ;
- dépose minute sous forme de charge/dépose rapide, zone d'attente associée et liaison piétonne avec l'aire de covoiturage ;
- portique et aménagement paysager facultatifs.

Axe 4 : Développer le covoiturage de rabattement vers les lieux d'intermodalité (gares, parkings relais, aires multimodales)

Il s'agit de favoriser le covoiturage en tant que mode de rabattement vers les gares, parkings relais et aires multimodales permettant ensuite aux usagers d'utiliser les transports collectifs structurants (trains, bus, cars) vers les agglomérations.

Cette stratégie permet d'optimiser la capacité de stationnement grâce au regroupement de plusieurs personnes dans un même véhicule et donc de canaliser les extensions de parkings, notamment ceux des gares fréquemment saturés, tout en augmentant la fréquentation des transports collectifs.

Le covoiturage ne doit pas être perçu comme un concurrent des transports collectifs mais comme un mode alternatif de rabattement, au même titre que le vélo, l'autopartage ou les navettes de rabattement en transports collectifs.

C'est ainsi que le Département se positionne en tant que partenaire des démarches locales, en sollicitant l'intégration de places réservées au covoiturage au sein de parkings de gares stratégiques ou de parkings-relais / aires multimodales en interaction avec les réseaux de transports collectifs.

Une nouvelle expérimentation de places réservées au covoiturage est prévue à la gare de Haguenau à compter de juin 2013. 10 places réservées seront proposées côté centre-ville et 10 places côté Moulin Neuf, les plus proches possibles du quai voyageurs du TER. Cette expérimentation est menée en partenariat avec la Région Alsace, la SNCF et la Ville de Haguenau.

La fourniture du panneau de position est assurée par le Département, de même que le dispositif d'inscription permettant d'accéder aux places réservées est reconduit.

Le Département souhaite poursuivre de nouvelles expérimentations en lien avec les partenaires, principalement sur les gares stratégiques et présentant des problèmes de saturation du parc de stationnement.

A l'instar des expérimentations menées dans certaines gares, il est également proposé de réserver une dizaine de places de covoiturage sur les parkings relais ou les aires multimodales capacitaires, situés en zone périurbaine et rurale, plus particulièrement en bout de ligne, en amont de la congestion routière et des secteurs urbanisés.

Cette réservation de places se caractériserait par :

- La réalisation d'un marquage au sol afin de délimiter précisément les places de stationnement « covoiturage » ;
- L'installation d'un panneau de signalisation de position afin de signaler les places réservées au covoiturage. Ce panneau est fourni et posé par le Département, sous réserve de respecter la charte graphique départementale.
- En option, la pose d'une signalisation directionnelle afin d'orienter l'automobiliste vers les places réservées au covoiturage.

Axe 5 : Favoriser le covoiturage domicile-travail dans les entreprises

Il s'agit d'inciter les entreprises et administrations à réserver des places de covoiturage à destination de leurs salariés. Cette opération s'inscrit généralement dans le cadre de démarches de management de la mobilité, de type Plans de Déplacements Entreprise (PDE) ou Inter-Entreprises (PDIE).

L'action départementale cible principalement les entreprises et administrations déjà adhérentes au site de covoiturage départemental à réserver des places de covoiturage situées préférentiellement afin de favoriser davantage la pratique.

L'action du Département se résume à la fourniture de panneaux de signalisation directionnelle et de signalisation promouvant le site de covoiturage départemental (panneaux similaires aux parkings existants faisant l'objet de réservation de places de covoiturage - axe 2).

Cas de projets de nouvelles aires de covoiturage à l'initiative des Communes ou des Communautés de Communes

Le Département ne se positionne plus en tant qu'aménageur et financeur exclusif d'aires de covoiturage dédiées à la pratique.

Toutefois, si une collectivité locale (commune ou intercommunalité) désire l'aménagement d'une aire de covoiturage dédiée exclusivement à la pratique, le Département pourrait attribuer un cofinancement sous réserve que :

- le site à aménager fasse l'objet d'une pratique régulière de covoiturage spontanée (au moins 10 véhicules stationnés régulièrement) ;
- aucune alternative crédible n'existe sur les autres aires de covoiturage du territoire ;
- le projet soit porté localement et qu'il respecte les principes d'aménagement et de signalisation définis par le Département (cf. axe 3).

Toute demande de cofinancement pour l'aménagement d'une nouvelle aire de covoiturage devra faire l'objet d'une instruction au cas par cas par le Département. Cette demande peut également faire l'objet d'une intégration dans le Contrat de Territoire.

Par ailleurs, une délibération en Commission Permanente sera nécessaire pour chaque cofinancement envisagé.

6. Budget estimatif

- Extension des 3 aires de covoiturage saturées

Barr : 2013 → ~ 130 k€

Sarre-Union : à partir de 2014 → ~ 100 k€

Seltz : à définir

- Officialisation de places réservées au covoiturage sur des parkings existants

50 k€ par an → officialisation de 50 parkings

Il est proposé d'affecter environ 1 000 euros par parking, correspondant à l'achat de la signalisation de position et directionnelle.

Budget révisé à la baisse d'ici 2 à 3 ans, en fonction de l'avancement du maillage.

Ce budget ne tient pas compte des projets externes, hors maîtrise d'ouvrage départementale (chantiers routiers ou aménagements de zones d'activités en cours, projets locaux d'aires de covoiturage spécifiques).

7. Calendrier de réalisation et de concertation

- **Juin 2012** : Commission des Equipements et de l'Aménagement Durable (CEAD)
Présentation du diagnostic et des orientations du schéma départemental de covoiturage
- **Septembre à octobre 2012** : Commissions Territoriales
Présentation du diagnostic et des orientations du schéma départemental de covoiturage
- **Novembre 2012 à juin 2013** : Concertations locales avec les Conseillers Généraux, Maires et propriétaires
Approbation des sites d'intérêt pour la réservation de places de covoiturage sur des parkings existants
- **Juin 2013** : approbation du Schéma départemental des aires de covoiturage en séance plénière du Conseil Général
- **A partir de juillet 2013** : mise en œuvre de places réservées au covoiturage sur des parkings existants et réalisation d'extensions d'aires de covoiturage

2. Aéroport International de Strasbourg

Mode d'action : 1111

Dans un contexte de très forte concurrence aéroportuaire dans la région du Rhin Supérieur, l'attractivité internationale, économique et touristique de Strasbourg et du Bas-Rhin nécessite une desserte aérienne efficace et bien connectée.

Différents dispositifs ont déjà concouru à renforcer cette accessibilité aérienne :

- le volet accessibilité européenne du contrat triennal qui permet l'exploitation de trois lignes aériennes sous obligations de service public (OSP) : Amsterdam, Madrid, Prague,
- le contrat d'objectifs 2009-2011 pour le développement de l'aéroport marquant le soutien des collectivités et de la CCISBR à hauteur de 4 M €, principalement pour la mise à niveau des installations,
- une offre incitative de baisse de redevances aéroportuaires (commençant par un taux de redevance nulle pour la 1^{ère} année d'exploitation) pour toute création de nouvelle ligne.

Ces mesures ont été complétées par la mise en place d'un dispositif de baisse de la taxe d'aéroport lors d'une première phase expérimentale d'amorçage du 1^{er} août 2012 au 31 mars 2013, avec un soutien financier de la collectivité départementale de 425 000 €, qui a permis de baisser la taxe d'aéroport de 12 € à 7 € par passager départ.

La taxe d'aéroport finance les missions régaliennes confiées au gestionnaire de l'aéroport : mission sûreté (contrôle passagers et bagages), missions de sécurité (pompiers d'aéroport, péril animalier), missions environnementales (bruit aéronautique).

La baisse de la taxe d'aéroport a d'ores et déjà entraîné les conséquences positives suivantes sur l'activité de l'aéroport de Strasbourg :

- l'ouverture de 12 nouvelles destinations en 2012, des augmentations de capacité ou de fréquence sur des lignes existantes
- l'arrivée de nouvelles compagnies de type low cost.

L'année 2012 marque ainsi une progression du trafic de 8%, quatre fois supérieure à celle de 2011 (1 166 100 passagers en 2012 soit + 86 100 passagers). La progression du trafic est concentrée sur le second semestre, qui correspond au lancement du plan de relance par la baisse de taxe, durant lequel la croissance a atteint + 15%.

Afin de soutenir la dynamique de développement commercial engagée, il convient de pérenniser et de renforcer les efforts de compétitivité-coûts de l'aéroport en déclenchant la seconde phase du dispositif de baisse de taxe qui permet à l'aéroport de Strasbourg d'afficher une taxe d'aéroport à 5 € depuis le 1^{er} avril 2013.

En accord avec la DGAC qui a validé le dispositif, Strasbourg deviendra ainsi l'aéroport le moins cher de France, hors DOM TOM. A titre de comparaison, les aéroports de Marseille et de Nantes sont à 9 €, celui de Lyon à 8,50 €.

Conformément aux engagements pris, cette baisse de taxe est compensée à la fois par un soutien financier de l'ensemble des partenaires de la société d'exploitation aéroportuaire (SEA), en adossement et en complément des lignes sous obligations de service public qui sont maintenues, et à enveloppe constante pour tous les partenaires (pour mémoire, enveloppe Département de 3,440 M€ inscrite au contrat triennal), et par une gestion financière plus stricte de l'aéroport.

S'agissant des lignes sous obligations de service public, les appels d'offres en cours portent sur les destinations d'Amsterdam, Madrid et Prague. Les besoins de financements précis seront connus fin juin à l'issue de l'analyse des offres et des négociations avec les compagnies aériennes candidates, pour une mise en place au 1^{er} août 2013.

L'objectif du programme de développement est de redonner de l'attractivité à l'aéroport en optimisant la compétitivité de la plate-forme auprès des compagnies aériennes et des passagers.

Cette dynamique se traduit par les prévisions suivantes en termes de trafic passagers:

- 2013 : + 4,6% (malgré la perte de 150 000 passagers liée à la fermeture de la ligne vers Roissy-CDG),
- 2014 : + 15 %,
- 2015 : + 7 % (tendance haussière ralentie du fait de l'achèvement de la 2^{ème} phase du TGV Est Européen)
- Objectif trafic passagers en 2016 : 1 700 000.

Ce programme de développement garantit l'équilibre global de l'intervention de l'Etat, des collectivités territoriales et de la CCISBR à travers deux principes :

- financer le dispositif sans augmenter les enveloppes aujourd'hui apportées par l'Etat, les collectivités et la CCISBR, mais en modifiant seulement l'affectation des sommes
- construire un projet devant s'autofinancer à terme, sans contributions d'origine publique.

Le projet correspond enfin à une véritable démarche d'optimisation de :

- l'attractivité de l'aéroport : en offrant des coûts plus compétitifs aux compagnies souhaitant ouvrir de nouvelles lignes,
- l'argent public : en divisant par 8 la compensation du coût/passager.

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

S'agissant du schéma directeur des aires de covoiturage, et sur proposition de la commission des équipements et de l'aménagement durable, le Conseil Général :

- prend acte du diagnostic des aires de covoiturage dans le Bas-Rhin et adopte le schéma départemental des aires de covoiturage joint en annexe à la présente délibération

- approuve les orientations proposées par ce schéma selon les 5 axes suivants :

axe 1 : conforter le fonctionnement des aires existantes

axe 2 : compléter le maillage par des labellisations de partenaires existants

axe 3 : inciter l'intégration du covoiturage dans les chantiers routiers ou dans les aménagements de zones d'activités en cours

axe 4 : développer le covoiturage de rabattement vers les lieux d'intermodalité

axe 5 : favoriser le covoiturage domicile-travail dans les entreprises ;

- décide la mise en œuvre des actions proposées par ce schéma, dont notamment : extension des trois aires actuellement saturées (Barr-Andlau, Sarre Union et Seltz) et maillage complémentaire basé sur la réservation de places de covoiturage sur des parkings existants ;

- précise que le schéma départemental prendra effet à compter de l'adoption de la présente délibération.

S'agissant de l'aéroport International de Strasbourg, sur proposition de la commission des équipements et de l'aménagement durable, et en accord avec la commission de l'économie, de l'emploi et du tourisme et la commission des finances et des affaires générales, le Conseil Général décide de soutenir le programme de développement des lignes aériennes de l'Aéroport International de Strasbourg par la mise en place et le renforcement d'un dispositif de baisse de la taxe d'aéroport sur la période d'avril 2013 à mars 2016.

Ce soutien interviendra en adossement et en complément des liaisons européennes sous obligations de service public qui sont maintenues, dans le strict cadrage de l'enveloppe budgétaire de 3 440 000 € inscrite au Contrat triennal Strasbourg Capitale Européenne 2012-2014.

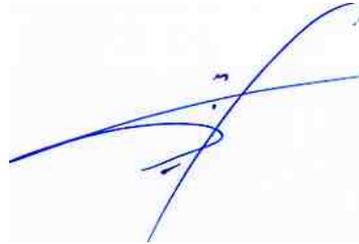
Le Conseil Général donne délégation à la Commission Permanente pour :

- approuver le nouveau dispositif de financement des lignes européennes sous obligations de service public pour la période d'août 2013 à mars 2015,

- préciser l'affectation de l'enveloppe dédiée d'un montant de 3 440 000 € sur la période 2013 à 2015 et inscrite au Contrat Triennal Strasbourg Capitale Européenne, entre le financement du dispositif de baisse de la taxe d'aéroport et le financement des lignes européennes en obligations de service public.

Strasbourg, le 03/06/13

Le Président,



Guy-Dominique KENNEL