


ACTION 20
 MOB.B

ANCER LE RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORTS EN COMMUN

PRIORITÉ ++++

COÛT €€€€

2021

2027

>> ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

1.3 Inciter les entreprises à réduire leurs consommations

3.1 Développer les mobilités alternatives au « tout-voiture »

4.2 Mobiliser et sensibiliser les citoyens

>> ÉTAPES

2022 : mise en place du comité de ligne TSPO

D'ici 2022 : mise en place de tous les comités des partenaires AOM

Dès 2023 : Évolution du cadencement du TER et du TSPO

>> ACTEURS

LES PORTEURS

Autorités organisatrices de la mobilité (Communautés de Communes) et de transport (Région)

Opérateurs de transport PETR pour l'expertise et la cohérence entre les autorités

LES PARTENAIRES

Territoires voisins

>> ENJEUX

Pour réduire l'utilisation de la voiture et donc la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, la mise en œuvre de transports en commun performants et cadencés est un outil de promotion du territoire et de réponse à la demande des citoyens.

Il permet un développement économique (l'accès à des hubs permet une implantation facilitée), touristique et souvent un gain de temps et de confort.

Deux enjeux clés sont la desserte de tous les territoires quel que soit l'heure et le jour, et une bonne cohérence et articulation entre les autorités et organisateurs de transport.

>> DESCRIPTIF SYNTHÉTIQUE

Cette fiche-action donne un cadre aux opérations à mener sur le territoire pour améliorer, renforcer et incarner le système de transport en commun déjà présent.

Il s'agit de simplifier la démarche d'utilisation pour l'habitant ou l'entreprise du territoire et d'agir auprès des autorités de transport pour améliorer le service. Ici, un travail en forte communion entre les autorités organisatrices est un prérequis nécessaire.

3 axes de travail ont été identifiés :

- ✓ Poursuivre et accompagner le rôle structurant du TSPO (ligne 230 du réseau interurbain) et du TER, par l'augmentation du cadencement et l'augmentation des plages horaires, et le développement d'un rabattement facilité.
- ✓ Améliorer la structuration du réseau autocar pour avoir des liaisons présentant moins de ruptures de charge et développer la ligne 235.
- ✓ Proposer une tarification unique et intermodale.

Les actions décrites ici sont à mettre en lien avec celles présentées dans les fiches MOB.C et MOB.D, notamment sur la communication et la mise en place de nouveaux services.

Le lien avec la Région peut notamment se faire au sein des bassins de mobilité en cours de définition. Cette action répond territorialement aux règles n° 1, 6, 26 et 27 du SRADDET.

>> PROPOSITION DÉTAILLÉE

Le réseau de transports en commun est l'outil de mobilité le plus visible et qui permet l'alternative la plus crédible au véhicule personnel par sa capacité. Il incarne le service public. Le territoire bénéficie de 3 lignes structurantes : le TSPO Strasbourg-Wasselonne (ligne 230 de la CTBR), le TER Strasbourg-Saint-Dié-des-Vosges et le TER Strasbourg-Obernai-Barr-Sélestat. Hormis la ligne 235 traversante, toutes les autres lignes de bus sont articulées autour de ces axes, mais le nombre de ruptures de charge, le confort et la simplicité d'utilisation de la voiture, tout comme la saturation du TSPO, font de ces modes des alternatives encore trop peu utilisées.

L'action présentée ici donne un cadre cohérent, global et concerté d'un développement des transports en commun sur le territoire. La cohérence, entre les pratiques de l'autorité organisatrice régionale et des autorités organisatrices locales, est une clé de bon fonctionnement et de bonne adaptation du service. Cette articulation passe par 3 sous-actions concrètes :

✓ Poursuivre et accompagner le rôle structurant du TSPO et du TER, par l'augmentation du cadencement et l'augmentation des plages horaires, et le développement d'un rabattement facilité

En lien avec l'ouverture à la concurrence et à l'horizon de la réouverture de la ligne Épinal-Saint-Dié-des-Vosges, des améliorations substantielles de l'offre sont d'ores-et-déjà attendues avec, notamment l'ajout de :

- 4 allers-retours supplémentaires entre Saint-Dié-des-Vosges et Saâles,
- 2 allers-retours supplémentaires entre Rothau et Molsheim.

En parallèle, de nouveaux aménagements sur la RD1004 permettront à terme d'augmenter le cadencement de l'axe TSPO et une connexion facilitée avec le réseau de tramway de Strasbourg. Enfin, le maintien et le développement du fret doivent être questionnés parallèlement aux besoins pour le transport de voyageurs et en concordance avec ce dernier.

Ainsi, au travers de cette action, il convient aux collectivités de collaborer avec la Région et l'Eurométropole de Strasbourg (au regard du futur Réseau Express Métropolitain) aux évolutions de l'offre sur leurs territoires et son articulation, notamment afin de travailler sur :

- la continuité du service en journée (suppression des trous d'offres),
- la continuité du service entre la semaine et le week-end (amélioration de l'offre week-end),

lien avec la problématique touristique de la fiche MOB.D,

- les amplitudes horaires proposées (entre autres, en lien avec les offres nationales en gare de Strasbourg),
- la politique de stationnement autour des gares TER et arrêts du TSPO,
- la création d'un comité de ligne TSPO, au même titre que le comité de ligne TER.

Pour ce faire, la création des bassins de mobilité régionale pourrait être un facilitateur.

Le développement de l'offre doit donc s'accompagner d'un meilleur accès aux gares et aux stations, au travers d'une politique multimodale proposée par l'articulation entre les 4 fiches actions mobilité du Plan Climat Bruche Mossig.

✓ Améliorer la structuration du réseau autocar pour avoir des liaisons présentant moins de ruptures de charge et développer la ligne 235

Le réseau FLUO couvre essentiellement le territoire de la Communauté de Communes de la Mossig et du Vignoble. Hormis les lignes 230 (TSPO) et 235, les autres lignes du réseau sont beaucoup moins utilisées.

La présente action propose plusieurs jalons :

- une réflexion générale sur le réseau autocars et sa complémentarité avec les autres offres TC, notamment le transport à la demande (cf. MOB.C),
- une évolution des lignes au regard de leur fréquentation faible, voire très faible,
- une évolution potentielle de l'offre TSPO.

Pour cela, une hypothèse d'évolution de l'offre TSPO est la suivante :

- un axe TSPO fonctionnant comme l'actuelle ligne 230 aux heures de pointe (à définir, 7h-9h et 16h-19h) avec un passage toutes les 10 mn,
- trois lignes complémentaires (TSPO 1, 2 et 3) fonctionnant toute la journée, sur le tracé des actuelles lignes 231, 232 et 233 avec un passage par heure, soit une offre à 20 mn sur le tronçon commun Marlenheim-Strasbourg. Actuellement, la ligne 232 fonctionne sur ce mode, en « changeant de numéro » pour devenir la 230 à son arrivée à Wasselonne, ce qui représente un réel frein à l'attractivité de la ligne.

La ligne 235 Wasselonne-Dorlisheim est aujourd'hui la deuxième ligne du territoire en termes de fréquentation, elle permet de desservir de nombreux villages. Elle peut jouer le rôle d'axe transversal structurant et de deuxième couronne du réseau express métropolitain de Strasbourg.

Une évolution de la ligne, aujourd'hui présentant 13 A/R par jour, est donc à mener, selon les possibilités suivantes : augmentation du nombre d'A/R, réorganisation des tranches horaires (le dernier bus part à 19h58, ce qui empêche de profiter des loisirs de la zone du Trèfle comme le cinéma), accélération de la ligne par exemple en évitant parfois le centre de Molsheim.

✓ Proposer une tarification unique et intermodale

Aujourd'hui, il est impossible d'avoir un ticket unique pour faire un trajet bus-train-tram. L'abonnement est également séparé par mode. Des travaux sont actuellement menés par la Région pour avoir un abonnement sur une seule carte, mais le sujet de la tarification et de la billettique sont anciens et toujours pas traités. Par

exemple, une personne venant de Romanswiller souhaitant aller à Strasbourg paiera deux fois moins cher en passant par Wasselonne que par Saverne, malgré un temps de trajet équivalent. Il est donc proposé d'influencer fortement la Région pour bénéficier au plus vite d'une tarification et d'une billettique communes, comme cela peut se trouver en Allemagne par le biais des autorités régionales et ce malgré un nombre d'opérateurs très important.

L'idée de tarifs combinés pour l'accès aux sites touristiques est également un point à traiter particulièrement pour inciter les habitants à utiliser des services de mobilité du territoire. Par exemple, un cas emblématique est le Champ du Feu en période hivernale présentant des files de voiture très importantes créant un désastre écologique.

>> AMBITION

Objectif de chaque Communauté de Communes d'**être actif auprès de la Région et du train** pour faire évoluer les lignes et qu'elles correspondent au mieux à la population. Utilisation du levier de la délégation de service public en cours de définition par la Région.

Points réguliers avec l'Eurométropole pour la bonne interaction avec ce territoire et avoir une **orientation commune envers la Région**.

Création d'un comité de ligne TSPO.

Action de la Vallée de la Bruche pour **mettre en place un point service de mobilité** sur quelques gares choisies.

>> FINANCEMENT

Dans le cas de reprise d'une partie du réseau interurbain, financement via le versement mobilité possible.

Soutien financier de la Banque des Territoires pour l'investissement dans de grands projets.

>> EXEMPLES

Ouverture à la concurrence de la ligne Marseille-Nice :
www.maregionsud.fr

>> FICHES ACTIONS LIÉES

MOB.A - Affirmer les modes actifs comme solution de mobilité à part entière

MOB.C - Proposer de nouveaux services de mobilité pour tous

MOB.D - Intégrer la mobilité à la vie du territoire

PRO.A - Développer l'éco-tourisme et le tourisme de pleine nature

SEN.A - Communiquer et sensibiliser les habitants du territoire à la problématique Climat-Air-Énergie

SEN.B - Sensibiliser les industries et artisans à la plus-value économique des actions développement durable

QUELQUES RESSOURCES UTILES

Étude mobilité du PETR Bruche Mossig / Réseau Mobilité Grand Est, piloté par l'ADEME, la DREAL, le Cerema, la Banque des Territoires et la Région Grand Est / Ressources du GART : www.gart.org