

CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT

Strasbourg.eu
eurométropole

NOVEMBRE 2024

Note du Conseil de développement

Vers un **transport public** efficace et attractif dans l'Eurométropole de Strasbourg





1. PRÉSENTATION ET OBJECTIFS

Dans le cadre de l'autosaisine de la Commission Mobilités du Conseil de Développement (CODEV) de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS), portant sur le développement des mobilités alternatives à l'usage de la voiture, notamment en lien avec la mise en place et le développement de la Zone à Faibles Émissions Mobilité (ZFE-M), la commission mène, depuis février 2022, une réflexion approfondie visant à :

- ▶ **Faciliter l'acceptabilité par les citoyens des contraintes liées au développement des mobilités douces.**
- ▶ **Fournir aux élus de l'EMS des pistes de réflexion pour faciliter leurs décisions concernant les mesures à prendre afin d'atteindre les objectifs fixés par la ZFE.**
- ▶ **Servir de relais entre les citoyens, les techniciens de l'EMS et les élus, en portant la voix et les préoccupations citoyennes, ainsi que le degré d'acceptabilité des contraintes liées aux mesures prises.**
- ▶ **Renforcer l'attractivité des transports publics sur l'usage de la voiture individuelle.**
- ▶ **Favoriser l'interconnexion entre les communes de 2^{ème} et 3^{ème} couronnes, sans forcément passer par le centre de Strasbourg.**

Un premier rapport sur le développement de l'utilisation du vélo a été soumis aux élus de l'EMS en juillet 2023, suivi, en septembre 2023, d'une note ayant contribué à la mise en place de la démarche AUT'HOP pour le développement du covoiturage.

Le présent rapport se concentre sur le développement de l'utilisation des transports en commun. La commission a volontairement écarté de ses réflexions la question du Réseau Express Métropolitain Européen (REME), bien que ce dernier soit d'un intérêt majeur pour l'EMS. Toutefois, ce sujet relève principalement de la compétence de la Région Grand Est. Le REME est néanmoins abordé sous l'angle de l'intermodalité et des équipements nécessaires dans les lieux de jonction avec les autres modes de transport, notamment dans les gares.

Afin de dimensionner l'usage des transports en commun sur le territoire de l'EMS, la commission a utilisé l'enquête Mobilités réalisée par l'agence d'urbanisme ADEUS en 2019 sur les motivations des déplacements et la

typologie des voyageurs. À noter que cette étude date d'avant la mise en place de la gratuité sur le réseau Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) pour les jeunes de moins de 18 ans qui aurait généré près de 7.000 abonnés supplémentaires.

Il apparaît que les résidents de l'EMS effectuaient en 2019 environ 1.870.000 déplacements par jour, soit une hausse de 17% par rapport à l'étude précédente de 2009, alors que cette hausse n'est que de 6% sur le reste de la zone étudiée (approximativement département 67). Entre 2009 et 2019, le nombre de déplacements journaliers est passé de 4,3 voyages à 4,5 voyages, soit une augmentation de 5%. Cette croissance devrait être beaucoup plus importante avec les mesures déjà prises par les autorités compétentes ou qui sont en réflexion depuis 2021.

Par ailleurs, il apparaît que les habitants de l'EMS effectuent chaque jour en 2019, 5.156.000 kms en transports en commun, soit une quasi stabilité par rapport à 2009 (5.128.000 kms), soit une hausse de 0,5%. L'accroissement de l'offre et les mesures tarifaires (gratuité -18 ans, tarification sociale) devraient accroître de façon importante le nombre de kms parcourus.

On peut donc en conclure que l'augmentation du nombre de voyages quotidiens (+17%) ne génère pas une augmentation proportionnelle de la distance parcourue (+0,5%) sur la période étudiée, ce qui permet de s'interroger sur le gisement d'augmentation de la fréquentation des transports en commun que constituent les habitants hors EMS qui viennent pour divers motifs (travail, commerces, loisirs...).

L'étude démontre donc que la voiture reste le principal mode de déplacement et elle est utilisée sur des distances plus longues. Son impact environnemental n'en est que plus fort. Pour autant, c'est le seul mode dont le total de kilomètres produits quotidiennement diminue entre 2009 et 2019.

Une prochaine étude sur les mêmes bases permettra sûrement de confirmer cette tendance à la baisse et devrait inciter les élus à la poursuite des mesures visant à encourager le report vers les transports en commun.

Par ailleurs, les motifs des déplacements restent relativement stables en 2009 et 2019, 80% de ceux-ci étant liés aux loisirs (24%), au travail (21%), aux études (21%) et à la fréquentation des commerces (21%).



MÉTHODE

1. Réflexion collective :

Les membres de la commission ont identifié diverses pistes permettant de favoriser l'usage des transports en commun.

2. Constitution de sous-groupes :

Trois sous-groupes de travail ont été constitués pour approfondir les thématiques suivantes et rechercher les spécialistes susceptibles d'apporter leur expertise :

- ▶ **Qualité du service et amélioration de la sécurité : Renforcer la confiance des utilisateurs actuels et potentiels.**
- ▶ **Amélioration des performances du réseau : Accroître l'attractivité des transports en commun.**
- ▶ **Gratuité partielle ou totale : Explorer l'impact potentiel sur la fréquentation.**

3. Auditions :

À partir des réflexions des sous-groupes, une liste d'experts a été établie. Ces spécialistes ont été auditionnés par la commission, dont :

- ▶ **Les techniciens du service mobilité de Montpellier Métropole, qui a récemment mis en place la gratuité pour tous les habitants de la métropole.**
- ▶ **Les techniciens du service mobilité de la Métropole de Nantes, dont le réseau et les problématiques sont sensiblement similaires à ceux de Strasbourg.**

- ▶ **Les dirigeants de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), notamment le directeur général et le directeur marketing.**
- ▶ **Les élus en charge des mobilités à l'EMS, y compris l'adjoint chargé des mobilités et le président de la CTS.**
- ▶ **Les dirigeants de l'association ASTUS, principale association d'utilisateurs des transports en commun, pour recueillir les attentes et demandes des citoyens.**

4. Visite du SIRAC :

Une visite des installations du SIRAC (centre de gestion et de régulation du trafic sur l'EMS) a été organisée pour éclairer les membres de la commission sur la problématique générale de la circulation.

5. Documentation complémentaire :

Les réflexions ont été enrichies par des rapports et présentations réalisés par divers services de l'EMS, notamment la direction des mobilités, l'Agence du Climat et l'ADEUS.

6. Salon Mobilités :

Participation au Salon des Mobilités, du 1^{er} au 3 octobre 2024, pour compléter la réflexion.

Les comptes rendus des différentes rencontres, réunions et rapports ayant servi aux travaux de la commission sont annexés au présent document.



2. SYNTHÈSE : NOS 10 PRÉCONISATIONS CLÉS

Voici nos 10 préconisations pour encore améliorer l'attractivité du réseau de transport public :

(la numérotation n'indique pas une hiérarchie entre nos propositions)

1. Faciliter l'achat des abonnements pour les usagers réguliers :

Développer des plateformes numériques intuitives permettant de souscrire et gérer facilement les abonnements en ligne, notamment avec des options de renouvellement automatique.

2. Promouvoir les titres multimodaux :

Renforcer l'intermodalité en développant un titre unique au sein de l'Eurométropole permettant la correspondance entre différents réseaux (CTS, REME, CTBR), y compris dans sa dimension transfrontalière.

3. Améliorer l'information pour les utilisateurs occasionnels :

Rendre l'accès aux horaires, parcours et tarifs plus clairs et simplifier l'achat des billets, notamment via des bornes et outils numériques.

4. Renforcer la communication pour faire préférer le transport public à la voiture individuelle :

Multiplier les campagnes de communication soulignant les bienfaits des transports publics en termes de qualité de vie : confort, coût, etc.

5. Développer les Parkings relais (P+R) en tant que hubs multimodaux :

Créer de nouveaux parkings relais plus éloignés du centre-ville, en privilégiant les stations ou terminus des trams. Améliorer la signalisation et favoriser la correspondance avec différents modes de transport (bus, tram, REME).

6. Faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite PMR aux transports en commun :

Améliorer la signalisation et la communication autour des dispositifs d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, en particulier les places réservées dans les bus et trams. Promouvoir un aménagement adapté dans toutes les gares de l'Eurométropole par l'installation d'ascenseurs notamment et veiller à leur fonctionnement permanent.

7. Revoir l'agencement des stations pour optimiser les correspondances :

Réorganiser certaines stations, comme Reuss, pour réduire les distances entre les arrêts et faciliter les correspondances entre différents véhicules.

8. Renforcer le sentiment de sécurité dans les transports en commun :

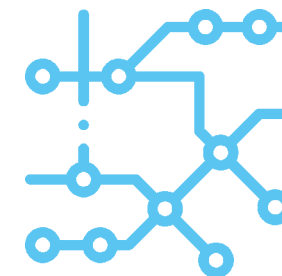
Développer des dispositifs tels que les arrêts à la demande en soirée, mieux faire connaître la proximité avec les conducteurs, et envisager des médiateurs dans les transports.

9. Étudier les effets d'une gratuité partielle des transports :

Envisager une gratuité ciblée pour certaines catégories de voyageurs ou sur certains parcours/jours, tout en préservant une tarification sociale déjà développée. La gratuité pourrait être ciblée sur les week-end et les soirées après 19h afin de favoriser l'accès aux sites culturels du centre-ville.

10. Favoriser le développement du réseau plutôt que la gratuité totale :

Prioriser l'amélioration de la qualité et de la fréquence du service, comme avec le réseau CHRON'HOP ou le service de transport à la demande FLEX'HOP, plutôt que d'opter pour une gratuité totale des transports publics.

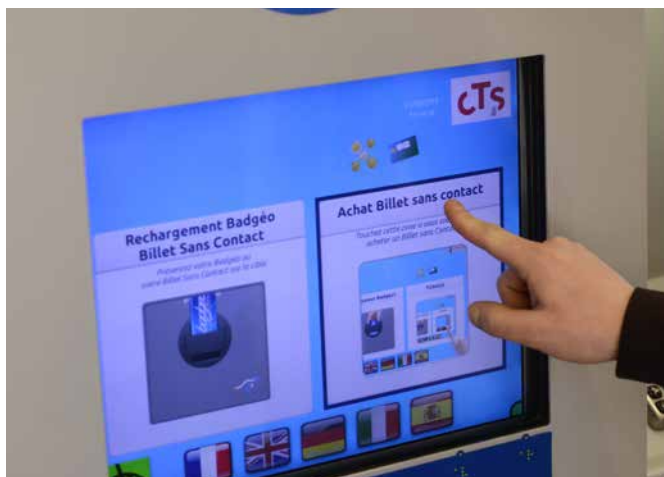


3. AMÉLIORER LES TRANSPORTS AUX DIFFÉRENTES ÉTAPES DU DÉPLACEMENT

Dans le cadre de la transformation continue du réseau de transport public, l'Eurométropole de Strasbourg doit se doter d'un système toujours plus performant, accessible et en phase avec les attentes de ses citoyens. À travers cette réflexion, l'objectif est de répondre aux besoins diversifiés des usagers, qu'ils soient réguliers, occasionnels ou issus de populations spécifiques. Les actions à mener s'articulent autour de plusieurs thématiques essentielles, qui visent à structurer chaque étape du parcours de l'usager : depuis la préparation de son voyage jusqu'à la sécurisation de son déplacement, en passant par un débat sur la gratuité des transports.

A. PRÉPARER SON VOYAGE

L'anticipation et la préparation du déplacement sont des étapes clés dans l'expérience des usagers du réseau de transport. Une **information claire et une simplification des processus d'achat et d'utilisation des titres de transport** sont primordiales pour rendre ce moment fluide et sans encombre, tant pour les usagers quotidiens que pour les voyageurs occasionnels.

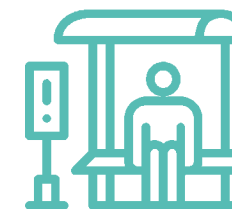


1. Pour les utilisateurs quotidiens et abonnés :

Afin de répondre aux besoins des utilisateurs réguliers du réseau, qui utilisent quotidiennement les services de la CTS, il est crucial de **faciliter l'achat des abonnements**. Cela inclut le développement de plateformes numériques efficaces et intuitives, permettant aux usagers de souscrire et gérer leur abonnement en ligne, réduisant ainsi le besoin de se rendre physiquement aux guichets. L'objectif des réflexions en cours est de rendre l'accès aux abonnements aussi simple que possible, notamment pour les renouvellements automatiques et la gestion des différentes options tarifaires. Plusieurs territoires ont mis des solutions innovantes en œuvre qui méritent d'être mieux connues : ALEOP Pays de Loire, ATOUMOC Normandie, Communauté de communes du Pays du Mont Blanc par exemple. La dématérialisation des titres de transport, y compris des voyages occasionnels semble inéluctable ; les services de l'EMS ont déjà engagé la réflexion, mais il pourrait être intéressant de prendre le meilleur des solutions retenues sur d'autres territoires, y compris l'Île-de-France qui envisage pour fin 2025 la suppression des titres papier. Par ailleurs, les solutions de paiement après le voyage au meilleur tarif disponible, comme cela existe ailleurs, méritent également d'être étudiées.

2. La mise en place de titres multimodaux, qui permettent une correspondance entre plusieurs réseaux de transport, est également une priorité. Cette intermodalité, déjà en place entre la CTS et la Région Grand Est pour le REME, doit être étendue à d'autres partenaires comme la CTBR (Compagnie des Transports Bas-Rhinois). En outre, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour améliorer l'offre transfrontalière, encore perfectible, afin de fluidifier les déplacements vers l'Allemagne. L'intégration de ces différents réseaux au sein d'un même titre de transport simplifierait les trajets des voyageurs fréquents.

Par ailleurs, les utilisateurs réguliers doivent pouvoir s'appuyer sur des **applications mobiles** fiables, permettant d'accéder à des informations actualisées sur l'état du trafic, les retards éventuels, et les prochains horaires. Il est essentiel de promouvoir et de perfectionner ces outils numériques, qui apportent une réponse immédiate aux besoins des usagers en matière d'information en temps réel et contribuent à rassurer



les voyageurs quant à la réalisation de leur déplacement dans les temps attendus (retards au travail, à l'école, etc.).

3. Pour les utilisateurs occasionnels :

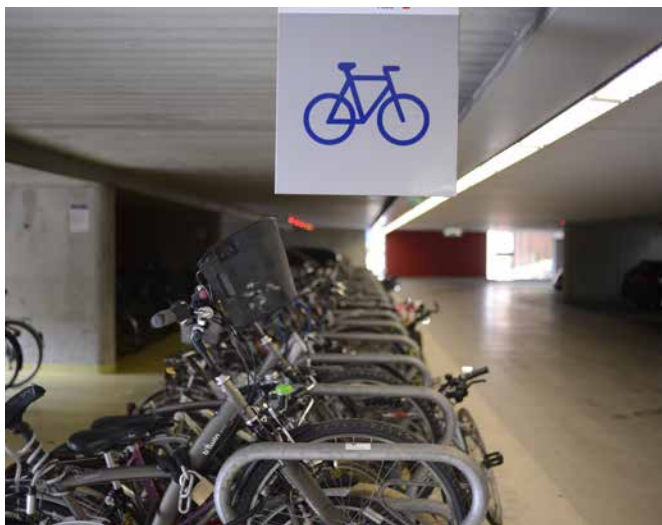
Les voyageurs occasionnels, quant à eux, rencontrent souvent des difficultés à accéder aux informations pertinentes concernant les horaires et les itinéraires. Si **les outils d'information** actuellement en place semblent globalement efficaces, il reste indispensable de les rendre encore plus accessibles et intuitifs pour les non-initiés. En particulier, les interfaces des bornes et des sites internet doivent être optimisées pour offrir une expérience utilisateur simplifiée, en plusieurs langues si nécessaire.

L'information sur les tarifs doit également être **améliorée**, notamment pour les usagers ponctuels, qui ont souvent des difficultés à identifier rapidement le titre de transport correspondant à leurs besoins. L'objectif est de simplifier le processus d'achat de billets, que ce soit via des bornes automatiques, des applications ou des sites web, afin d'offrir une expérience d'achat fluide et rapide.



Billetique

De nombreuses solutions de billettique dématérialisée étaient présentées au salon. L'EMS pourrait engager un retour d'expériences avec des territoires qui ont mis ces solutions en œuvre (ALEOP Pays de Loire, ATOUMOC Normandie, Comcom du Pays du Mont Blanc par exemple). La dématérialisation des titres de transport, y compris des voyageurs occasionnels semble inéluctable ; les services de l'EMS ont déjà engagé la réflexion, mais il pourrait être intéressant de prendre le meilleur des solutions retenues sur d'autres territoires, y compris l'Île-de-France qui envisage pour fin 2025 la suppression des titres papier.



B. SE RENDRE À LA STATION DE DÉPART

L'accès aux infrastructures de transport constitue une étape déterminante pour encourager une utilisation accrue des transports en commun. En développant la marche à pied et en optimisant les solutions de stationnement et de multimodalité, notamment autour des parkings relais (P+R), l'objectif est de fluidifier les déplacements et de réduire la pression automobile en centre-ville. Une attention particulière doit être portée à la signalétique qui peut inciter efficacement à la marche à pied sur des courtes distances.

1. Éloignement des P+R du centre-ville :

Une stratégie inspirée de la ville de Nantes consisterait à **éloigner les P+R du centre-ville**, afin de limiter l'encombrement des zones urbaines et de favoriser une transition rapide vers les transports en commun. Cette approche contribuerait à réduire la circulation automobile dans les zones les plus denses, tout en offrant des alternatives de stationnement aux abords des principales voies de communication.

2. Multimodalité dans les P+R :

Les P+R doivent également être conçus comme des **plateformes multimodales**, offrant des correspondances faciles entre bus, trams, bus interurbains et REME. Il s'agit de maximiser la polyvalence de ces espaces en veillant à ce que chaque mode de transport soit rapidement accessible depuis les parkings relais, tout en garantissant une synchronisation optimale des horaires pour minimiser les temps d'attente. La généralisation de la surveillance par caméra est également à étudier pour renforcer la sécurité de ces espaces.

3. Amélioration du fléchage et des cheminements :

Une signalisation claire et homogène est essentielle pour permettre aux usagers de **s'orienter facilement** vers les P+R. De plus, à l'intérieur même de ces parkings, les cheminements piétons doivent être optimisés et sécurisés pour faciliter les déplacements entre les différentes options de transport.

4. Parkings vélos sécurisés :

Pour encourager la pratique du vélo, il conviendrait de **développer des parkings sécurisés** pour les deux-roues hors des parkings relais. Ces infrastructures permettront d'intégrer davantage le vélo dans la chaîne de mobilité, notamment pour les trajets domicile-station, tout en garantissant la sécurité des vélos stationnés.

Enfin, il est crucial de **mieux communiquer** autour des services tels que FLEX'HOP et TAD (Transport à la Demande et GIHP), encore méconnus par une partie des utilisateurs occasionnels ou personnes dépendantes. Ces offres, particulièrement adaptées aux zones moins bien desservies par le réseau classique, doivent faire l'objet d'une meilleure explication et d'une promotion active auprès du grand public, pour maximiser leur utilisation et répondre aux besoins spécifiques de certaines zones géographiques.

En assurant une meilleure préparation au voyage, tant pour les usagers réguliers que pour les voyageurs occasionnels, il est primordial de bien communiquer sur l'ensemble des outils mis à disposition des voyageurs. Les panneaux d'affichage en station devraient être mieux utilisés pour cette communication, sur les tarifs notamment en orientant les usagers vers le site de la CTS et sur les trajets.



VU AU SALON
2024 EUROPEAN
MOBILITY
EXPO
OCTOBER
01-03
STRASBOURG

Transport à la demande

Le délégataire d'un certain nombre de réseaux de transport urbains a présenté la situation dans différentes localités (BOURG EN BRESSE, ANNECY, etc.). Strasbourg a également été cité en exemple pour FLEX'HOP qui est une solution adaptée et efficace, mais chère, les transports s'effectuant sur l'intégralité du territoire et avec une relative facilité d'utilisation. D'autres agglomérations ont choisi une division en zones avec rabattement systématique sur le réseau urbain au sein de chaque zone (ANNECY).



5. Développement des services et commerces dans les P+R :

Pour renforcer l'attractivité des P+R, il pourrait être judicieux d'y installer des **services et commerces** (tels que des casiers de livraison de commandes, des points de restauration rapide, des services de pressing, ou encore des stations de réparation vélo), permettant aux usagers de gagner du temps tout en augmentant l'attractivité et la convivialité de ces infrastructures.

L'optimisation et l'accessibilité des P+R permet de fluidifier les déplacements vers les transports en commun tout en limitant la congestion automobile. Ces espaces doivent devenir des hubs multimodaux, combinant différentes formes de transport et offrant un panel de services adaptés aux besoins des usagers.



C. PRENDRE SON BUS OU SON TRAM

L'étape cruciale de l'embarquement dans les véhicules du réseau de transport public doit se faire dans les meilleures conditions possibles, en garantissant l'accessibilité et le confort pour tous. L'accent est mis sur la simplification de l'accès aux véhicules ainsi que sur une meilleure prise en charge des publics à mobilité réduite.

1. Accès aux arrêts depuis les P+R :

Pour les usagers venant des P+R, il est essentiel de garantir **un accès facile et abrité** aux arrêts de bus ou de tram, afin que leur expérience de transport soit la plus confortable possible, même en cas de conditions météorologiques défavorables.

2. Accessibilité pour les PMR (Personnes à Mobilité Réduite) :

L'accès aux transports en commun doit être facilité pour les **personnes à mobilité réduite**. Cela implique une meilleure communication autour des dispositifs existants, tels que les places réservées et prioritaires, comme **les places jaunes** dans les bus et les trams, mais aussi l'adaptation de l'ensemble des infrastructures aux besoins spécifiques de ces publics.

3. Faciliter le compostage des titres de transport :

Il est également primordial de **simplifier le processus de compostage** des titres de transport, en attendant la généralisation de la billetterie dématérialisée. Pour cela, il serait judicieux d'harmoniser les appareils de validation pour qu'un seul type d'équipement permette de composer tous les titres, évitant ainsi la confusion et améliorant la fluidité des passages aux arrêts ou dans les bus à « compostage à bord ».

Par ailleurs, les appareils de compostage pourraient être installés dans les trams, comme c'est le cas à Metz par exemple, pour les retardataires qui n'arrivent pas à composer avant de monter dans le tram et risquent l'amende en cas de contrôle.

L'optimisation de l'accès aux véhicules du réseau, en particulier pour les publics spécifiques comme les PMR, ainsi que la simplification des procédures de compostage, constituent des étapes déterminantes pour améliorer l'expérience des usagers, rendant le réseau plus inclusif et plus efficace.

D. CORRESPONDANCES

La qualité des correspondances entre les différents modes de transport joue un rôle fondamental dans l'attractivité et l'efficacité du réseau. Le défi consiste à assurer des transitions fluides et bien signalées, tout en développant des solutions adaptées pour encourager la marche pour les trajets de courte distance.

1. Révision de l'agencement des stations :

Dans certaines stations, il est nécessaire de **réviser l'agencement** pour faciliter les correspondances. Un exemple notable est celui de la station Reuss, où un réaménagement des infrastructures permettrait de réduire les distances entre les points d'arrêt des différents véhicules, facilitant ainsi le passage d'un mode de transport à un autre.

2. Signalisation des arrêts dans les stations :

Il est crucial de mettre en place une **signalisation claire** et visible des différents arrêts au sein des stations. Cette signalisation doit non seulement être utile en temps normal, mais également en cas de perturbations, telles que des travaux ou des déviations de lignes, pour que les voyageurs occasionnels ne se retrouvent pas désorientés. Les panneaux d'information dans les stations devraient être mis à jour en temps réel lorsque des événements viennent perturber le trafic.

3. Information en temps réel sur les correspondances :

Une **information en temps réel** pourrait être diffusée par des annonces vocales ou sur écran à certaines stations, indiquant les correspondances disponibles et les délais d'attente. Un modèle inspirant est celui de Besançon, où ce type d'information permet d'améliorer la fluidité des correspondances. Si l'information en amont du déplacement sur l'EMS est satisfaisante, il conviendrait de compléter les propositions de la commission par les expériences d'autres collectivités quant aux informations données en stations et à bord des véhicules (correspondances, durées d'attente...).

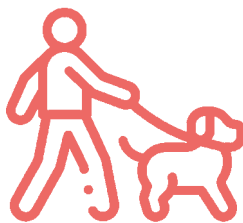
4. Attente avant départ aux terminus :

À Perpignan, une bande lumineuse défile sur les afficheurs à l'avant ET à l'arrière des bus en attente de départ aux terminus indiquant le temps jusqu'au départ. Ce dispositif peut être intéressant si le terminus est une station de correspondance et permettrait au voyageur de choisir son itinéraire en fonction du délai d'attente avant départ du bus (station Parlement Européen sur bus H par exemple).

5. Encourager la marche pour les courtes distances :

Pour les trajets de courte distance, il est judicieux d'encourager les usagers à **se déplacer à pied**, en particulier autour des zones à forte densité. Cela pourrait se faire en ajoutant des signalétiques indiquant la proximité de destinations comme la « Gare Centrale » à toutes les stations situées dans un rayon de 500 mètres. (Stations « Faubourg National » et « Gare Centrale » par ex). Ce dispositif pourrait également être déployé lors de la mise en service du tram Nord (« Wilson Gare Centrale » par ex). À l'occasion des JOP 2024 de Paris, une signalétique spécifique a été mise en place dans les gares pour inciter à ne pas utiliser les transports en commun sur de courtes distances, mais à privilégier la marche à pied (Gare de l'Est / Gare du Nord, Gare de Lyon / Gare d'Austerlitz, Gare de Lyon / site de Bercy, etc.). Pour être incitative, une telle signalétique doit être simple et mettre l'utilisateur en confiance en lui donnant l'assurance que ce déplacement est une alternative intéressante aux transports en commun.

La fluidité des correspondances et la clarté de la signalisation sont des éléments cruciaux pour garantir une expérience utilisateur agréable et sans stress. L'amélioration de ces aspects contribuera à la fois à l'efficacité du réseau et à l'attractivité des transports en commun dans l'Eurométropole.



Les services d'information

Si l'information en amont du déplacement sur l'EMS est satisfaisante, il conviendrait de compléter les propositions de la commission par les expériences d'autres collectivités présentes au salon quant aux informations données en stations et à bord des véhicules (correspondances, durées d'attente, etc.). L'expertise des opérateurs qui ont mis en place des solutions adaptées à de nombreuses collectivités pourrait être intéressante pour améliorer les informations sur le territoire de l'EMS.

VU AU SALON
**2024 EUROPEAN
MOBILITY
EXPO**
OCTOBER
01-03
STRASBOURG





E. RENDRE LE VOYAGE SÉCURITAIRE ET RASSURANT

La sécurité et le sentiment de sécurité des usagers sont des préoccupations majeures pour le bon fonctionnement d'un réseau de transport public. En renforçant les dispositifs existants et en développant des initiatives innovantes, l'objectif est de garantir des conditions de voyage rassurantes et adaptées à tous les publics, particulièrement lors des déplacements en soirée.

1. Proximité des conducteurs en cas de besoin :

Il est essentiel de **mieux faire connaître** aux usagers la possibilité de se rapprocher des conducteurs en cas de sentiment d'insécurité. Ce lien direct avec les agents du réseau, notamment lors des trajets en soirée, peut grandement contribuer à rassurer les passagers et à les inciter à préférer les transports en commun.

2. Signalisation des arrêts :

Dans certains bus, la prochaine station n'est pas annoncée dans le bus. Or ceci permet un trajet détendu quand on sait où on en est, notamment sur un parcours qu'on ne connaît pas.

3. Arrêts à la demande en soirée :

Pour améliorer la sécurité, notamment des personnes vulnérables, il serait pertinent d'étendre la possibilité des **arrêts à la demande** en soirée, en particulier dans les zones résidentielles moins bien éclairées ou plus isolées.

4. Renforcement des équipes de contrôle et de médiation :

Les équipes de contrôle, en collaboration avec la police, doivent continuer à jouer un rôle crucial dans la prévention des incivilités et la dissuasion des comportements à risque. Il pourrait également être bénéfique de **réintroduire des médiateurs identifiés** dans les transports en commun pour améliorer le dialogue avec les usagers et assurer une présence rassurante, notamment lors des trajets nocturnes.

5. Modes de conduite sécurisants :

La **conduite des bus** doit être adaptée pour garantir la sécurité et le confort des passagers. Une conduite souple, respectant les normes de sécurité, contribue à renforcer la confiance des usagers dans le réseau de transport.

6. Automates de sécurité :

Inspirée de l'expérience de l'Île-de-France, une initiative visant à installer des **automates équipés de visio** dans certaines stations choisies judicieusement ou de correspondances pourrait également être envisagée. Ces dispositifs permettraient aux usagers de solliciter de l'aide en cas de problème ou de demander des informations en temps réel, contribuant ainsi à un sentiment de sécurité accru.

7. Bus et vélos :

Il convient de séparer autant que possible les voies de bus des pistes et itinéraires cyclables pour la sécurité de toutes et tous. Leur trop grande proximité est source de nombreux conflits d'usage et parfois d'accident.

8. Appropriation des lignes par les utilisateurs :

Le sentiment d'appropriation d'une ligne, que ce soit par les usagers ou par les conducteurs eux-mêmes, joue également un rôle important dans le sentiment de sécurité. À cet égard, il serait intéressant d'étudier les effets **d'une identité visuelle forte**, comme cela a été fait à Montpellier où chaque ligne de tram dispose d'un visuel distinct. Ce type d'initiative, déjà amorcé sur la ligne G (ligne des abeilles) à Strasbourg ou sur le réseau CHRON'HOP, pourrait être élargi à d'autres lignes pour renforcer la convivialité et la sécurité perçue. À noter qu'à Strasbourg, l'option prise de pelliculer les rames de trams pour la promotion d'événements ou d'adopter une identité pour les bus électriques, est une autre option tout aussi pertinente ; à voir par une étude de satisfaction clientèle.

Dans le même ordre d'idées, la réalisation du réseau de tramway a bénéficié de l'obligation légale de consacrer 1% du coût à la réalisation d'œuvres d'art contemporain qui sont en place, mais totalement occultées. Une mise en valeur et une information sur ces œuvres nous semble pouvoir contribuer à accentuer le caractère de sympathie vis-à-vis du réseau et le sentiment d'appropriation par les usagers, voire à faire baisser l'envie de commettre des actes d'incivilité. Nous pensons particulièrement à une communication plus visible sur ce circuit qui a existé à la mise en service des lignes, à l'existence même de ces œuvres (citations sur la Ligne A, boussoles de JM Krauth sur les ligne B, etc.) et qui sont souvent ignorées par les utilisateurs. Il peut ainsi être intéressant d'introduire la notion de « **réseau sympathique et bien adapté** ». De nombreuses initiatives de la CTS vont déjà dans ce sens à travers diverses actions de communication, mais il apparaît à la commission que le renforcement de ce sentiment de « réseau sympathique et bien adapté »

pourrait contribuer à faire baisser un certain nombre de tensions entre les voyageurs et à l'égard du personnel : les voyageurs doivent se sentir chez eux à bord des véhicules et être fiers de leur réseau.

La sécurité dans les transports en commun est une priorité pour les faire préférer à l'utilisation de la voiture, et cela passe à la fois par des dispositifs techniques, des actions humaines, et une communication accrue auprès des usagers. Ces initiatives renforcent la confiance des citoyens dans le réseau et leur permettent de voyager sereinement, de jour comme de nuit.



Démonstrateur LOHR

Le démonstrateur LOHR qui a été présenté au salon sous forme de navette entre la station TRAM Lycée Kléber et le PEX (microbus électrique de 12 places pouvant être utilisé en unités multiples (2 ou 3)) pourrait être un complément à FLEX 'HOP sur certains parcours à « fort potentiel » FLEX'HOP, notamment entre des zones de pertinence en 1^{ère} ou 2^{ème} couronne qui nécessitent régulièrement plusieurs véhicules FLEX'HOP mais n'ont pas un potentiel pour la mise en place d'une ligne de bus.

F. DÉBAT SUR LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS

Le débat sur la gratuité des transports publics est un sujet complexe et multidimensionnel. Il est essentiel de peser les avantages et les inconvénients de la gratuité totale, tout en envisageant des solutions intermédiaires qui garantissent l'accessibilité pour tous sans nuire à la qualité du service.

1. Gratuité pour les moins de 18 ans, retour d'expérience :

La **gratuité pour les moins de 18 ans**, déjà expérimentée à Strasbourg, doit être étudiée en détail à travers des retours d'expérience pour en évaluer l'impact réel.

2. Financement par le versement mobilité :

Un modèle de **financement basé sur le versement mobilité**, comme cela a été mis en place à Montpellier, pourrait être envisagé. Toutefois, une analyse détaillée de l'impact de cette solution sur la fiscalité locale et les finances publiques est indispensable avant de généraliser cette approche. La commission a bien noté qu'à Strasbourg, le montant maximal du versement mobilités transports versé par les entreprises est déjà atteint (à la différence de Montpellier qui a pu financer la gratuité par l'augmentation de ce versement) et note aussi la demande des élus d'obtenir auprès de l'État une augmentation de 2% à 2,5% du montant du versement mobilités. Si l'augmentation de la dotation devait être actée par l'État, une partie du versement mobilités pourrait être orienté par l'Eurométropole vers un financement de la gratuité partielle.

3. Avantages et inconvénients de la gratuité totale :

La **gratuité totale** des transports présente de nombreux avantages, notamment en termes d'inclusivité sociale et d'augmentation de la fréquentation. Toutefois, elle pose aussi des défis importants, tels que l'impact sur le financement des infrastructures, la gestion des flux de passagers, et la possible détérioration de la qualité du service en raison d'une fréquentation excessive ou d'une limitation des investissements par manque de moyens.

4. Vers une gratuité partielle :

Une alternative à la gratuité totale pourrait être d'instaurer une **gratuité partielle**, ciblée sur certaines catégories de voyageurs, comme les jeunes jusqu'à 25 ans (en place pour les -18 ans), les seniors, ou les demandeurs d'emploi, ou encore de rendre certains parcours ou jours spécifiques

gratuits. Cette mesure permettrait de rendre les transports accessibles aux plus vulnérables tout en maîtrisant les coûts pour la collectivité. Il serait par exemple possible d'organiser des journées de gratuité ponctuelle avec accompagnement et médiateurs, pour les publics éloignés du transport public, sortes d'«opérations découverte des transports en commun».

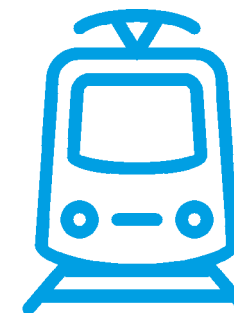
5. Tarification sociale :

Il convient également de rappeler que la **tarification sociale** en vigueur dans l'Eurométropole est déjà particulièrement développée, garantissant ainsi un accès aux transports pour les populations à faibles revenus. Cette tarification doit être maintenue et adaptée en fonction des évolutions socio-économiques.

6. Développement de l'offre versus gratuité :

Enfin, il est essentiel de ne pas opposer la **gratuité** au **développement de l'offre** de transport. Le réseau CHRON'HOP, par exemple, a prouvé qu'une amélioration de la qualité et de la fréquence des services est souvent plus appréciée par les usagers qu'une simple gratuité. L'objectif est donc de trouver un équilibre entre une tarification accessible et un service de qualité, répondant aux besoins croissants de mobilité.

Le débat sur la gratuité des transports doit être envisagé avec nuance, en prenant en compte les réalités économiques et sociales du territoire. Si la gratuité peut favoriser l'accessibilité, le développement de l'offre et l'amélioration du service, notamment le service de transport à la demande FLEX'HOP, doivent demeurer des priorités absolues pour garantir un réseau performant et durable.



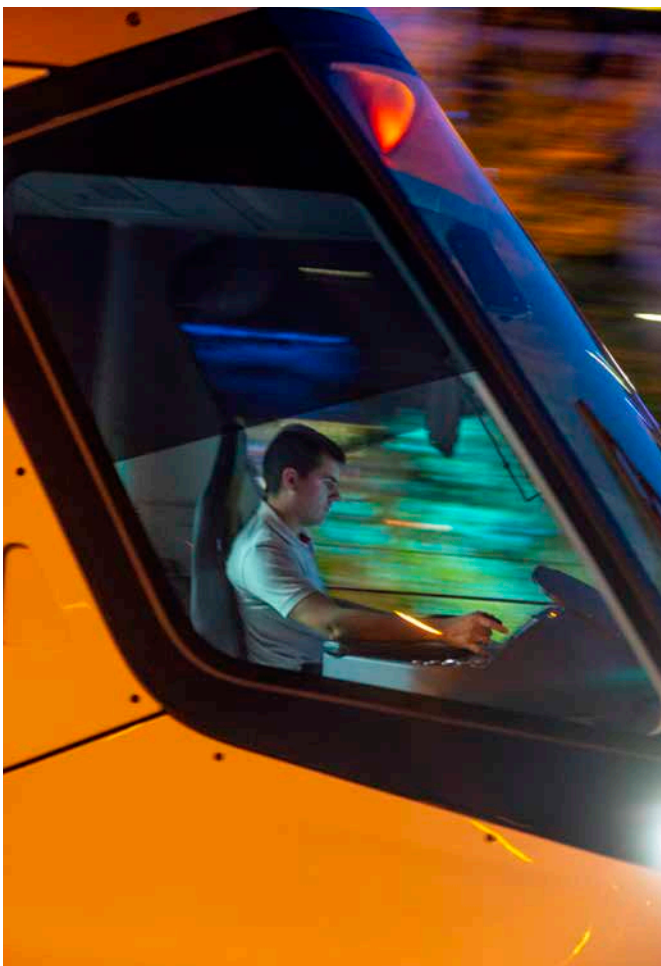
CONCLUSION

Le développement des transports en commun est une priorité déclarée de l'Eurométropole de Strasbourg, tant pour des raisons écologiques que de santé publique. Cependant, il ne se fera pas aussi longtemps que l'automobiliste aura l'impression que sa voiture est plus pratique et plus rapide. Il convient donc pour faire aimer les transports en commun de les rendre plus performants et plus sécurisés sans "punir" l'usage des voitures, qui seront toujours nécessaires à certains déplacements.

Nous proposons ainsi diverses mesures qui visent à améliorer la qualité du service et à renforcer la sécurité, sans oublier de mener une réflexion sur une tarification adaptée pour rendre plus attractifs les transports en commun. Nos préconisations à l'issue de nos auditions et rencontres avec les divers acteurs du territoire, permettraient également de rendre le réseau de transport public accessible à tous, juniors et seniors, abonnés et occasionnels, valides et à mobilité réduite.

Pour modifier durablement les pratiques, les usagers doivent y trouver un avantage indéniable. Le conseil de développement incite élus et techniciens à poursuivre leurs efforts pour réussir le challenge de faire préférer les transports en commun.





LEXIQUE

CHRON'HOP

Chron'hop représente une offre qualitative de 6 lignes de bus avec une forte fréquence, de larges amplitudes horaires et une vitesse commerciale élevée. De plus, les bus circulant sur ces lignes sont articulés (sauf pour la ligne C7) ce qui permet de proposer une importante capacité à bord. La montée se fait par toutes les portes pour plus de fluidité (valideur à l'intérieur dans l'ensemble des véhicules), augmentant la vitesse commerciale des lignes C.

Les véhicules sont recouverts d'un habillage commercial dédié à Chron'hop à l'avant et d'un habillage artistique à l'arrière.

FLEX'HOP

Flex'hop, le service de transport en commun sur réservation complète l'offre bus/tram de la CTS et simplifie le quotidien en multipliant les possibilités de liaisons directes entre plus de 300 arrêts situés au sein d'une large zone de 25 communes incluant les zones d'activités et industrielles.

Flex'hop offre la possibilité d'effectuer des trajets libres entre deux arrêts lorsque les lignes régulières de bus et de tram ne le permettent pas ou lorsque les arrêts ne sont pas desservis par ces lignes régulières à certaines plages horaires.

Pour l'utiliser, il faut réserver via l'application dédiée.

Parking P+R

Les 10 P+R situés à proximité immédiate d'une station tram ou d'un arrêt de bus permettent de stationner son véhicule pour la journée puis d'aller où l'on souhaite en transport en commun.

CTS

Compagnie de Transports Strasbourgeois : société publique locale qui gère les trams et bus dans le périmètre de l'Eurométropole.

CTBR

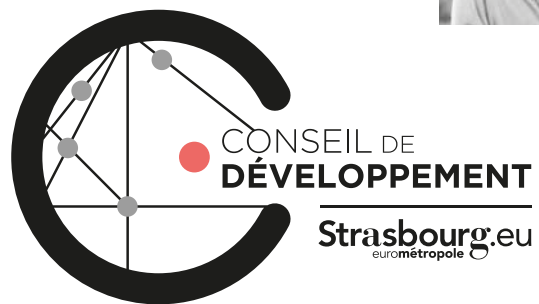
Compagnie de Transport du Bas-Rhin : compagnie publique qui gère les bus interurbains du bassin de vie strasbourgeois (au-delà du périmètre de l'Eurométropole).

REME - RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN EUROPÉEN

Lancé le 11 décembre 2022, par la SNCF, la Région Grand-Est et l'Eurométropole de Strasbourg, le REME de Strasbourg se traduit en juillet 2024 par 650 trains supplémentaires, des amplitudes horaires augmentées et une augmentation de fréquentation de 15%.

Un Service Express Régional Métropolitain (SERM) (initialement appelé « RER métropolitain ») est une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. Son objectif est d'améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire, et en la complétant par d'autres modes, dont les services de transport routier à haut niveau de service et les réseaux cyclables.





Réflexion citoyenne

Restons en contact:
Conseildedeveloppement@strasbourg.eu

 95CODEVMS  Conseil de Développement de l'Eurométropole de Stras-

Scanner pour
s'inscrire à la
lettre d'info

