

UN BOULEVARD EN SUBSTITUTION DE L'AUTOROUTE A35

sommaire

dossier n°1 : deux approches du secteur des Remparts. (pages 4 à 35)

Le parti pris qui a fondé ces deux approches tient dans le fait qu'il a semblé impossible "d'urbaniser" l'ouvrage continu qu'est la partie centrale de l'A35. Ces deux approches en proposent donc une substitution complète sur la section comprise entre le pont sur la liaison ferroviaire entre le triage de Hausbergen et la ligne de Lauterbourg d'une part et l'échangeur de la Porte de Schirmeck d'autre part. Ce parti pris, ne vaut pas, à quelques exceptions près sur l'ensemble du tracé de l'A35 entre les deux extrémités de l'A355.

dossier n°2 : tracés et maillages (pages 2.1 à 2.19)

- * A350: PASSAGE DE LA PLACE DE HAGUENAU A NIVEAU
- * A35 NORD: FRANCHISSEMENT DES VOIES FERREES ENTRE SCHILTIGHEIM ET CRONENBOURG (2 variantes)
- * REMPLACEMENT DE L'ECHANGEUR DE CRONENBOURG
- * A35 SUD :
 - SECTION PORTE DE SCHIRMECK - LA VIGIE
 - SECTIONS A35 ET RD1083 DE LA VIGIE A LA RN 353
 - LA VIGIE (4 approches)
- * BOULEVARD DES REMPARTS: TRACES ET MAILLAGES (3 approches)

dossier n°3 : réduction des trafics automobiles (pages 3.1 à 3.20)

- FACTEURS DETERMINANTS DU TRAFIC
- REDUIRE LE TRAFIC: agir **simultanément** sur l'ensemble des moyens
 - TER, réseau routier interurbain, parkings-filtres
 - réseau urbain tram et bus
 - contrôle du stationnement
 - péage urbain (cf note jointe)
- * DIMENSIONNEMENT DES VOIES DE SUBSTITUTION A L'A35 ET L'A351
 - évaluation des flux hors transit en 2022 (A355 en service) sur le réseau rapide actuel
 - coefficients de réduction des flux pour 2022 + 20
 - réseau de substitution et flux (**simulation**)
 - approche d'un dimensionnement
- * note: APPORTS POSSIBLES DES INSTAURATIONS DE LA GRATUITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS, ET D'UN PEAGE URBAIN DANS L'EUROMETROPOLE (février 2018)

UN BOULEVARD EN SUBSTITUTION DE L'AUTOROUTE A35

avertissement

Ce document rassemble dans trois dossiers les diverses approches de cette substitution élaborées entre 2013 et 2018, ainsi que les éléments qui ont fondé certaines parties de la démarche.

Ces approches sont plus ou moins abouties, mais elles sont données car elles peuvent, selon les processus d'études qui se mettront en place fournir des pistes de travail ou éventuellement des réponses à des questions de développement urbain, de tracé, de maillage viaire ou de transports collectifs, voire de modalités d'exploitation des réseaux. Bien entendu, à ce stade ce ne sont que des hypothèses de projets. Elles devraient être vérifiées et approfondies.

Enfin, toutes n'ont pas été élaborées en même temps ou à la suite des unes des autres et de ce fait elles pourront paraître contradictoires ou exclusives les unes des autres. Pour autant, il n'a pas paru nécessaire de les mettre en concordance. Ces divergences sont aussi l'illustration de l'étendue du problème posé et de la diversité des réponses possibles. On rappellera ici qu'il s'agit à la fois d'un problème de santé publique et de discontinuité urbaine forte.

Par ailleurs, la question de la progressivité de tels aménagements n'a pas été abordée. Cela ne signifie pas qu'elle a été ignorée. Elle est présente de manière indirecte dans tout le dossier n°3, mais il semblé plus utile, à ce stade, de se concentrer sur la production d'hypothèses de travail susceptibles de mettre en évidence les enjeux à long terme et de contribuer ainsi à la mise au point d'un projet dont il sera alors nécessaire d'étudier la mise en place par étapes. Ici aussi il n'est pas ignoré que ces découpages en phases (dans le temps) ou en tranches (sur le territoire) peut par rétroaction faire évoluer le projet initial.

**UN BOULEVARD EN SUBSTITUTION
DE L'AUTOROUTE A35**
dossier n°1 : Hypothèses de travail sur le secteur des Remparts

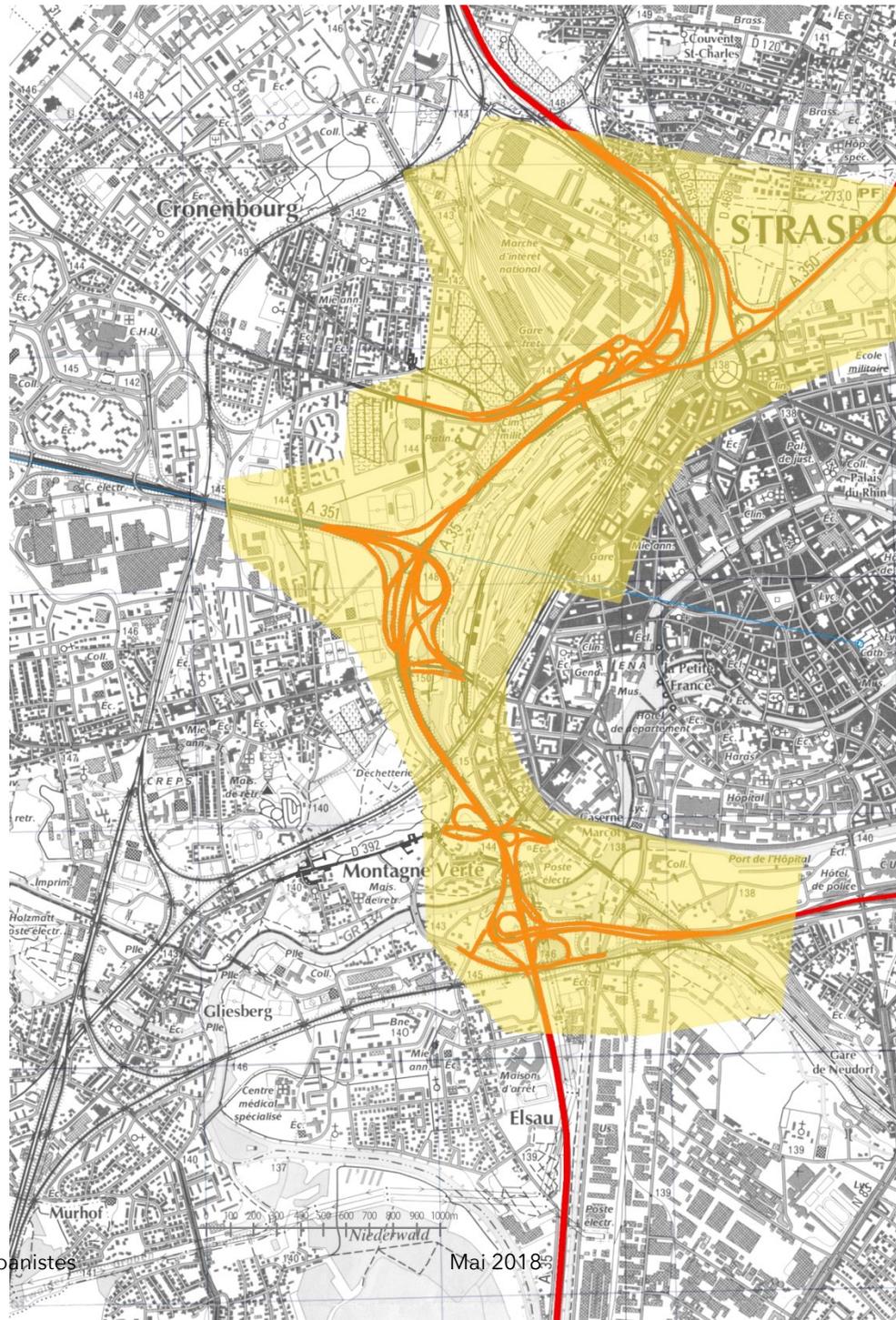
CADRAGE INITIAL

Rappel de quelques réalités

- Accidents mortels routiers en 2017 3.693
Sécurité routière
- Morts prématurés liés
à la pollution en 2017 48.690
Agence Santé Publique France
- la coupure urbaine provoquée par l'A35 provoque une concentration de la pollution qui dépasse en quasi permanence les normes européennes sur une bande de 200 mètres de large de part et d'autre de l'A35
Aspa
- soit 225 morts prématurés chaque année entre Strasbourg et Mulhouse
Oms - Institut de veille sanitaire
- Coût économique et financier de la pollution
de l'air compris entre 68,4 et 96,6 milliards d'€
Rapport commission sénatoriale juillet 2015
- en regard du montant de l'IRPP 2015 76,5 milliards d' €
Insee
- Au final, outre la coupure urbaine, les pathologies aggravées par les facteurs environnementaux contribuent à « plomber » les comptes de la Sécurité sociale comme ceux du régime local, avec un coût estimé de 466 millions d' € pour les patients résidant à Strasbourg ou à Mulhouse



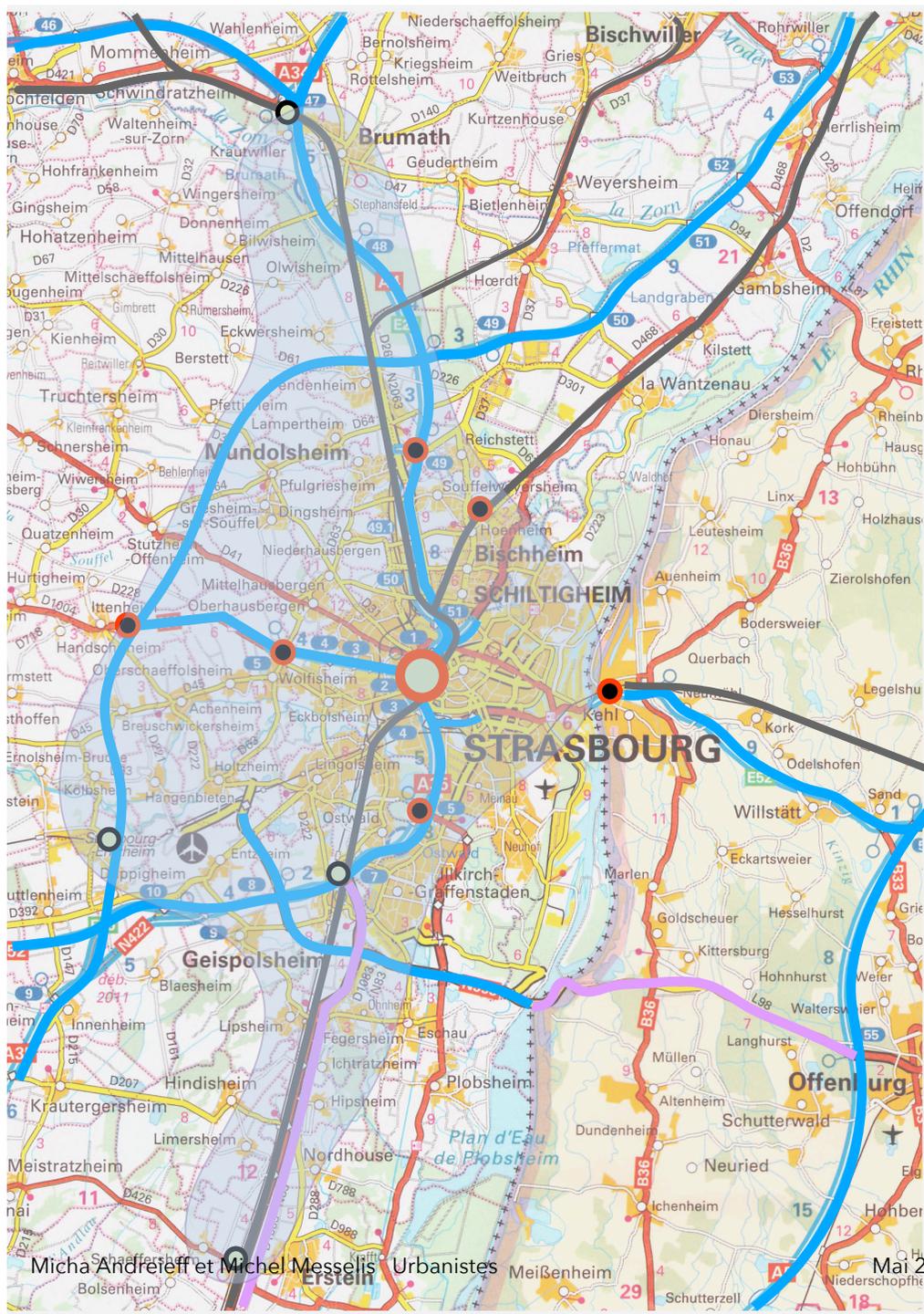
L'objet du délit
A35: sections courantes
et échangeurs



L'objet à transformer:
(L'emprise à considérer)

L'arrivée de l'A35 sur Strasbourg illustre à elle seule les nuisances physiques, sonores et polluantes qu'elle provoque journellement.





la GARE DE STRASBOURG, accès majeur à l'Eurométropole après report des flux d'échange sur le réseau TER soit dès leurs origines (gares du Bas-Rhin) soit par filtrage par des jonctions TER / voirie rapide ou Tramway, TSPO ou BHNS / voirie rapide. L'éventuelle instauration d'un péage urbain renforcerait aussi à ce report.

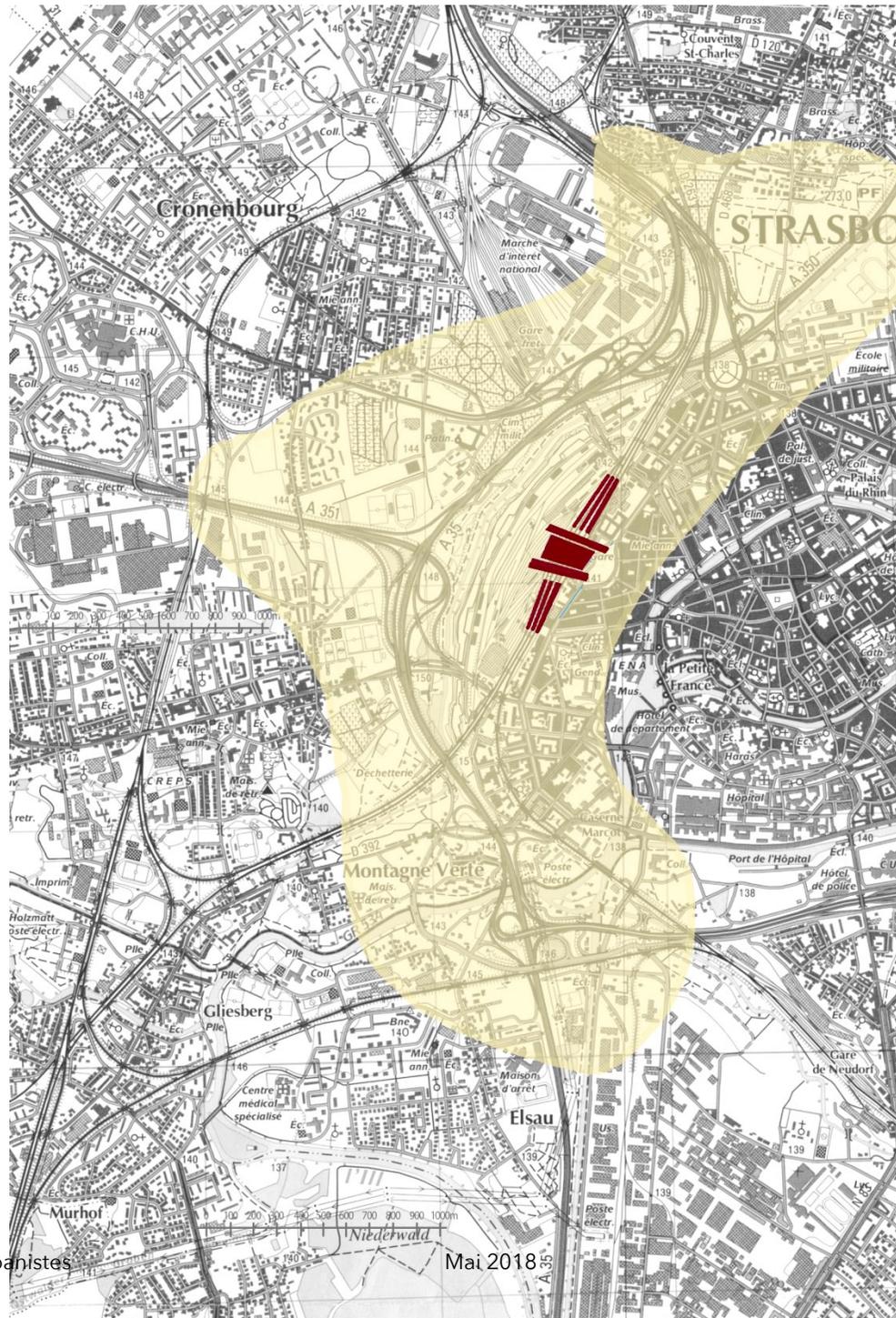
Dans une telle configuration ces parkings filtre et la Gare sont de fait des entrées de ville, la Gare en devenant la principale.

L'accroissement du trafic ferroviaire résultant ne pourra pas être traité dans les conditions actuelles de fonctionnement des installations de la gare. Elle accueille aujourd'hui 14 millions de voyageurs par an.

- AUTOROUTE - VOIE RAPIDE / TER
- AUTOROUTE / TRAMWAY - TSPO - BHNS
- Gare de Strasbourg

Rendre la gare traversante constitue *conjointement* avec la transformation de l'autoroute en boulevard le pivot de l'évolution urbaine proposée.
Parmi les gares européennes que nous avons observées, nous avons choisi comme exemple possible, l'organisation de la gare centrale de Berlin.



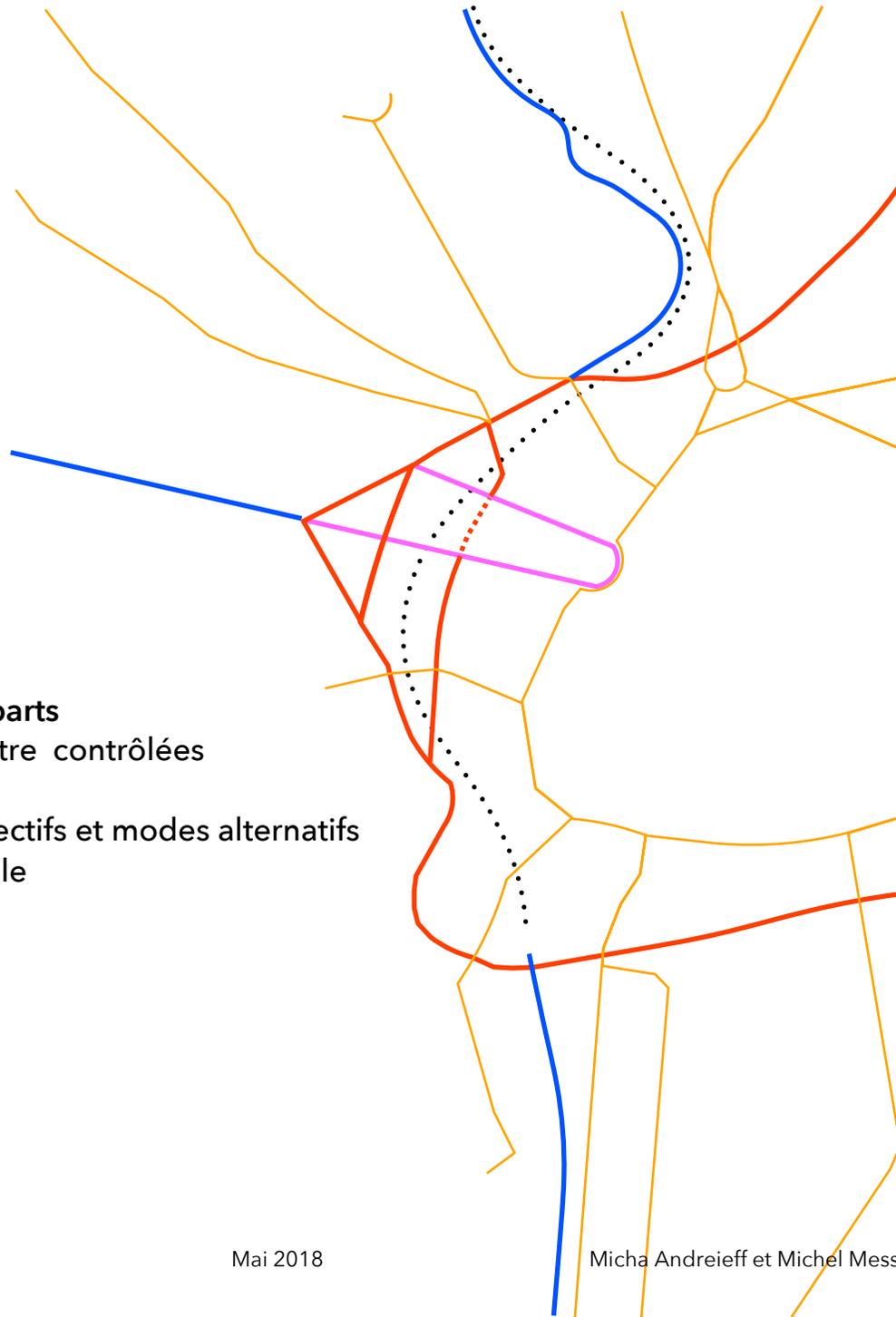


une nouvelle gare
traversante, pivot de
l'évolution de la ville

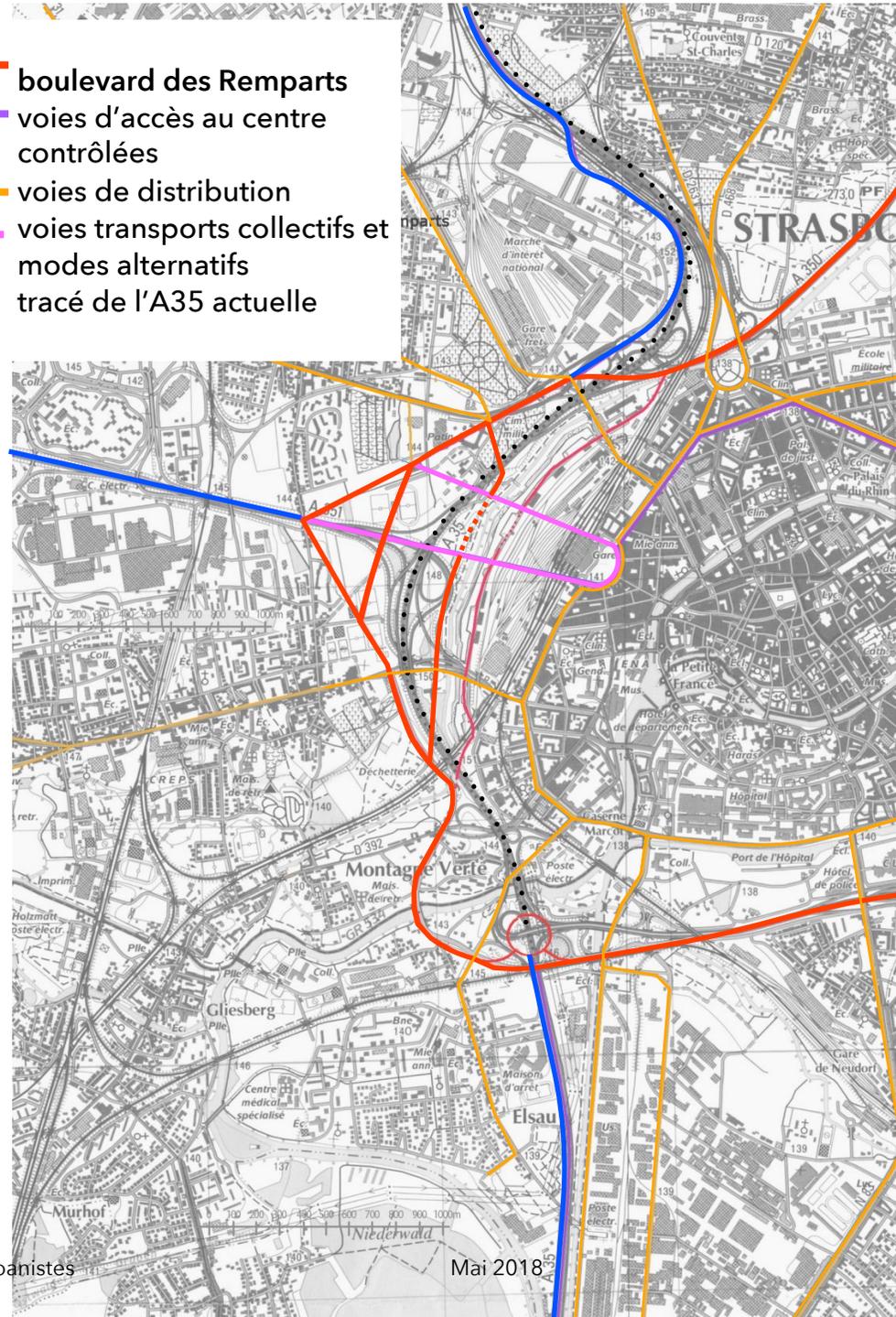
Approche n°1

-  boulevard des Remparts
-  voies d'accès au centre contrôlées
-  voies de distribution
-  voies transports collectifs et modes alternatifs
- tracé de l'A35 actuelle

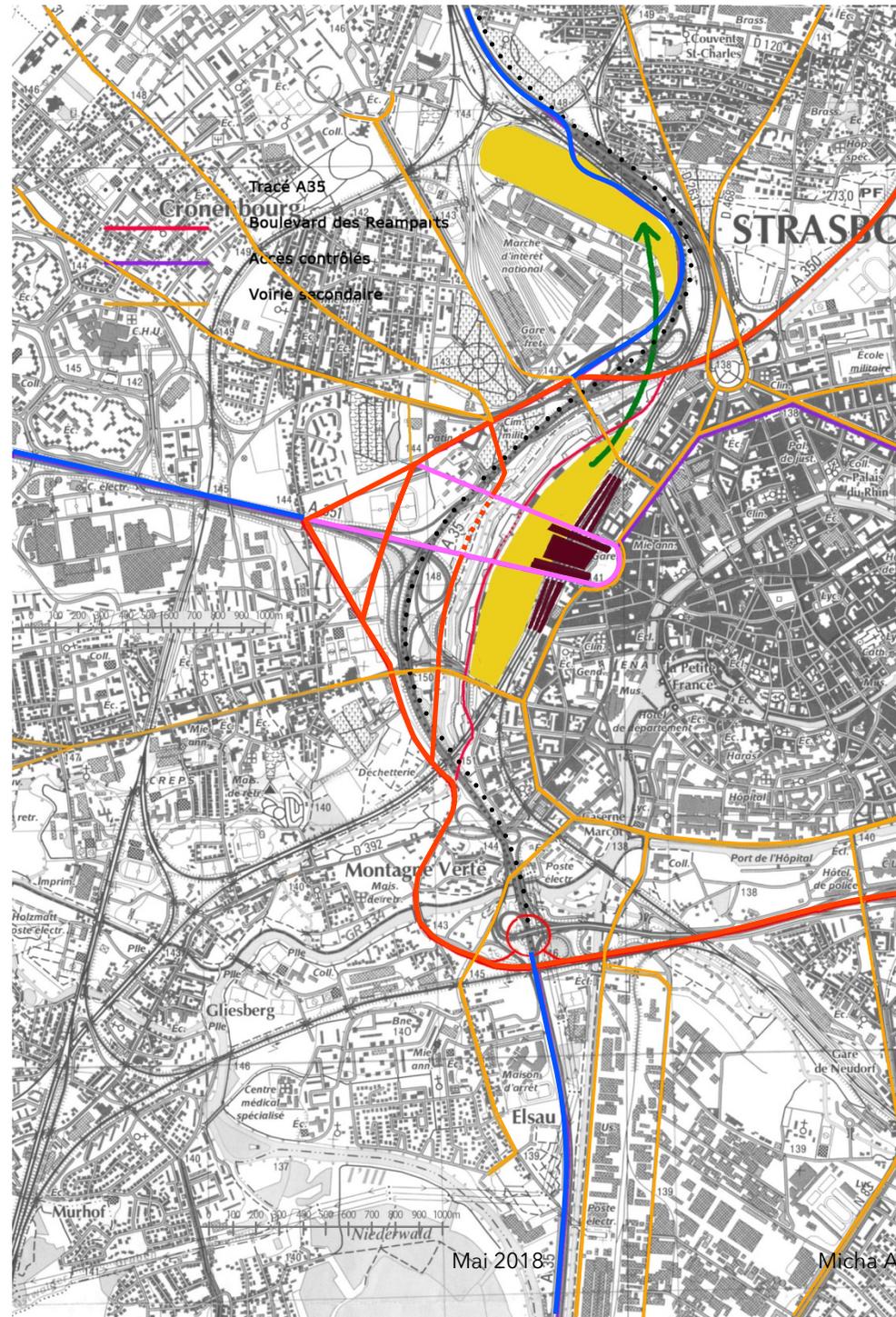
Schéma viaire de
substitution à l'A35



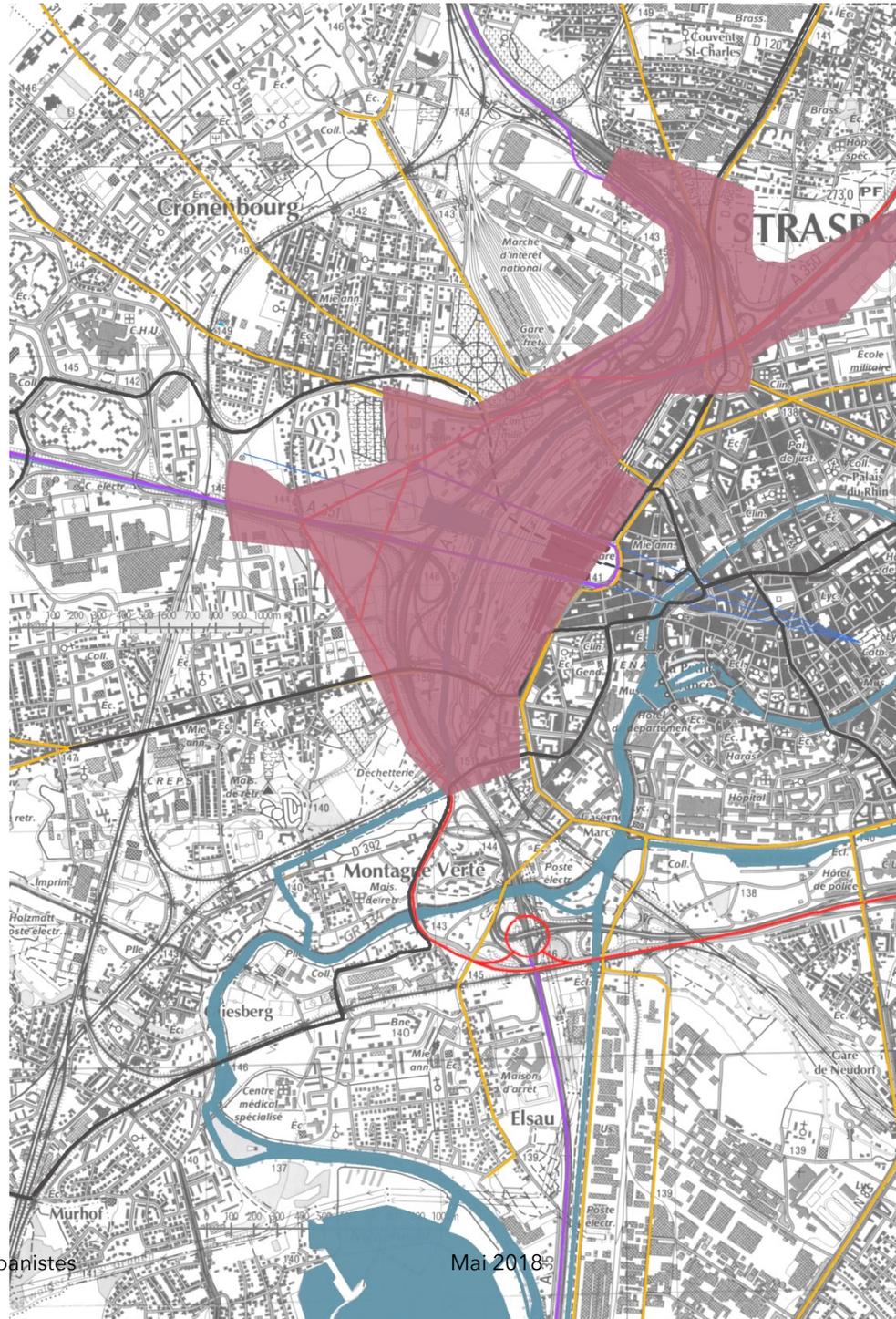
- boulevard des Remparts
- voies d'accès au centre contrôlées
- voies de distribution
- voies transports collectifs et modes alternatifs
- tracé de l'A35 actuelle



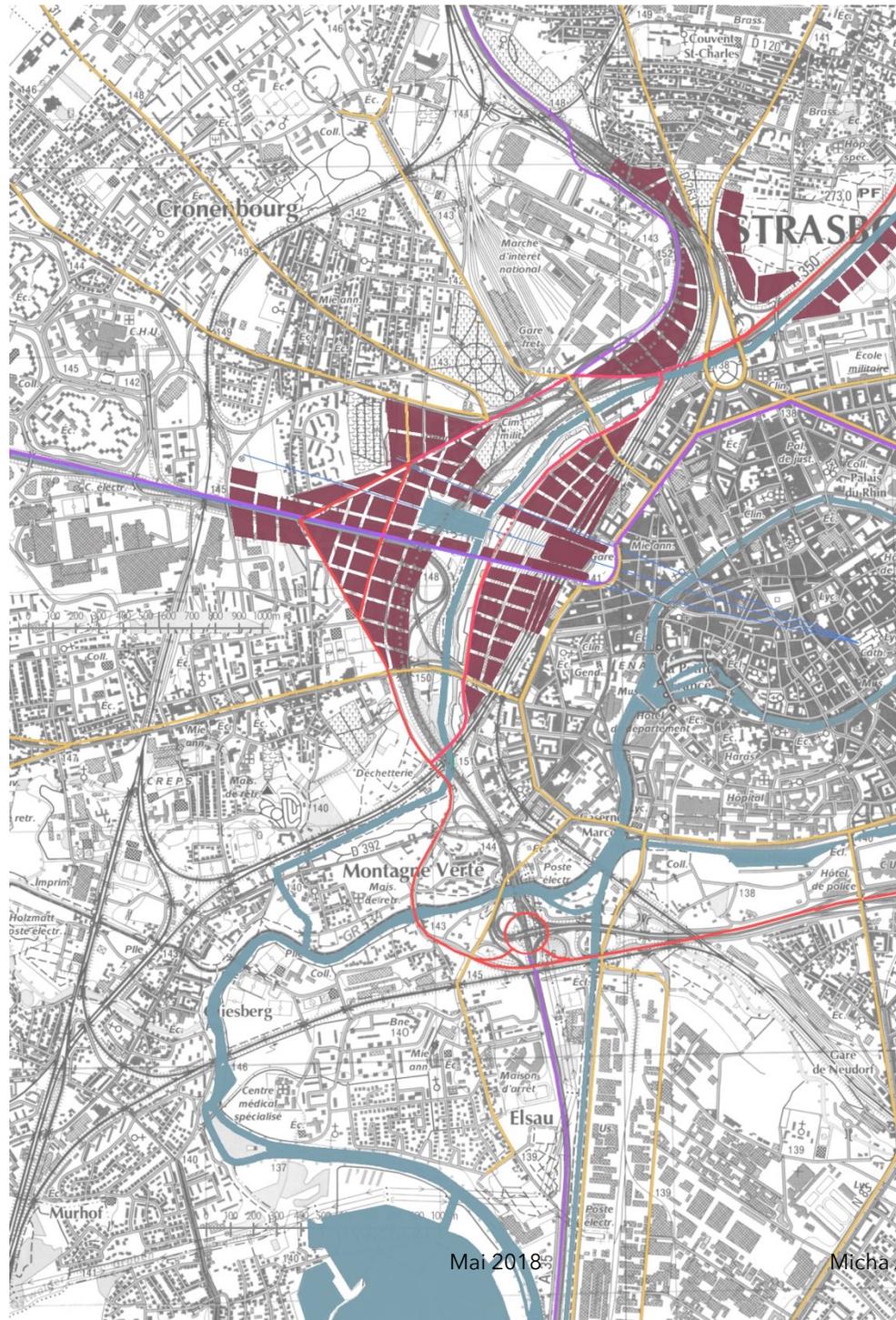
Dans le réseau de la voirie locale: un boulevard en substitution de l'autoroute



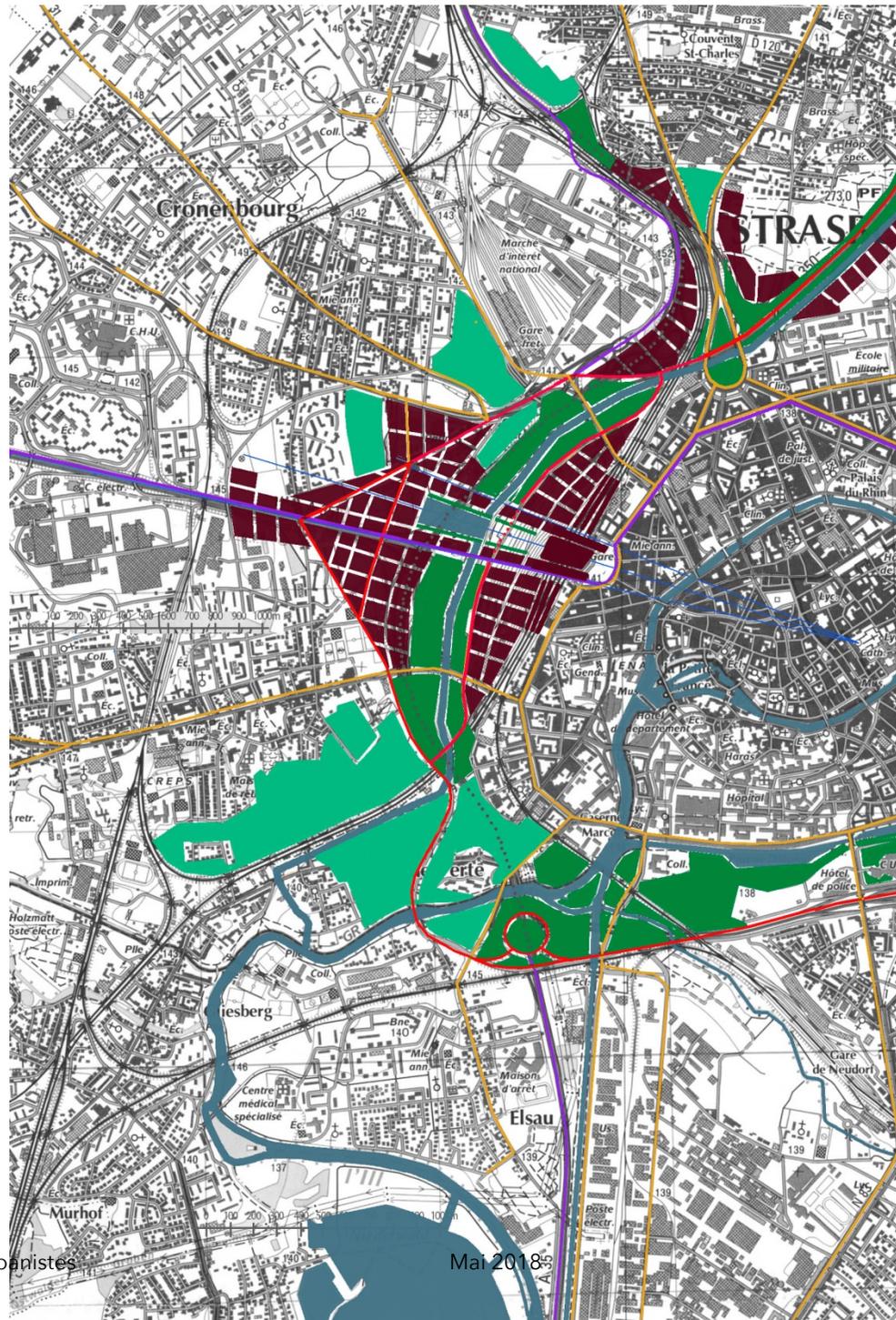
transfert de la gare
basse pour assurer
l'ouverture à l'ouest de
la gare



Emprise proposée pour l'aménagement du nouveau quartier des Remparts, sur l'emprise de l'A35 et ses abords.

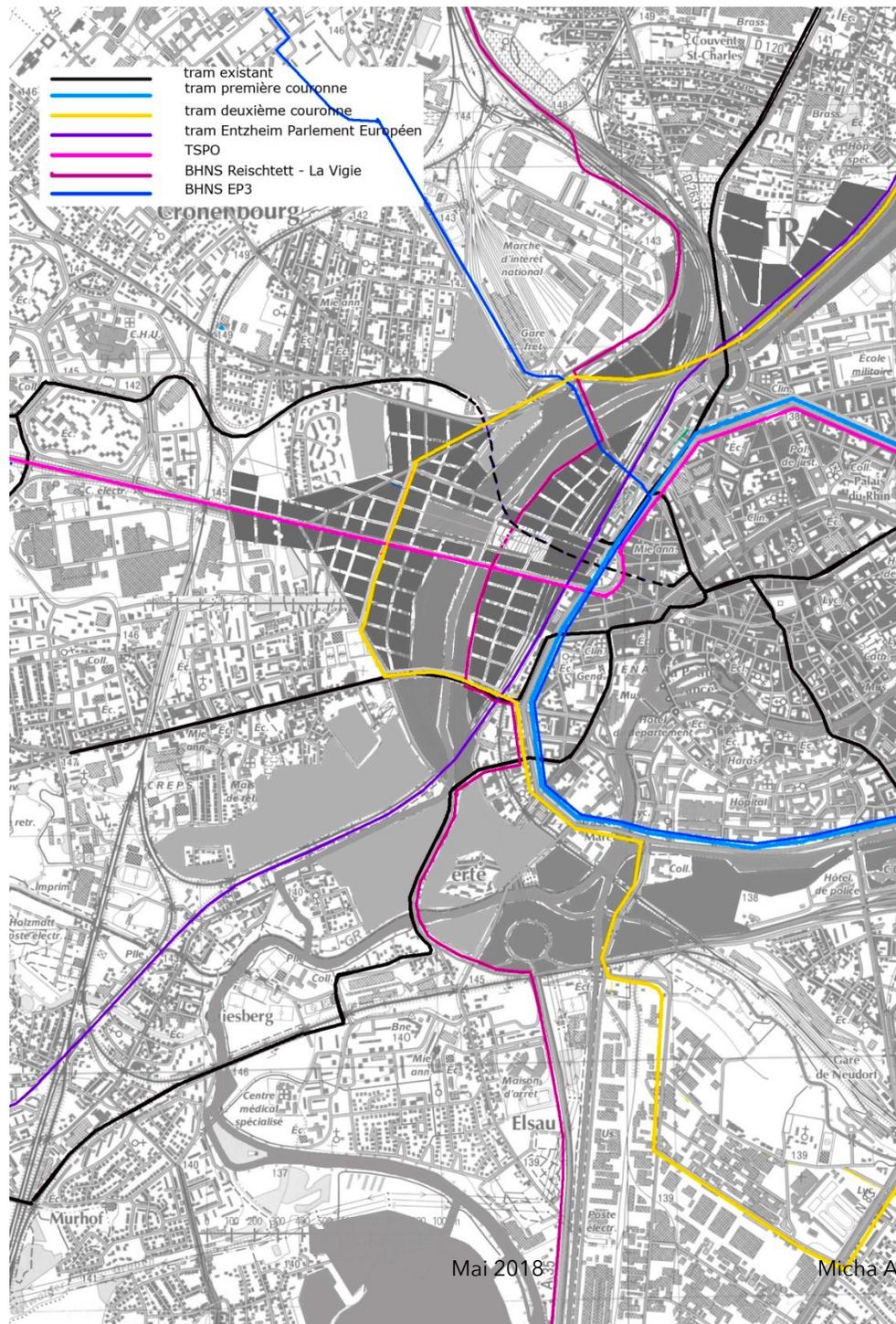


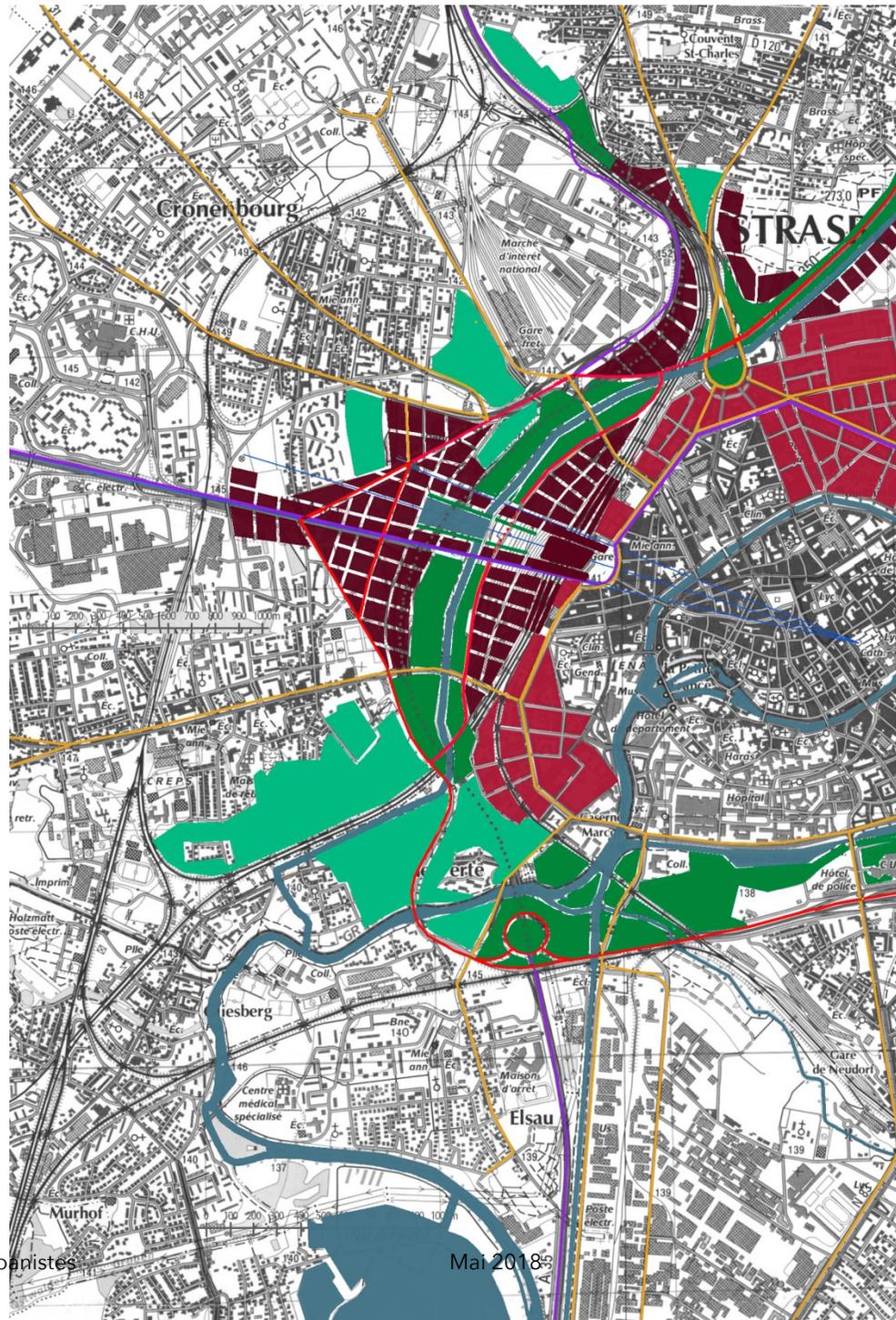
développement urbain
et découpage en îlots



développement urbain,
découpage en îlots,
trames verte et bleue

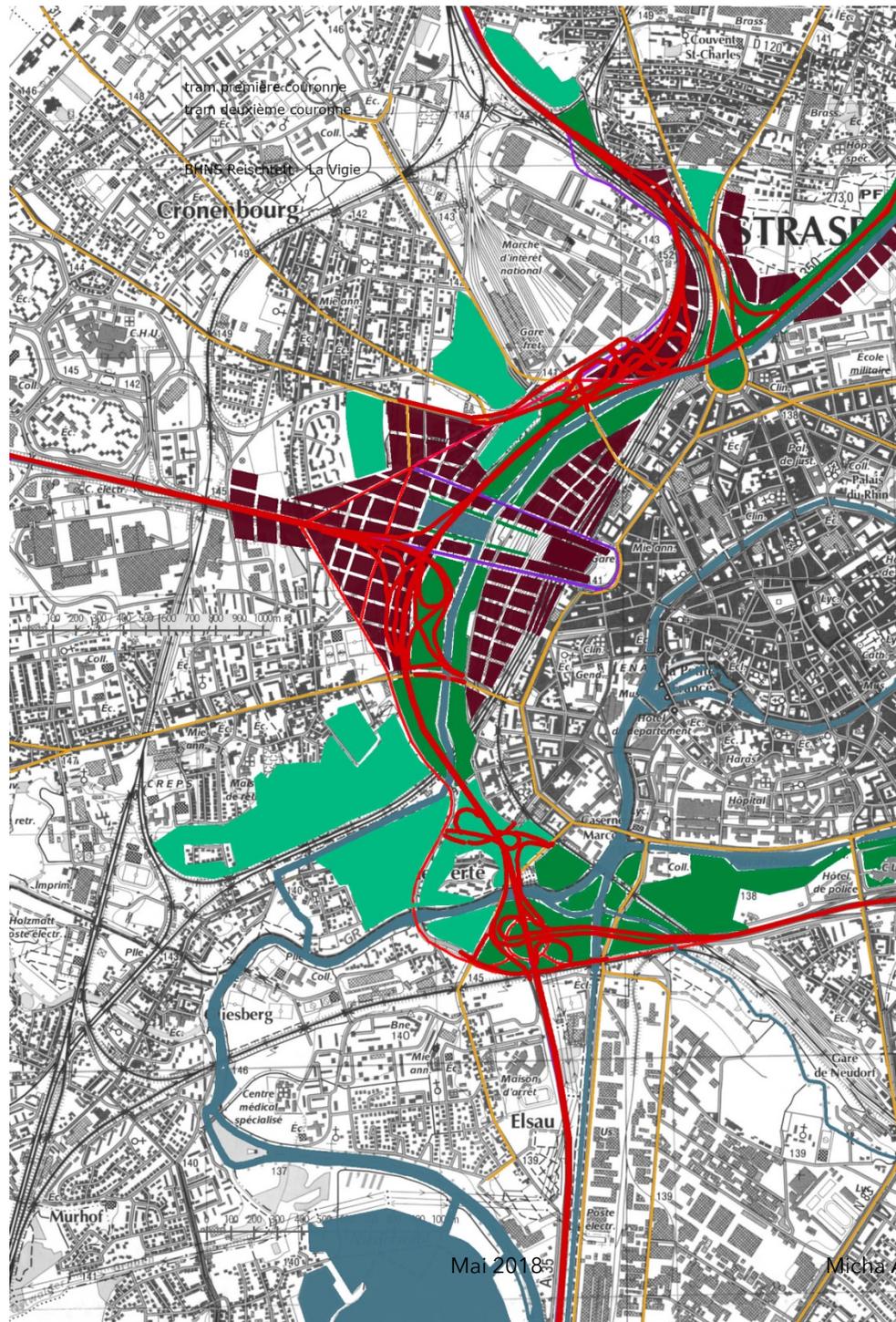
Adaptation des transports en commun permettant la transformation de l'A35 et **l'intégration** de l'évolution urbaine proposée.





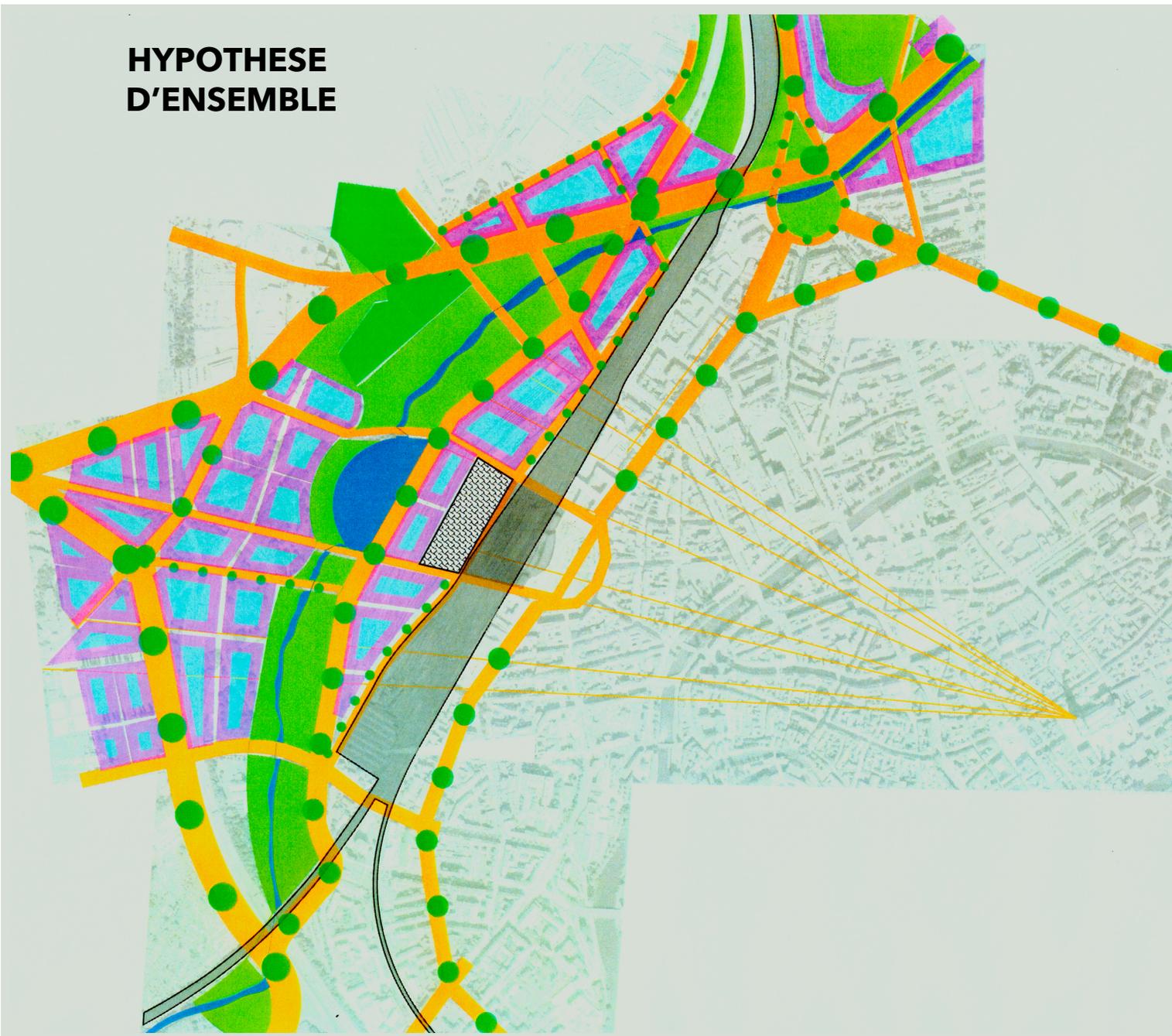
Le nouveau quartier en regard de la Neustadt

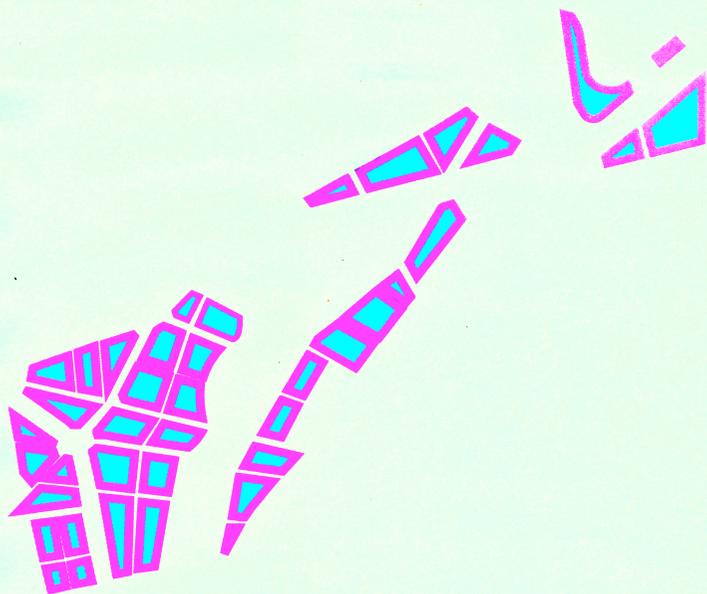
L'objet à transformer:
(L'emprise à
considérer)....
**et l'hypothèse de
transformation**



Approche n°2

HYPOTHESE D'ENSEMBLE

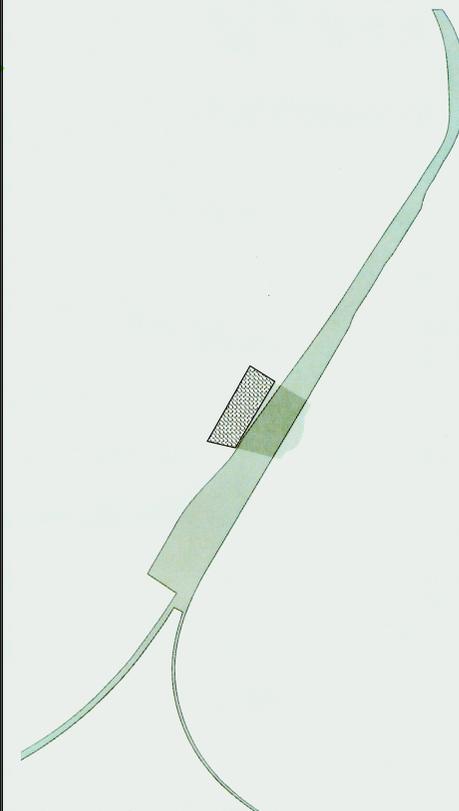




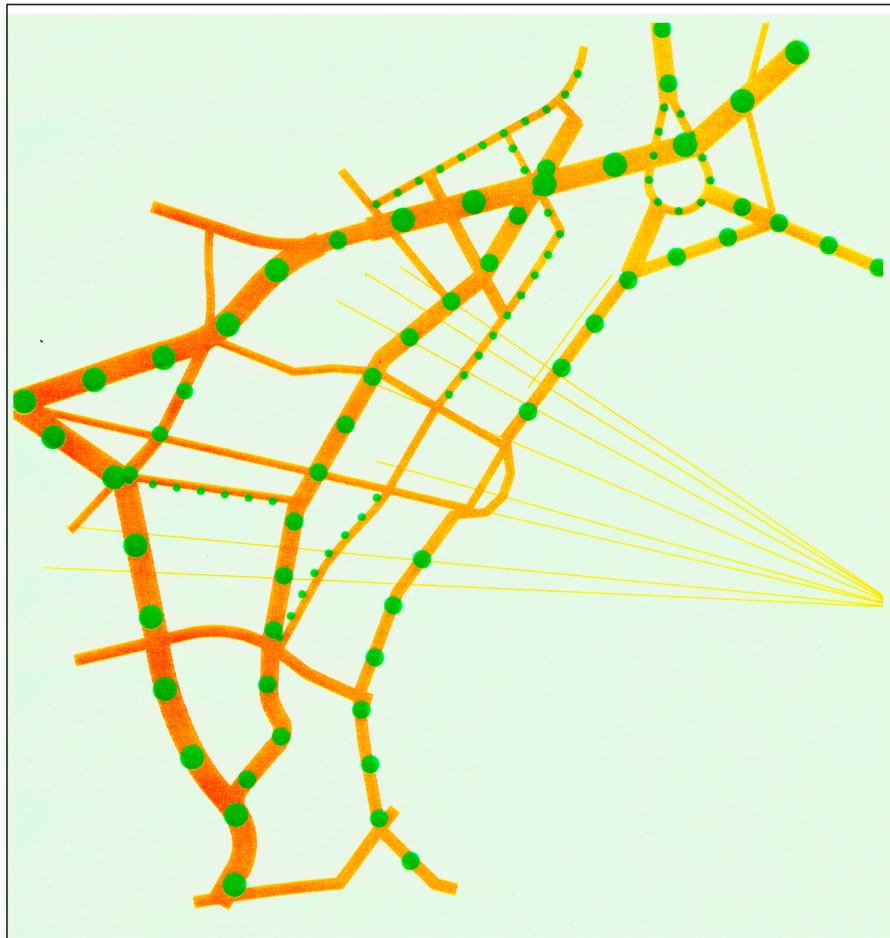
SECTEURS DE DEVELOPPEMENT
découpage parcellaire



TRAME VERTE ET BLEUE



RESEAU FERRE, GARE
CENTRALE ET PARVIS



RESEAU VIAIRE
hiérarchie et plantations d'alignement



RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

ILOTS ET ESPACE PUBLICS

Dans les deux approches, on retrouve un découpage en îlots de tailles assez semblables de la “ville nouvelle” de jonction entre centre ancien homogène et faubourgs plus hétéroclites. Ce mode d’organisation urbaine est proposé car il définit assez clairement une structure urbaine tout en autorisant une réalisation progressive mais continue dans le temps et dans l’espace. Elle est aussi garante de la souplesse d’évolution du tissu urbain, la construction d’un îlot peut être différée, son occupation revue sans que l’ensemble en soit perturbé. Elle permet enfin par assemblage de deux ou plusieurs îlots d’accueillir le moment venu des programmes nouveaux non définis à l’origine;

En outre, elle indique les premières caractéristiques des espaces publics à venir et leur hiérarchie et ainsi assure l’indispensable lisibilité de la ville. Cette première orientation complétée par un cadre de recommandations relatives aux formes bâties contribuera à définir plus complètement les espaces publics. Il est en effet nécessaire d’en garantir une définition incluant leurs parois et il serait fâcheux d’en limiter la conception au réseau viaire si raffinée que celle-ci puisse être.

En résumé, îlots et espaces publics ne peuvent être disjoints dans la conception de la ville. Sa lisibilité, son aménité, son appropriation, ses usages en sont dépendants. L’exemple de l’usage du tramway pour un trajet limité à une interstation illustre parfaitement l’obligation d’avoir le plus grand soin de l’espace public.

Cette organisation que nous proposons d'adopter porte notamment :

- sur une définition claire de la spatialité de l'espace public, sur la dualité public/privé,
- elle spécifie donc la nature des parois qui bordent l'emprise de l'espace public et son architecture,
- elle est souple : en associant différents îlots elle permet d'insérer des équipements de tailles et de programmes variés, qu'ils soient publics ou privés,
- elle offre la possibilité de préserver certains îlots délimités comme des réserves foncières en vue de réalisations ultérieures,
- elle permet, voire demande une hiérarchisation de l'espace public par des dimensionnements variés de son emprise, dimensionnements étroitement corrélés aux formes de ses parois,
- elle introduit de fait l'usage de la mitoyenneté, gage de la continuité, abandonnée depuis si longtemps dans les réalisations contemporaines ...

Il s'agit bien sûr de règles d'aménagement, qui comme toutes les règles peuvent souffrir des exceptions, possibles uniquement par ce qu'elles existent.

« Les espaces publics sont si divers qu'il est impossible d'en faire une catégorie unique ou une entité homogène. Cette diversité se lit dans l'espace, les formes et l'environnement matériels, comme dans les niveaux de définition de l'espace public. Celui-ci ne désigne-t-il pas tour à tour un "espace" politique, social, architectural et urbanistique? »

Nous nous intéressons pour notre part aux espaces que l'épreuve pratique et ordinaire des villes nous révèle : il s'agit de l'espace urbain que j'arpente et des interactions auxquelles il donne l'occasion de se produire sans cesse. Formes spatiales et formes sociales s'y rencontrent. C'est d'ailleurs là que réside l'intérêt et la difficulté d'une notion comme celle d'espace public ainsi que les enjeux de son aménagement. Celui-ci croise des dimensions de l'environnement (son, lumière, visibilité... objets saisis au niveau sensoriel et physique), du milieu (interactions, échanges, sociaux) et du paysage (formes saisies au plan esthétique), si l'on suit ces distinctions proposées par Amphoux (1992) pour l'environnement sonore.

Comment penser en termes de co-détermination les relations entre ces trois dimensions que sont les formes sensibles, les formes sociales et les formes spatiales? Comment mener une approche interdisciplinaire susceptible d'aider l'analyse de nos espaces communs et de renouveler les catégories de conception de l'espace public urbain? »

LE REGARD SUR LA VILLE

Grégoire Chelkoff, Jean-Paul Thibaud, in Espaces publics en villes, Annales de la Recherche Urbaine



sur une définition claire de la spatialité de l'espace public, sur la dualité public/privé,



- 1 logements, commerces,
- 2 square,
- 3 logements,
- 4 école,
- 5 logements et commerces,
- 6 logements, commerces, services,
- 7 le château des Rohan,
- 8 la place du Marché aux Poissons,
- 9 Anciennes Boucheries, Musée Historique, logements,
- 10 logements et commerces,
- 11 le Musée de l'Œuvre Notre Dame,
- 12 poste, Cabinet des Estampes et des Dessins,
- 13 place du Château,
- 14 la Cathédrale de Strasbourg et son parvis,
- 15 le lycée Fustel de Coulanges,
- 16 le Grand Séminaire,
- 17 la place du Marché Gayot,
- 18 logements, annexe du lycée...

Et aussi des îlots qui se forment progressivement dans l'évolution historique de la ville:



La mitoyenneté, gage de la continuité, abandonnée depuis si longtemps dans les réalisations contemporaines ...



Place Bellecour LYON



Bld de la Victoire STRASBOURG



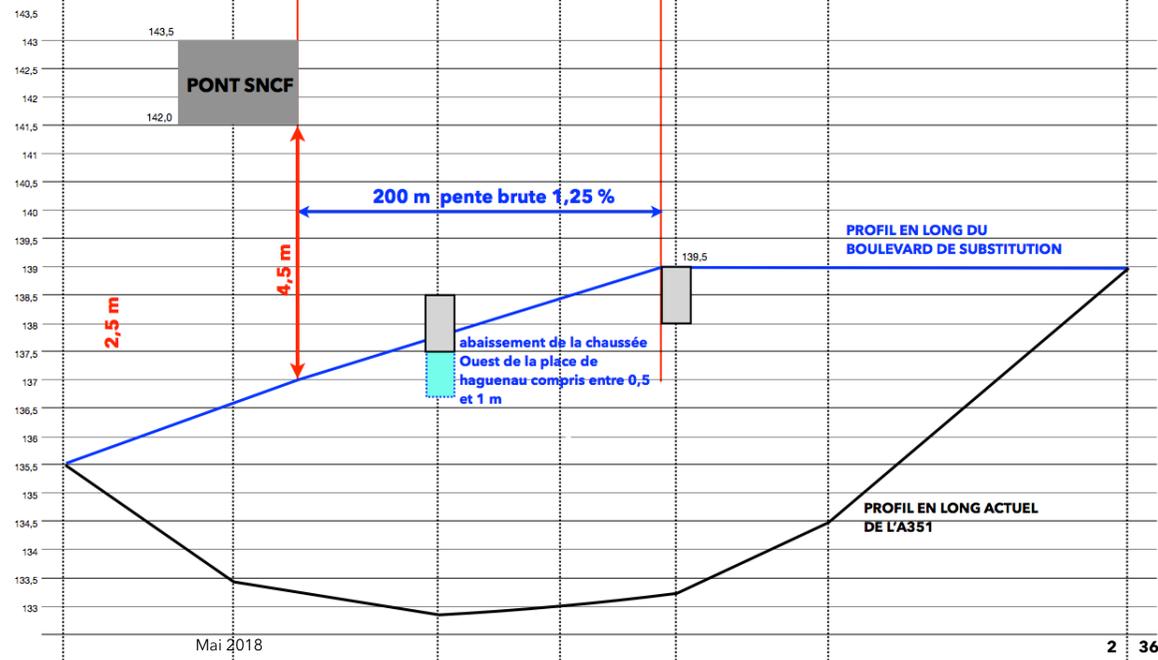
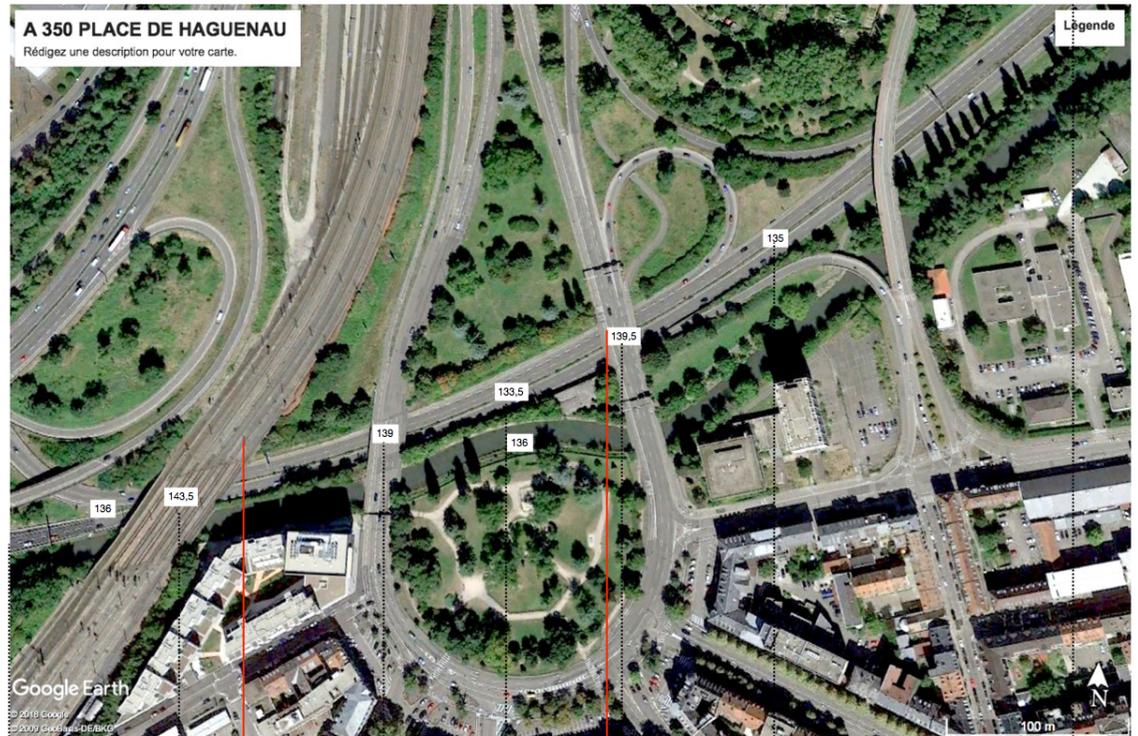
**C'est ici que
tout commence**

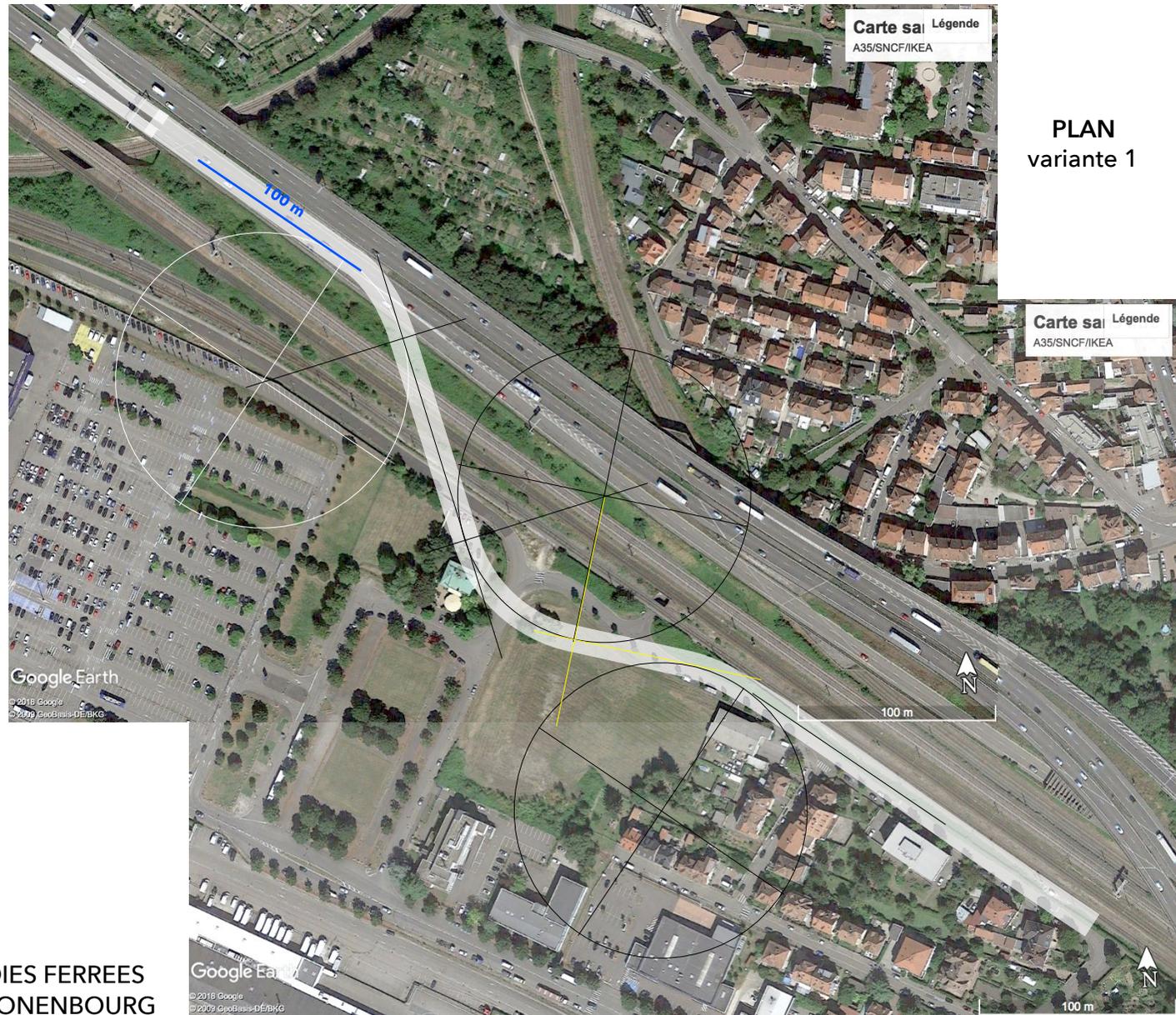
**UN BOULEVARD EN SUBSTITUTION
DE L'AUTOROUTE A35**
dossier n°2 : tracés et maillages

TRACÉS ET MAILLAGES

- * A350: PASSAGE DE LA PLACE DE HAGUENAU A NIVEAU
- * A35 NORD: FRANCHISSEMENT DES VOIES FERREES ENTRE SCHILTIGHEIM ET CRONENBOURG (2 variantes)
- * REMPLACEMENT DE L'ECHANGEUR DE CRONENBOURG
- * A35 SUD :
 - ▶ SECTION PORTE DE SCHIRMECK - LA VIGIE
 - ▶ SECTIONS A35 ET RD1083 DE LA VIGIE A LA RN 353
 - ▶ LA VIGIE (4 approches)
- * BOULEVARD DES REMPARTS: TRACES ET MAILLAGES (3 approches)

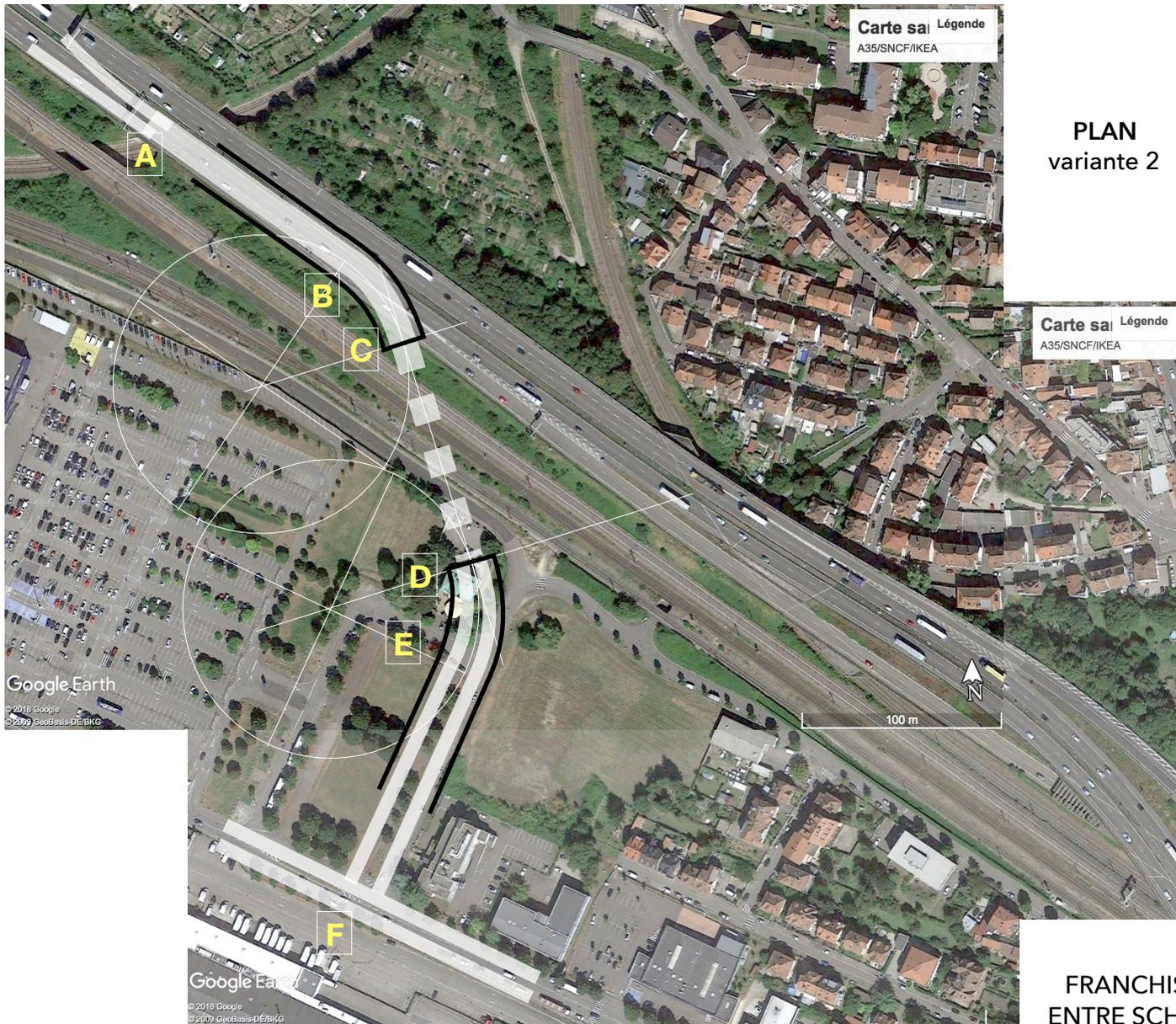
A350 PASSAGE DE LA PLACE DE HAGUENAU A NIVEAU





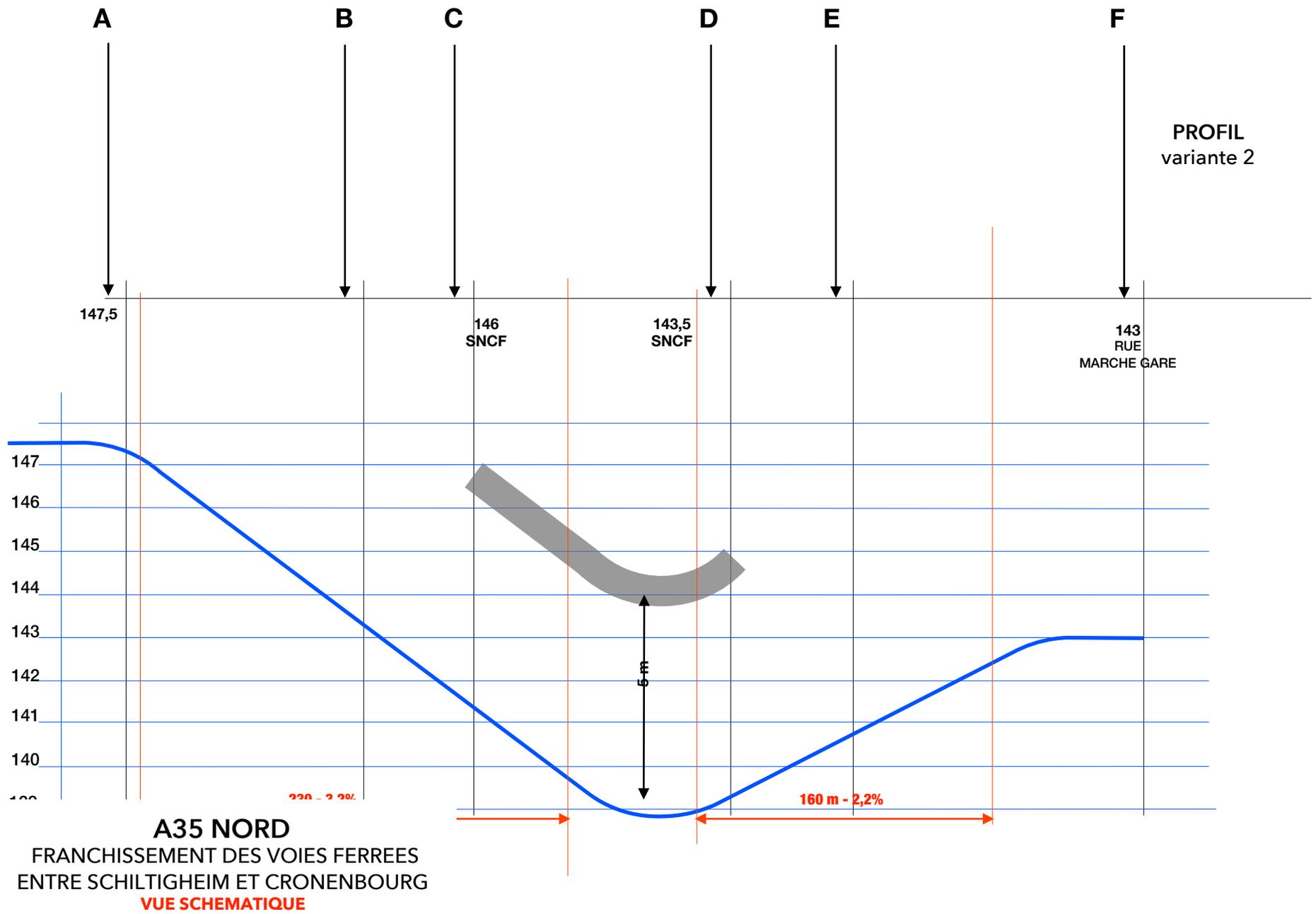
PLAN
variante 1

A35 NORD
FRANCHISSEMENT DES VOIES FERRES
ENTRE SCHILTIGHEIM ET CRONENBOURG

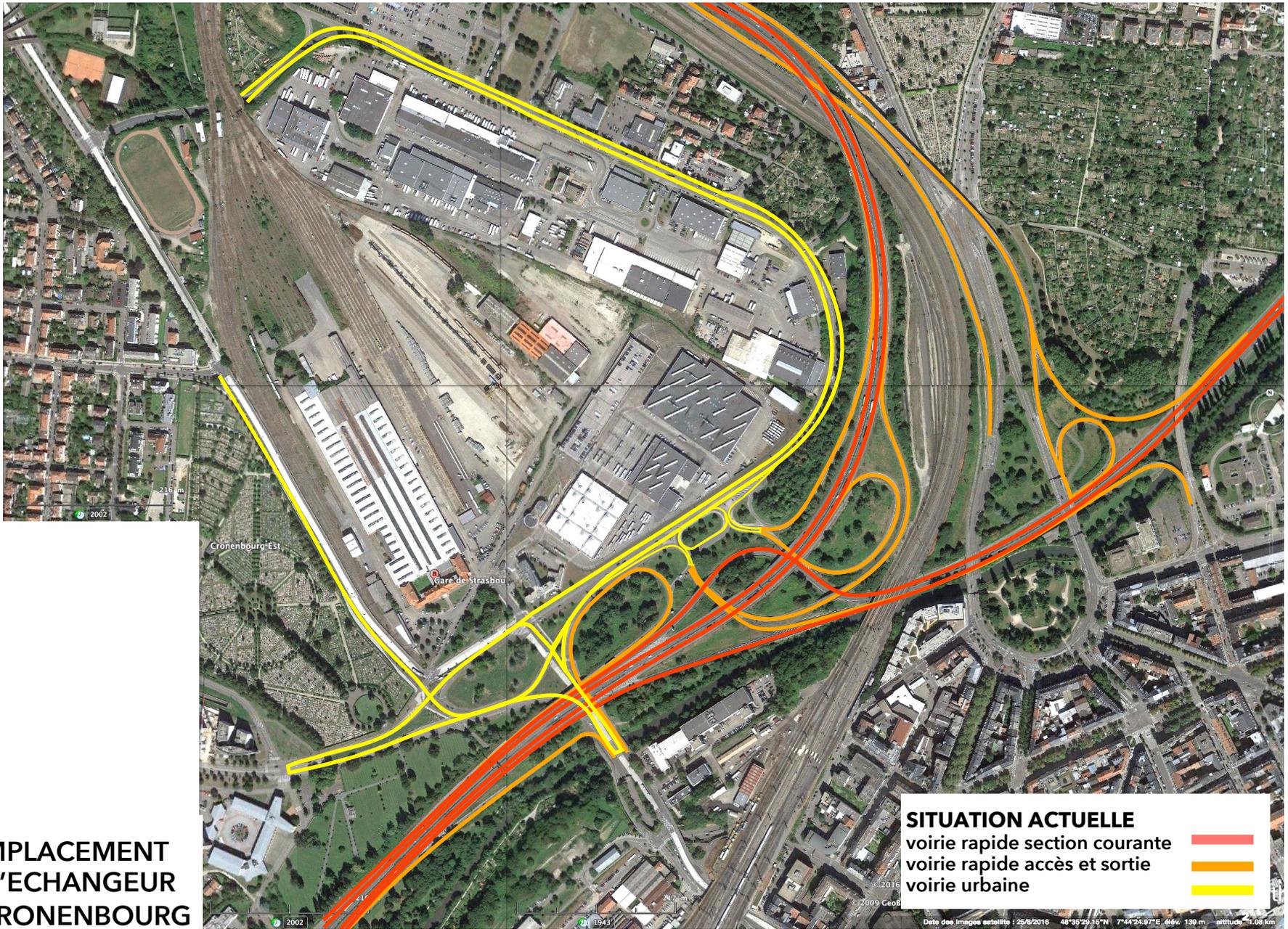


PLAN
variante 2

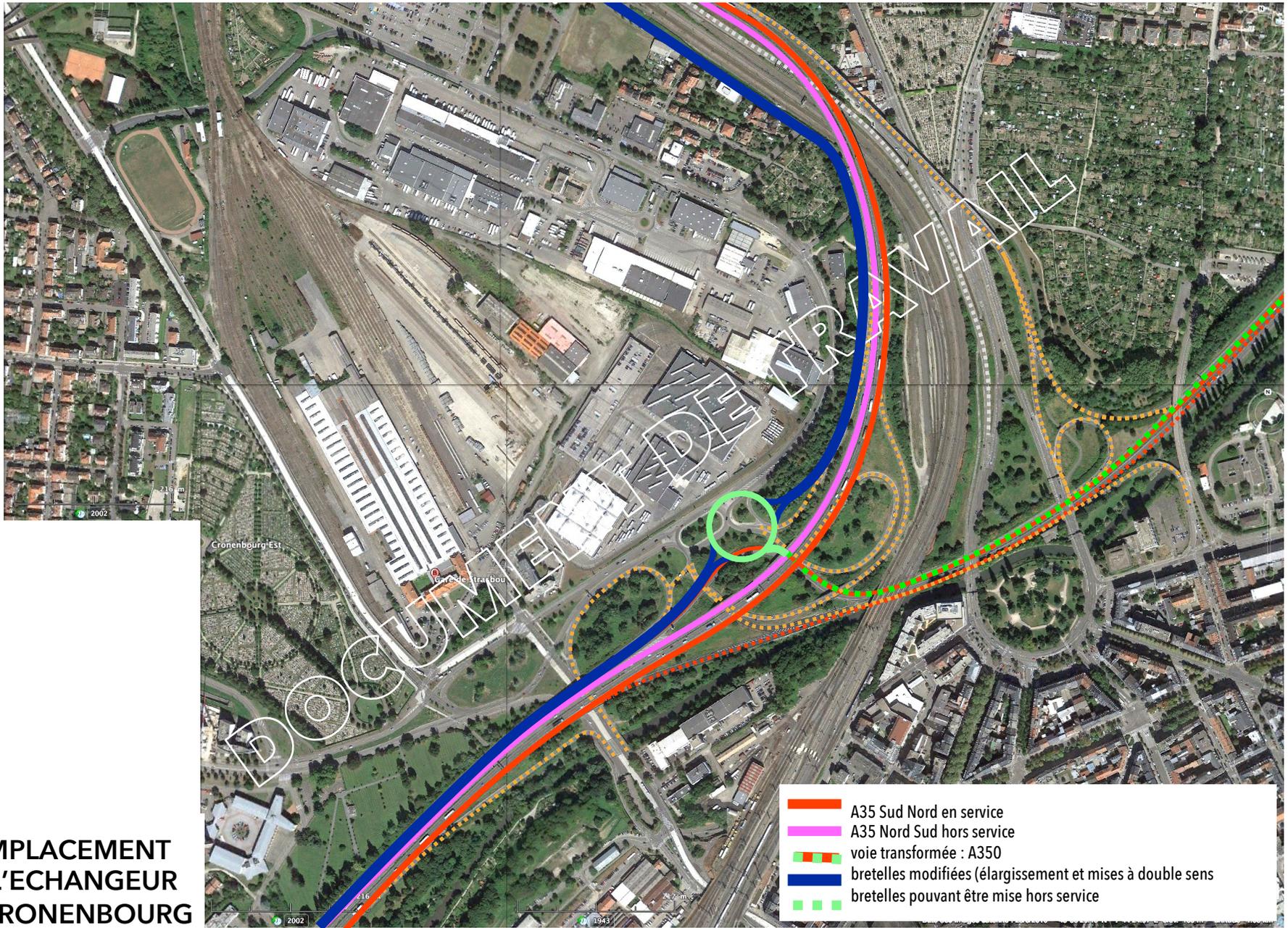
A35 NORD
FRANCHISSEMENT DES VOIES FERREES
ENTRE SCHILTIGHEIM ET CRONENBOURG

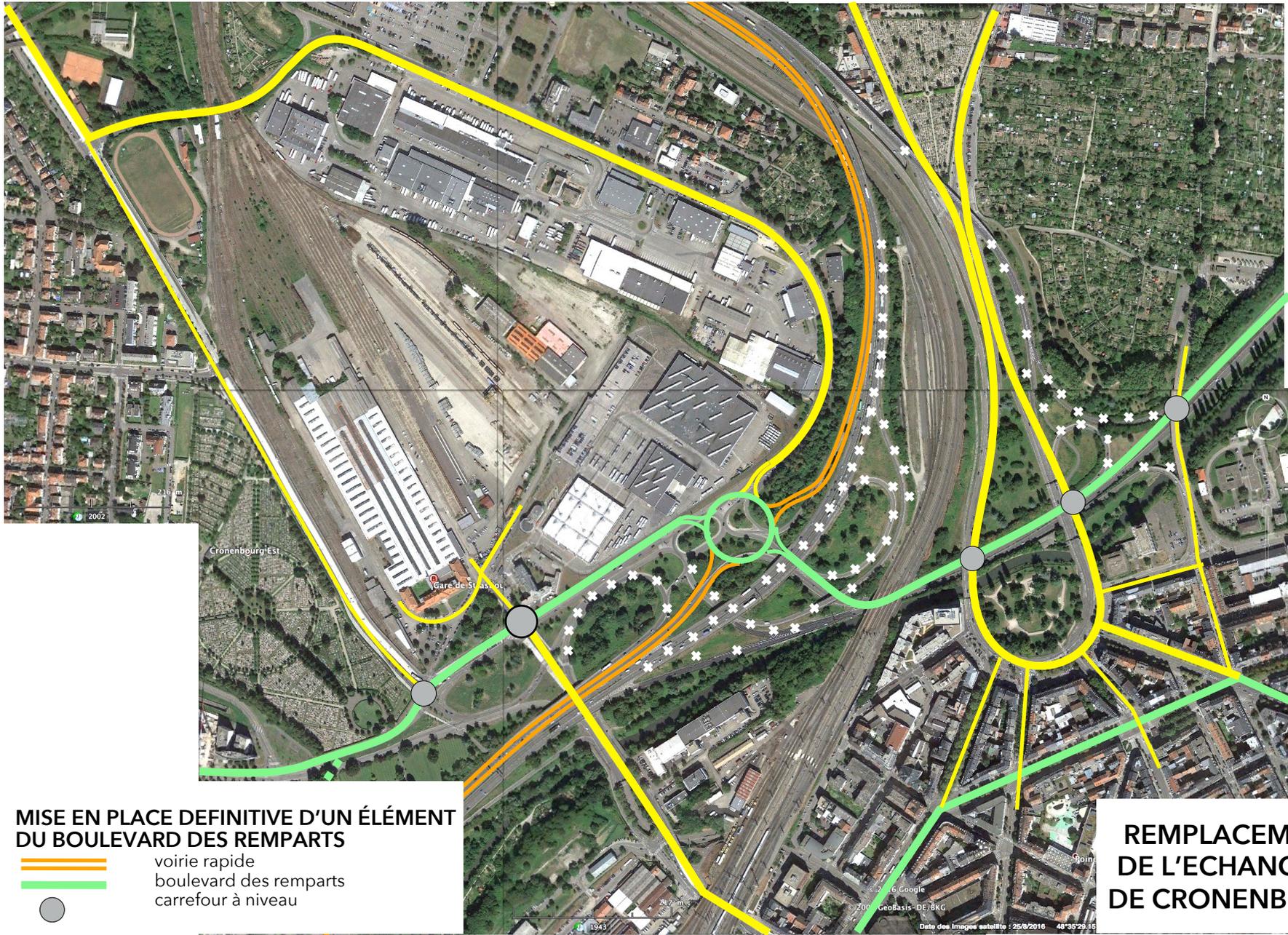


REPLACEMENT DE L'ECHANGEUR DE CRONENBOURG

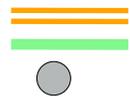


REPLACEMENT DE L'ECHANGEUR DE CRONENBOURG





**MISE EN PLACE DEFINITIVE D'UN ÉLÉMENT
DU BOULEVARD DES REMPARTS**

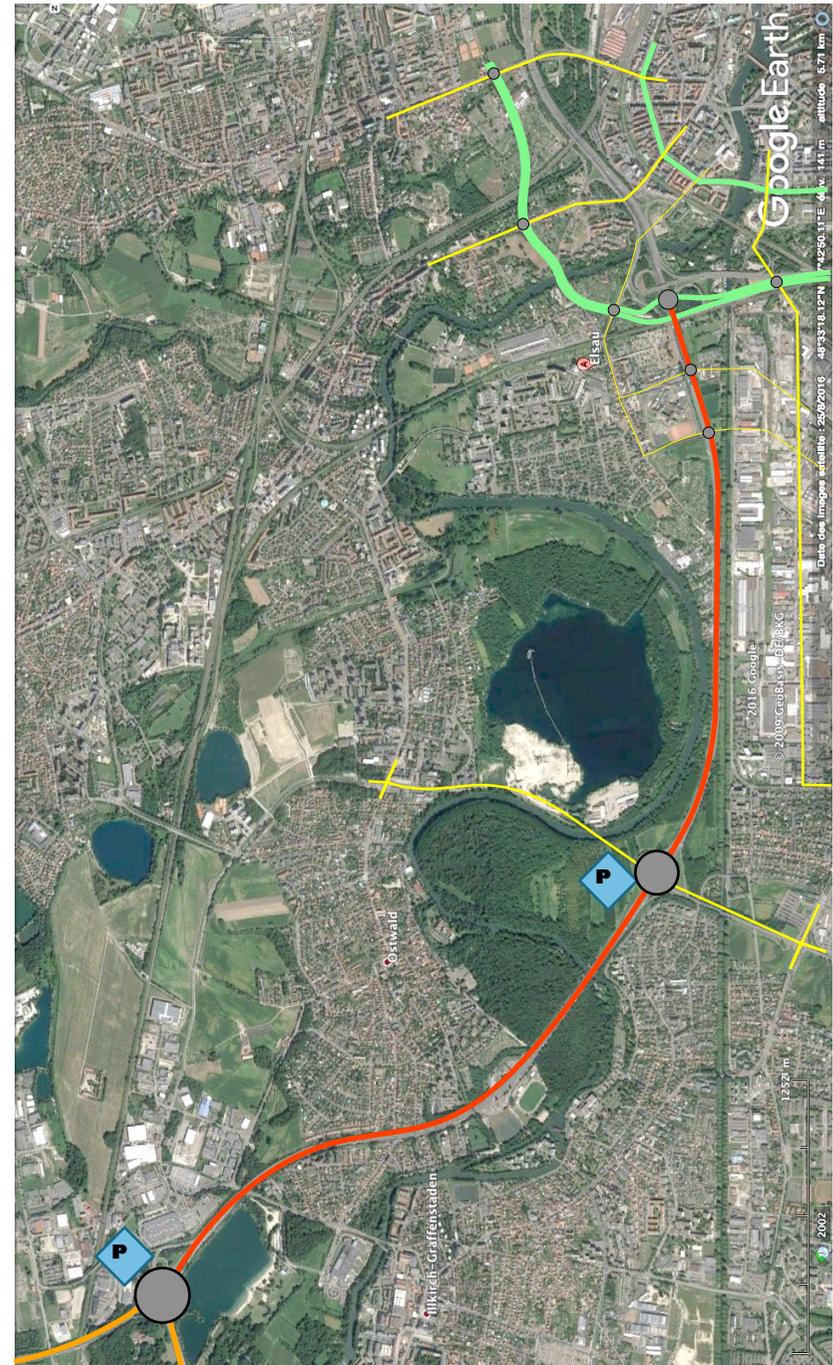


voiries rapides
boulevard des remparts
carrefours à niveau

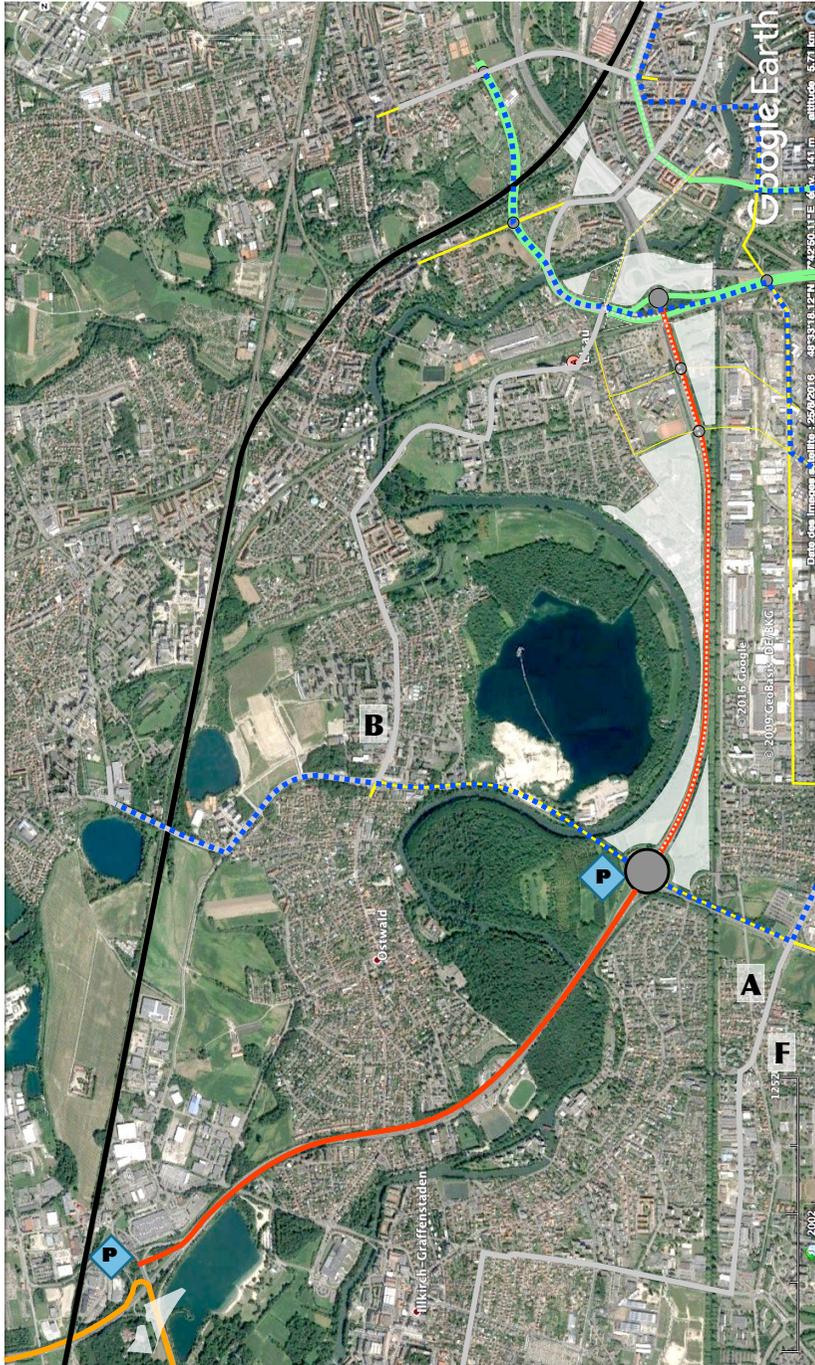
**REMPLACEMENT
DE L'ÉCHANGEUR
DE CRONENBOURG**

A35 SUD SECTION PORTE DE SCHIRMECK - LA VIGIE VOIRIE

- maillage Elsau - Plaine des Bouchers
- traitement de l'A35
 - entre Illkirch Nord et la Porte de Schimeck en "avenue" sans terre-plein central pour répondre à l'allée de platanes du canal
 - entre La Vigie et Illkirch-Nord: pas de traitement particulier (remblai continu et murs anti-bruit)
 - remplacement des échangeurs par des rond-points ou des carrefours à niveau (Illkirch-Nord)
- Parking-filtre à Illkirch-Nord en relation avec la ligne de tram circulaire de 2ème couronne



A35 SUD SECTION PORTE DE SCHIRMECK - LA VIGIE OPPORTUNITÉS D'AMENAGEMENT



- A35: 2*2 sans terre-plein traitée comme une avenue
- mise en valeur des berges de l'Ill et du canal du Rhône au Rhin
- habitat, jardins familiaux, équipements (loisirs de plein air)

SECTIONS A35 SUD ET RD1083 DE LA VIGIE A LA RN 353

SECTION A35

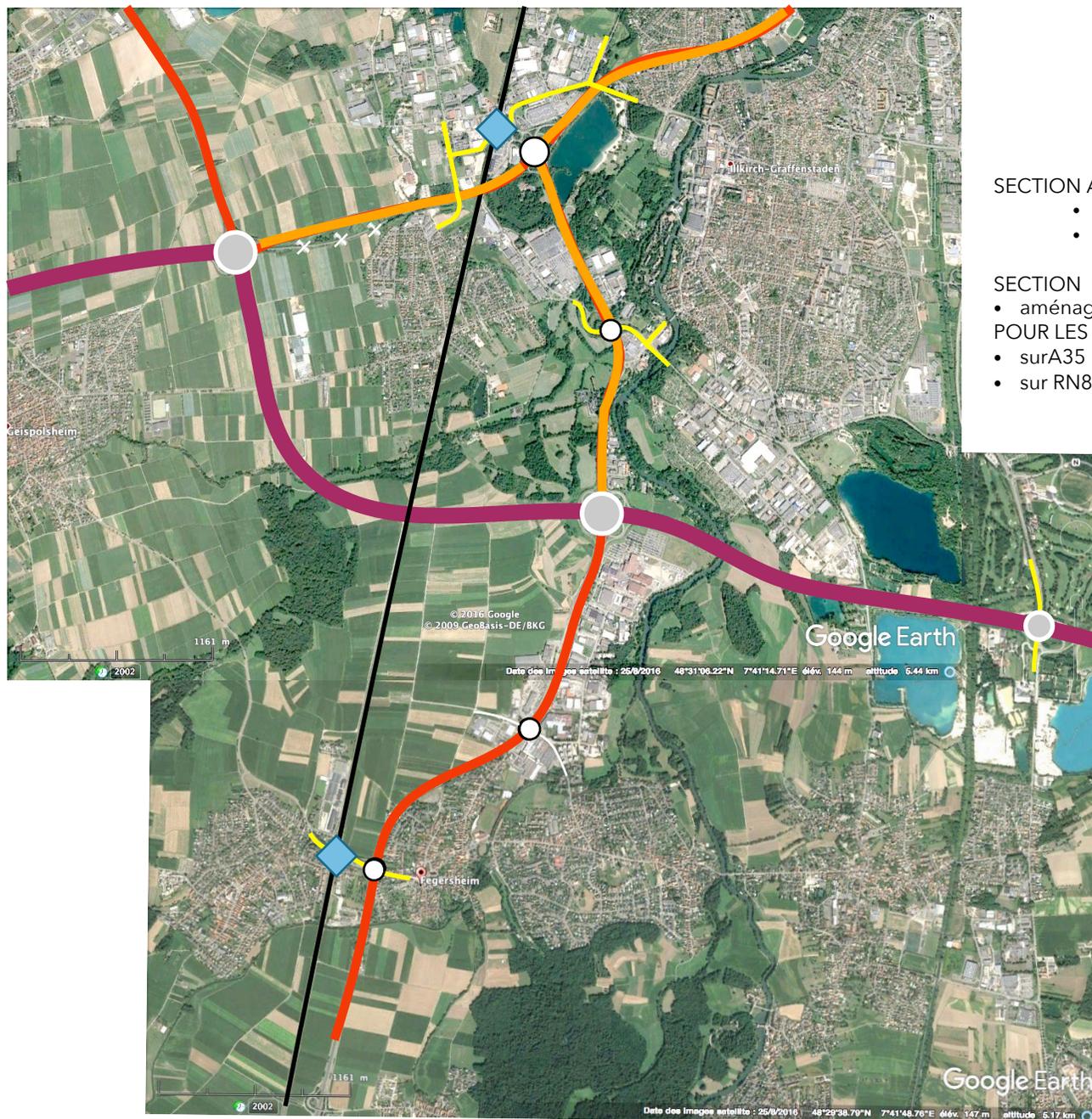
- suppression de la chaussée séparée sud,
- aménagement de la chaussée nord en 2*2 sans terre-plein

SECTION RD1083

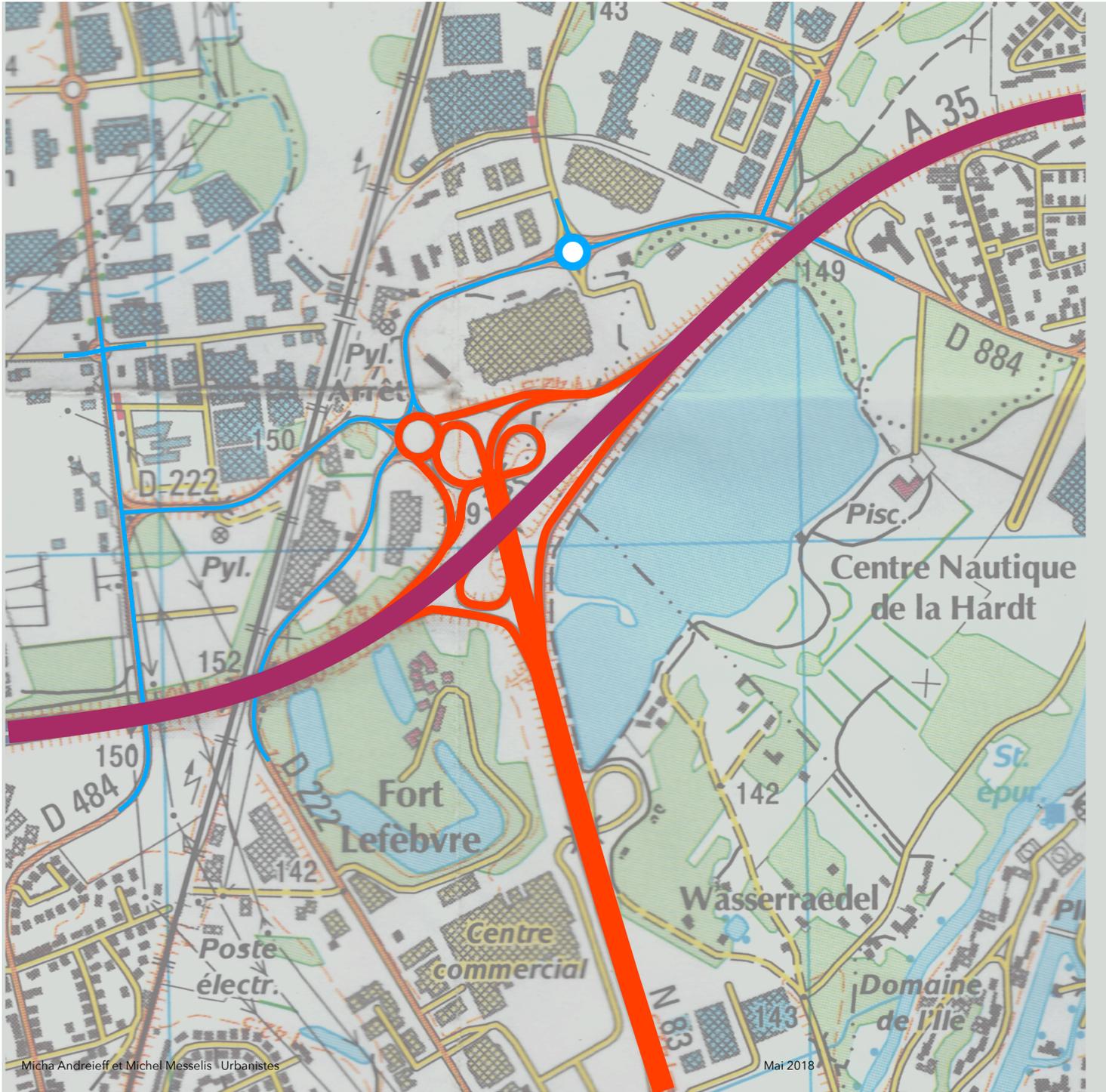
- aménagement en avenue

POUR LES DEUX VOIES FILTRAGE EN AMONT:

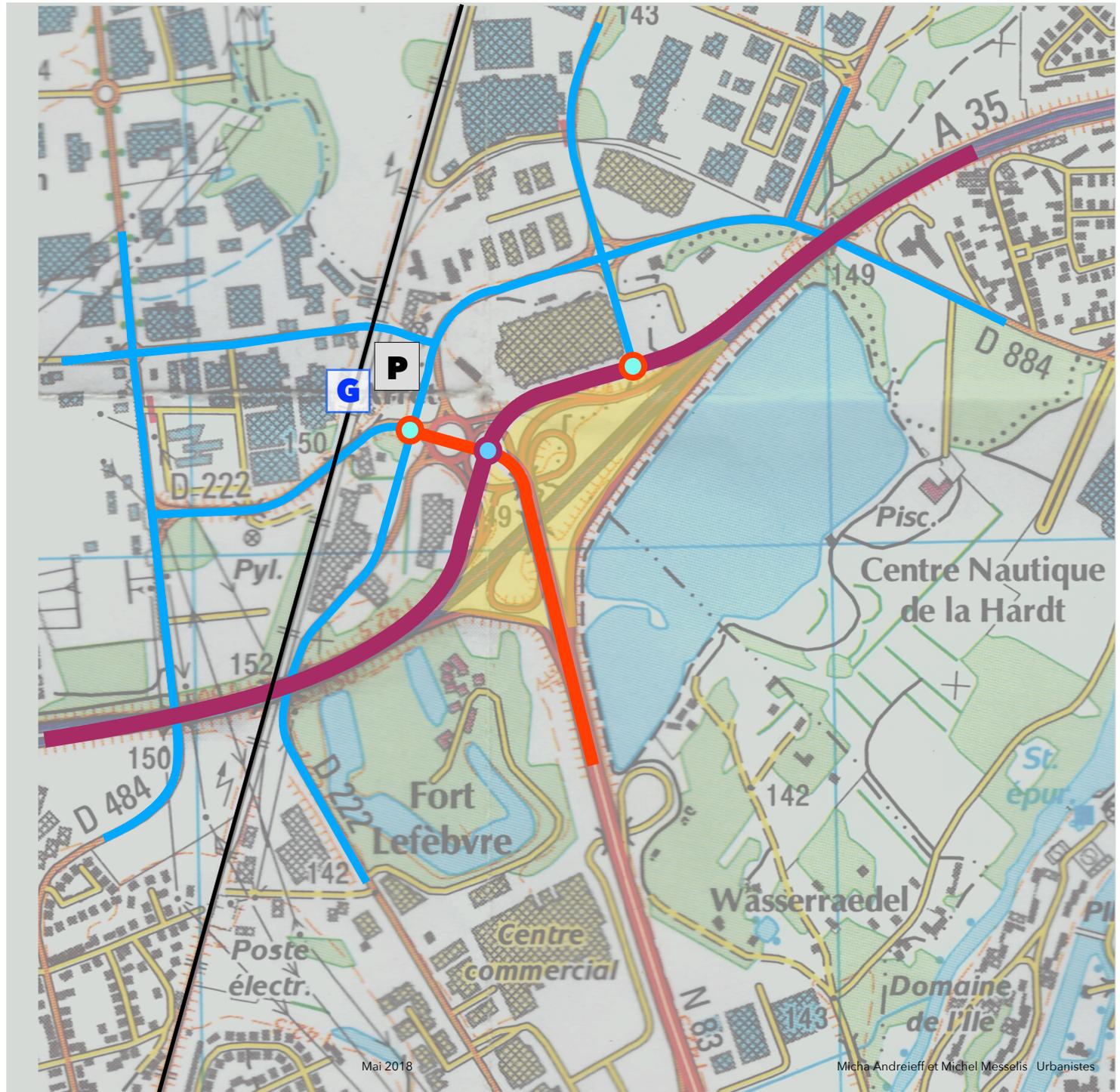
- sur A35 pôle d'échange A35S/A35N/TER
- sur RN83 TER (gares d'Erstein et de Lipsheim)



LA VIGIE
ETAT ACTUEL

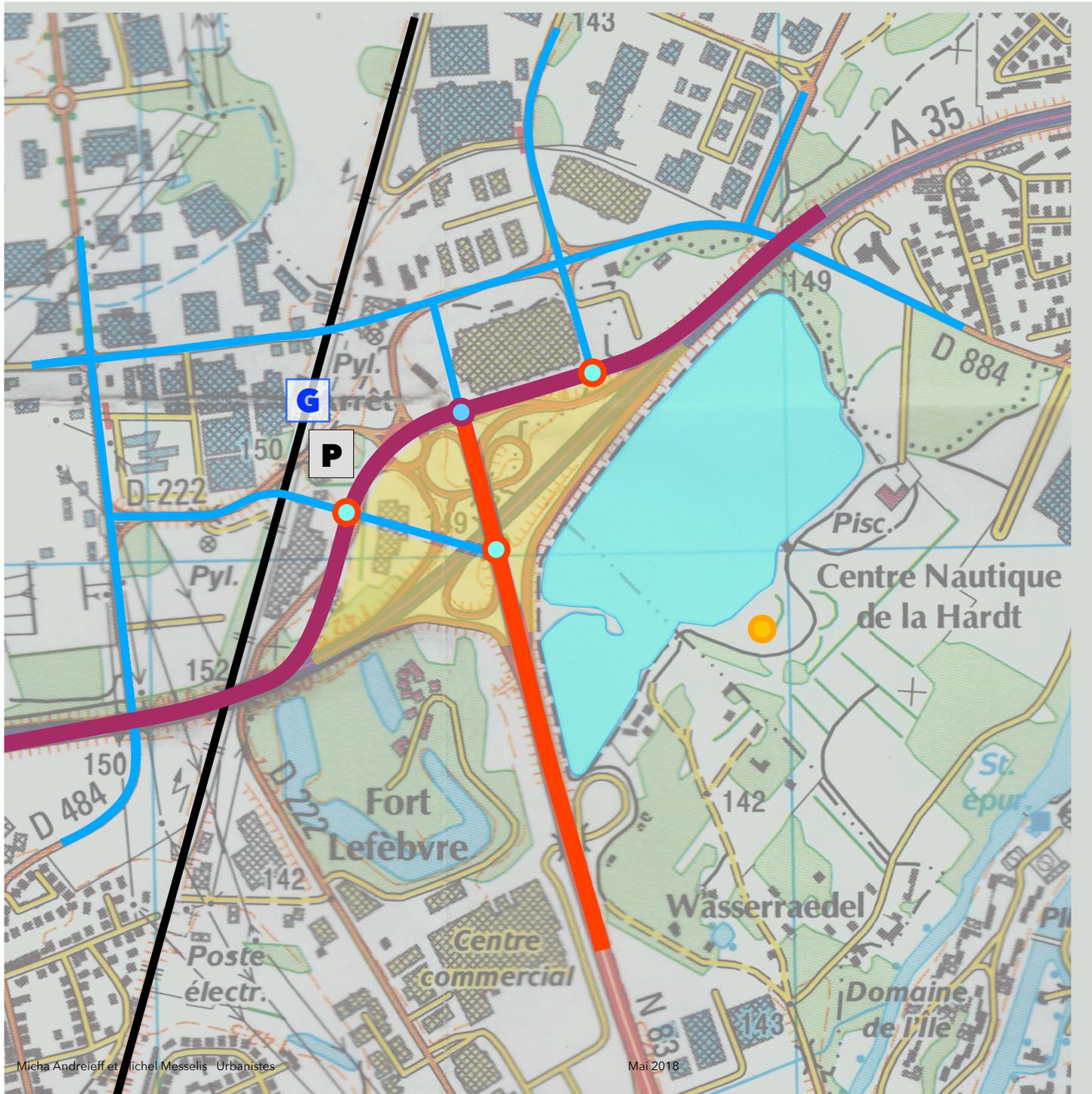


LA VIGIE
APPROCHE 1

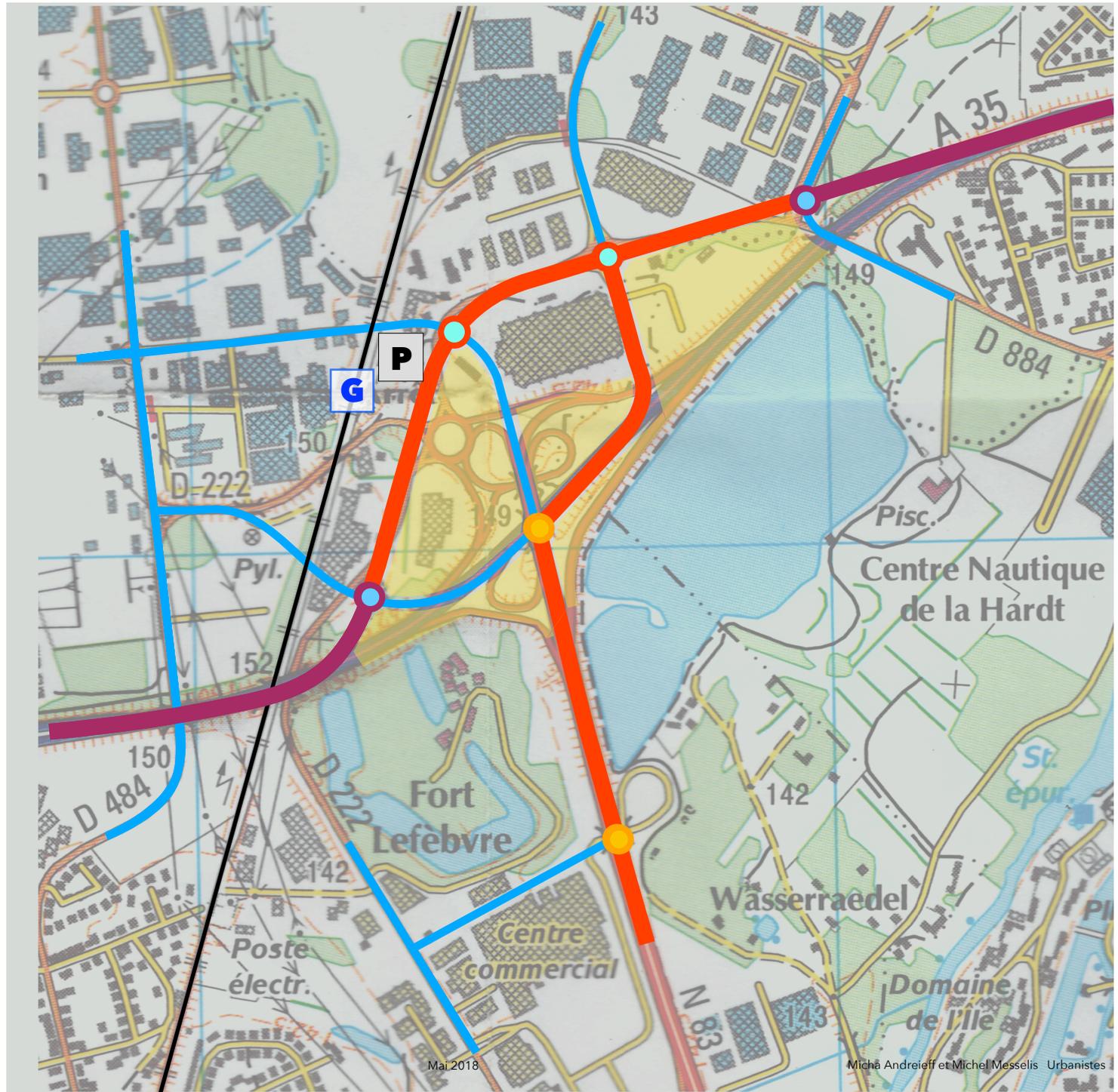


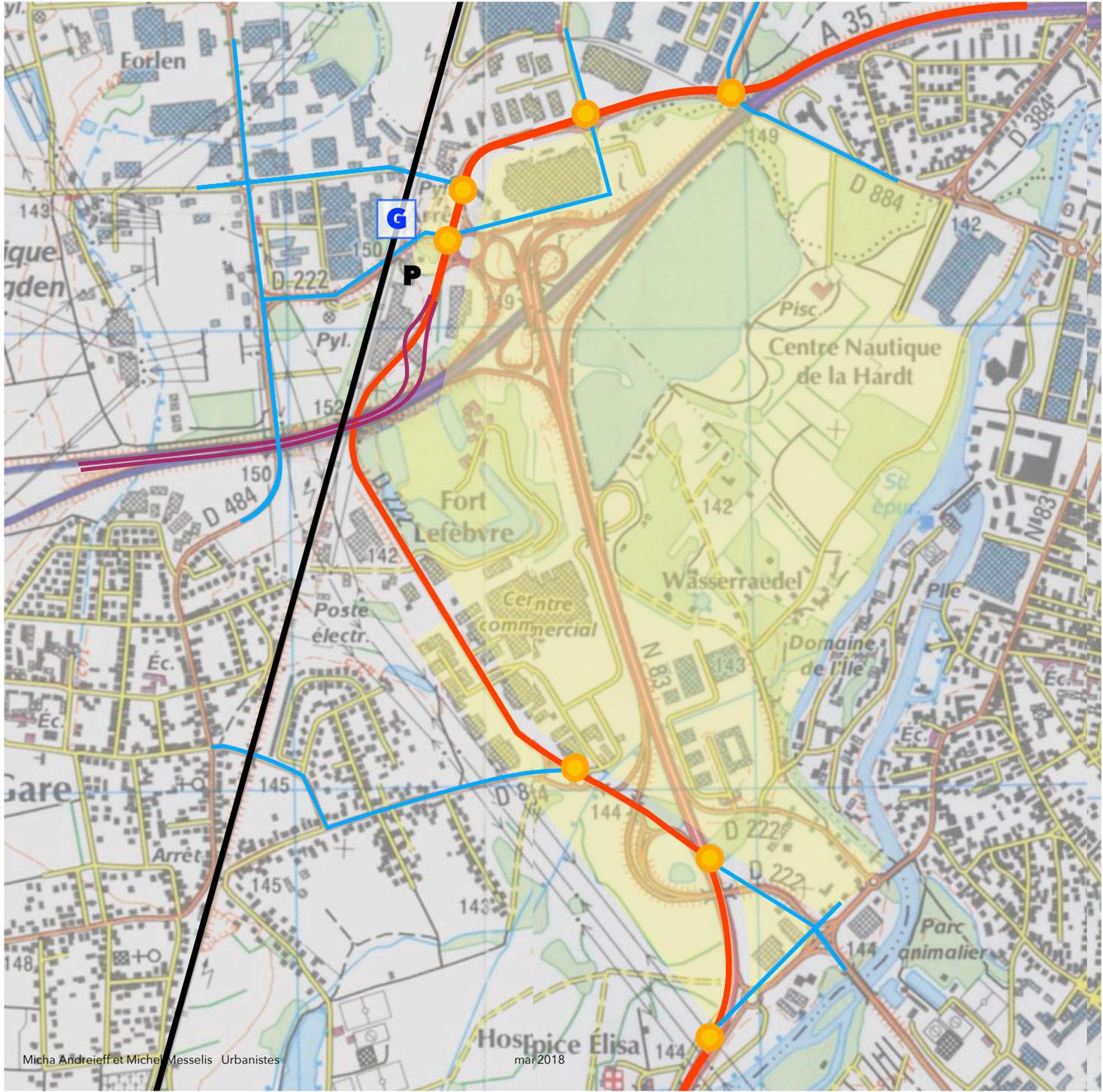
LA VIGIE

APPROCHE 2



LA VIGIE
APPROCHE 3





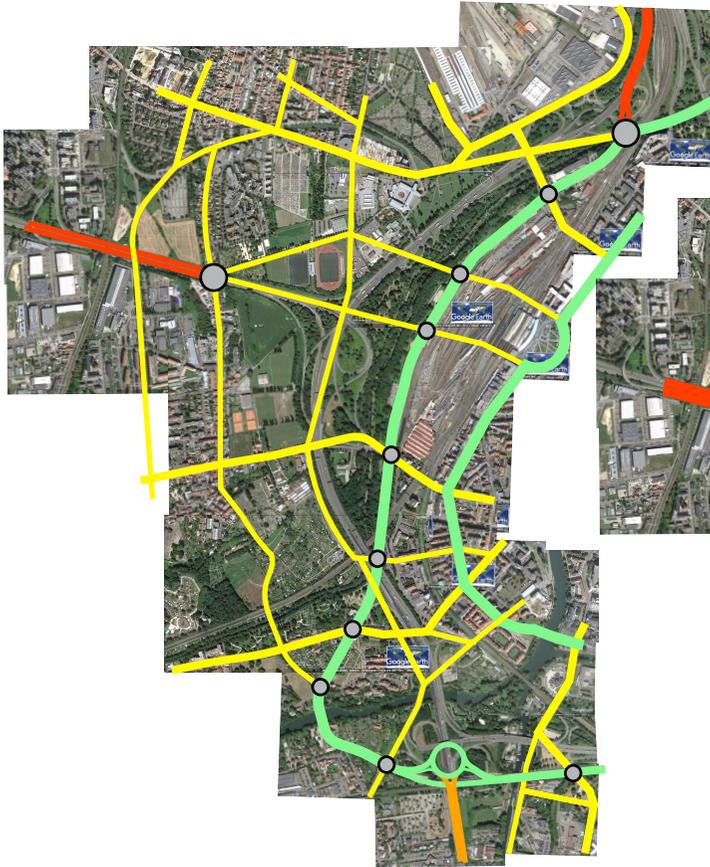
LA VIGIE

APPROCHE 4

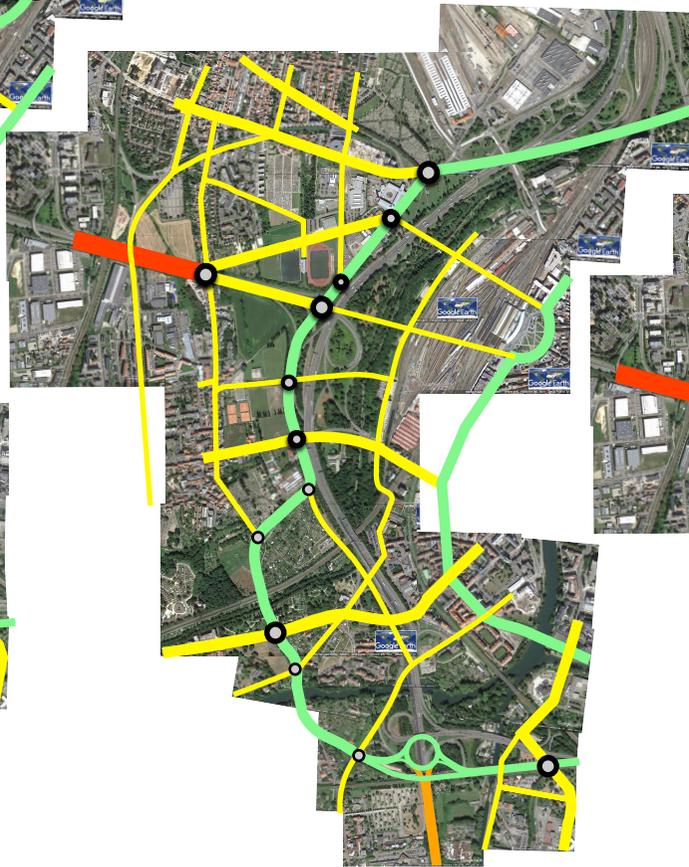
une opportunité
de grande ampleur
à moyen /long terme

BOULEVARD DES REMPARTS : TRACES ET MAILLAGES

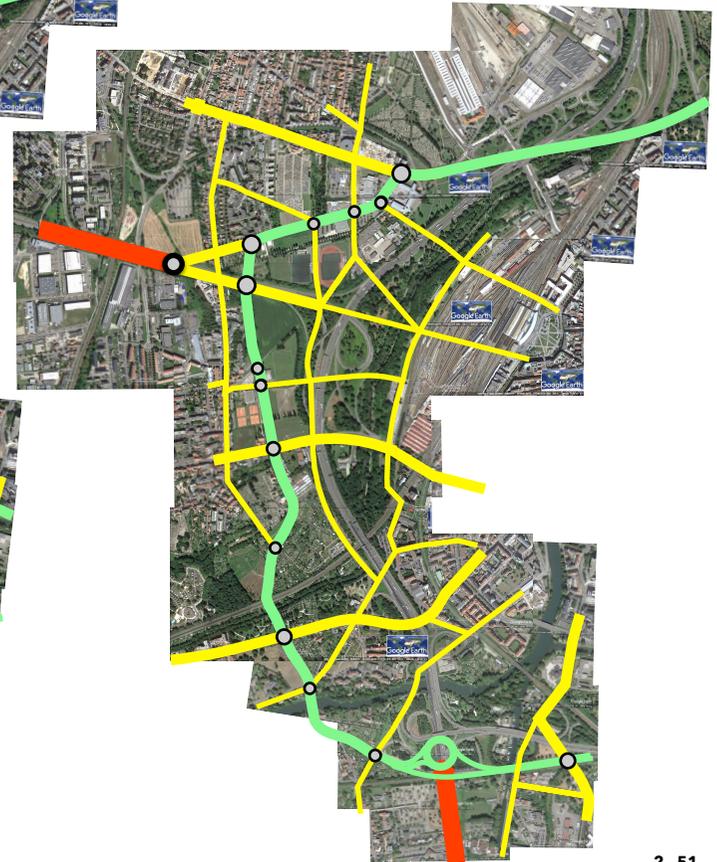
hypothèse 1
à l'est des Remparts



hypothèse 2
le long du tracé de l'A35



hypothèse 3
en limite des faubourgs



**UN BOULEVARD EN SUBSTITUTION
DE L'AUTOROUTE A35**
dossier n°3
réduction des trafics automobiles et
trafics sur un réseau de substitution (*simulation*)

REDUCTION DES TRAFICS AUTOMOBILES

FACTEURS DETERMINANTS DU TRAFIC

REDUIRE LE TRAFIC: agir **simultanément** sur l'ensemble des moyens

TER, réseau routier interurbain, parkings-filtres

réseau urbain tram et bus

contrôle du stationnement

péage urbain (*cf note jointe*)

DIMENSIONNEMENT DES VOIES DE SUBSTITUTION A L'A35 ET L'A351

évaluation des flux hors transit en 2022 (A355 en service) sur le réseau rapide actuel

coefficients de réduction des flux pour 2022 + 20

réseau de substitution et flux (*simulation*)

approche d'un dimensionnement

note: APPORTS POSSIBLES DES INSTAURATIONS DE LA GRATUITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS, ET D'UN PEAGE URBAIN DANS L'EUROMETROPOLE (février 2018)

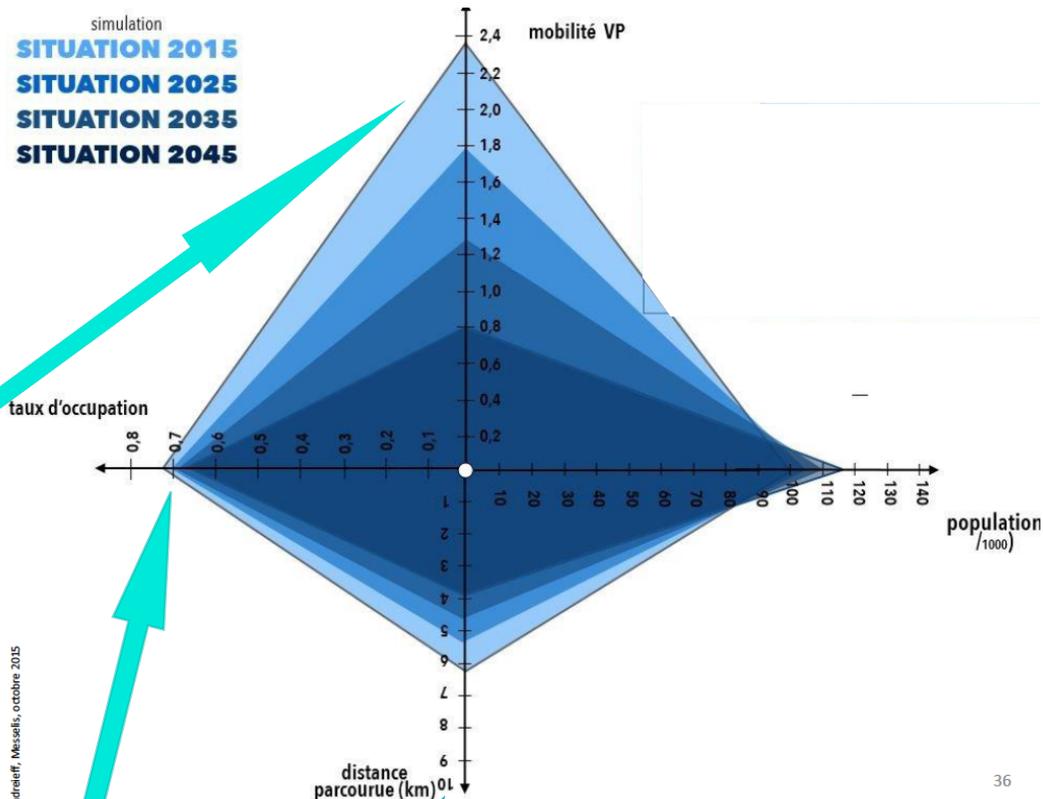
REPRESENTATION DES VARIATIONS DU TRAFIC JOURNALIER EN FONCTION DES VARIATIONS DE SES FACTEURS DETERMINANTS

(simulation)

simulation
SITUATION 2015
SITUATION 2025
SITUATION 2035
SITUATION 2045



distance parcourue par jour pour tous les habitants (trafic journalier total)

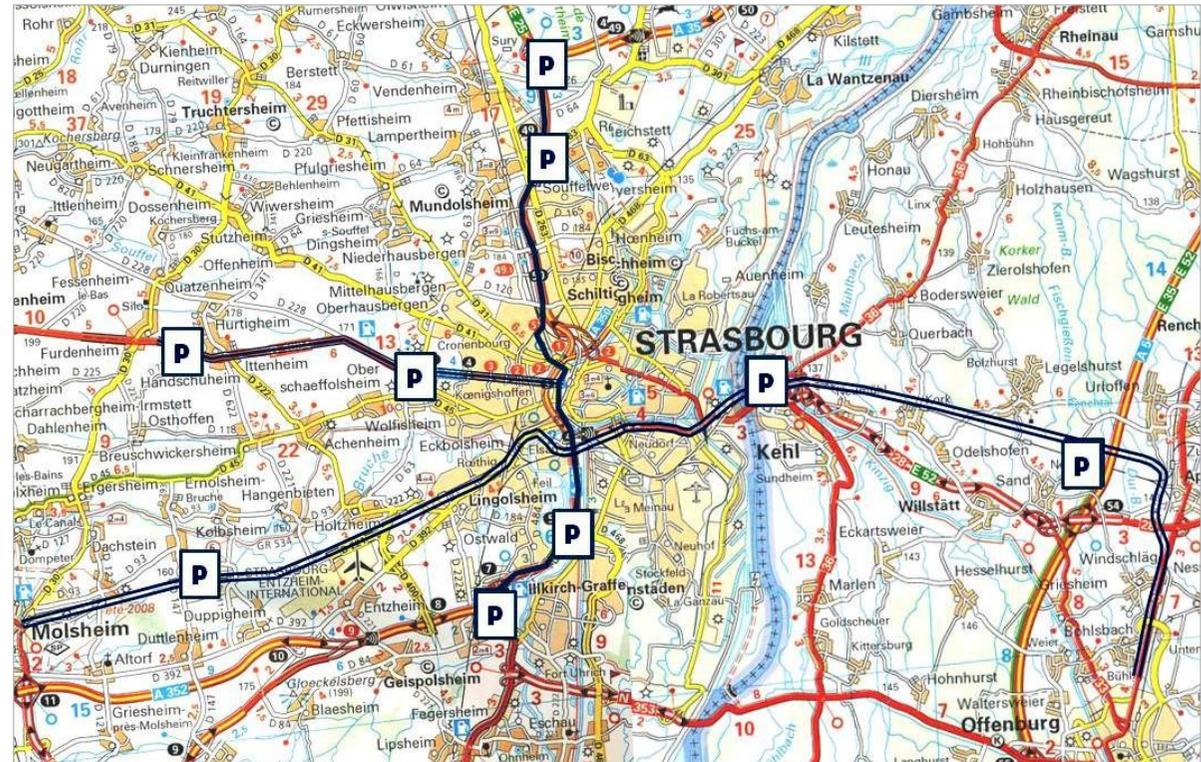
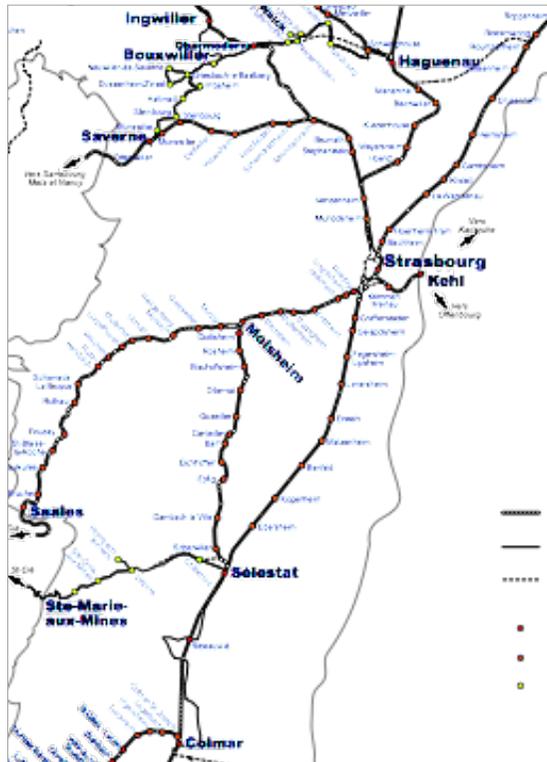
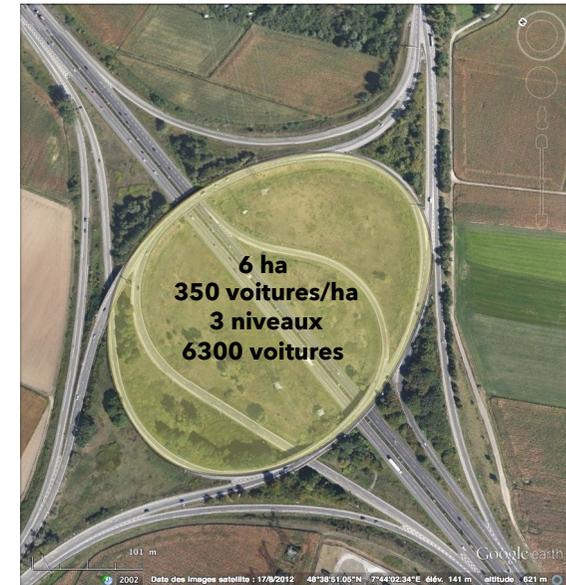


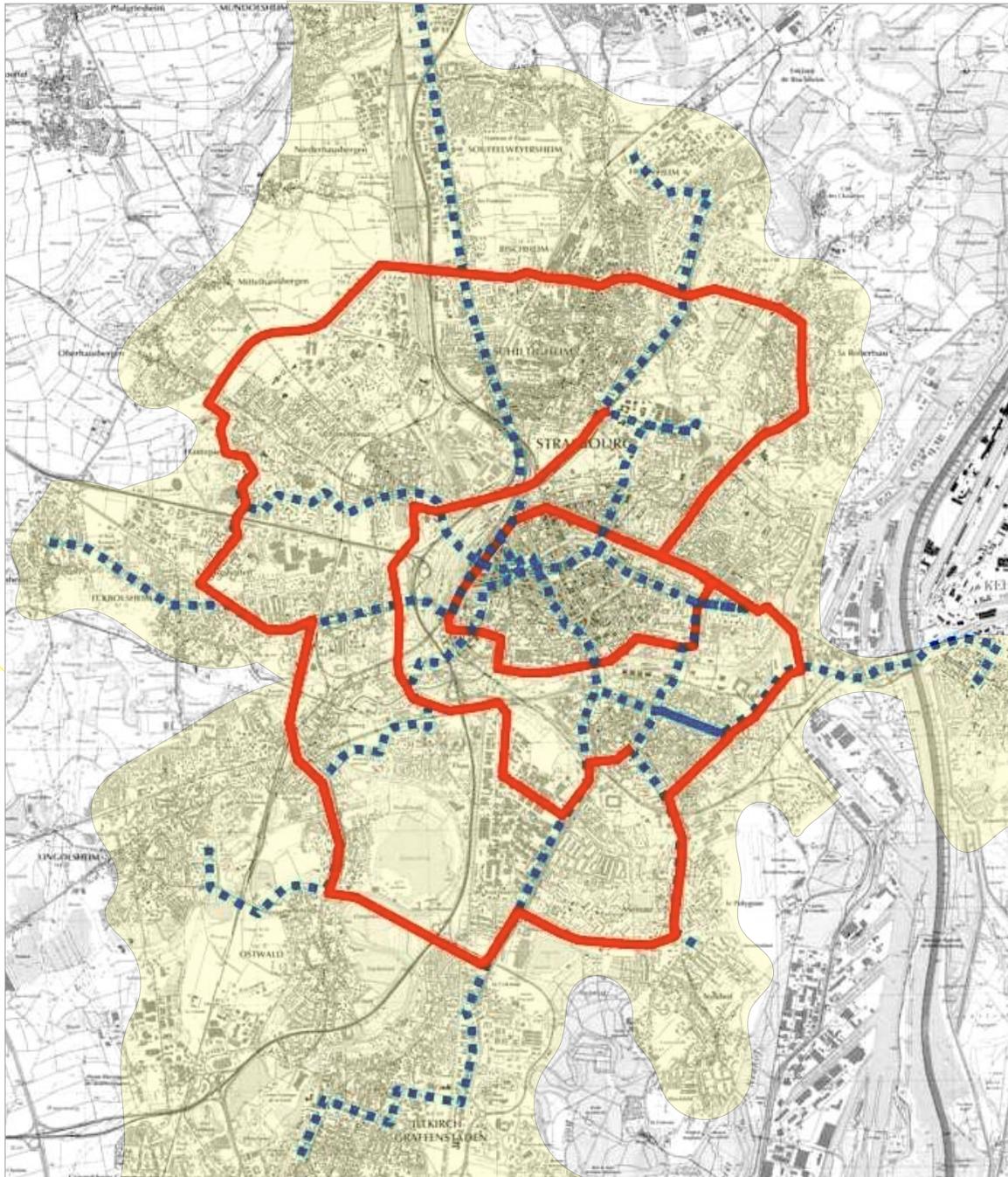
Andrieff, Messelis, octobre 2015

en caractères **gras** :
 les déterminants pour lesquels des hypothèses d'évolution ont été introduites dans la simulation

Réduire le trafic automobile: agir *simultanément* sur l'ensemble des moyens

- TER, réseau routier interurbain, parkings-filtres





Réduire le trafic automobile: agir *simultanément* sur l'ensemble des moyens

- réseau urbain tram et bus
- contrôle du stationnement
- péage urbain*

* note ci-après

Options de réduction du trafic sur l'actuelle A35
APPORTS POSSIBLES DES INSTAURATIONS DE LA GRATUITE
DES TRANSPORTS COLLECTIFS, ET D'UN PEAGE URBAIN
DANS L'EUROMETROPOLE

Options de réduction de trafic sur l'actuelle A35 :

APPORTS POSSIBLES DES INSTAURATIONS DANS L'EUROMETROPOLE DE LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET D'UN PÉAGE URBAIN

ANALYSES PRÉALABLES

La mobilité, la manière dont elle s'effectue, les conséquences qu'elle engendre sont aujourd'hui au coeur de préoccupations de santé publique, d'environnement, de fonctionnement urbain ou d'équilibre territorial. Dans l'Eurométropole ces préoccupations se cristallisent sur l'A35. A ce stade elles demandent qu'à **court terme** des solutions soient apportées. Ailleurs, gratuité des transports collectifs et péage urbain ont été mis en oeuvre pour assainir de semblables situations.

Une vingtaine de villes françaises ont instauré des gratuités totales ou partielles des transports en commun. 1.400.000 usagers sont aujourd'hui concernés. En Estonie, à Tallinn, ville de 500.000 habitants la gratuité en oeuvre depuis plus de 4 ans. Cette gratuité est également pratiquée en Tchéquie, en Angleterre, en Suède, comme au Brésil ou aux Etats Unis. Les buts visés sont bien évidemment de faciliter l'accès aux transports en commun et par contre coup, de diminuer la circulation automobile. C'est expressément pour ce motif que le gouvernement allemand vient en urgence de la proposer à titre expérimental dans cinq villes.

Dans la quasi totalité des cas, la fréquentation a augmenté. Ont également été observées un effacement des barrières sociales, une plus grande liberté de déplacements, une réduction des dépenses des familles les moins aisées et au final des diminutions de la circulation automobile, et de la pollution, quelquefois en deçà des résultats espérés.

Par ailleurs, des villes ont mis en place des péages urbains. Il s'agit là de tarifier l'usage de la voiture dans des périmètres urbains et donc d'y réduire le trafic automobile. Bergen dès 1984, Oslo, Londres, Singapour en sont les exemples les plus notables. Aux dernières Assises de la Mobilité (décembre 2017), le recours au

péage urbain comme mode de régulation de la circulation automobile a été clairement recommandé.

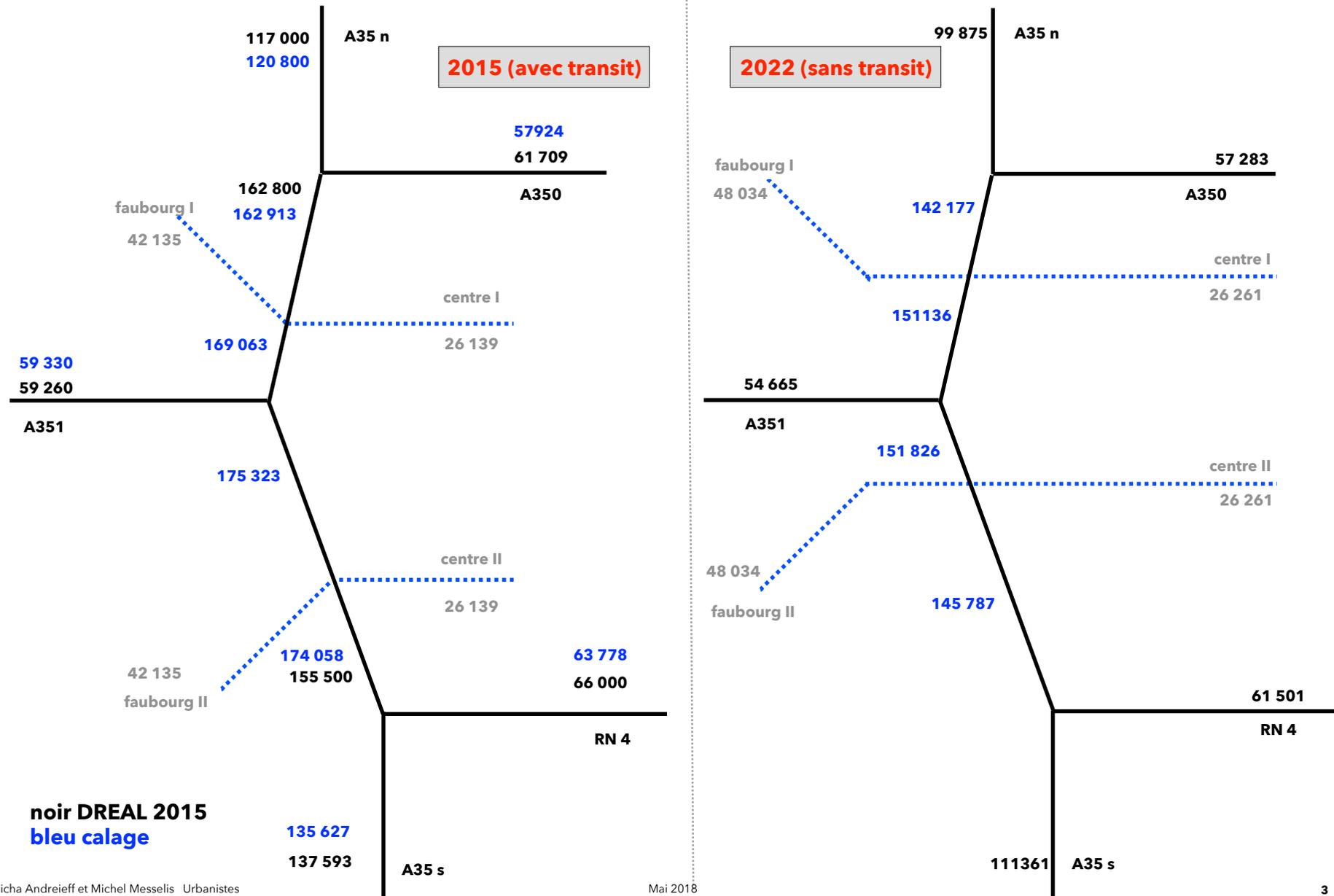
A Strasbourg, transformer l'A35 en boulevard, impose en préalable une réduction significative de son trafic. Instaurer **simultanément** une gratuité des transports collectifs et un péage urbain semble bien être un moyen à **court terme** d'y parvenir.

Les expériences ne se transposent pas sans précautions. Chaque ville est particulière. Leurs organisations, leurs ressources, leurs populations ont leurs caractéristiques propres. Modifier les conditions de la mobilité change aussi à plus ou moins long terme les fonctionnements territoriaux. Pour le cas strasbourgeois, l'étendue de ce territoire sera vaste. L'approche qui suit propose d'approfondir les enseignements des expériences anciennes ou en cours, et de cerner des conditions d'application à l'Eurométropole de la gratuité et du péage urbain, et en particulier les possibilités de compensation de l'annulation de la recette de la CTS.

ENSEMBLE DE LA NOTE A PARTIR DE LA PAGE 9

DIMENSIONNEMENT DES VOIES DE SUBSTITUTION A L'A35 ET L'A351

1. flux hors transit en 2022 (A355 en service)



DIMENSIONNEMENT DES VOIES DE SUBSTITUTION A L'A35 ET L'A351

2. 2022 >2042 simulation de la réduction des trafics automobiles

le coefficient moyen de réduction des trafics est de 60 % (covoiturage, reports de mobilité, transferts vers TER TC urbains, 2R):

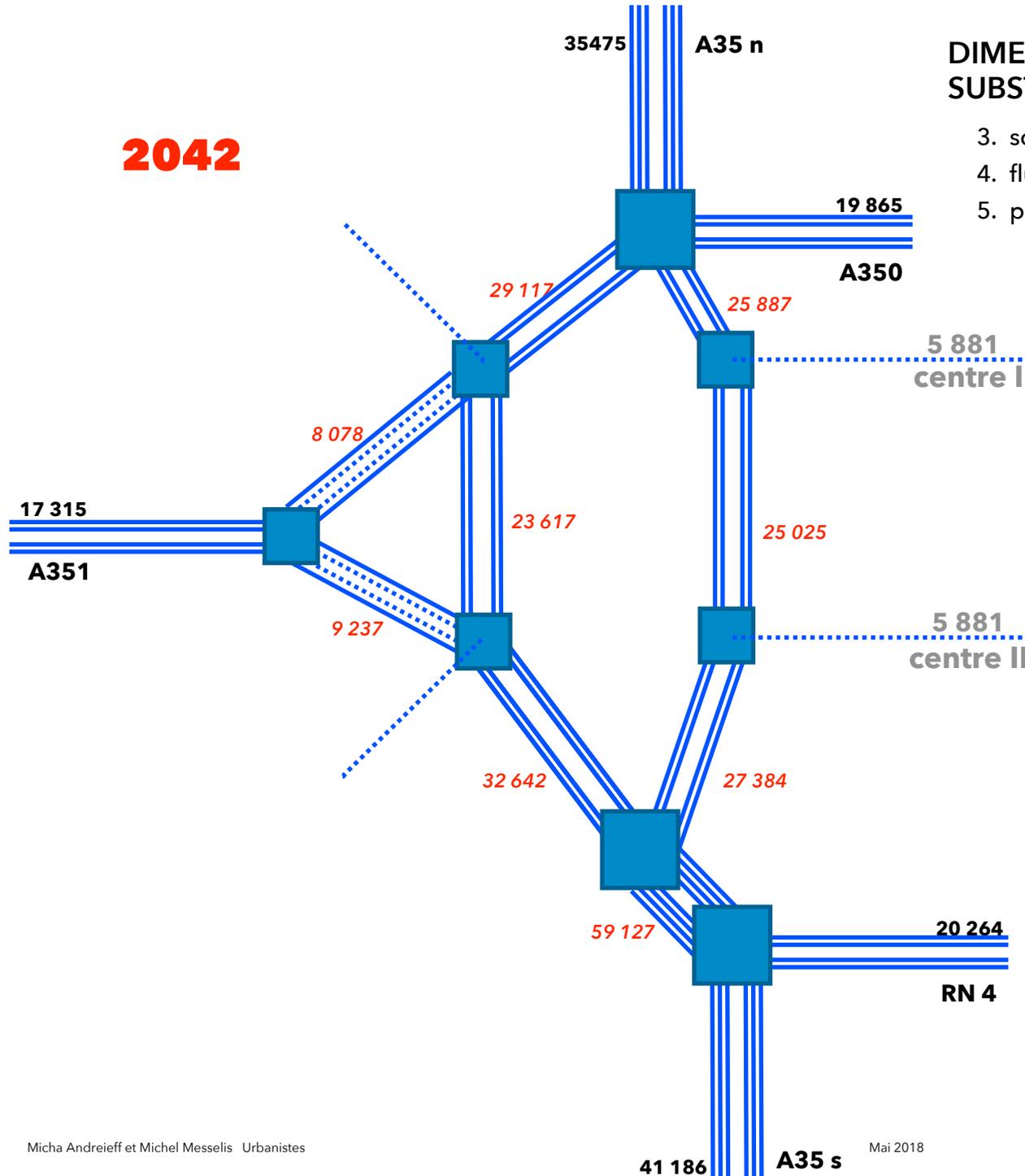
- * les coefficients les plus élevés sont proposés pour les liaisons centre / périphérie
- * des coefficients plus faibles sont proposés pour les trafics a priori à plus longue distance

2022--> 2042: coefficients de réduction par type de liaison									
	A35N	A35 S	CENTRE 1	CENTRE 2	FAUBOURG 1	FAUBOURG 2	A350	A351	R
A35N		0,575	0,775	0,775	0,675	0,675	0,775	0,675	0,61
A35S	0,575		0,775	0,775	0,675	0,675	0,575	0,675	0,61
CENTRE 1	0,775	0,775					0,775	0,775	0,43
CENTRE 2	0,775	0,775					0,775	0,775	0,43
FAUBOURG 1	0,675	0,675					0,675	0,675	0,38
FAUBOURG 2	0,675	0,675					0,675	0,675	0,38
A350	0,775	0,575	0,775	0,775	0,675	0,675		0,675	0,61
A351	0,675	0,675	0,775	0,775	0,675	0,675	0,675		0,62
RN4	0,575	0,775	0,775	0,775	0,675	0,675	0,575	0,675	
moyenne	0,61	0,61	0,43	0,43	0,38	0,38	0,61	0,62	

2042

DIMENSIONNEMENT DES VOIES DE SUBSTITUTION A L'A35 ET L'A351

3. schéma du réseau de substitution
4. flux 2042 (*simulation*)
5. prédimensionnement (nb de voies "boulevard')



nb de voies	CAPACITE en véh/hp et veh/j				
	HP 1 SENS	JOUR SENS 1	JOUR 2 SENS	HP 1 SENS	JOUR 1 SENS
1	600	6 000	12 000	800	8 000
2	1 200	12 000	24 000	1 600	16 000
3	1 800	18 000	36 000	2 400	24 000
4	2 400	24 000	48 000	3 200	32 000

note:

APPORTS POSSIBLES DES INSTAURATIONS DE LA GRATUITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS, ET D'UN PEAGE URBAIN DANS L'EUROMETROPOLE (février 2018)

sommaire

préambule:	4
* <i>rappel des objectifs de la transformation de l'A35</i>	4
* <i>L'A35 après le C.O.S.</i>	5
* <i>service public et transferts de ressources</i>	6
* <i>éclairer les conditions d'un nécessaire débat</i>	6
1. la gratuité des transports publics	7
1. l'impact sur le trafic de l'A35	7
2. l'impact sur le réseau au sens technique	9
3. l'impact sur le réseau au sens financier	9
* les recettes voyageurs: gratuité généralisée ou limitée	10
* le financement : versement transport et contribution du concédant	11
4. le réseau comme entité sociale	11
5. la vie urbaine et la structuration territoriale	11
* l'impact de l'éventuel transfert modal VP→ TC	11
* l'impact de la libération des demandes de mobilités insatisfaites	11
* la structuration territoriale	11
6. des exemples en France et à l'étranger	11
* en France	12
* l'exemple de Tallinn	13
* le cas de l'Allemagne	13
* dans le monde	13
2. le péage urbain	14
* extrait de la fiche de proposition n°3: rendre le cadre du péage urbain viable et attractif (Synthèse des ateliers de l'innovation, séminaire MAAS)	14
* les types de péages urbains	15
* des possibilités de mise en oeuvre diverses via le tarif	15
* exemples	16
* l'impact sur le trafic de l'A35	16
* quels accompagnements à l'instauration d'un péage urbain	16
3. la combinaison gratuité des transports urbains — péage urbain	17
* le péage urbain comme ressource	17
* une ressource pour financer la gratuité des TC	17
* la complexité de l'organisation de la mobilité	17
4. pour avancer: simuler des situations	18
* les acquis et les retours d'expériences,	18
* ces critères d'évaluation à construire,	18
* les périmètres et les tarifs: premières variables pour des simulations	18
* les réseaux, leurs caractéristiques, et leurs inscriptions urbaines,	18
* une procédure de travail	18
ANNEXES	20
1. SERVICE PUBLIC: DEFINITION ET CARACTERISTIQUES	21
2. GRILLE TARIFAIRE CTS	22
3. RESEAUX AYANT INSTAURE UNE GRATUITE COMPLETE OU PARTIELLE	23

PREAMBULE

Dans la perspective de la transformation de l'A35, dont on rappellera ici les objectifs: réduire la fracture urbaine, maîtriser les conséquences sanitaires de la circulation automobile, et en second rang, limiter l'étalement urbain, il est opportun d'évaluer ce qu'à court terme, l'instauration de la gratuité dans les transports collectifs et d'un péage urbain pourraient apporter:

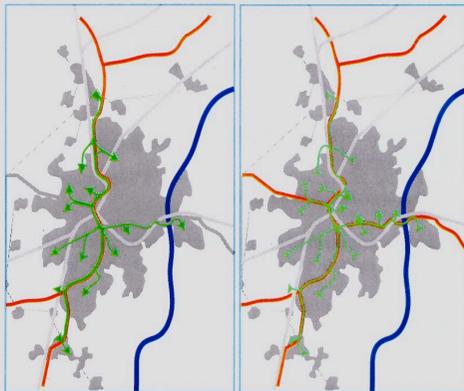
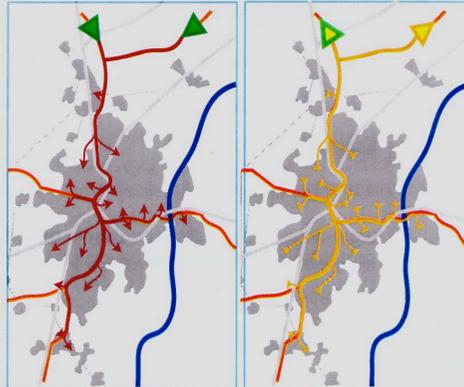
- I. soit par transfert vers les TC de déplacements réalisés avec d'autres modes de transports¹, par "libération" de demandes de mobilité de populations dont les ressources et/ou les aptitudes sont trop limitées pour accéder aux transports collectifs.
- II. soit, spécifiquement pour le péage urbain, en incitant au transfert modal, conforter le passage à la gratuité sur les transports collectifs. A cet objectif on peut associer la recherche d'une maîtrise réelle de la pollution en agglomération.

L'A35 APRES LE C.O.S.

La réalisation du COS écartera le trafic de grand transit de l'A35. Resteront donc sur l'A35 les trafics directement liés à l'Eurométropole, c'est à dire les flux d'échange entre l'Eurométropole et schématiquement le Bas-Rhin d'une part et d'autre part les flux internes de l'Eurométropole.

La concentration des flux sur l'A35 s'explique à la fois par la réduction progressive des capacités de transferts du réseau viarie antérieur à l'A35 pour des raisons de réduction des nuisances, et en raison d'un développement plus rapide des périphéries de

échanges Eurométropole nord du Bas-Rhin trafics entrants et sortants



trafic interne à l'Eurométropole: flux radiaux, et périphériques

l'Eurométropole que celui de sa partie centrale, amenant une augmentation des flux et de leur dispersion, ce qui a rendu partiellement caduque ou inopérant le réseau de transport collectif hérité.

Ainsi, l'A35, après le COS, restera l'artère quasi exclusive des échanges dans la région de Strasbourg. Dans une telle configuration s'interroger sur les apports possibles de l'introduction de la gratuité des transports collectifs et d'un péage urbain, paraît donc opportun.

SERVICE PUBLIC² ET TRANSFERTS DE RESSOURCES

A ce stade, il convient de rappeler que tout service public mis en oeuvre par l'intermédiaire de réseaux opère un transfert de ressources entre différentes catégories d'usagers du service public d'une part, et entre usagers et non-usagers d'autre part.

les transports collectifs

- * entre usagers, via le tarif pour tous les services publics "tarifés". Par exemple, dans le cas du transport public, adopter un tarif unique quelle que soit la longueur du trajet transfère des ressources des usagers faisant des trajets courts vers ceux qui font des trajets longs, schématiquement des résidents des secteurs centraux, vers ceux des secteurs périphériques. De même le tarif "abonnement" opère un transfert des usagers "occasionnels" vers les usagers réguliers. Quelles que soient les justifications techniques ou politiques à l'origine des mises en forme du tarif, il faut retenir que les transferts de ressources sont "calibrés" par ce tarif. On remarque ici que ce transfert fonctionne quel que soit le lieu de résidence des auteurs des trajets, à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre de l'autorité organisatrice. Dans le cas strasbourgeois, le fait que des titres de transports soient utilisables sur quatre réseaux: urbain, départemental et régional et transfrontalier en associant des autorités organisatrices multiples étend ces transferts sur des périmètres très vastes.
- * entre résidents usagers et non-usagers de la même agglomération, via la subvention d'équilibre. En effet, dans la quasi totalité des réseaux de transports publics la "recette voyageur" ne couvre pas les frais d'exploitation du réseau. La subvention d'équilibre versée par l'autorité organisatrice compense alors le découvert. Par ce biais s'opère alors un transfert entre usagers et non usagers, transfert encore modulé par les divers régimes d'imposition des résidents des périmètres des autorités organisatrices concernées.
- * le transfert de ressources via le "Versement transport" (V.T.). Ce versement transport, taxe sur les salaires des employés des entreprises situées dans le périmètre d'une l'autorité organisatrice est justifié par le fait que les réseaux de TC contribuent à la création d'un marché de l'emploi³. Le transfert qui s'opère ici est à la fois un transfert entre employés (usagers/non-usagers) et entre employés et non employés (impact sur la subvention d'équilibre s'il n'y a pas de V.T.) et enfin entre résidents et non résidents dans le périmètre de l'autorité organisatrice.

Ces aspects de la tarification montre que la question est complexe et que ses implications sont nécessairement politiques.

l'usage de l'automobile: circulation et stationnement

Pour la circulation automobile cette question se pose en d'autres termes. En effet le financement de l'infrastructure est assuré par l'impôt ou les taxes quelque soit le maître d'ouvrage de la voirie. Mais les modalités de collecte et les assiettes des impôts sont différentes d'un maître d'ouvrage à l'autre (Etat, Département, Collectivités locales, et plus récemment Régions). Par ailleurs, la multiplicité des fonctions de la voirie (valorisation foncière, desserte, circulation,....) en rendrait la tarification quasi impossible.

L'usage de la voirie comme support de circulation n'est pas à proprement parler un service public, à ceci près que l'organisation de la circulation est devenue pratiquement sur la totalité du territoire une "compétence" publique que l'expression "pouvoir de police" concrétise au moins partiellement. Cette organisation de la circulation répond à deux exigences: assurer le meilleur fonctionnement possible -cette exigence résumée par fluidité du trafic- et garantir la sécurité du déplacement automobile et des autres usagers de la voirie, cette seconde exigence se traduisant par une "concrétisation" du code de la route dans le paysage urbain. Les coûts de cette organisation de la circulation sont financés par tous les résidents d'une collectivité, qui, tous, d'une manière ou d'une autre, directement ou indirectement, en sont usagers.

¹et c'est aussi une inversion de point de vue: s'intéresser à des moyens de gestion de la demande en lieu et place de la gestion de l'offre,

² voir en annexe définition et caractéristiques juridiques du service public

³ raison initiale de la création des réseaux de TC et rôle historique de ces réseaux

1. LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

1. L'impact sur le trafic de l'A35

Premières questions: en quoi, en maintenant le réseau dans sa forme actuelle, la gratuité incitera:

- les usagers actuels à laisser leur voiture pour certains types de déplacements ?
- les non usagers -qui se déplacent- à utiliser les TC pour tout ou partie de leurs déplacements ?
- et enfin les non usagers qui ne se déplacent pas à se déplacer en TC ?

Pour chacune de ces catégories, et de manière schématique, les raisons du non usage des TC peuvent être liées :

- au coût d'usage,
- au différentiel des temps de parcours entre les TC et la voiture particulière,
- à l'inconfort réel ou supposé des TC et en particulier des autobus,
- ou encore un assemblage de ces diverses raisons.

On en déduit que le passage à la gratuité ne génère pas nécessairement des transferts de l'automobile vers les transports collectifs, et que ce transfert peut s'opérer si les conditions de "compétitivité" des TC par rapport à la voiture sont mises en place. Ces conditions sont pour l'essentiel connues, mais le plus souvent hors d'atteinte aujourd'hui, compte tenu de la performance -évidemment toujours jugée insuffisante, mais encore inégalée- du réseau routier, pour tous les déplacements que l'actuel réseau de transports collectif ne permet pas d'assurer de manière efficace.

Se pose alors la question de savoir si, dans cette situation défavorable de performance, le passage à la gratuité peut effectivement transférer des déplacements vers les transports collectifs. Deux cas sont sans doute à distinguer, le réseau CTS urbain étant utilisé par des résidents et des non résidents en l'Eurométropole.

- le trafic interne à l'Eurométropole

Un examen sommaire de la grille tarifaire⁴ de la CTS montre que, dans l'Eurométropole, et pour les abonnements au moins, le coût d'un déplacement est déjà très faible. En effet, quel que soit l'abonnement, le nombre de trajets (de déplacements) est illimité. On ajoutera qu'il existe une tarification "solidaire" utilisée par 69.000 personnes, le coût de ces abonnements mensuels solidaires variant entre 1,8 et 14,8 du prix du ticket "un trajet" à l'unité.

Reste les usagers plus ou moins occasionnels, majoritairement eurométropolitains, utilisant des titres de transport valides pour une personne, pour un ou plusieurs trajets ou pour une durée déterminée et dont on exclura les touristes ou les visiteurs en (très) court séjour et ne disposant pas de véhicule.

Pour ces usagers, y-a-t-il une sensibilité au coût du déplacement ? On peut penser qu'elle est suffisamment faible pour qu'ils n'aient pas eu recours à un abonnement. Dans ce cas, comme il est vraisemblable que les seuls déplacements qu'ils font ne sont pas des déplacements en transports collectifs, ne serait ce pas plutôt l'inadéquation du réseau à leurs besoins qui ne limiterait leur usage des TC ? Dans ce cas quelle amélioration apporter au réseau urbain actuel ?

- le trafic d'échange entre l'Eurométropole et le Bas-Rhin

PASSAGE À LA GRATUITÉ: EVOLUTION DE LA MOBILITÉ

mise en oeuvre des modèles de trafic pour évaluation

-> transferts modaux (VP/TC->2R ou MâP)

-> diminution des trafics automobiles en particulier sur l'A35

-> diminution des niveaux sonores sur les principales artères de l'agglomération.

analyse des données de fréquentation de la CTS

-> évolution des mobilités TC dans les secteurs de populations les moins favorisées.

Le réseau strasbourgeois (eurométropolitain) est utilisé par nombre d'usagers que ne sont pas eurométropolitains. Dans la perspective de réduire le trafic de l'A35 les déplacements de ces non résidents⁵ sont une cible à privilégier.

Les récents accords tarifaires entre la Région, le département du Bas-Rhin, l'Eurométropole, ont créé divers tickets journaliers et des abonnements "combinés"⁶. Si les tickets visent à l'évidence des déplacements occasionnels, les abonnements sont soit spécifiquement destinés aux scolaires, aux étudiants et aux salariés, soit sont "généralistes" et en nombre de voyages illimités.

Partant de là, par rapport à une introduction de la gratuité, les questions qui se posent, sont les suivantes:

- ▶ Quelle part des recettes ces différents titres représentent dans la totalité des recettes de la CTS ? Dans cette recette peut-on distinguer la part des non résidents (trafic d'échange "entrant") de celle des résidents (trafic d'échange "sortant") ? Quelle est la part des déplacements en TC des non résidents dans la totalité de leurs déplacements en direction de l'Eurométropole ?
- ▶ Est ce qu'il est possible de localiser soit les utilisateurs de ces titres de transports, soit les non utilisateurs, afin de cerner le marché potentiel ?
- ▶ Dans ce marché potentiel, quelle part, en raison de sa position par rapport aux réseaux actuels, pourrait utiliser les TC et ne l'utilise pas ? Ce non-usage des TC résulte-t-il des coûts des titres ou de la non pertinence de l'offre par rapport à la voiture ? En résumé, que peut apporter en l'état actuel des réseaux une introduction de la gratuité comme diminution du trafic de l'A35 et quelles modifications aux réseaux actuels pour augmenter l'impact ?

Pour répondre à ces questions, simuler les flux TC sur la base des données enquêtes ménage déplacement, semble une première priorité, même si cela aura les limites habituelles. En effet, les flux mesurés (tous modes) sont nécessairement une transformation de la mobilité par l'offre disponible et l'adéquation de cette offre aux caractéristiques sociales, économiques, culturelles des habitants.

Une telle démarche permettrait de cibler les premières modifications indispensables du réseau (dessin infrastructure et matériel) pour obtenir un gain substantiel de fréquentation, et partant une évaluation du transfert modal (VP->TC, ou tous autres).



⁴ voir copie ci après (CTS guide du voyageur 2017)

⁵ le trafic d'échange entre l'Eurométropole et le reste du Bas-Rhin

⁶ voir ci après copie des abonnements combinés (CTS guide du voyageur 2017)

Cela implique que les modèles de trafic disponibles prennent en compte dans la détermination des choix de mode des facteurs économiques (coûts comparés des différents modes de transports), des facteurs liés au temps disjoints des facteurs économiques, et peut-être aussi des facteurs "confort" (effets de la promiscuité, de la ponctualité, ...)

2. L'impact sur le réseau urbain au sens technique:

Que faut-il modifier dans le réseau actuel pour que le passage à la gratuité est un impact quantitatif positif ? A voir ici le dessin du réseau, les fréquences de desserte, et au final le parc.

A ce stade, répondre à ces questions supposerait que des réponses aient été apportées aux questions précédentes. Pour autant, quelques compléments au réseau actuel semblent évidents:

- désengorger le centre du réseau: la place de l'Homme de Fer ne peut plus être le principal point d'échange entre les lignes de tramway actuelles. Cette caractéristique contraint fortement les relations de périphérie à périphérie que le réseau de bus n'assure pas avec une qualité suffisante pour rendre les TC compétitifs par rapport à la voiture. L'enjeu est d'importance, que l'on instaure ou non la gratuité. La ligne L1 a amorcé cette évolution nécessaire du dessin du réseau. Cette évolution semble devoir être poursuivie rapidement.
- renforcer la desserte de grands équipements aujourd'hui mal desservis comme les Hospices Civils, ou des quartiers en cours de développement comme le Wacken,
- mieux assurer la diffusion dans l'agglomération des flux d'échange arrivant à la gare, en particulier en direction du Wacken et des Institutions Européennes. C'est un enjeu essentiel dans la recherche du transfert de la circulation automobile vers les transports collectifs.
- assurer des liaisons directes entre secteurs périphériques (2ème couronne) avec des fréquences et/ou des amplitudes de desserte suffisantes pour répondre aux besoins des populations aux ressources limitées? c'est probablement sur ce type de relations que la gratuité peut "libérer" de la mobilité.

COMPENSATION FINANCIÈRE DE LA GRATUITÉ

- * Versement Transport : état actuel et évolutions récentes
 - taux
 - ventilation du produit entre fonctionnement et investissement
 -> **potentiel mobilisable pour compensation gratuité**
- * contribution du budget de l'Eurométropole à l'équilibre financier de la CTS (exploitation): état actuel et évolutions récentes, et perspectives d'évolution
 - montant
 - charge par habitant
- * budget de l'Eurométropole
 - ventilations entre sources,
 - perspectives d'évolutions
 -> **potentiel mobilisable pour compensation gratuité**

3. L'impact sur le réseau urbain au sens financier :

avec deux aspects l'impact sur les recettes voyageurs et l'impact "retour" sur le financement.

- **les recettes voyageurs: gratuité généralisée ou limitée.**

A priori, l'instauration de la gratuité fait disparaître les recettes payées par les clients soit 49 Millions d'Euros⁷ environ pour l'année 2016 dans le bilan de la CTS. Ces recettes ne sont pas pour autant abondées que par les seuls résidents de l'Eurométropole, des non résidents utilisent aussi le réseau urbain. Instaurer la gratuité, qu'il faudra nécessairement compenser, peut donc conduire à transférer des charges de résidents non métropolitains vers des résidents métropolitains. Ce transfert de charges peut-il alors s'apparenter à une charge de centralité supplémentaire pour l'Eurométropole ?

Par ailleurs, si, pour les déplacements des Eurométropolitains, il semble difficile de ne pas avoir une application générale de la gratuité pour leurs déplacements à l'intérieur de l'Eurométropole, c'est à dire tant qu'ils demeurent sur le réseau urbain de la CTS, il n'en va

⁷ rapport d'activité et de responsabilité sociale et environnementale CTS 2016

pas de même dès qu'ils changent de réseau. En effet, il est peu probable que la Région et le Département accordent la gratuité aux usagers sur les réseaux dont ils ont la responsabilité aux seuls usagers entrant ou sortant de l'Eurométropole, tant que ces collectivités ne seront convaincues des enjeux que représente pour leurs administrés la transformation de l'A35.

On peut rappeler ici que ces collectivités contribuent à hauteur de 22 Millions d'Euros⁸ environ au total des recettes voyageurs de la CTS. Cette part des recettes devrait être maintenue, elle découle des accords tarifaires entre autorités organisatrices. On voit ici la question du périmètre des autorités organisatrices est cruciale.

Autre question: quelle est aujourd'hui la répartition des recettes et des subventions d'équilibre entre elles ? Les titres utilisés aujourd'hui sont subventionnés par les différentes autorités organisatrices. Passer à la gratuité supposerait donc l'accord de ces collectivités sauf à ce que la seule Eurométropole en prenne en charge le coût ?

Pour autant, la part du prix de ces titres qui relève de l'Eurométropole pourrait alors être annulée.

- **le financement: Versement-Transport et contribution du concédant (l'Eurométropole).**

Le Versement Transport est, dans les limites, autorisées par les textes affecté au financement du fonctionnement et de l'investissement. Il est prélevé aujourd'hui au taux maximum de 2% des salaires⁹. Ce taux maximal n'est pas a priori modifiable par décision locale. Ce versement transport a été une ressource essentielle dans le développement du réseau de tramway. Au taux maximum correspond un partage investissement/fonctionnement donné de l'ordre de 66% fonctionnement au maximum. Dit autrement affecter au fonctionnement une part supérieure à 66% conduit à diminuer le taux global et à réduire fortement la capacité d'investissement. dans une recherche de l'augmentation de l'usage des TC cela paraît contradictoire.

Reste donc la contribution du budget de l'Eurométropole pour assurer l'équilibre du budget de l'exploitant. Pour 2016, les recettes payées par les clients s'élèvent à 49 millions d'Euros. Leur compensation à montant égal¹⁰ demande donc soit à chaque habitant de l'Eurométropole une contribution moyenne de 100 Euros environ, soit, pour ne pas augmenter la fiscalité, un transfert de ressources depuis d'autres secteurs de financement.

Le dilemme est ordinaire. Quel que soit le choix fait, il faudra aussi évaluer les "bénéfices" que l'on retire de l'opération, l'importance (financière, sociale, sanitaire....) des bénéfices pouvant alors justifier ou valider le choix.

Comme toujours quand il s'agit de service public, *in fine*, la vraie question est: quel est le transfert de ressources, de combien est sa valeur, et quels sont ceux qui y gagnent (avec toujours la même interrogation: sont-ils légitimes ?) et quels sont ceux qui y perdent (avec une autre question pas moins classique, quelle est l'influence sur les prochaines élections !).

Le "brouillard" sur la fiscalité dans lequel on se trouve aujourd'hui ne permet pas aujourd'hui d'aborder ces questions.

⁸rapport d'activité et de responsabilité sociale et environnementale CTS 2016

⁹ cf délibération n°13 du 3 mars 2017 de l'Eurométropole

¹⁰ La suppression de la billetterie et la disparition du contrôle peuvent en effet être sources d'économie. Mais par ailleurs, l'accroissement de trafic produit par l'instauration de la gratuité aura un coût, le nécessaire maintien d'un dispositif de comptage limitera aussi les gains que l'on pourrait escompter d'une suppression de la billetterie.

Conséquence particulière, le nombre d'habitants a augmenté de 25.000 en 3 ans élargissant la base imposable¹⁶ et ayant ainsi rendu l'opération rentable. Ici, il faut noter qu'avant l'instauration de la gratuité, la ville de Tallinn finançait le réseau à hauteur de 70%. Mais l'un des objectifs n'a été que très modestement atteint, puisque la circulation automobile n'a que très peu diminué. La raison de cet échec réside semble-t-il dans la faiblesse des transports collectifs à l'extérieur de la ville de Tallinn.

3. l'Allemagne¹⁷

Sous la pression de l'Union Européenne, et pour des raisons de réduction de la pollution atmosphérique, les ministres de l'Environnement, des Transports et des Finances ont écrit le 11 février au commissaire européen en charge de l'environnement, Karmenu Vella,

"nous envisageons la gratuité des transports publics afin de réduire le nombre des voitures particulières en circulation".

Cette annonce a bien sûr amené des réactions des villes allemandes, propriétaires dans leur très grande majorité des réseaux, demandant au gouvernement fédéral d'assurer la compensation des recettes annulées. A l'échelle du pays 12 milliards d'Euros sont en jeu.

4. dans le monde (extrait d'un article de Wikipedia)

De manière plus commune, certaines villes dans le monde mettent en place une gratuité partielle des transports en commun, sur des lignes de bus ou de tramway particulières. Cette gratuité partielle peut permettre de réduire les goulots d'étranglement dans le système de transport, en particulier la congestion automobile, en favorisant le report modal vers les transports en commun. C'est le cas à Singapour par exemple, dont les lignes de métro du centre ville sont gratuites aux heures de pointe.

Aux États-Unis, plusieurs villes ont mis en place une gratuité partielle des transports en commun réservée au centre-ville ou à certains quartiers, comme à Miami, Salt Lake City, Pittsburgh, Seattle ou Baltimore.

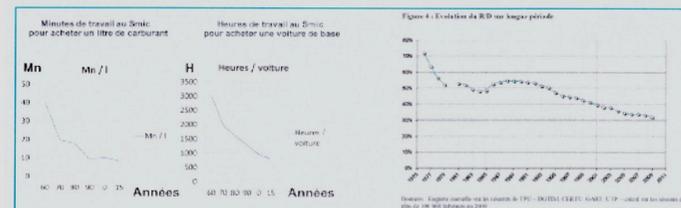
¹⁶ taxe locale sur le revenu: montant moyen de 1 756 euros

¹⁷ LES ECHOS 13/12/2018 Berlin veut tester la gratuité des transports publics pour réduire la pollution GEO/AFP 13/12/2018 L'Allemagne envisage la gratuité des transports en commun en ville

2. LE PÉAGE URBAIN

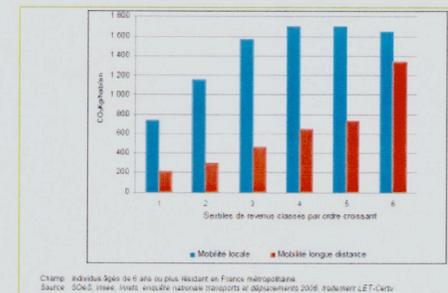
- extrait de la fiche de proposition n° 3: rendre le cadre du péage urbain¹⁸ viable et attractif

En 2020, le coût d'usage de la voiture rechargeable pourrait être comparable à celui des transports en commun, même avec abonnement et participation à 50 % de l'employeur. Le signal prix envoyé aux usagers a déjà produit son effet : la circulation automobile augmente dans les périphéries et continuera d'augmenter. Si les pouvoirs publics restent inactifs, nous sommes condamnés à une thrombose progressive de nos agglomérations, avec une saturation généralisée des réseaux de transports routiers et en communs, alors que les enjeux environnementaux n'ont jamais été aussi aigus.



Évolution du prix de l'essence pur l'usager et de sa participation à la couverture des coûts d'exploitation des transports en commun : la course impossible des TC face à la voiture

Le paradoxe, est la préférence actuelle pour des mesures d'interdiction de circuler des véhicules anciens, qui n'aura que peu d'impacts sur la circulation automobile et la pollution de l'air : la voiture diesel est responsable de 21 % des émissions de NOx et 9 % des particules (source : AirParif). Les interdictions touchent les ménages aux revenus les plus faibles que l'on pousse à changer de véhicule (340 000 rien qu'en Île-de-France !), soit une dépense très importante, de l'ordre de 15 000 euros. Ces interdictions mettent à mal la cohésion entre populations. La répartition des émissions de CO₂ par sextile de revenus montre que les mesures d'interdiction sont particulièrement injustes : les classes les moins fortunées sont aussi celles qui émettent le moins d'émissions de CO₂, en mobilité quotidienne comme en longue distance.



Émissions de CO₂ par habitant et par an selon les sextiles de revenus. Source : INSEE ENT2 2008, traitements LAET et CEREMA. La mobilité locale concerne les déplacements inférieurs à 80 km

Il faut donc chercher une voie plus juste et plus efficace pour aborder le problème posé par l'occupation de l'espace public par la voiture et le financement de la mobilité.

C'est donc vers l'augmentation du coût d'usage de la voiture qu'il faut s'orienter par une tarification venant plus que compenser la baisse tendancielle et structurelle de ce coût. La dépenalisation du stationnement est un premier pas mais ne suffira pas, l'immense majorité des bureaux en centre-ville ayant été construits avec les places de stationnement privées en nombre important et les recettes financières en jeu étant sans rapport avec les enjeux.

¹⁸ Synthèse des ateliers de l'innovation, séminaire MAAS (mobility as a service) Ministère de la transition écologique et solidaire, Ministère chargé des transports, décembre 2017

- les types de péages urbains

Instauré dans quelques grandes villes, le péage urbain¹⁹ consiste à demander aux usagers de la route d'acquitter un droit d'accès à une infrastructure (tunnel, pont) à un périmètre donné ("péage cordon"), ou dans des cas plus rares à percevoir un droit, une taxe, une redevance, pour toute circulation à l'intérieur d'un périmètre donné (péage de zone). Il a le plus souvent été instauré comme outil de gestion d'espaces envahis par la circulation automobile ou saturés par la pollution qu'elle génère. A ces principaux objectifs s'en ajoutent assez souvent d'autres parmi lesquels on peut citer, comme le montre le graphique ci-dessous²⁰, les transports collectifs. C'est donc a priori un outil de gestion des flux d'échanges entre une agglomération et son hinterland. C'est en ce sens que le recours au péage urbain peut être considéré comme un élément du service public.

Mais il peut aussi être instauré pour assurer le financement d'une infrastructure ou partiellement au moins celui de la mise en place de la gratuité dans les TC.

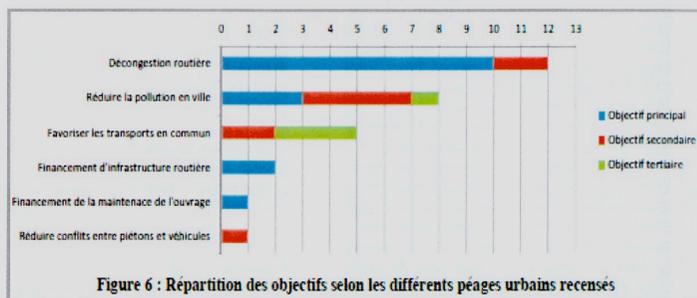


Figure 6 : Répartition des objectifs selon les différents péages urbains recensés

- des possibilités de mise en oeuvre diverses via le tarif

- * Le péage "cordon": le tarif peut être variable
 - ▶ en fonction des qualités ou des natures des véhicules: de l'exonération complète (véhicules d'urgence de toutes natures), à des tarifs réduits (co-voiturage, taxis, artisans en activité, transposition au péage des tarifs solidaires des transports collectifs... ou encore du poids lourd diesel au véhicule électrique. Cette modulation du tarif qui permet de "trier" des utilisateurs plus ou moins légitimes, est alors un outil assez puissant de limitation de la circulation automobile²¹. La détermination du périmètre sous péage est toujours délicate, car il se produit naturellement des "effets de bordure".
 - ▶ en fonction du jour de la semaine ou des heures de la journée,
- * au péage "stricto sensu" peuvent être substituées d'autres formes dégradées, comme le stationnement contrôlé généralisé sur la totalité d'un territoire. Là aussi, des tarifs différenciés permettent en principe de cibler des usages particuliers de l'automobile, du stationnement des résidents au stationnement "travail" des migrants alternants. On notera cependant que dans ce cas être inclus dans le périmètre sous contrôle ne signifie pas que pour tous les résidents il y ait demande de contribution. Certaines zones peuvent être gratuites pour les résidents tout en étant payantes pour d'autres motifs de stationnement. Ici aussi la détermination du périmètre sous contrôle est délicate, les effets de bordure étant encore plus marqués que pour le péage "stricto sensu".

¹⁹ la loi dite Grenelle 2 a prévu l'expérimentation de péages urbains en France.

²⁰ Etat de l'art sur les péages urbains ADEME 06 2014

²¹ A l'intérieur du territoire national, la liberté d'aller et venir est totale : chacun peut circuler sur l'ensemble du territoire dès lors qu'il y est régulièrement entré. Les articles 2 al.1 du protocole 4 de la CEDH, et 12 du pacte de New York relatif aux droits civils et politiques, proscrirent toute interdiction générale d'exercer cette liberté. Son exercice peut toutefois être limité pour des raisons d'ordre public ou de sécurité.

Enfin on peut s'interroger sur la complémentarité entre péage "cordon" et contrôle généralisé du stationnement. Les retours d'expériences de péage "cordon" sont muettes sur ce point.

- * a contrario, on pourrait "imposer" tous les déplacements et d'échange entre la métropole et le reste du Bas-Rhin et internes à la métropole. Ce serait alors assimilable à un droit à circuler. Les technologies développées cette dernière décennie permettraient de le faire. Sa mise en oeuvre semble par contre génératrice de différenciations sociales supplémentaires et probablement indésirables.

- exemples:

Les exemples les plus nombreux sont européens. Certains d'entre eux sont déjà anciens comme Singapour ou Stockholm.

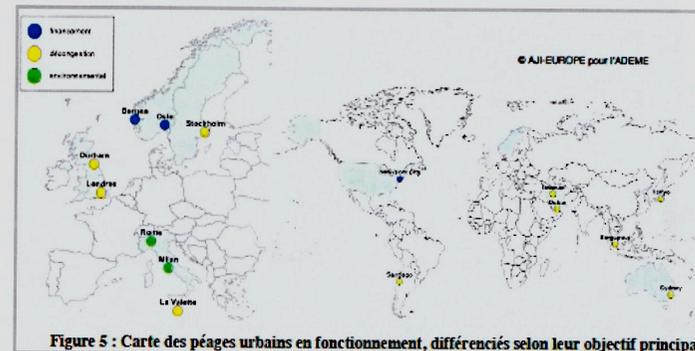


Figure 5 : Carte des péages urbains en fonctionnement, différenciés selon leur objectif principal

- l'impact sur le trafic de l'A35

De manière générale, les péages "cordon" ont amené des réductions de trafic. Cet effet est le plus souvent pérenne, et peuvent représenter plusieurs dizaines de pourcents de trafic. Dans une transposition à l'Eurométropole, le positionnement du cordon sera déterminant dans la hauteur des ressources qu'il pourrait procurer.

- quels accompagnements à l'instauration d'un péage urbain ?

Une telle mesure ne peut sans doute pas être instaurée sans contreparties. En effet elle augmente le prix d'accès à l'agglomération, ce qui a des impacts dans divers secteurs de l'activité économique, tant dans l'Eurométropole que dans les secteurs avec lesquels les échanges sont les plus intenses. Des modalités d'application (tarifs différenciés, horaires ou jours de perception) peuvent en atténuer les effets les plus négatifs. Des mesures plus "en amont", et en particulier le développement de parkings couplés avec des gares paraissent aussi être des moyens à offrir aux automobilistes qui dans un sens ou dans l'autre ont à franchir le "cordon". Mais aux limites du "cordon", il sera aussi, pour des raisons qui ne sont sans doute pas les mêmes que celles qui résulteront de la prise en compte de la gratuité, d'adapter le réseau de transports collectifs, au moins quand le "rabattement" sur le train ne sera pas pertinent.

3. la combinaison gratuité des transports collectifs – péage urbain.

- Le péage urbain comme ressource

Par analogie avec une estimation²² sur les agglomérations de Lyon et de Rouen, où l'instauration d'un péage à 2 Euros par passage pratiqué les seuls jours travaillés (220j/an) rapporterait 200 Millions d'Euros par an à Lyon et 80 Millions d'Euros à Rouen, son instauration à Strasbourg pourrait rapporter entre 60 et 90 millions d'Euros. Comparé à la recette "clients" de la CTS, l'instauration simultanée de la gratuité et du péage urbain paraît au plan comptable, au moins, réaliste.

- une ressource pour financer la gratuité ? quel périmètre d'application ?

Le couplage gratuité/péage semble pertinent dans une recherche de baisse du trafic sur l'A35, et en particulier pour la maîtrise des flux d'échange. Mais on peut cependant penser que des conditions sont à remplir pour atteindre une réelle efficacité ou une acceptation suffisante.

- * Faire coïncider périmètre de péage et périmètre de contrôle du stationnement semble être une première exigence. Ces périmètres doivent-ils coïncider nécessairement avec celui de l'Eurométropole, ou peuvent-ils n'être que le périmètre de l'agglomération "dense" ?
- * Offrir aux limites de ce périmètre et sur les axes routiers principaux d'accès à l'Eurométropole, des capacités importantes de stationnement desservies par des transports en commun urbains²³ et donc gratuits. Ces dessertes doivent être conçues pour assurer, en relation avec l'ensemble du réseau urbain, une diffusion suffisamment homogène de l'Eurométropole et ne se limitant pas à l'accès aux zones centrales.
- * enfin au plan technique, la nécessité de limiter le nombre de points de contrôle peut être un facteur de détermination du périmètre.

- complexité d'organisation de la mobilité et impacts sociaux

L'instauration simultanée d'un péage urbain "cordon", d'un contrôle généralisé du stationnement, et de la gratuité des transports collectifs dans l'Eurométropole, va profondément transformer l'offre de déplacement et en conséquence la mobilité sur des périmètres très larges dépassant et de loin celui de l'Eurométropole.

Si les gains au plan sanitaire et au plan urbain semblent certains, il ne semble pas possible de présager des impacts sociaux et économiques de cette transformation de la mobilité. Les données à compiler existent probablement, mais leurs évolutions restent à modéliser. Le suivi de situations proches dans d'autres agglomérations semble indispensable.

Dernier point, trois ou quatre collectivités locales sont concernées, l'Eurométropole, le Conseil Départemental, la Région, et éventuellement l'Eurodistrict. C'est évidemment un risque de complexité.

²² Synthèse des ateliers de l'innovation, séminaire MAAS (mobility as a service) Ministère de la transition écologique et solidaire, Ministère chargé des transports, décembre 2017

²³ on entendra ici par réseau urbain les segments des réseaux CTBR et SNCF permettant des trajets internes à l'Eurométropole: exemple gare de Graffenstaden Gare centrale ou gare de Vendenheim, le jour où elle existera !

4. pour avancer: simuler des situations

1. les acquis et les retours d'expériences

A l'évidence, gratuité, stationnement contrôlé et péage urbain vont interagir sur des territoires vastes dépassant celui de l'Eurométropole. Apprécier les apports de ces mesures sur le trafic de l'A35 ne peut se faire qu'en ayant des vues d'ensemble sur les fonctionnements du réseau viaire et des réseaux de transports collectifs. Des modélisations des réseaux actuels existent qui permettent par exemple de simuler le trafic attendu sur le COS et sur l'A35 dans différentes hypothèses d'exploitation du réseau de voies rapides urbaines ou de configurations du réseau de transports collectifs.

Par ailleurs, approfondir les enseignements que peuvent fournir les expériences dans d'autres villes, est indispensable. Les villes sont toutes différentes, leurs gouvernances également, mais tant dans les objectifs initiaux affichés et les résultats obtenus, que dans les procédures de mise en oeuvre et les difficultés rencontrées, des inventaires peuvent être très utiles.

2. des critères d'évaluation à construire

À partir de simulations construites dans diverses configurations de gratuité, de stationnement contrôlé, et de péage pourront être appréciés leurs avantages et leurs inconvénients. Seront sans doute à examiner les effets sur la production de pollution, la réduction de la fracture urbaine, les incidences sur le financement des transports collectifs, les groupes de population "gagnants" ou "perdants" et ce de quel point de vue, C'est sur ce dernier point des critères d'évaluation que la discussion devrait s'engager, afin de constituer une base commune à tous les acteurs: usagers et institutions.

3. les périmètres et les tarifs, premières variables pour des simulations

Pour l'instauration de la gratuité, le périmètre de l'Eurométropole, autorité organisatrice des transports, paraît le plus normal. Il n'en va pas de même pour celui d'un péage "cordon", ni pour celui du stationnement contrôlé, car a priori leurs finalités sont différentes.

* Pour le péage urbain, la cible est le trafic d'échange entre l'Eurométropole et le Bas-Rhin, qu'il paraît nécessaire de limiter sur les voies de l'agglomération. Pour autant, ajuster le tracé du cordon sur le périmètre de l'Eurométropole ne paraît pas pertinent. Mais comment gérer une différenciation entre résidents de la même entité ? Adapter les tarifs aux situations particulières pourrait être une manière de traiter cette question. Cette modulation du tarif, à l'instar de celle des tarifs des transports collectifs, sera sans doute utile pour prendre en compte les diverses situations "anormales" que génèrera la mise en place du cordon. En ce sens, périmètre et tarif ne pourront pas se déterminer indépendamment l'un de l'autre.

* Pour le contrôle du stationnement, si le périmètre semble a priori devoir être moins vaste, les cibles sont diverses. Il s'agit, comme aujourd'hui déjà, de limiter les stationnements de longue durée non seulement des résidents de l'Eurométropole mais aussi des "navetteurs" que le péage n'aurait pas retenus. L'objectif est là aussi d'inciter à abandonner l'usage de la voiture, l'une des difficultés étant de ne pas créer "d'effets de bordure" insupportables pour les riverains par report de ces stationnements de longue durée sur des zones "hors contrôle", pour réduire la pression sur le stationnement des riverains. On voit qu'ici aussi périmètre et tarif seront liés. Des exemples de contrôle du stationnement sur des périmètres très étendus existent (Amsterdam).

4. les réseaux, leurs caractéristiques²⁴ et leur inscription urbaine

Le couplage gratuité-péage-stationnement contrôlé va profondément modifier l'offre de mobilité, en conséquence les comportements de déplacement. Maximiser les effets positifs

²⁴ dessin, horaires et étendue géographique de la gratuité des réseaux de transports collectifs, étendue de la zone de stationnement contrôlé et tarifs, modalités d'exploitation du réseau de voirie rapide, ...

de ce changement par rapport aux objectifs de diminution de la circulation automobile par transfert modal, pourrait demander des évolutions des réseaux de transports collectifs.

La connaissance de la sensibilité de la population à ce changement et en particulier à la variation du coût²⁵ et de la durée du déplacement est alors essentielle. D'autres caractéristiques, de second rang, peuvent aussi dans des situations équivalentes orienter les choix. On peut citer le confort, la ponctualité, l'agrément du parcours (ou le désagrément).

Compte tenu des différences de situations des groupes de la population par rapport à l'offre de déplacement et de l'hétérogénéité territoriale de cette offre, les réactions de la population seront aussi très diverses.

5. **une procédure de travail**

- * des hypothèses initiales:
 - périmètres possibles pour la gratuité, le contrôle du stationnement et le péage urbain. Pour le stationnement contrôlé et le péage urbain²⁶, énoncer également des hypothèses de tarifs,
 - "mettre à jour" les réseaux à évaluer: intégrer les modifications programmées,
- * simuler les flux sur les réseaux, identifier les éventuels dysfonctionnements, modifier les réseaux en conséquence,
- * faire le bilan pour les productions de pollution atmosphérique, de nuisances sonores, des variations de trafic sur le réseau de voirie rapide,et sur la qualité du service public de la mobilité,
- * repérer la meilleure combinaison **technique** périmètres-tarifs-réseaux au regard des objectifs initiaux.

²⁵ coût direct ou perçu en excluant de ce coût la part des taxes ou impôts qui finance le fonctionnement des réseaux.

²⁶ ce tarif pourra inclure non seulement diverses catégories d'usagers en fonction de leurs situations géographiques ou sociales, mais aussi des modalités d'usage comme le covoiturage.

ANNEXES

1. SERVICE PUBLIC : DEFINITION ET CARACTERISTIQUES

Extraits de l'article service public WIKIPEDIA

Poursuivant les travaux de [Léon Duguît](#), [Louis Rolland](#) (1877-1956), cherche à systématiser le noyau des principes qui doivent s'appliquer à l'exploitation d'un service public, principes que la doctrine postérieure a ensuite appelés « Lois de Rolland »

1. La continuité : qui implique que le service doit être assuré régulièrement, sans retard dans le temps, sans discontinuité gênante ou pénalisante pour l'utilisateur. Ce principe a donné lieu à confrontation avec l'exercice du droit de grève dans le service public ;
2. La mutabilité : qui désigne l'adaptation des services publics à l'évolution des besoins collectifs et aux exigences de l'intérêt général. Ce qui peut se traduire de deux manières : Dans le cadre d'une délégation de service public, l'administration garde un pouvoir de modification unilatérale des conditions d'exécution du service et explique l'absence de droit acquis pour les usagers quant au maintien du service ou de la réglementation régissant le service ;
3. L'égalité : qui interdit la discrimination entre les usagers du service tant vis-à-vis des prestations que des charges : Des situations identiques doivent être traitées de la même manière. Mais inversement, des traitements différents peuvent être réservés à des situations différentes.

Concernant les fonctions de service public remplies par le secteur public, on distingue en outre :

- celles qui relèvent des prérogatives essentielles de la collectivité ; elle doit alors les assumer directement sans pouvoir faire appel à un prestataire extérieur (exemple : organisation d'élections, actes d'état-civil) ;
- celles qui relèvent du secteur administré ou du secteur marchand mais que le secteur public a pris en main.

La raison généralement avancée dans ce dernier cas est un besoin d'intérêt général essentiel ou stratégique dont la nature est considérée non compatible avec le fonctionnement normal du marché. Sont citées par exemple certaines infrastructures uniques ou essentielles, nécessaires au fonctionnement des entreprises publiques comme privées : routes, voies ferrées principales, ports, troncs communs de réseaux téléphonique fixe...

2 grille tarifaire CTS

(guide du voyageur CTS 2017)

Les abonnements

Tarifs au 1^{er} juillet 2017

Mensuels & annuels

- Les abonnements mensuels sont valables du premier au dernier jour du mois. Nombre illimité de voyages.
- Les abonnements annuels sont payables au comptant ou mensuralisables par prélèvement automatique. Nombre illimité de voyages.

TARIF PLEIN	JANVIER OU MARS	FEBVRIER OU AVRIL	MENSUEL	4-18 OTS	19-25 OTS	26-64 OTS	65 OTS et +	Impersonnel (Entreprise, famille...)	P+R Rabande
TARIFICATION SOLIDAIRE ABONNEMENT MENSUEL selon quotient familial**	QF de 551€ à 750€ inclus	QF de 351€ à 550€ inclus	266€ 3 MOIS OFFERTS	26,00€	26,00€	50,00€	26,00€	60,00€	60,00€
	7€	7€	266€ 3 MOIS OFFERTS						
	13,30€	13,30€	508€ 3 MOIS OFFERTS						
	13,30€	13,30€	239,40€ 3 MOIS OFFERTS						
	7€	7€	608€ 3 MOIS OFFERTS						
	13,30€	13,30€	608€ 3 MOIS OFFERTS						

Les tickets

Tarifs au 1^{er} juillet 2017

	A bord des bus		Tickets sur bus/TER/UGO	
	2	1,70€	1,00€	1,00€
ALLER SIMPLE	2	1,70€	1,00€	1,00€
ALLER-RETOUR	2	3,00€	3,00€	3,00€
ALLER SIMPLE pour 10	14	14	14	14
ALLER SIMPLE pour 10**	10,20€	10,20€	9,90€	9,90€
ALLER SIMPLE pour 10***	40,50€	40,50€	38€	38€

24H INDIVIDUEL
BUS - TRAM - CAR - TER
Ticket valable pour 2 à 3 personnes pour un nombre illimité de voyages dans le département pendant 24h à compter de la première validation.
Département, sur 1000.

24H TRIO
BUS - TRAM - CAR - TER
Ticket valable pour 2 à 3 personnes pour un nombre illimité de voyages dans le département pendant 24h à compter de la première validation.
Département, sur 1000.

ALSA + Isomère
groupe EMS
BUS - TRAM - CAR - TER
Ticket valable un samedi, un dimanche ou un jour férié jusqu'à 10 km du lieu de validation. Nombre illimité de voyages sur tous les jours ouvrés de 7 à 19 heures. Tarif unique pour tous les voyageurs (sauf Strasbourg, où en deux tarifs).

TRAM - TER
ENTREPRISE AÉROPORT
Ticket valable sur les lignes bus et tram de la CTS sur la ligne TER SMO.
Pour 2 à 3 personnes (hors Strasbourg) et 1 adulte pour un nombre illimité de voyages.
Département, sur 1000.

DOUZEPASS
Cout de 17 tickets pour les personnes inscrites de quatre ou moins.
Département, sur 1000.

TICKETS P+R	4,10€
En vente dans les Portes Bleues - VOTURES - CAMPINGS-LOISIRS (P+R ELSAU UNQUERHEIM) - CAS (P+R ELANQUERHEIM) - CARS (P+R ELANQUERHEIM)	4,10€
En vente dans les Portes Bleues - VOTURES - CAMPINGS-LOISIRS (P+R ELSAU UNQUERHEIM) - CAS (P+R ELANQUERHEIM) - CARS (P+R ELANQUERHEIM)	6
En vente dans les Portes Bleues - VOTURES - CAMPINGS-LOISIRS (P+R ELSAU UNQUERHEIM) - CAS (P+R ELANQUERHEIM) - CARS (P+R ELANQUERHEIM)	18,50€
En vente dans les Portes Bleues - VOTURES - CAMPINGS-LOISIRS (P+R ELSAU UNQUERHEIM) - CAS (P+R ELANQUERHEIM) - CARS (P+R ELANQUERHEIM)	28€

Les tarifs sont indiqués en euros TTC.
Tous les tarifs sont valables à compter du 1^{er} juillet 2017.
Les tarifs sont indiqués en euros TTC.
Tous les tarifs sont valables à compter du 1^{er} juillet 2017.

Les abonnements combinés

Tarifs au 1 ^{er} juillet 2017	Tarif selon l'âge	Tarif TER
ABONNEMENTS MENSUELS COMBINÉS BUS - TRAM - CAR RESEAU 67	76€	76€
Nombre illimité de voyages (renseignements et vente auprès de la CTSB ou 09 72 67 67 67 (appel non surtaxé) ou sur www.ctsb.fr)		
ALSA + Abonnement mensuel ou hebdomadaire train TER + bus + tram pour les déplacements en dehors de l'agglomération de Strasbourg. Disponible également sur l'UGO. Renseignements et vente auprès de la SNCV ou 0800 779 867 (gratuit depuis un poste fixe) ou sur www.alsaeurope.com		
EUROPASS MENSUEL Abonnement valable du 1 ^{er} au dernier jour du mois pour un nombre de trajets illimité sur les lignes bus, tram, cars et trains TER dans le périmètre de la circonscription de l'Orenau (Allemagne). Facile aussi en EUROPASS MVI MENSUEL (bus, tram, cars et trains TER dans l'agglomération de Strasbourg + bus et trains de la zone 20 de la TGO de Kehl). Renseignements et vente auprès de la SNCV ou 0800 779 867 (gratuit depuis un poste fixe) ou sur www.eurotunnel.com		

PASS MOBILITE
Plus d'infos p.16

3 RESEAUX AYANT INSTAURE UNE GRATUITE COMPLETE OU PARTIELLE

Réseaux ayant fait le choix de la gratuité totale

Niveau	Autorité organisatrice de la mobilité	Population 2017	Mise en place de la gratuité
CASTRES	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CASTRES-MAZAMET	81 366 hab.	2008
CHANTILLY	VILLE DE CHANTILLY	11 122 hab.	1992
CHÂTEAULOUIN	VILLE DE CHÂTEAULOUIN	13 638 hab.	2009
CHÂTEAURoux	CHÂTEAURoux MÉTROPOLE	76 690 hab.	2001
CRÉPY-EN-VALOIS	VILLE DE CRÉPY-EN-VALOIS	15 221 hab.	2011
FIGEAC	VILLE DE FIGEAC	10 509 hab.	2003
GALLAC	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU RABASTINOIS, TARN ET DADOU, VÈRE GRÉSIGNE ET PAYS SALVAGNACOS	73 595 hab.	2014
ISSOUJUN	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS D'ISSOUJUN	21 215 hab.	2002
MAYENNE	VILLE DE MAYENNE	14 051 hab.	2002
NIORT	NIORT AGGLO	123 573 hab.	2017
NOYON	VILLE DE NOYON	14 362 hab.	2008
NYONS	VILLE DE NYONS	6 893 hab.	2011
PONT-SAINT-MAXENCE	VILLE DE PONT-SAINT-MAXENCE	12 883 hab.	2008
SAIN-T-BREVIN-LES-PINS	VILLE DE SAINT-BREVIN-LES-PINS	13 520 hab.	2006
SENILIS	VILLE DE SENILIS	16 011 hab.	2000

Réseaux gratuits sur une partie du territoire de l'AOM

Niveau	Autorité organisatrice de la mobilité	Population 2017	Mise en place de la gratuité	Conditions de la gratuité
AUBAGNE	MÉTROPOLÉ Aix-Marseille Provence	Réseau d'Aubagne : 111 617 hab. Métropole : 1 886 842 hab.	2009	Gratuité sur le réseau d'Aubagne Payant sur le reste de la métropole
CARHAIS	POHER COMMUNAUTÉ	Ville de Carhais-Plouezec : 8 003 hab. Communauté de communes : 36 419 hab.	2007	Gratuité sur la ville de Carhais TAD payant sur le territoire de la communauté de communes
LIBOURNE	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU LIBOURNAIS	Ville de Libourne : 25 229 hab. Communauté d'agglo. : 91 758 hab.	2010	Gratuité sur la ville de Libourne pour les résidents de la communauté d'agglomération Payant pour les non-résidents et les autres lignes du réseau urbain
MANOSQUE	DURANCE LIBERON VERDON AGGLOMÉRATION	Ville de Manosque : 22 666 hab. Communauté d'agglo. : 62 836 hab.	2010	Gratuité sur la ville de Manosque de la communauté d'agglomération Payant sur le territoire de la communauté d'agglomération
MURET	TISSEO COLLECTIVITÉS	Communauté d'agglo. du Muretain : 123 782 hab. Syndicat mixte : 1 001 338 hab.	2009	Gratuité sur le réseau TAMtam interne à la communauté d'agglomération Payant sur les lignes de TISSEO

Réseaux gratuits sur une partie du territoire de l'AOM

Niveau	Autorité organisatrice de la mobilité	Population 2017	Mise en place de la gratuité	Conditions de la gratuité
AUBAGNE	MÉTROPOLÉ Aix-Marseille Provence	Réseau d'Aubagne : 111 617 hab. Métropole : 1 886 842 hab.	2009	Gratuité sur le réseau d'Aubagne Payant sur le reste de la métropole
CARHAIS	POHER COMMUNAUTÉ	Ville de Carhais-Plouezec : 8 003 hab. Communauté de communes : 36 419 hab.	2007	Gratuité sur la ville de Carhais TAD payant sur le territoire de la communauté de communes
LIBOURNE	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU LIBOURNAIS	Ville de Libourne : 25 229 hab. Communauté d'agglo. : 91 758 hab.	2010	Gratuité sur la ville de Libourne pour les résidents de la communauté d'agglomération Payant pour les non-résidents et les autres lignes du réseau urbain
MANOSQUE	DURANCE LIBERON VERDON AGGLOMÉRATION	Ville de Manosque : 22 666 hab. Communauté d'agglo. : 62 836 hab.	2010	Gratuité sur la ville de Manosque de la communauté d'agglomération Payant sur le territoire de la communauté d'agglomération
MURET	TISSEO COLLECTIVITÉS	Communauté d'agglo. du Muretain : 123 782 hab. Syndicat mixte : 1 001 338 hab.	2009	Gratuité sur le réseau TAMtam interne à la communauté d'agglomération Payant sur les lignes de TISSEO