

D'un point à l'autre

La lettre semestrielle de l'Observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace

Le mot du président

L'année 2004 a été l'occasion de nombreux changements au sein de notre association. Ainsi, lors de l'assemblée générale de juillet dernier, l'adoption des nouveaux statuts par les membres et la fusion de notre ancienne structure avec le pôle de compétence logistique permettront dorénavant d'intégrer les activités relatives à la logistique dans le champ de nos réflexions. Cette assemblée générale a également été l'occasion de mon élection au poste de président de l'Ortal, en remplacement de Gérard TRABAND, qui a été appelé à d'autres fonctions au sein du Conseil régional d'Alsace et que je tiens à saluer et à remercier pour l'ensemble du travail accompli durant près de quatre années de mandat.

Je suis donc particulièrement heureux de vous présenter cette nouvelle série de publications de notre observatoire, qui comprend d'une part la lettre semestrielle consacrée aux dernières statistiques en date et aux principaux enseignements de l'étude de temps de parcours en accès à la Communauté urbaine de Strasbourg et d'autre part l'édition 2004 des chiffres clés du transport en Alsace, dont la conception a été quelque peu remaniée et enrichie par rapport aux versions précédentes.

Vous trouverez de plus amples informations sur le site de l'Ortal, en vous connectant à l'adresse suivante :

www.alsace.equipement.gouv.fr

En attendant de vous livrer les conclusions de l'enquête origine/destination des poids lourds en Alsace dans notre prochain numéro, je vous souhaite à toutes et à tous une bonne lecture !

Pascal MANGIN, président de l'Ortal

L'étude d'accessibilité de Strasbourg livre des résultats très intéressants !

Financée par l'État, la Communauté urbaine de Strasbourg et l'Ortal (pilote et maître d'ouvrage de l'étude), cette enquête vise à apporter des éléments de connaissance quant à l'accessibilité de la capitale européenne, en voiture particulière (VP) et en transports collectifs (TC), à partir d'un échantillon de villes alsaciennes et d'Outre-Rhin plus ou moins proches.

De quoi s'agit-il et pourquoi cette étude ?

L'étude repose sur le recueil et l'analyse des temps de parcours, à la fois réels et théoriques, pour les différents modes de transports terrestres offerts à l'utilisateur qui souhaite se rendre en certains points centraux de Strasbourg à partir de plusieurs villes environnantes. Cette enquête a également permis de caractériser les conditions de circulation rencontrées à différentes périodes de la journée sur le réseau routier et autoroutier en question. Elle a été réalisée par l'agence Est Ingénierie de Strasbourg.

Quelles sont les relations qui ont été analysées ?

Villes de départ

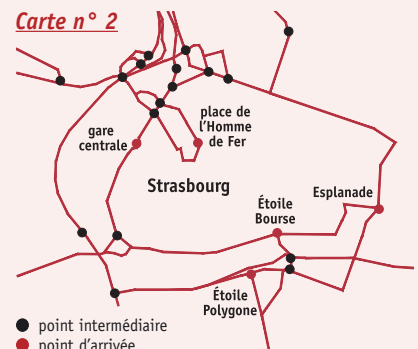
Carte n° 1



Les villes suivantes (carte 1) ont été retenues pour l'analyse des temps de parcours : Colmar, Erstein, Haguenau, Molsheim, Niederbronn-les-Bains, Offenbourg (Allemagne), Saverne, Sélestat, Truchtersheim.

Points d'arrivée

Carte n° 2



Pour ce qui concerne les points d'arrivée à Strasbourg (carte 2), quatre sites ont été choisis : gare centrale, place de l'Homme de fer, place de l'Étoile, Esplanade.

Pour des raisons techniques et financières, une sélection du panel des villes de départ et des points d'arrivée à Strasbourg a dû être opérée. Ce travail a été réalisé en partenariat avec l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (Adeus).

Comment s'est déroulée cette enquête ?

La méthodologie de l'étude s'est déclinée autour des deux modes de transport considérés. Pour ce qui concerne les TC, l'enquête a consisté à analyser et comparer plus d'une vingtaine de fiches horaires des différentes offres de transport en commun existantes. Les réseaux TER, tram et bus urbains ainsi que les services effectués par les cars interurbains ont été pris en compte. Pour calculer et sélectionner les meilleurs temps de parcours par la combinaison d'un ou plusieurs de ces moyens de transports collectifs, des hypothèses de rupture de charge (temps d'attente, correspondance...) ont été intégrées dans la réflexion. Pour le mode routier, en revanche, pas moins de 13 itinéraires différents ont été définis entre les villes de départ et points d'arrivée retenus (voir **carte n°1** et **carte n° 2**) afin de disposer d'un maximum d'alternatives en terme de choix de trajets. Ces itinéraires, effectués 10 fois dans chaque sens de circulation pour des raisons de validité statistique, ont permis d'établir les moyennes des temps de trajets aux heures de pointe du matin (entre 7 h et 9 h) et du soir (entre 17 h et 19 h). La campagne de recueil manuel des temps de parcours routiers, qui s'est déroulée les mardis et jeudis de la période du 9 mars au 15 avril 2004 (soit en dehors des congés scolaires alsaciens), a été doublée d'un calcul théorique de temps de parcours à vide, accompagné d'une vérification *in situ* en heure creuse (14 h à 16 h 30).

Les cartes page précédente (**carte 1** et **carte 2**) représentent la superposition de l'ensemble des trajets routiers et des points intermédiaires associés (dont les temps ont été relevés) qui résulte de l'ensemble du recueil de données.

Comparaison des temps de parcours des 2 modes de transport

Situation contrastée entre les temps de parcours à destination de la gare centrale de Strasbourg (**tableau 1**) et la place de l'Étoile (**tableau 2**).

En blanc sur fond noir

Les relations pour lesquelles les temps en voiture personnelle (VP) sont supérieurs aux temps des transports collectifs (TC), à 2 minutes près.

En blanc sur fond rouge

Les relations pour lesquelles les temps en transports collectifs (TC) sont supérieurs aux temps de la voiture personnelle (VP), à 2 minutes près.

À noter également les deux cas particuliers des communes de Truchtersheim et de Niederbronn-les-Bains. La première ne dispose pas d'infrastructure ferroviaire (le temps de trajet en car interurbain a par conséquent été comptabilisé) et pour la deuxième il n'existe pas de liaison directe en TER ni de desserte en car interurbain dans la tranche horaire du matin, de 7 h à 9 h, qui a été retenue dans l'étude.

Quels sont les principaux enseignements de cette étude ?

L'analyse puis la sélection des meilleurs temps de parcours pour chacun des modes, avant la comparaison entre la VP et les TC, font apparaître que la combinaison des transports collectifs en site propre (TER et tram de Strasbourg en l'occurrence) offre logiquement les temps de parcours les plus compétitifs vis-à-vis des autres moyens de transport en commun.

Pour ce qui concerne le mode routier, aussi surprenant que cela puisse paraître, les trajets certes les plus directs mais qui empruntent les axes les plus chargés du réseau routier et autoroutier en accès à Strasbourg, sont aussi ceux pour lesquels les temps de trajets sont les plus courts. Cette remarque s'applique en particulier pour les autoroutes (A 352, A 35 et A 4), les routes nationales (N 83, N 62 et N 4), mais aussi pour certaines routes départementales (D 468 ou encore D 421).

L'analyse comparée entre les deux modes décrits ci-dessus montre clairement qu'en terme de temps de parcours, les TC sont plus compétitifs que la VP sur les relations à plus ou moins longue distance (essentiellement à partir de Colmar, Sélestat, Haguenau ou Saverne) et *a fortiori* pour les points d'arrivée relativement proches du centre-ville de Strasbourg (gare centrale, place de l'Homme de Fer). *A contrario*, la voiture particulière est plus intéressante que les transports collectifs pour des trajets plus courts ou en relation avec des points d'arrivée à Strasbourg plus éloignés de la gare ferroviaire, en raison notamment de l'impact plus important des ruptures de charge et des temps de rabattement. Il est

cependant important de préciser que les temps routiers indiqués représentent des durées de trajet, mais ne tiennent pas compte du temps nécessaire à la recherche d'une place de stationnement.

Les tableaux (**tableau 1** et **tableau 2**) ci-dessous présentent les résultats des meilleurs temps de parcours (exprimés en minutes) pour les deux modes de transport considérés, calculés dans les deux sens de circulation et pour l'ensemble des neuf villes de départ prédéfinies, aux heures de pointe du matin et du soir, à destination respectivement de la gare centrale et de la place de l'Étoile.

Remarque en guise de conclusion

Cette enquête a permis de comparer, le plus fidèlement possible et à un instant donné, les temps de parcours en accès à l'agglomération strasbourgeoise pour la voiture et les transports en commun, à partir d'un certain nombre de villes définies *a priori*. N'oublions pas, cependant, que la durée de trajet n'est de loin pas le seul paramètre qui entre en ligne de compte dans le choix de mode opéré par l'usager. Le coût du transport, les conditions de confort et de sécurité, la chaîne des déplacements effectués dans la journée voire les préoccupations environnementales de chacun, y contribuent également très largement.

Vous pourrez trouver très prochainement l'intégralité du rapport d'étude, accompagné des nombreuses annexes et cartographies, sur le site de l'Ortal, en vous connectant à l'adresse suivante:

www.alsace.equipement.gouv.fr

Nicolas VOGELGESANG,
Direction régionale de l'équipement

Gare centrale

Tableau n° 1

	matin retour		matin aller		soir retour		soir aller	
	VP	TC	VP	TC	VP	TC	VP	TC
Erstein	24	20	37	22	33	27	29	22
Niederbronn-les-Bains	40		59	74	50	70	43	70
Offenburg	38	37	35	34	36	35	35	33
Truchtersheim	23	32	30	34	23	34	22	34
Haguenau	43	36	55	36	54	35	52	32
Saverne	38	35	51	37	46	38	42	40
Molsheim	26	24	42	24	43	26	34	25
Colmar	55	38	64	41	57	38	56	36
Sélestat	38	30	49	34	47	31	45	33

Temps de parcours en minutes.

Place de l'Étoile

Tableau n° 2

	matin retour		matin aller		soir retour		soir aller	
	VP	TC	VP	TC	VP	TC	VP	TC
Erstein	17	30	29	32	24	37	21	22
Niederbronn-les-Bains	42		59	84	56	80	45	70
Offenburg	32	41	32	38	32	39	32	33
Truchtersheim	28	42	34	44	30	44	27	34
Haguenau	47	46	62	46	60	45	51	32
Saverne	35	45	64	47	56	48	50	40
Molsheim	19	34	27	34	27	36	24	25
Colmar	53	48	62	51	53	48	54	36
Sélestat	34	40	47	44	41	41	42	33

Temps de parcours en minutes.

Les transports de marchandises

Conjoncture régionale

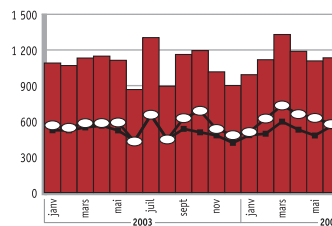
Fret ferroviaire

Toujours dans l'expectative.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2001-2002	0,8	- 6,0
2002-2003	- 5,7	- 12,8
1 ^{er} sem 03-1 ^{er} sem 04	0,7	- 13,0

En milliers de tonnes
■ ensemble
■ national
○ international

Source: Direction régionale de la SNCF



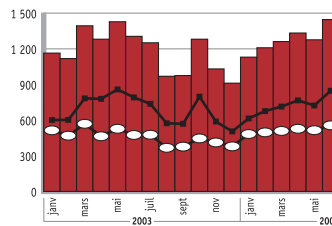
Voies navigables

Léger regain d'activité au sud.

	Variation en %	
	Port autonome de Strasbourg	Ports de Mulhouse-Rhin
2001-2002	- 3,1	5,5
2002-2003	- 11,9	- 5,4
1 ^{er} sem 03-1 ^{er} sem 04	- 1,7	2,3

En milliers de tonnes
■ ensemble
■ port autonome de Strasbourg
○ ports de Mulhouse-Rhin

Sources: VNF, Port autonome de Strasbourg, Ports de Mulhouse-Rhin, CCI SUD Alsace Mulhouse



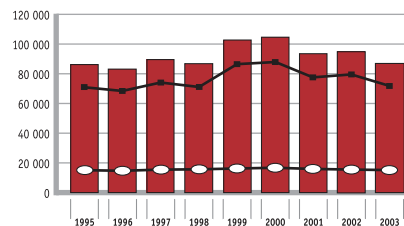
Transports routiers

La crise persiste.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2000-2001	- 11,7	- 4,7
2001-2002	2,5	- 2,8
2002-2003	- 9,8	- 2,1

En milliers de tonnes
■ ensemble
■ national
○ international

Sources: base de données SITRAM, DAEI/SES



Conjoncture nationale

Fret ferroviaire

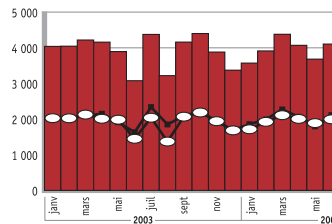
La chute semble enrayée.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2001-2002	0,1	- 1,5
2002-2003	- 5,0	- 7,8
1 ^{er} sem 03-1 ^{er} sem 04	2,3	0,2

En millions de tonnes.km
■ ensemble¹
■ national
○ international²

1 Non compris transports routiers (affrètement routier et SERNAM).
2 Partie du transport international réalisée sur le territoire français. Y compris le transit international sur le territoire français.

Sources: SNCF, DAEI/SES



Voies navigables

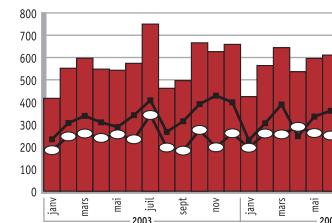
Embellie du trafic fluvial avant l'été.

	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2001-2002	8,6	- 2,7
2002-2003	3,1	- 5,6
1 ^{er} sem 03-1 ^{er} sem 04	2,8	6,6

En millions de tonnes.km
■ ensemble
■ national
○ international³

3 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources: VNF, DAEI/SES



Transports routiers

Trafic national en meilleure forme que le régional.

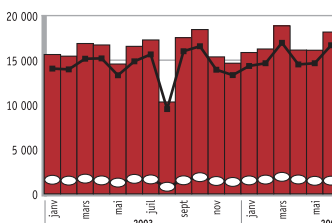
	Variation en %	
	Transport national	Transport international
2001-2002	1,0	- 8,8
2002-2003	0,7	- 1,7
1 ^{er} sem 03-1 ^{er} sem 04	6,1	3,8

En millions de tonnes.km
■ ensemble⁴
■ national
○ international⁵

4 Transport avec des véhicules à moteur (camions de plus de 3 tonnes de charge utile et tracteurs routiers) immatriculés en France.

5 Partie du transport international réalisée sur le territoire français.

Sources: TRM, DAEI/SES



Les transports de voyageurs

Conjoncture régionale

Transport aérien

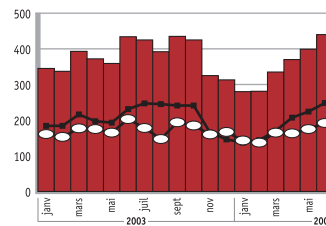
La crise du trafic aérien local persiste.

	Variation en %	
	Aéroport Bâle-Mulhouse	Aéroport Strasbourg-Entzheim
2001-2002	- 13,9	- 4,6
2002-2003	- 18,6	2,3
1 ^{er} sem 03-1 ^{er} sem 04	- 6,25	-5,7

En milliers de passagers

- ensemble
- Bâle-Mulhouse
- Strasbourg-Entzheim

Sources: Aéroports de Bâle-Mulhouse, Strasbourg-Entzheim



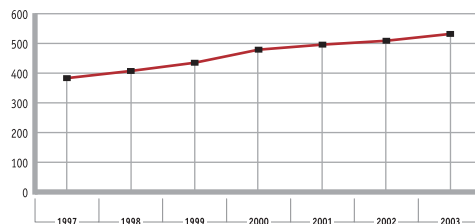
Transport ferroviaire TER

L'optimisme est de mise.

	Variation en %
2000-2001	3,6
2001-2002	2,6
1 ^{er} sem 03-1 ^{er} sem 04	4,5

En millions de passagers.km

Sources: Direction régionale de la SNCF, Conseil régional d'Alsace



Conjoncture nationale

Transport aérien

Situation moins critique que sur le plan régional.

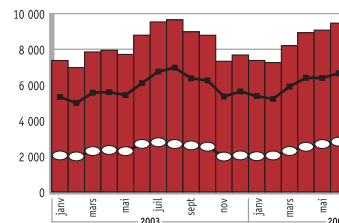
	Variation en %	
	Aéroports de Paris	Aéroports de province
2001-2002	0,7	- 2,2
2002-2003	- 0,7	- 0,7
1 ^{er} sem 03-1 ^{er} sem 04	8,9	5,3

En milliers de passagers

- ensemble
- aéroports de Paris
- grands aéroports de province¹

1 Nice/Côte d'Azur, Marseille/Marignane, Lyon/Saint-Exupéry, Toulouse/Blagnac, Bordeaux/Mérignac.

Sources: ADP, DGAC, DAEI/SES



Transport ferroviaire

Une récente hausse de fréquentation à confirmer.

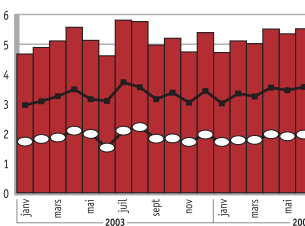
	Variation en %	
	Réseaux TGV	Hors réseaux TGV
2001-2002	6,5	- 3,4
2002-2003	- 0,9	- 3,7
1 ^{er} sem 03-1 ^{er} sem 04	6,0	1,0

En milliards de passagers.km

- ensemble réseau principal²
- réseaux TGV
- hors réseaux TGV

2 Total SNCF voyageurs hors Île-de-France.

Sources: SNCF, DAEI/SES



Directeur de la publication

Pascal MANGIN,
président de l'Ortal

Rédacteur en chef

Georges KLAERR-BLANCHARD,
DRE Alsace

Ont participé à ce numéro

Pierre HOELTZEL
et Nicolas VOGELGESANG,
DRE Alsace

Impression Ireg, Strasbourg
ISSN 1638-4342 Dépôt légal décembre 2004

Observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace

42 rue Jacques Kablé
BP 1005/F 67070 Strasbourg Cedex
téléphone 03 90 23 83 56

Association inscrite au registre des associations
vol. LXXV n° 298 le 4 décembre 1997