

# 23<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public

STRASBOURG  
12-13-14 octobre 2011

## Mobilités : l'heure des choix



*Dossier de presse*

Organisées par :

**GIE**  **objectif transport public**  
Groupement des Autorités  
Responsables de Transport **GART | UTP** Union des Transports  
Publics et Ferroviaires

[Contact presse :](#)

Caroline TONINI

Tél.: 01 53 43 90 20 / 06 34 46 06 35

E-mail : [ctonini@arkanemedia.com](mailto:ctonini@arkanemedia.com)

# SOMMAIRE

<b>Communiqué de synthèse .....</b>	<b>3</b>
23E RENCONTRES NATIONALES DU TRANSPORT PUBLIC : CAP SUR STRASBOURG	
<b>La parole à .....</b>	<b>5</b>
BERNARD SOULAGE, PRESIDENT DU GIE OBJECTIF TRANSPORT PUBLIC ROLAND RIES, PRESIDENT DU GART ET SENATEUR-MAIRE DE STRASBOURG MICHEL BLEITRACH, PRESIDENT DE L'UTP	
<b>Strasbourg, ville-pilote d'une mobilité innovante .....</b>	<b>9</b>
UNE VILLE PIONNIERE DES TRANSPORTS MULTIMODAUX ET RESPONSABLES	
<b>Eclairages sur trois thématiques d'actualité .....</b>	<b>12</b>
LA REVOLUTION NFC AU SERVICE DE LA MULTIMODALITE EVALUER L'IMPACT DES DECISIONS POLITIQUES SUR L'EQUILIBRE ECONOMIQUE DU TRANSPORT PUBLIC TRANSPORT PUBLIC ET POLITIQUE TARIFAIRE : UN ENJEU STRATEGIQUE	
<b>Zoom sur le programme des débats .....</b>	<b>19</b>
<b>Les visites techniques .....</b>	<b>23</b>
<b>Des innovations à la clé pour optimiser le transport public .....</b>	<b>25</b>
<b>Liste des exposants .....</b>	<b>29</b>
<b>Les organisateurs .....</b>	<b>30</b>
LE GIE OBJECTIF TRANSPORT PUBLIC GART-UTP LE GART (GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DE TRANSPORT) L'UTP (UNION DES TRANSPORTS PUBLICS ET FERROVIAIRES)	
<b>Les partenaires locaux .....</b>	<b>31</b>
LA COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG LA COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS LE CONSEIL GENERAL DU BAS-RHIN LE CONSEIL REGIONAL D'ALSACE	
<b>Renseignements pratiques .....</b>	<b>34</b>
SERVICE PRESSE DATES ET HORAIRES D'OUVERTURE ACCEDER AU PARC DES EXPOSITIONS	
<b>Photos disponibles .....</b>	<b>36</b>

## Contact presse :

Caroline TONINI

Tél. : 01 53 43 90 20 / 06 34 46 06 35

E-mail : ctonini@arkanemedia.com

## 23<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public : cap sur Strasbourg

Les 12, 13 et 14 octobre, Strasbourg, ville modèle en matière d'intermodalité, accueillera les 23<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public organisées par le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) et l'UTP (Union des Transports Publics et ferroviaires), réunis au sein du GIE Objectif transport public. L'édition 2011 de cette manifestation nationale sera articulée autour de la thématique stratégique : « Mobilités : l'heure des choix ». Elle s'attachera à apporter des réponses concrètes aux différentes questions qui peuvent se poser aujourd'hui à l'ensemble des élus et professionnels de la mobilité.

Quelque 5 000 participants, acteurs français du transport public et de la mobilité durable (élus, responsables de collectivités en charge des transports, exploitants de réseaux, industriels, chefs d'entreprise, sous-traitants et chercheurs...), se retrouveront, pendant 3 jours, au Parc des expositions de Strasbourg. Objectif : aborder, au sein des Congrès du GART et de l'UTP, les grandes questions d'actualité qui se posent aux acteurs du secteur.

### Financement du transport public et innovations : des problématiques centrales

Depuis plusieurs années, le secteur du transport public français se trouve à la fois confronté à un amoindrissement des ressources financières et énergétiques et aux exigences croissantes de voyageurs en attente d'une offre plus performante et de qualité. Une équation complexe et difficile à concilier sans opérer des choix clairs et concrets en faveur de la mobilité collective. Après l'impulsion lancée par le Grenelle Environnement et les initiatives locales des collectivités et opérateurs, comment offrir une prestation de qualité à des clients toujours plus exigeants, mais paradoxalement toujours attachés à l'utilisation de leur voiture personnelle ? En faisant le choix d'énergies durables ? En privilégiant la mise en place de financements innovants ou de nouveaux modèles économiques ? En garantissant un espace public soucieux de l'équité entre les différents modes de déplacements ? En instaurant un mode d'information des voyageurs plus efficace et pertinent ? En réalisant de nouveaux arbitrages nécessaires pour faire évoluer le service en général ?

Pour réfléchir et débattre des avancées et des enjeux de la mobilité de demain, tout en mutualisant les expérimentations, réalisées ou en cours dans les différentes régions, le GART et l'UTP proposent donc 11 tables-rondes qui rassembleront une soixantaine d'experts et intervenants. Sans oublier, 3 visites techniques à Strasbourg et Fribourg pour découvrir des réalisations concrètes sur le terrain.

Enfin, 150 exposants français et européens présenteront à cette occasion leurs innovations technologiques et organisationnelles visant à améliorer les modes de déplacements existants (bus, cars, trains, tramways, vélos...) et offrir des conditions de transport optimisées aux voyageurs (temps, confort, sécurité, respect de l'environnement...).

### **Strasbourg, un cadre propice à la réflexion sur les nouveaux enjeux de la mobilité**

Le choix de la ville de Strasbourg pour le déroulement de ces 23<sup>e</sup> Rencontres n'est pas anodin. Avec une politique de transport public innovante, la ville se démarque sur le terrain de l'intermodalité et de la recherche de la satisfaction des usagers.

Ainsi, Strasbourg a su, avec succès, mettre en parfaite complémentarité les différents modes de transport : le tramway (dont le réseau est le plus étendu de France), le vélo (avec plus de 500 km d'itinéraires cyclables et le système de vélo en libre service Vélhop), le bus (dont la fréquentation a été dopée par l'effet tram), le projet de tram-train, le train (qui a bénéficié de la mise en service des TGV Est Européen et Rhin-Rhône), la voiture (en instaurant une nouvelle organisation du stationnement en centre-ville et des solutions d'autopartage) et la marche (avec des zones piétonnes qui gagnent régulièrement du terrain dans une ville bien adaptée aux déplacements à pied par sa configuration et sa taille).

**[www.rencontres-transport-public.fr](http://www.rencontres-transport-public.fr)**

#### **Contact presse :**

Caroline TONINI

Tél.: 01 53 43 90 20 / 06 34 46 06 35

E-mail : [ctonini@arkanemedia.com](mailto:ctonini@arkanemedia.com)

# LA PAROLE A...

---

## Bernard Soulage, Président du GIE Objectif transport public

### **Que représente pour vous cette 23<sup>e</sup> édition des Rencontres nationales du transport public ?**

Les Rencontres nationales du transport public constituent le grand rendez-vous biennal des professionnels français du secteur, mais aussi, et plus que jamais, de l'ensemble des métiers de la mobilité durable. Elles sont une occasion unique pour les élus, les opérateurs, les institutionnels, les industriels et les associations de se rencontrer et d'échanger pour faire avancer toute la filière. S'il s'agit d'un événement réservé aux professionnels, ce sont bien les voyageurs, c'est-à-dire nos concitoyens, qui sont au cœur de nos discussions.

Il s'agira, pour les 5 000 acteurs présents, de confronter leurs expériences et leurs réflexions pour assurer un avenir viable aux services de mobilité, conformes aux attentes actuelles et aux besoins futurs des voyageurs. Et cela passe par des décisions prégnantes qui doivent être prises à très court terme.



### **Cette volonté a-t-elle guidé le choix de la thématique de cette année : « Mobilités : l'heure des choix » ?**

Tout à fait. La crise énergétique que nous traversons et qui va aller en s'amplifiant, la nécessité de limiter les émissions polluantes, les besoins de mobilité en ville, autour des agglomérations et dans les autres territoires, l'obligation qui nous est faite de mettre en adéquation les offres de services nécessaires avec des moyens financiers de plus en plus contraints, sont autant de questions qui se posent. Nous avons une responsabilité importante, voire essentielle, pour faire évoluer l'offre de transport, par là-même le choix en matière de mobilité et donc un vrai report modal du public vers les transports collectifs et les modes complémentaires. En particulier, nous avons sur la table des sujets brûlants à traiter, tant du point de vue des financements que des alternatives en termes d'organisation, d'offres tarifaires, d'infrastructures, de matériels... Ces sujets sont au programme de nos Rencontres.

### **En quoi ces Rencontres répondent-elles à la mission assignée au GIE Objectif transport public de promouvoir le transport public et la mobilité ?**

Le GART et l'UTP ont, en effet, donné pour mission au GIE Objectif transport public de promouvoir le transport public dans sa globalité, auprès des professionnels et du grand public. Cet événement professionnel a évidemment pour finalité que les acteurs de la mobilité soient à même d'apporter les meilleurs services de déplacements pour tous les voyageurs, quels que soient leurs « statuts ». Les Rencontres nationales du transport public permettent d'avancer en ce sens. Elles favorisent les échanges de bonnes pratiques et le débat sur les choix politiques et organisationnels lors des Congrès du GART et de l'UTP qui rassemblent 11 tables rondes et proposent des visites techniques. Elles valorisent aussi les dernières innovations du secteur lors de cette manifestation rassemblant 150 exposants français et européens.

Je suis convaincu que le transport public, associé aux modes complémentaires, est la

réponse aux problèmes de mobilité d'aujourd'hui et de demain. Ce secteur connaît un fort développement et nous devons savoir faire face à cette révolution de la mobilité. C'est tout l'objet de ces Rencontres, qui se déroulent cette année à Strasbourg, un réseau au système de transport performant.

## Roland Ries, Président du GART et Sénateur-Maire de Strasbourg

### **Quels sont pour vous les principaux enjeux de cette édition des Rencontres nationales du transport public organisées cette année à Strasbourg ?**

Chacun sait que les Rencontres sont un rendez-vous capital pour l'ensemble des acteurs de la mobilité durable : autorités organisatrices, opérateurs, industriels, techniciens... Notre objectif est de partager les meilleures expériences, mais aussi de débattre des grands enjeux de la mobilité. En l'intitulant l' « *heure des choix* », la thématique de l'édition 2011 se propose d'amorcer des pistes de réflexion et d'apporter des réponses sur la base de solutions concrètes. Quels choix sociétaux, politiques, financiers, énergétiques, techniques devons-nous mettre en œuvre pour développer la mobilité durable dans notre pays ? Il s'agira là d'un *brainstorming* à grande échelle. De longue date très engagée dans cette politique, la ville de Strasbourg est très fière et très honorée d'accueillir cette manifestation.



### **Estimez-vous que la France est en retard par rapport à ses voisins européens en termes de qualité d'offre de transports publics ?**

Je dirais qu'il est possible de trouver mieux que l'exemple français, de la même façon qu'il ne devrait sans doute pas être difficile de trouver situation plus mauvaise ailleurs... Il est certain que la France a souffert pendant de trop nombreuses années d'un sous-investissement chronique en matière de transports publics, et tout particulièrement dans le ferroviaire. De ce point de vue, le Grenelle Environnement a quelque peu inversé la tendance – je pense notamment au rétablissement des aides d'Etat au développement des transports collectifs en site propre. De leur côté, les collectivités locales avaient mieux anticipé que l'Etat le sens de l'histoire en faisant le choix résolu des transports collectifs. Les agglomérations de taille intermédiaire ont également pris ce virage, comme en témoigne notamment le second appel à projets TCSP. Il reste que l'Etat devrait jouer un rôle plus incitatif encore pour encourager nos concitoyens à laisser leur voiture au garage et prendre les transports collectifs.

### **En qualité de maire, quelle est votre vision du Strasbourg de demain ? Quels sont vos nouveaux projets urbains et transfrontaliers en matière de transports et de flux de circulation ?**

La vision de la ville de demain est intimement liée à la politique de mobilité urbaine. Aujourd'hui, celle-ci doit répondre aux besoins induits par les choix d'urbanisme faits au fil des ans. Mais elle doit aussi préparer l'avenir, donc repenser la ville selon un nouveau modèle de développement qui conditionnera les déplacements de demain. L'habitat est au cœur de cette question. Si les logements en ville sont inaccessibles faute d'offre suffisante, les citoyens s'installent en périphérie et sont contraints d'effectuer des

déplacements dits « pendulaires ». Il faut donc limiter la prolifération urbaine, tant pour les lieux de résidence, les équipements publics que pour les zones commerciales. A Strasbourg, nous avons fait le choix de doper l'offre de logement sur l'ensemble de l'agglomération. Quant à nos projets transfrontaliers, mon ambition est de faire de Strasbourg un modèle d'agglomération transfrontalière, en lui permettant notamment de se réconcilier avec le Rhin auquel elle a trop longtemps tourné le dos. Le réaménagement du quartier du Port du Rhin et la reconversion des friches industrielles feront de ce vaste secteur un bassin de vie et surtout un nouveau pôle de centralité de l'agglomération.

## Michel Bleitrach, Président de l'UTP

### **Quels sont pour vous les principaux enjeux de cette 23<sup>e</sup> édition des Rencontres nationales du transport public ?**

Il s'agit de se mettre autour de la table et d'interpeller, avec les élus locaux, les pouvoirs publics pour susciter une prise de conscience. Si l'on ne change pas de cap, les transports publics ne pourront relever tous les défis. Le service public de transport ne peut lui-même trouver son équilibre. Nos métiers de l'exploitation du transport public ne sont pas rentables. Les recettes ne suffisent pas à financer nos activités puisqu'elles ne couvrent que 36 % de nos dépenses d'exploitation. Nous avons donc actuellement recours à un mode de financement



tripartite : le versement transport, les impôts locaux et la contribution du passager (ticket ou abonnement). Ce dispositif permet d'assurer l'exploitation, mais sans permettre de se projeter dans un développement à long terme. L'enjeu de ces Rencontres repose sur le fait de savoir concilier l'immédiateté d'un bon service rendu avec l'objectif de transformer la mobilité collective en l'une des solutions de la vie de demain, permettant ainsi d'adapter notre société aux défis de la congestion, de la pollution et du changement climatique. Au niveau local, il nous faut prendre les bonnes décisions pour assurer le développement pérenne de l'offre de nos réseaux. Pour les entreprises représentées par l'UTP, l'enjeu est d'échanger avec les élus pour déterminer ensemble le bon équilibre économique, de fonctionnement et de desserte des territoires. Lors des 23<sup>e</sup> Rencontres, l'UTP s'appuiera sur une nouvelle étude évaluant l'impact des choix des décideurs locaux sur l'équilibre financier d'un réseau de transport : évolution de la vitesse commerciale dans le cas du partage de la voirie, politique de tarification, politique de stationnement, stratégie de renouvellement du parc... Ce travail s'inscrit pleinement dans les actions engagées par l'UTP pour lever les obstacles qui freinent le développement du transport public à moyen terme.

### **Comment expliquez-vous les évolutions de fréquentation du transport public enregistrées ces dernières années ? Quels sont les leviers sur lesquels on peut agir ?**

Entre 2006 et 2008, l'on a observé une augmentation de la fréquentation consécutive au lancement de nombreuses lignes de tramways et à la croissance du PIB. Ensuite, l'on a enregistré une diminution de la mobilité, liée à la crise économique, à la hausse du chômage, à la compression des budgets des collectivités territoriales et à un repli de l'offre des services. Les mesures gouvernementales, actées dans le cadre du Grenelle de l'Environnement en faveur de la mobilité individuelle (prime à la casse, bonus malus),

ont également eu des effets pervers sur la fréquentation dans les transports publics. Pour la première fois en 2009, l'on a noté une augmentation de la mobilité individuelle plus importante que la croissance de la mobilité collective (+ 0,5 % vs - 0,3 %). La même chose s'est produite en 2010 (+ 1,0 % vs + 0,4 %).

**Comment envisagez-vous le passage de l'ère du transport public à l'ère de l'intermodalité ? Est-ce une réalité à court ou moyen terme pour les territoires ?**

L'objectif des clients du transport public est simple : bénéficier d'une mobilité de porte à porte. On se rend compte, depuis quelques années, que le transport public est un maillon de la chaîne. Il faut conjuguer le bus, le tramway le trolley ou le métro à des modes alternatifs : marche, autopartage, vélo en libre-service.... La mission de l'UTP est de faciliter la vie des citoyens en ville en améliorant la connexion entre tous ces modes de transport. Sans oublier de développer l'accès à l'information permettant aux usagers de les connaître et de les utiliser au mieux. Nombre de ces sujets sont déjà intégrés dans les cahiers des charges des appels d'offres des collectivités locales et les entreprises s'organisent pour y répondre.

**Quels sont les enjeux de l'ouverture du transport public ferroviaire à la concurrence internationale?**

L'UTP est favorable à l'expression d'un libre choix entre les modes de gestion par les autorités organisatrices et à une véritable concurrence entre les modes si l'Autorité organisatrice retient celui de la Délégation de Service Public. Cette compétition est stimulante pour les opérateurs et elle s'effectue au bénéfice des clients : AO et passagers. L'ouverture à la concurrence doit forcément s'accompagner d'une amélioration de la qualité du service rendu aux clients voyageurs. Le mouvement actuel de libéralisation du rail régional et international doit aller de pair avec l'ouverture par mise en concurrence de lignes d'autocar. Je suis convaincu, et c'est là une des priorités de mon mandat de Président de l'APAM (Association pour la Promotion des Acteurs de la Mobilité), que l'autocar, pertinent pour la desserte de certains territoires, s'inscrit en complémentarité et en cohérence avec le ferroviaire.

# STRASBOURG, VILLE-PILOTE D'UNE MOBILITE INNOVANTE

---

## Une ville pionnière des transports multimodaux et responsables

Pour répondre à la logique d'intermodalité, la ville doit jouer la carte plurielle des services de proximité. Sa mission : proposer un accès simple à tous les modes de transports nécessaires pour effectuer un même trajet (souvent fragmenté en plusieurs étapes). Pour Roland Ries, Président du GART et Sénateur-Maire de Strasbourg, « *il importe donc d'organiser au mieux des déplacements de plus en plus "séquentiels" : une première partie en voiture - si possible en covoiturage - et une seconde en transports en commun, voire en vélo et à pied au fur et à mesure que l'on se rapproche des centres-villes.* »

Située au cœur de la vallée du Rhin supérieur, à la frontière immédiate de l'Allemagne et à proximité de la Suisse et du Luxembourg, la ville de Strasbourg déploie ses actions économiques, de transport et d'environnement pour être une métropole durable et attractive, ouverte sur le Rhin et sur l'Europe. Ainsi, Strasbourg vient d'adopter un **Schéma directeur des Deux Rives**, incluant Strasbourg et Kehl en Allemagne. Ce nouveau plan de ville comporte un plan transport capital.

### Traductions concrètes :

- L'extension de la ligne D du tramway, trait d'union au-dessus du Rhin entre Strasbourg et Kehl, transformera le Port du Rhin en deuxième quartier européen de Strasbourg, mêlant activités économiques et logements. Les nouveaux aménagements du tram bénéficieront directement au Port Autonome de Strasbourg, deuxième port fluvial de France comptant 350 entreprises et 13 000 emplois directs.
- Renforçant les liens entre Strasbourg et Kehl, la ligne D du tramway facilitera les déplacements durables, tout en encourageant les initiatives dans le cadre de l'Euro-district (France-Allemagne).

## Quelques repères

### 1. Le tramway de Strasbourg, premier réseau de France

En vue de rendre la ville plus agréable, une alternative à la voiture devait être retenue dès 1989. Ce fut le tram. Sa mise en service, en 1994, allait modifier en profondeur le paysage urbain de l'agglomération strasbourgeoise et remporter l'adhésion des habitants. **Aujourd'hui, 300 000 voyageurs empruntent quotidiennement le tram qui propose 6 lignes maillées sur 55,5 km de réseau commercial et compte :**

- 69 stations
- un tram toutes les 6 minutes en heure de pointe
- toutes les lignes reliées entre elles par des stations de correspondance (Homme de Fer, République, Landsberg, Etoile Polygone, Wacken, Jean Jaurès).

Depuis novembre 2010, le réseau tram s'est doté d'un nouveau visage en offrant avec la ligne C une liaison directe entre le quartier de l'Esplanade et la Gare. Une nouvelle ligne

F a également été créée, permettant ainsi une nouvelle liaison Est-Ouest entre la Place d'Islande et l'Élsau. A venir, l'extension sud de la ligne A du réseau tramway...

Pour permettre des déplacements plus pratiques et plus respectueux de l'environnement, de nouvelles solutions d'**intermodalité** ont accompagné les extensions du tram de Strasbourg grâce à la création de :

- **4200 places de stationnement dans 9 parkings-relais** : les parkings-relais, répartis sur l'ensemble des cinq lignes de tramway, offrent la possibilité de stationner son véhicule dans un parking à proximité immédiate d'une station de tram et de bénéficier, pour 2,80 € ou 3,10 €, d'un aller-retour en tram et/ou en bus pour l'ensemble des passagers du véhicule.

- **800 places de vélos dans 40 vélo-parcs** : les parcs à vélos sécurisés sont situés à proximité des principales stations de tram et de certains arrêts de bus. Les vélo-parcs sont accessibles 24h/24.

- **3 pôles d'échange Train-Tram**

## 2. Première ville cyclable française

Le vélo est roi à Strasbourg, devenue le premier réseau de France avec **536 km d'itinéraires cyclables**. Par des choix politiques dans le domaine de la mobilité, la ville a désormais une tradition cycliste la distinguant nettement des autres grandes villes françaises. En facilitant le déplacement des cyclistes, la capitale alsacienne défend une vision globale de la mobilité urbaine, visant à encourager l'abandon de la voiture au cœur de la ville et dans les quartiers au profit d'un ensemble d'autres modes de déplacement actifs. Cette démarche s'intègre dans une politique volontariste dans les domaines des déplacements urbains, de la santé, de la pratique sportive, ainsi que du développement durable. **4 400 vélos seront mis à disposition dans toute l'agglomération fin 2011.**

## 3. Un centre-ville piéton

**Depuis 1980, le nombre de voitures entrant au centre-ville de Strasbourg a diminué de 28 %.** Ce résultat est le fruit de nombreuses mesures (aménagement de boucles de circulation au centre-ville, l'amélioration du réseau de transports collectifs, la mise en place du stationnement payant et la piétonisation du cœur de ville). **Tout ceci fait de Strasbourg la seule agglomération (hors Paris) dont la part modale de la voiture est inférieure à 50 %.**



## Le premier projet de Bus à Haut Niveau de Service Périurbain

A noter également : l'enquête publique de la première phase du transport collectif en site propre de l'ouest strasbourgeois a commencé. **C'est le premier projet de Bus à Haut Niveau de Service Périurbain (BHNS) en France et une véritable réponse de transport durable dans des zones périurbaines auparavant mal desservies. 12 000 voyageurs par jour devraient utiliser ce nouveau réseau qui englobera un vaste territoire.**

Après avoir remplacé les cars interurbains par une flotte de véhicules moins polluants et accessibles aux personnes à mobilité réduite, le Département propose, depuis juillet 2011, un **tarif unique de 2 €** sur l'ensemble de son réseau. Objectif recherché : renforcer l'attractivité du transport départemental en abandonnant le tarif zonal classique.

### LA VISION DE ROLAND RIES, MAIRE DE STRASBOURG

*« Lorsque j'ai porté le projet de tramway en 1989, ce choix résolument novateur était loin de faire l'unanimité. On a du mal à mesurer l'ampleur de l'opposition vive qui s'était manifestée alors, au regard de la popularité dont il jouit aujourd'hui. Aussitôt élu maire de Strasbourg en 2008, j'ai défini nos objectifs pour les 15 ans à venir, dans une perspective d'évolution de la ville sur le long terme. Cette vision nous invite à penser les déplacements dans le cadre plus large de la mobilité urbaine. L'avenir appartient incontestablement à la multimodalité et à la complémentarité des modes autour de transports structurants. Il faut donc ouvrir toutes les pistes, tout en réservant à la voiture une place nécessaire, mais raisonnable, en diminuant notamment la part de l'auto-solisme qui conduit à l'asphyxie des villes. C'est pourquoi notre politique de déplacement s'appuie sur une somme de projets spécifiques, complémentaires et cohérents. Concernant le tramway, les objectifs du schéma directeur de l'époque ayant été atteints, nous avons pu programmer les prochaines extensions vers Illkirch, Hautepierre et Kehl. Nous avons, par ailleurs, lancé un projet de BHNS vers le Nord-Ouest pour desservir un quartier dense et une zone d'activité en plein développement. Nous encourageons fortement l'usage du vélo, particulièrement adapté aux trajets urbains. Parallèlement au lancement de Vélhop, service de vélo partagé et de location courte et longue durée, nous développons l'infrastructure cyclable et nous installons un nombre important d'arceaux pour faciliter et sécuriser le stationnement. De plus, nous favorisons l'auto-partage, le co-voiturage et bien entendu la marche. Nous continuons enfin à aller de l'avant et à innover en participant à plusieurs expérimentations comme le véhicule hybride rechargeable, ou encore le projet Cristal CATS dont les véhicules pourront être utilisés soit en libre service pour un usage privé, soit comme un transport en commun pour un usage collectif des véhicules qui s'associent en un "petit train" conduit par un professionnel. »*

# ECLAIRAGES SUR TROIS THEMATIQUES D'ACTUALITE

---

## La révolution NFC (Near-Field Communication) au service de la multimodalité

### 1. NFC : Présentation et repères

Le Near-Field Communication (NFC) est un standard international de communication sans contact basé sur la radiofréquence autorisant des échanges de données entre deux supports. Développé depuis 2002, il permet à différents types de puces de communiquer entre elles. La technologie NFC propose de multiples applications facilitant le quotidien : échanges de données (musique, fichiers), contrôle d'accès, paiement, fidélisation... sur différents supports : carte de transport, clé USB, téléphone mobile...

**Débat « Le NFC : quels impacts sur la billettique et l'information multimodale ? »**  
**Mercredi 12 octobre**  
**11h00-12h00**

Illustration concrète de cette technologie dans le cadre du transport : l'échange d'informations à distance entre le pass transport et le lecteur à l'entrée du métro ou du bus permettant au détenteur du pass d'accéder aux transports collectifs en un seul geste.

### 2. De la carte NFC au mobile NFC : de nouvelles applications pour optimiser les transports publics au quotidien

**Première nouveauté : la possibilité d'acheter et de charger son titre de transport sans avoir à se déplacer.** Avec son téléphone, le voyageur peut se connecter, en toute sécurité, n'importe où et à n'importe quelle heure du jour et de la nuit. Cette fonctionnalité attirera les utilisateurs occasionnels des transports en commun, mais aussi les touristes, les voyageurs d'affaires français ou étrangers... Tout voyageur, qu'il soit européen, américain ou japonais, pourra, *via* son mobile, acheter son titre de transport, le charger, préparer son parcours à l'avance. Le valider ensuite à la gare ou à l'aéroport sera un jeu d'enfant.

**Seconde nouveauté : la possibilité de diffuser une information voyageur localisée et contextualisée.** Tout au long de son parcours, grâce, par exemple, à des « étiquettes intelligentes » disposées sur les abris-bus, le voyageur connaîtra les délais d'attente et les perturbations éventuelles du trafic. En approchant simplement son téléphone à moins de 10 cm de l'étiquette, l'utilisateur pourra accéder à ces informations. Un service facile à appliquer : ces données sont déjà collectées pour la diffusion sur Internet ou sur certains panneaux d'information.

### 3. NFC et transports : de multiples avantages pour le voyageur

Appliquée au secteur des transports publics, cette technologie révèle de véritables atouts :

- l'émergence de nouveaux services, instantanément accessibles en un geste simple et familier,
- la multitude des supports adaptés aux besoins de chacun (cartes, clés USB, mobile),
- une attractivité accrue des transports collectifs,
- un vecteur de liens interactifs privilégiés avec d'autres modes de déplacements (taxis, vélo, autopartage...) favorisant l'intermodalité.

### 4. NFC : un avenir prometteur

Les technologies sans contact, comme le NFC, déployées depuis une vingtaine d'année en Asie, intéressent de plus en plus les professionnels et les pouvoirs publics français (avec par exemple la création de l'AFIMB, l'Agence Française de l'Information Multimodale et de la Billettique, en 2010). Elles vont s'imposer avec force dans les prochaines années dans notre vie quotidienne. **A terme, plus de 32 millions de Français pourraient ainsi accéder à des services sans contact.** Aussi, le potentiel et l'impact de la technologie NFC n'ont pas échappé aux grands opérateurs de transports publics. Le seul marché du mobile NFC est, en effet, estimé à 50 milliards de dollars en 2015.

### 5. 2011 : année-clé du déploiement national

**42 villes ou communautés d'agglomération et 7 autorités organisatrices de transports (AOT) se sont portées candidates à l'appel à projets "Déploiement de services mobiles sans contact NFC"** lancé le 27 mai dernier par le Commissariat général à l'investissement, le ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie. Déjà retenus en janvier dernier, les 9 territoires leaders du sans contact mobile (Bordeaux/Pessac, Caen/Manche, Lille, Marseille, Nice, Paris, Rennes, Strasbourg et Toulouse) ont présenté leurs projets. De nouvelles collectivités ou AOT se sont aussi portées candidates, dont le Syndicat des Transports d'Ile-de-France, Issy-les-Moulineaux, Angers, Metz, Besançon et Reims. Ce sont 20 millions d'euros qui sont prévus pour un soutien de 20 à 30 projets dans le cadre des investissements d'avenir. Les collectivités ayant déclaré leur intention au 1er juillet dernier peuvent désormais soumettre leur dossier complet de candidature, et ce jusqu'au 14 octobre 2011.

**On compte aujourd'hui 25 départements répartis dans les deux tiers des régions françaises prêts à déployer des services mobiles sans contact.**

#### Un guide dédié pour les collectivités

Afin d'accompagner les territoires dans leurs projets, le Forum des services mobiles sans contact a mis en ligne un guide de déploiement des services NFC destiné aux collectivités. L'ouvrage dresse l'état de l'art des technologies sans contact et le panorama des usages possibles, au travers notamment des expérimentations menées dans les territoires pionniers. Il propose également une méthode afin d'aider les collectivités à structurer leurs projets et faciliter la coopération et l'interopérabilité des services entre les différents territoires.

## 6. Déploiement NFC : surmonter les freins existants

### Les freins techniques :

- Une harmonisation technique des équipements difficile à réaliser à l'échelle nationale.
- Une période de transition technique assez longue.

### Les freins économiques et contractuels :

- Un modèle économique difficile à identifier et des acteurs aux intérêts divergents, avec, en toile de fond, un lobbying important des opérateurs de téléphonie mobile et des banques.
- Des coûts importants d'installation et de remise à niveau des équipements (valideurs dans les bus, les métros et les trams) à prévoir, évaluer et répartir entre les différents acteurs.
- Une vision des modalités contractuelles d'application NFC différente pour les AOT de celle des collectivités territoriales.

### La protection de la vie privée :

- Un respect de la vie privée mis à mal par la « traçabilité NFC » et la volonté affichée des services marketing de grandes enseignes commerciales d'instaurer des systèmes de fidélisation sur les parcours clients- via mobiles NFC-.
- Une technologie néanmoins compatible avec les obligations de la Commission nationale informatique et liberté (CNIL) qui, à travers ses avis sur le mobilier publicitaire communicant, a donné les préambules de sa position sur le mobile NFC. Elle considère ainsi « qu'approcher de quelques centimètres son téléphone d'une affiche afin de recevoir une information, atteste de la volonté et du consentement de l'utilisateur ».

## Evaluer l'impact des décisions politiques sur l'équilibre économique du transport public

En dépit du dynamisme de l'activité observé entre 2006 et 2008, la situation financière du secteur du transport public urbain reste fragile, avec des recettes commerciales ne couvrant que 36 % des dépenses d'exploitation. Ce constat s'est renforcé en 2009. La croissance de la fréquentation, observée entre 2006 et 2008, s'est vue freinée par la crise économique et les conséquences des mesures gouvernementales prises en faveur de la mobilité individuelle (prime à la casse, bonus-malus...). Résultats : en 2009, on a enregistré une augmentation de la mobilité individuelle au détriment de celle de la mobilité collective (+ 0,5 % vs - 0,3 %), idem en 2010 (+ 1,0 % pour la mobilité individuelle contre + 0,4 % pour la mobilité collective). L'équilibre économique et le report modal restent donc, pour élus et entreprises, des préoccupations constantes.

Débat « Réinventer le  
business model du  
transport public urbain »  
Mercredi 12 octobre  
14h30-16h00

**L'UTP, en qualité d'organisation professionnelle des entreprises de transport, a lancé une étude visant à analyser et à mesurer les impacts de différentes stratégies sur l'équilibre économique d'un réseau de transport.** Ce travail s'inscrit dans la lignée des idées reçues publiées par l'UTP en 2009, qui visaient à battre en brèche un certain nombre d'idées reçues sur le transport public, en s'appuyant sur des cas concrets et des chiffres précis.

### **7 leviers observés à la loupe, certains de la sphère transport et d'autres limitrophes liés aux aménagements de l'espace urbain et à la gestion de la voirie**

Cette étude a pour objectif d'analyser les leviers d'actions des élus locaux et de mettre en lumière leurs impacts sur les finances du réseau de transport. Il s'agit de :

- l'étendue géographique de l'offre,
- l'étendue horaire de l'offre,
- la fréquence et la capacité de l'offre,
- la gestion du parc,
- la tarification,
- la vitesse commerciale,
- la politique de stationnement.

Les premiers éléments de cette étude seront présentés lors de la table ronde du 12 octobre de 14h30 à 16h00. Elles feront ensuite l'objet d'un programme de travail commun avec le GART. Les conclusions seront dévoilées lors du salon Transports Publics 2012 (du 5 au 7 juin à Paris).

## Les politiques tarifaires en question

### 1. Le GART défend la liberté des autorités organisatrices en matière de choix de politiques tarifaires

La tarification constitue un élément important de l'attractivité des réseaux de transports publics. Elle relève de la compétence des Autorités organisatrices de transport. Sa mise en œuvre relève d'un choix politique. Cependant, les exploitants sont, bien évidemment, force de proposition en la matière.

La politique de tarification doit concilier trois objectifs à caractère parfois antagonistes : couvrir les coûts de production du service, favoriser une politique de report modal et de fidélisation des usagers/clients et, enfin, garantir le droit aux transports pour tous.

La tarification couvre généralement un tiers des besoins en matière de financement des transports publics. Elle constitue donc une ressource essentielle et indispensable. Cependant, la question de la gratuité des transports publics est fréquemment posée, tout particulièrement lors des grands rendez-vous électoraux.

**Débat « Réviser la tarification pour entrer dans un cercle vertueux »**  
Mercredi 12 octobre  
16h00-17h00

**Débat « Quelle fiscalité pour le financement de la mobilité durable ? »**  
Jeudi 13 octobre  
14h30-16h00

### Territoires et politiques tarifaires à la loupe

En dépit de la crise et de l'augmentation de la mobilité individuelle, le transport public, dans l'ensemble, résiste plutôt bien. Élément important, à signaler toutefois : les recettes se dégradent dans les transports urbains depuis 2009. Et le panorama des transports publics fait apparaître des situations très contrastées selon la taille du réseau et sa localisation.

Ainsi, certains territoires, dont celui de Nantes, parient sur des grilles tarifaires orientées vers une plus grande vérité des coûts. D'autres préfèrent opter pour des politiques tarifaires très attractives (comme les Alpes-Maritimes avec le lancement de l'abonnement intermodal annuel de 365 € et le ticket unitaire à 1 €), en espérant compenser cette baisse de tarifs par une hausse de la fréquentation.

#### **Les 3 principales sources de financement du transport public dans les agglomérations :**

- 1/3 versement transport
- 1/3 impôts locaux
- 1/3 ticket ou abonnement payé par le voyageur

### 2. La position de l'UTP

Conscientes de la fragilité économique des réseaux de transport qu'elles gèrent, les entreprises adhérentes de l'UTP ont le souci de rechercher le meilleur équilibre financier. En effet, malgré leur sensible hausse, les recettes provenant des clients n'ont cessé de baisser en part relative depuis dix ans.

L'UTP considère donc nécessaire de clarifier les choix entre la participation des usagers/clients et la contribution des collectivités locales. Les AOT doivent être

informées des impacts de leurs décisions, tant en matière de niveau de prix trop bas que de réductions et de gratuités. A cet égard, l'UTP milite en faveur d'un meilleur affichage du coût de la mobilité, à comparer avec le prix effectivement payé par le voyageur et les contributions des collectivités locales.

Le recours de plus en plus important à la fiscalité pour équilibrer les budgets d'exploitation réduit les marges de manœuvre pour le développement des réseaux et a tendance à déclasser la tarification qui devient alors une simple variable d'ajustement. Comme les recettes tarifaires ne pourront jamais assurer seules la couverture des charges d'exploitation, il conviendra de rechercher les moyens d'augmenter cette contribution directe de la clientèle, tout en maintenant une offre de services de qualité.

Les préconisations affirmées par l'UTP :

- donner la possibilité d'accroître les tarifs lorsque des investissements sont réalisés et que la qualité du service est au rendez-vous,
- afficher le prix du transport social,
- passer du « transport » à la « mobilité »,
- rechercher une cohérence des profils pour favoriser l'interopérabilité et accélérer la mise en œuvre de tarifications intermodales,
- explorer et évaluer diverses voies de modulation de la tarification unique pour mieux prendre en compte la durée et la distance des déplacements,
- favoriser une meilleure compréhension de la gamme tarifaire et la simplifier,
- limiter et réserver la gratuité à l'aide sociale,
- privilégier un régime d'aide à la personne distinct de l'AOTU ou du réseau.

### 3. Cas pratique : Nantes, une refonte tarifaire nécessaire et audacieuse

En 2009, la part payée par l'utilisateur des transports dans l'agglomération nantaise, avec 37 % du coût d'exploitation, était jugée comme l'une des plus faibles des grandes agglomérations françaises. Une part importante de la clientèle des transports de l'agglomération bénéficiait de la gratuité et, de ce fait, ne contribuait pas au financement du service. L'augmentation des tarifs avait tout juste suivi le rythme de l'inflation les 10 années précédentes, alors que l'offre avait fortement augmenté. Indépendamment de la qualité de l'offre supplémentaire mise en place, l'élasticité entre les kilomètres supplémentaires produits et les recettes générées était toujours bien inférieure à 1, d'abord parce qu'une partie de la fréquentation supplémentaire n'est pas facturée, étant effectuée avec des titres illimités par des clients existants, ensuite parce que cette offre était souvent une offre complémentaire, générant structurellement une fréquentation plutôt moins importante. De plus, l'augmentation tarifaire nominale s'est souvent vue grignotée par des mesures d'accompagnement à caractère social ou incitatif (abaissement de la limite d'âge des ayant droits Diamant, mise en place du kit famille pour les titres scolaires, réduction consentie aux salariés dont les entreprises s'engageaient dans un plan de mobilité...).

**L'objectif de la refonte était alors de trouver un nouvel équilibre économique par une meilleure contribution de chacune des parties prenantes :**

- amélioration des coûts de production interne de l'entreprise de transport SEMITAN,
- amélioration des coûts de production externe par la mise en place d'un programme d'aménagement de voirie par Nantes Métropole permettant une amélioration des temps de parcours et de la régularité des bus,
- restructuration du réseau entraînant la suppression de 4 % de l'offre de transport la moins productive commercialement dans chacune des communes de l'agglomération,

- augmentation de la part payée par l'utilisateur des transports publics par le biais d'une hausse générale des tarifs de l'ordre de 12 % en une fois, puis d'une augmentation mesurée mais régulière de l'ordre de 2,5 % chaque année.

**En accompagnement de cette forte hausse, Nantes a proposé une refonte totale de la grille tarifaire** pour une meilleure lisibilité et compréhension des usagers et pour apporter aussi plus de cohérence et d'équité, en supprimant notamment les titres ayant une recette moyenne au déplacement plus faible que le titre sur lequel on pouvait envisager leur report. Les principes retenus pour la nouvelle grille tarifaire ont été :

- la suppression des marques liées aux titres et l'organisation de la gamme autour de 3 grandes familles de titres : Pass, Billets mensuels et Tickets horaires,
- la suppression de la marque associée aux titres source de confusion, qui obligeait à fournir une explication complémentaire à chaque fois,
- la suppression de certains titres de transport, soit parce qu'ils étaient pénalisant pour la recette moyenne au déplacement ou superflus par rapport aux autres titres de la gamme.

Dans le même temps, des avancées ont aussi été faites pour certaines catégories d'usagers : baisse significative du prix des pass pour les élèves de moins de 12 ans en 6<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> et les jeunes de plus de 26 ans débutant dans la vie active, souvent par des emplois « précaires ».

Réalisées conjointement par l'UTP et le GART, les éditions successives de « *L'annuaire de la tarification du transport public* » permettent de mesurer les évolutions enregistrées au niveau national, attestant de toute la créativité des réseaux en la matière. Les résultats de la nouvelle étude seront présentés à l'occasion des 23<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public.

# ZOOM SUR LE PROGRAMME DES DEBATS

---

## Mercredi 12 octobre

### 11h00-12h00

#### **Le NFC : quels impacts sur la billettique et l'information multimodale ?**

La billettique et l'information multimodale sont susceptibles d'inciter au report modal. Les enjeux sont essentiels en termes de développement durable et économiques, avec le développement de services nouveaux facilitant la mobilité. Tous les fournisseurs de services se rassemblent autour de médias susceptibles de répondre aux attentes de citoyens-consommateurs recherchant les solutions les plus efficaces dans leur mobilité quotidienne. Pour les paiements, l'accès aux transports et aux services urbains, les solutions sans contact (NFC) ont un fort potentiel. Les collectivités ouvrent l'accès aux données publiques pour susciter la création de services nouveaux. Ce déploiement des nouvelles technologies bouleverse les jeux d'acteurs et les modes d'organisation hérités du passé. Quels sont les enjeux et les perspectives auxquels doivent faire face les autorités organisatrices de transport (AOT) et les exploitants ? Quelles solutions adopter pour pouvoir y répondre ?

### 14h30-16h00

#### **Réinventer le business model du transport public urbain**

Face à une situation financière du secteur du transport public urbain de plus en plus fragile, et dans un contexte où la tâche de l'opérateur est de plus en plus contrainte par son environnement contractuel, législatif ou, règlementaire), l'UTP a lancé une étude à visée pédagogique sur l'impact des décisions et des choix publics ou de l'AOTU sur les équilibres financiers de la profession. Le débat portera sur les enseignements de cette étude.

### 16h00-17h00

#### **Réviser la tarification pour entrer dans un cercle vertueux**

Longtemps, les politiques tarifaires mises en œuvre étaient conçues pour répondre aux objectifs commerciaux (conquête et fidélisation de la clientèle) et social (droit au transport pour tous) de la tarification. Or aujourd'hui, le trafic augmente mais les recettes issues des ventes de titres sont à la baisse. Il est donc nécessaire de repenser les tarifications en vigueur pour qu'elles deviennent un vrai levier de financement de nos réseaux de transport.

### 17h00-18h00

#### **La région Grand Est : vitrine de la profession ?**

Comment les entreprises de transport contribuent-elles à valoriser le territoire ? Plateformes intermodales, billettique, centrales de mobilité, BHNS, marketing créatif, systèmes d'informations... Les entreprises se mettent en scène.

## Jeudi 13 octobre

### 9h00-10h00

#### **Quelle représentation européenne pour les autorités organisatrices de mobilité ?**

Le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) permet aux collectivités locales de construire et de porter un message commun auprès des décideurs nationaux. Actuellement, les politiques publiques nationales sont invitées à répondre aux grandes orientations des politiques européennes. L'Europe joue un rôle de plus en plus important sur le plan législatif et normatif.

De plus, les AOT échangent de plus en plus avec leurs homologues des autres pays européens. Les échanges de bonnes pratiques sont plébiscités par les élus et par les techniciens des collectivités. Alors que les groupes se développent à l'étranger, les AOT souhaitent également partager des expériences avec leurs homologues étrangers. Quel type de structure peut répondre à ces objectifs ? Quelles seraient ses missions ?

### 10h00-11h00

#### **Penser le bus comme un système : point d'étape du projet européen « European Bus System of the Future » (EBSF)**

L'UTP s'est engagée aux côtés de 48 autres partenaires dans le projet EBSF (porté par l'UITP dans le cadre du 7ème PCRD de l'Union européenne). Ce projet a démarré en septembre 2008 et s'achèvera mi-2012. Il vise une approche globale du système « bus » dans une agglomération, avec la mise en œuvre coordonnée de tous les vecteurs du déplacement urbain.

Avant un rendu plus complet du projet à Transports Publics 2012, le Salon européen de la mobilité, les acteurs français du projet EBSF nous livrent leurs premières conclusions.

### 11h00-12h00

#### **La marque dans le transport public : un gadget ?**

Comment évaluer l'impact de la marque dans le transport public ? Dans quelle mesure la marque tisse-t-elle les relations de l'entreprise exploitante avec les usagers-clients ?

Les usagers-clients du transport public sont-ils conscients de la marque déployée sur les différents modes (VLS, Tram, bus, car, train...) qu'ils empruntent chaque jour ?

Autant de questions qui seront traitées lors de ce débat s'appuyant sur des expériences locales. Ces échanges s'articuleront autour de quatre axes :

- Quels sont les leviers qui conduisent à faire évoluer la marque d'un réseau de transport ?
- Quelles sont les étapes qui mènent à la décision finale ?
- Qui sont les acteurs de la démarche et quelles sont leurs contributions ? (collectivités, entreprises locales, groupes de transport) ?
- Comment mesurer l'impact d'une nouvelle marque (en termes de fréquentation, d'image...) ?

### 14h30-16h00

#### **Quelle fiscalité pour le financement de la mobilité durable ?**

En France, le *versement transport* a permis de développer une offre alternative à la voiture particulière utilisée en solo. Cet impôt, dédié au transport urbain, est un mode de financement original par rapport aux autres pays européens. Toutefois, cette ressource n'est pas suffisante et seules les AOT urbaines en bénéficient.

La réforme de la taxe professionnelle n'était que le premier volet d'une réforme de plus grande ampleur de la fiscalité locale. Avec le Grenelle de l'environnement, de nouveaux outils fiscaux sont apparus pour contribuer au financement des transports collectifs et du développement d'une mobilité durable. A l'instar de l'écotaxe poids-lourds et du

péage urbain, de nouveaux outils fiscaux doivent servir à financer le développement des transports alternatifs en prélevant des ressources sur le transport routier. La décentralisation et la dépénalisation du stationnement pourraient également devenir des leviers complémentaires. Enfin, un débat sur la fiscalité a été annoncé par le Premier ministre dans une volonté de convergence avec le schéma germanique. Cette table ronde vise à développer les réflexions et à ouvrir les perspectives d'une fiscalité permettant de financer la mobilité durable.

#### 16h00-17h00

##### **Environnement et mobilité : quels outils pour les politiques publiques locales ?**

Les mises en place des Zones 30 ou partagées et les futures ZAPA imposent de revoir le partage de la voirie et les aménagements urbains en lien avec les orientations du Grenelle de l'Environnement, plaçant le piéton et les transports publics au cœur de la problématique d'une mobilité apaisée et durable. La question de l'efficacité, de l'articulation, de la cohérence d'ensemble de tous les modes comme de la santé publique est dès lors posée.

#### 17h00-18h00

##### **La mobilité transfrontalière**

Le développement des transports collectifs et de la mobilité constituent pour les zones transfrontalières un enjeu majeur pour pouvoir mieux structurer les flux liés aux trajets domicile-travail des salariés frontaliers et au tourisme.

Les relations entre les bassins de vie et les pôles d'emplois attractifs doivent permettre de mieux appréhender l'évolution de la part modale des transports collectifs sur l'ensemble des déplacements transfrontaliers.

## Vendredi 14 octobre

#### 11h30-12h30

##### **Booster la fréquentation et les recettes du transport public urbain**

Dans un contexte économique très dégradé, les opérateurs du transport public urbain doivent faire face à une situation de rupture après trois années de dynamisme du secteur. Pourtant, les enjeux du changement climatique et les exigences des clients-voyageurs jouent en faveur des modes collectifs dans les déplacements urbains. Comment saisir l'opportunité que constituera le retour à la croissance de notre économie et orienter les choix des voyageurs de demain ? Les opérateurs sont force de proposition et de réponse pour favoriser la mobilité durable.

## Egalement au programme

### Mardi 11 octobre

Journée internationale "Transports publics et valorisation du patrimoine culturel" (à Strasbourg) • 9h00 - 16h30

### Mercredi 12 octobre

Ouverture officielle des Rencontres (au sein de l'exposition) • 12h00

Réunion de l'Observatoire du Matériel Autobus • 14h00 - 18h00

Réunion du réseau CIVINET Francophone (sur le stand du GART, n°46) • 14h00 - 15h30

### Jeudi 13 octobre

Visite de Thierry Mariani, ministre auprès de la ministre de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, chargé des Transports

Cérémonie de remise de prix des premiers Challenges de la Journée du transport public (dans la salle des débats)

Réception de la Mairie de Strasbourg (à l'Hôtel de Ville) • 19h30

# LES VISITES TECHNIQUES

---

Traditionnellement programmées le dernier jour des Rencontres, les visites techniques ont pour objectif de partager concrètement les réalisations ou les réflexions portées par les collectivités et les opérateurs du territoire d'accueil.

A Strasbourg, ville-modèle à bien des égards, et frontalière de surcroît, 4 visites techniques ont donc été organisées vendredi 14 octobre.

## **De 8h30 à 11h00**

2 parcours « découverte » de la mobilité strasbourgeoise :

**L'interopérabilité d'un réseau modèle** où VLS, tram, bus, train, parc-relais constituent une offre diversifiée et incitative aux transferts modaux. Visite ponctuée d'une halte gastronomique dans les Caves historiques des « Hospices ».

Ce parcours, itinéraire multimodal par essence, a été conçu et sera commenté par les services techniques et communication de la CTS (Compagnie des Transports de Strasbourg).

**L'accessibilité universelle d'un territoire** ou le mariage heureux d'un système de transport optimisé et d'un urbanisme pensé pour tous.

L'accessibilité : une histoire de concertation, de réflexion menée avec l'ensemble des associations. Un objectif encadré par la législation (objectif 2015) et contraint à hauteur des capacités financières des collectivités et opérateurs.

Visite préparée et coordonnée avec les services de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

## **De 12h45 à 18h00**

### **Fribourg, ville modèle ?**

En 1969, Fribourg adoptait un premier « Plan général des transports ». Depuis, assurer la mobilité sans nuire au développement urbain, à la nature et à l'environnement au sens large est l'un des objectifs déclarés et constants de la politique de la ville. Eviter les déplacements en proposant une ville compacte « des courtes distances ».

Mondialement connu pour ses nombreux atouts (mobilité, énergies renouvelables, espaces verts, démarche citoyenne, maisons à énergie positive...), le quartier Vauban a été présenté comme exemple d'urbanisme durable à l'exposition universelle de Shanghai en 2010.

La visite débutera à la nouvelle gare centrale, carrefour d'offres multimodales de déplacement. Elle se poursuivra dans le 1er éco-quartier du monde demeurant, 15 ans après sa création, une référence. Bienvenue dans la vitrine des bonnes pratiques en matière de développement urbain durable.

## **De 13h30 à 18h00**

### **Le tram-train de Mulhouse**

Le tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur, premier tram-train interconnecté de France, circulant sur réseau ferré national et sur réseau urbain, a été mis en service en décembre 2010. La concrétisation de ce projet résulte notamment de la volonté partagée des deux autorités organisatrices de la ligne, la Région Alsace et l'agglomération mulhousienne (m2A), et des deux exploitants, SNCF et Soléa, ainsi que des autres parties prenantes (RFF, Etat, Conseil général...). Les modalités de son exploitation résultent d'innovations mêlant les pratiques des deux exploitants, que ce soit dans les modalités de conduite, de contrôle, dans la politique tarifaire... Sa mise en service s'accompagne également d'importants aménagements urbains.

La visite proposée consiste à emprunter le tram-train sur une section incluant le centre-ville de Mulhouse, les extensions périurbaines réalisées pour le tram-train, et le réseau ferré jusqu'à Cernay/Thann, avec un accompagnement par les porteurs du projet. Le trajet de Strasbourg à Mulhouse sera réalisé en TER200 (50 mn de trajet).

Et aussi, deux visites proposées par les industriels ferroviaires de la région :

## **De 8h00 à 11h30**

### **Visite des sites industriels ALSTOM et VOSSLOH COGIFER**

Découverte des sites industriels d'Alstom et de Vossloh Cogifer à Reichshoffen sur lesquels travaillent actuellement plus de 1 000 employés à la conception et à la fabrication de projets majeurs tels que les nouveaux trains régionaux Regiolis et les tramways Citadis de Rouen, du Havre, de Casablanca et de Tours...

### **Visite du centre d'essais LOHR**

Le Centre d'essais de LOHR Industrie de Duppigheim est situé à 15 minutes de la capitale alsacienne. La visite du centre comprend aussi la découverte en essai dynamique sur piste du tramway sur pneus Translohr et du métro automatique sur pneus Néoval.

# DES INNOVATIONS A LA CLE POUR OPTIMISER LE TRANSPORT PUBLIC

---

Focus sur quelques-unes des innovations présentées dans le cadre de l'expositon.

## La plateforme de services et de connectivité embarquée dédiée au monde du transport public d'Orange Business Service

Plus d'un milliard de travailleurs nomades sont annoncés dans le monde. Pour garantir une connectivité continue dans les transports et lever les verrous technologiques, Orange Business Services a conçu une solution de connectivité embarquée, véritable innovation technologique capable de répondre efficacement aux nombreuses exigences inhérentes aux transports. Cette solution se base sur la complémentarité des différents réseaux d'accès afin d'assurer une couverture globale. L'équipement embarqué : une plateforme centrale de connectivité, composée d'un routeur multi-réseaux évolué, va permettre de gérer cette complémentarité, tout en garantissant la continuité de service, devenant l'élément de mutualisation des communications bord-sol.



✓ Site Internet : [www.orange-business.com/transport](http://www.orange-business.com/transport)

---

## La suite EasyGo de Navocap

La suite EasyGo permet de gérer l'information voyageur, l'exploitation en temps réel, la remontée des données sociales des conducteurs, les éthylomètres anti-démarrage, la billettique, ainsi que la diffusion de films et d'annonces vidéo géolocalisées. Répondant à la réglementation sur l'accessibilité des PMR, elle utilise le calculateur embarqué THELMA7, véritable passerelle entre sol et bord, pour gérer les échanges voix & data avec tous les périphériques embarqués, grâce à ses interfaces d'entrées sorties et son serveur Web intégré. Construite autour des standards SIRI et TRIDENT, la suite EasyGo échange avec tous les systèmes d'information multimodale, assurant en temps réel la continuité de la transmission de l'information en pôles d'échanges et zones de correspondances.

Connectée aux progiciels métiers (Pégase, Hastus, Heurès, Ordicars, ECI, Ghapwin...), elle simplifie l'adaptation quotidienne du réseau en automatisant les échanges de données. La suite EasyGo permet à un groupement de transporteurs d'offrir un service commun à une ou plusieurs AOT, tout en préservant la confidentialité de leurs données d'exploitation.

✓ Site Internet : [www.navocap.com](http://www.navocap.com)

---

## Le Citelis version hybride, série diesel électrique d'Irisbus Iveco France

Disponibles en 3 longueurs (10,50 m, 12 m et 18 m articulés), avec une motorisation diesel ou gaz naturel, les autobus de la gamme Citelis sont destinés à une exploitation urbaine. Depuis 2006, ceux-ci peuvent bénéficier du label EEV le plus exigeant en matière de performances environnementales. Le Citelis, qui connaît un grand succès en

Europe avec plus de 7 000 unités livrées en motorisations diesel et GNV, existe désormais en version hybride série diesel-électrique avec fonction Stop & Start. Cette technologie hybride s'appuie sur des composants éprouvés sur 3 500 autobus dans le monde. Déjà opérationnelle à Poitiers, Milan, Monza et Lyon, et bientôt à Paris et Toulon, les essais se sont avérés prometteurs. Les gains de consommation enregistrés lors des premiers tests réalisés fin 2010, en conditions d'exploitation commerciale, atteignent 39 % avec un Citelis 12 m et 30 % en version 18 m. Ces performances ont été confirmées par l'organisme certificateur allemand TÜV Süd.



✓ Site Internet : [www.irisbus.com](http://www.irisbus.com)

---

### L'Access'bus GX 327 HYB de Heuliez Bus

Après avoir présenté en juin 2010 son modèle articulé, l'Access'Bus GX 427 HYB, Heuliez Bus dévoile ici, en avant-première, sa version standard l'Access'Bus GX 327 HYB, développée en commun avec Iveco et BAE Systems. Ce véhicule de technologie hybride série est doté d'un moteur thermique Iveco Tector 6 litres de cylindrée réduite, associé à une génératrice à démarreur intégré de 140 kW alimentant un moteur électrique de traction de 175 kW. L'énergie des roues, récupérée lors des phases de freinage, vient s'ajouter à l'énergie fournie par le moteur thermique pour recharger les batteries Lithium-Ion embarquées de 11 kWh. L'Access'Bus GX 327 HYB présente pour principaux avantages la diminution de la consommation de carburant et les émissions de CO<sup>2</sup> et le silence, grâce à la fonctionnalité Stop & Start (coupure du moteur aux arrêts) et l'utilisation de la traction électrique.



✓ Site internet : [www.heuliezbus.com](http://www.heuliezbus.com)

---

### Le nouveau Citaro d'EvoBus-France-Mercedes-Benz

Designs intérieur et extérieur modernisés, plus de sécurité et une rentabilité optimisée, voici les attributs du nouveau Citaro. Le véhicule a ainsi bénéficié de modifications de design extérieur visant à le rendre encore plus séduisant : nouvelle face avant avec phares en amande et pare-brise bombé, passages de roues dynamiques et face arrière aux lignes arrondies pour un véhicule encore plus agréable. Le poste de conduite a également été remanié pour offrir au chauffeur ergonomie, confort et sécurité : planche de bord aérée, volant multifonctions, allongement du véhicule pour offrir plus de place au chauffeur, rehaussement du poste de conduite de 60 mm pour une meilleure visibilité et plus de sécurité. La réorganisation de l'espace passagers et le nouveau concept de barres de maintien rendent le nouveau Citaro encore plus spacieux. Les coloris plus clairs et les lignes du pavillon offrent un aspect aéré et accueillant. Un nouveau concept d'éclairage comprend notamment un éclairage grand format au niveau des portes d'entrée et de sortie, un éclairage indirect des clapets sur le pourtour du toit, ainsi que des liseuses optionnelles dans l'espace passagers. Enfin, le nouveau Citaro est le premier véhicule urbain à plancher surbaissé et disposant, dans sa version 12 m, de l'ESP.

✓ Site Internet : [www.mercedes-benz.fr/autobus-autocar](http://www.mercedes-benz.fr/autobus-autocar)

---

### TRANSTONE V2 de SAIT France SAS

Transtone V2 est une solution de transmission flexible, évolutive et modulaire, conçue pour s'adapter aux spécificités de tous types de réseaux de transports urbains. La dernière génération est développée sur la base de technologies récentes, conformément aux dernières recommandations des opérateurs internationaux. Basé sur le principe de transmission par boucle inductive et/ou par radio, TRANSTONE V2 autorise : les transferts ponctuels de type sécuritaire d'informations (numéro de ligne, numéro de véhicule...), les télécommandes ponctuelles contrôlées (aiguilles, ouverture/fermeture de portails, signalisation...), et la détection sélective de passage (priorité aux carrefours, enclenchement de processus...). Transtone V2 permet, à partir d'un tramway, une transmission de données ou de commandes vers un équipement fixe au sol, via une boucle inductive ou une antenne installée au centre de la voie. Il utilise une (ou plusieurs, selon le mode d'utilisation) antenne de type passive. Modulaire, Transtone V2 peut proposer différentes formes de transmissions pour répondre aux contraintes d'installation les plus sévères. Compacte, elle n'est constituée que d'une seule carte électronique (Eurocard 3U), regroupant toute les fonctions d'émission, de réception, d'alimentation, de gestion et de Modem.

✓ Site Internet : [www.sait-systems.com](http://www.sait-systems.com)

---

### La Voie Verte de Colas Rail

Colas Rail a étudié, proposé et testé, en collaboration avec la société d'ingénierie INEXIA et la ville d'Angers, une solution pertinente. Objectif : poser la voie sur des augets en béton préfabriqué. Les éléments préfabriqués participent à l'allègement de la structure en répartissant le béton armé aux seules zones nécessaires. La méthode privilégie les contacts terre/terre entre le substrat nourricier du gazon et la structure portante entre les rails et entre les voies. Cette particularité garantit un bon échange hygrométrique entre le substrat et la plateforme qui devient une réserve d'humidité importante. Les besoins en arrosage sont ensuite moindres. Celui-ci pourra provenir des eaux de pluie, permettant des économies substantielles de la consommation d'eau et une meilleure résistance du gazon à la chaleur. Le dispositif de drainage est simplifié. La majeure partie des eaux de pluie s'infiltrera dans les couches inférieures. Avec un simple filtre anti-contaminant nécessaire entre le substrat et le remplissage calcaire, on fera ainsi l'économie du classique géotextile mis en œuvre entre les dallages béton et le substrat.



✓ Site Internet : [www.colasrail.com](http://www.colasrail.com)

---

### Seront aussi notamment présentés :

- le nouveau Businova, autobus innovant au design futuriste et aux performances écologiques record de SAFRA, présenté en avant-première,
- la nouvelle gamme de tramway Lohr,
- le bus Solaris Urbino 18 BHNS Hybrid et Urbino 12 Air France de Solaris Bus & Coach,
- le Regio 2N, le train à deux niveaux réinventé de Bombardier,
- la gamme de bornes d'informations voyageurs spécialement optimisée pour les personnes non-voyantes (Loi Handicap) de Gorba,
- SYNTHÈSE, la centrale multimodale temps réel et open source de RCS mobility,
- le prototype,
- la gamme de bus électriques Oréos 2X et Oréos 4X de PVI (Gepebus),

- les véhicules interurbains et urbains (L'Aptineo Lox Entry 3 et M City) et la gamme Flexiprox et Handiprox de Vehixel,
- IRMA MATRIX, la nouvelle génération de comptage de passagers d'IRIS IIS,
- les développements rail pour le logiciel HASTUS de GIRO,
- la Borne d'information voyageurs nouvelle génération BIV-NG de Lumiplan,
- l'ECG programmable avec HISPAREG pour gérer HISPASUN (concept de climatisation multizone), HISPASIM (simulateur à écran tactile), AIR (maintenant une qualité de l'air convenable dans les autobus) et ECO3 (purificateur d'air) de Bacqueyrisses,
- les adhésifs à longévité inégalée de Graphibus,
- le kit d'interphonie XELLIP audio vidéo Full IP/SIP conforme PMR de Castel,
- ...

# LISTE DES EXPOSANTS

150 exposants présents représentant les transports urbains, interurbains, régionaux, routiers, ferroviaires et les modes de circulation douce :

ACOREL SAS .....9A	CONSEIL GENERAL DU BAS-RHIN .....49	KEOLIS.....39	SANIT'AVENIR.....37C
ACS, a XEROX COMPANY...22	CTS – COMPAGNIE DES TRANSPORTS STRASBOURGEOIS.....45	KERLINK.....62B	SCAN COIN France.....19E
ACTIA AUTOMOTIVE.....40A	DIETRICH VEHICULES.....56	KIEL France SARL.....26B	SCANIA France SAS.....14
ACTIVE AUDIO.....57D	DIGINEXT.....19D	LACROIX SIGNALISATION.....31B	SCAT SAS.....7C
ACXF.....52A	DILAX France.....55A	LAMBERT LOCATION.....26C	SCE.....61A
AFT IFTIM.....25C	DRÄGER SAFETY France SAS.....7B	LANTAL TEXTILES AG.....7E	SEIPRA SCORE.....4C
AGIR.....58C	DURISOTTI SAS.....38	LATITUDE- CARTAGENE.....37A	SETEC.....55B
ALMEX / HÖFT & WESSEL AG.....61C	EDF.....41	LE RAIL.....59G	SETRA.....3
ALSTOM TRANSPORT.....29	EGIS.....31A	LET – MASTER TURP.....59H	SIEMENS.....18
AMESYS – GROUPE BULL.....8C	EMINOX LTD.....61B	LM CONTROL.....47C	SIP.....7D
APS ELECTRONIC.....33A	EOLANE.....60C	LOHR INDUSTRIE.....24	SMOOVE.....65
ARCADIS.....59F	ETDE TRANSPORTS.....54C	LUMIPLAN TRANSPORT.....51	SNCF PROXIMITES.....35
ARTELIA VILLE & TRANSPORT.....17A	EUROVIA TRAVAUX FERROVIAIRES.....40B	MAN CAMIONS ET BUS SAS.....15	SNEF SERVICE TRANSPORT.....25B
ASSOCIATION ASTUS.....55D	FAIVELEY TRANSPORT.....6C	MERCEDES – BENZ.....3	SNO – SOCIETE NOUVELLE ORDICARS.....6A
AT CARS ET BUS.....26A	FORD France.....43	METALIC.....5B	SOLARIS BUS & COACH SA.....12
ATON SYSTEMES.....40A	FPTU – FRANCE PASSION DES TRANSPORTS URBAINS.....59D	MFP MICHELIN.....5A	SOLEA.....48C
BACQUEYRISSES.....63	GART.....46	MOVIKEN – SLE.....47A	SORIDIS.....47D
BAUMOT.....64	GERFLOR.....7A	MOXA EUROPE/ BUREAUX DE MOXA France.....60D	SPEC.....4B
BOMBARDIER.....30	GIE OBJECTIF TRANSPORT PUBLIC.....46	MT3.....17D	SPIE.....40C
BRIDGESTONE.....20A	GIRO.....9D	MULHOUSE ALSACE AGGLOMERATION.....48C	STER Sp z.o.o.....6B
BRINK'S.....61D	GNVERT.....11A	NAVOCAP.....9B	STRAIL France.....5C
BST TECHNOLOGIES.....48B	GORBA AG.....5E	ORANGE BUSINESS SERVICES.....48A	SYNERGIHP.....36B
BUS & CAR.....42E	GRAPHIBUS SA.....11B	OTN SYSTEMS.....52B	SYSTRA.....60A
CALYPSO.....42B	GROUPE D&O.....17B	PARKEON.....32	TDE TRANSDATA.....42A
CARPOSTAL France.....27	GRUAU MICROBUS.....13	PARTENAIRES DIESTER.....59E	TECHNO LOGISTIQUE.....5D
CASTEL.....59B	HANOVER.....25D	PERINFO.....8B	THALES.....27B
CECCLI.....33C	HEMERA.....57C	POMA.....36A	THERMO KING.....19B
CEIT.....57B	HEULIEZ BUS.....1	PREDIT.....5F	TRANSPORT PUBLIC.....47B
CENTRALE D'ACHAT DU TRANSPORT PUBLIC.....58C	INEO.....11A	PTV France.....54A	TSR INTERNATIONAL...52C
CERTU.....37B	INEXIA.....60B	PVI – DIVISION GEPEBUS.....10A	UTP.....46
CFD BAGNERES – GROUPE CAF.....44	INGEROP CONSEIL & INGENIERIE.....17C	RATP.....34	VEHIXEL CARROSSIER CONSTRUCTEUR.....10B
CIMBETON – SNBPE – SNPB.....25A	INIT GmbH.....42C	RCSmobility.....62A	VEOLIA TRANSDEV.....28
CITYWAY.....55C	IRIS IIS.....59A	REGION ALSACE.....50	VILLE, RAIL & TRANSPORTS.....57A
CLEAR CHANNEL.....58A	IRISBUS IVECO.....2	REUNIR LES PME DU TRANSPORT DE VOYAGEURS.....11B/53	VINCI ENERGIES.....33B
CNFPT – POLE NATIONAL DEPLACEMENTS.....59C	ISRA CARDS.....19C	RUSPA OFFICINE SpA.....19A	VIX TECHNOLOGY SA (EX ERG TRANSIT SYSTEMS).....23
COLAS.....21	ITS / GROUPE MAILLARD INDUSTRIE.....20B	SAFRA.....16	VOITH TURBO.....4A
COLAS RAIL.....21	JB CONSEILS GROUPE ARTELIA.....17A	SAIT France.....54B	VOSSLOH.....33A
COMATIS.....9C			ZF FRIEDRICHSHAFEN AG.....8A
COMMUNAUTE URBAINE DE STRASBOURG.....45			

# LES ORGANISATEURS

## Le GIE Objectif transport public



Créé en 2005 par le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), le GIE Objectif transport public, présidé par Bernard

Soulage, a pour vocation de promouvoir le transport collectif et de sensibiliser les professionnels du secteur et le grand public aux enjeux de la mobilité durable. La mise en œuvre de cette stratégie se concrétise par l'organisation de manifestations d'envergure :

- Les Rencontres nationales du transport public, Congrès du GART et de l'UTP et exposition, se déroulant les années impaires en région,
- Transports Publics, le Salon européen de la mobilité, dédié aux professionnels, programmé tous les deux ans à Paris (années paires),
- La Journée du transport public, tous les ans, en septembre.

## Le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport)



Créé en 1980, le GART, présidé par Roland Ries, réunit les élus (toutes tendances politiques confondues) des collectivités, agglomérations, régions et départements disposant de la compétence transport collectif. Porte-parole des élus responsables de transport au plan national et européen, il se définit comme un lieu d'échanges et de réflexion regroupant 280 adhérents, dont 192 agglomérations, 64 départements et 22 régions. Ses missions :

- Favoriser l'échange des bonnes pratiques pour répondre efficacement aux attentes des citoyens en matière de mobilité,
- Etre le porte-parole des collectivités territoriales, auprès des institutions, du Gouvernement, du Parlement, des instances de l'Union européenne et de la presse,
- Susciter et animer le débat sur les déplacements en proposant des solutions pragmatiques et innovantes,
- Fédérer les acteurs de la filière transport,
- Offrir à ses adhérents des conseils économiques, financiers, juridiques, techniques.

## L'UTP (Union des Transports Publics et ferroviaires)



L'UTP est l'organisation professionnelle du transport public urbain et ferroviaire. Elle représente près de 170 entreprises de transport urbain qui exploitent, pour le compte de collectivités territoriales, des réseaux de transport public. Ces entreprises sont indépendantes ou liées à des groupes de transport (Car Postal, Keolis, RATP Développement, Veolia-Transdev...) ou à l'association AGIR. Depuis 2006, l'UTP représente également le transport ferroviaire et compte, à ce titre, une dizaine d'entreprises qui opèrent dans la marchandise et se préparent, pour certaines, à s'ouvrir au transport de voyageurs. L'UTP porte la voix de ses adhérents auprès des instances qui impactent le cadre réglementaire dans lequel ils évoluent (Ministères, Commission européenne, associations d'élus, réseaux d'entreprises...).

# LES PARTENAIRES LOCAUX

## La Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS)



Située au cœur de l'Europe, sur le Rhin, capitale européenne qu'est Strasbourg a su innover en réintroduisant le tramway moderne dès les années 1990. Plébiscité par un grand nombre de citoyens, ce moyen de transport est aujourd'hui un élément structurant des déplacements. Il participe pleinement à la politique de la collectivité en matière de mobilité, visant à organiser les déplacements de chacun dans un espace urbain en perpétuelle évolution.

Afin d'encourager l'utilisation des moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle, Strasbourg ne cesse de développer de nouveaux services de mobilité comme l'autopartage, le vélo partagé et le véhicule hybride rechargeable. Ses politiques d'urbanisme intègrent également cette thématique et participent à l'optimisation et au développement de son réseau de transports collectifs. Enfin, la mise en place d'un code de la rue lui permet de repenser la ville en attribuant plus d'espace public aux modes doux et actifs que sont le vélo et la marche.

L'agglomération s'est également dotée d'outils lui permettant de favoriser les échanges avec ses voisins allemands et s'intègre aujourd'hui dans un territoire européen pilote : l'Eurodistrict.

Strasbourg s'engage ainsi pour le développement d'une métropole transfrontalière des Deux Rives ouverte sur le monde et adaptée aux besoins de ses concitoyens, comme en témoigne la future mise en service d'un tramway traversant le Rhin pour relier Strasbourg à Kehl en Allemagne.

**1994** : lancement du tramway  
**2010** : Strasbourg récolte les fruits de sa politique ambitieuse et devient la seule agglomération française (hors Paris) dont la part modale de la voiture est inférieure à 50 %.  
**2010** : lancement de Vélhop, le vélo partagé à Strasbourg

## La Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS)



La CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois) est une SAEM qui exploite les lignes de bus et de trams de l'agglomération strasbourgeoise et assure la maîtrise d'ouvrage de la construction des lignes de tramway. La CTS est engagée

dans une démarche volontariste pour devenir un opérateur de mobilité multimodal intervenant sur :

- la gestion des parkings relais (3 700 places gérées dans 7 sites),
- l'exploitation du réseau interurbain autour du PTU de la Communauté urbaine de Strasbourg à travers la CTBR, filiale détenue à 66 %,
- l'exploitation de Vélhop, service de vélos partagés exploité par Strasbourg Mobilités, filiale détenue à 90 %,
- le projet de tram-train vers la vallée de la Bruche en partenariat avec la SNCF (filiale commune détenue à 50 – 50, la SIBS).

Cette démarche est complétée par la mise en place de tarifs combinés avec la Région pour le TER, le département pour le réseau interurbain et Auto'trement pour l'autopartage.

La CTS accompagne également la collectivité sur tous les projets de développement du réseau et en particulier sur :

- les projets de BHNS,
- le tramway léger sur pneu,
- le projet de recherche CATS,
- les projets écocités avec le Pass mobilité et le tram de fret.

## Le Conseil Général du Bas-Rhin



[www.bas-rhin.fr](http://www.bas-rhin.fr)  
réalisation :

Présidé par Guy-Dominique Kennel, le Conseil général du Bas-Rhin poursuit une ambitieuse démarche de développement durable et de promotion des modes de transports alternatifs à l'auto-solisme.

Cette volonté forte s'illustre par 3 projets en cours de

- la nouvelle tarification du réseau de cars interurbains (le Réseau 67),
- le projet de Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois (le TSPO),
- le covoiturage.

### La nouvelle tarification du Réseau 67

La nouvelle gamme tarifaire applicable sur le Réseau 67 est entrée en vigueur le 1er juillet 2011. Cette réforme constitue l'une des actions prévues dans le cadre du Schéma Directeur des Transports et des Déplacements et approuvé en décembre 2008. 3 objectifs : une meilleure lisibilité des tarifs du Réseau 67, une attractivité tarifaire renforcée pour les trajets moyenne et longue distance, et une incitation à la fidélisation de la clientèle.

Changement majeur introduit par la nouvelle gamme : la mise en place d'un tarif unique à 2 € sur l'ensemble du réseau.

### Le TSPO

Le TSPO est le premier vrai projet de Bus à Haut Niveau de Service Périurbain (BHNS) en France. A l'horizon 2014, environ 12 000 voyageurs devraient quotidiennement emprunter ce nouveau réseau qui desservira un vaste territoire dépourvu de transport collectif performant. Cet exemple novateur prouve que le BHNS peut constituer une véritable réponse de transport durable dans des zones périurbaines.

### Le covoiturage

Le Conseil Général du Bas-Rhin a adopté un plan pluriannuel d'aménagement visant à créer un réseau départemental de parkings de covoiturage. A ce jour, 6 parkings de covoiturage gratuits et sécurisés sont aménagés. En complément de ces infrastructures et dans l'objectif de faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers - via un outil Internet simple et gratuit -, le site "Covoiturage Bas-Rhin" ([www.bas-rhin.fr/covoiturage](http://www.bas-rhin.fr/covoiturage)) a été lancé en février 2011.

Ces exemples positionnent le Conseil général du Bas-Rhin comme un vrai initiateur de politiques volontaristes destinées à offrir aux usagers des alternatives à la seule utilisation de la voiture individuelle.

## Le Conseil Régional d'Alsace



Présidée par Philippe Richert, la Région Alsace se charge de définir et financer l'offre de transport de voyageurs, domaine relevant du service public. Sa politique s'articule autour de trois axes principaux :

- organiser les trafics routiers et ferroviaires d'intérêt régional,
- développer l'intermodalité et l'accès des citoyens aux transports,
- participer financièrement à la création et à la modernisation des infrastructures de transport (ferroviaire, routier, fluvial ou aérien).

Soucieuse de préserver la qualité de vie, la Région Alsace encourage l'usage des transports collectifs, dont celui du train. Sa stratégie : mettre en place une tarification régionale adaptée pour inciter les Alsaciens à se déplacer en train et promouvoir les déplacements intermodaux. Passer d'un mode de transport à un autre est une réalité grâce aux nombreux pôles d'échanges multimodaux créés. Le premier d'entre eux a été inauguré à la station de tram d'Hœnheim dès 2002. De même, le tram-train « Mulhouse-Vallée de la Thur » circule à la fois en ville sur le réseau de tram et sur les voies ferrées, facilitant les déplacements entre centre-ville et périphérie.

A l'échelle régionale ou transfrontalière, les usagers peuvent, en recourant à Internet (avec [www.vialsace.eu](http://www.vialsace.eu)), planifier leurs trajets en prenant en considération tous les modes de transport en commun disponibles. Dans cette optique, la Région Alsace soutient financièrement les communes mobilisées pour la modernisation des gares, en favorisant les aménagements de parkings, d'abris-vélos et

d'aires de dépose pour autocars. Elle contribue également à faciliter l'ouverture de l'Alsace sur l'Europe, avec l'arrivée du TGV-Est en 2007 et du TGV Rhin-Rhône en 2011, tout en modernisant les infrastructures ferroviaires régionales et en renouvelant le matériel roulant. La Région Alsace participe aussi au développement des autres infrastructures de transport. Elle s'engage à améliorer les réseaux routiers au travers d'engagements contractuels dont la maîtrise d'ouvrage relève de l'Etat ou d'autres collectivités locales. Elle investit pour développer et moderniser l'accès aux aéroports internationaux de Strasbourg et de Mulhouse. Enfin, misant sur la complémentarité des modes, elle travaille à l'augmentation de capacité des ports rhénans.

### Les chiffres clés du transport public de voyageurs en Alsace :

- 75 000 voyageurs TER par jour
- 13 lignes ferroviaires et 6 lignes transfrontalières pour les TER
- 730 TER quotidiens
- 161 gares et points d'arrêts, dont 110 gares et points d'arrêt rénovés

### [mob.vialsace.eu](http://mob.vialsace.eu) : le site de l'intermobilité



Les 10 Autorités Organisatrices des Transports (AOT) de la Région Alsace ont souhaité instaurer un système d'information multimodale commun. Sa particularité : il présente aussi l'offre de transports en commun de la région Alsace, via un site Internet mobile, [mob.vialsace.eu](http://mob.vialsace.eu). Développé par Cityway, Vialsace réunit les 10 réseaux de transport suivants : TER Alsace, Réseau 67, Réseau 68, CTS Strasbourg, SOLEA Mulhouse, TRACE Colmar, DISTRIBUS Saint-Louis, RITMO Haguenau, TIS Sélestat et Obernai. Depuis février 2010, [www.vialsace.eu](http://www.vialsace.eu) propose également un

calculateur d'itinéraires multimodaux d'adresse à adresse, incluant les trajets à pied, le rabattement voiture et depuis peu, le mode vélo, combinés aux différents modes de transport public. Cette année, **une couverture internationale est même prévue, avec une mise en relation entre différents systèmes d'information européens permettant ainsi une recherche d'itinéraires transfrontaliers et transnationaux.**

# RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

## Service Presse

### Contacts presse

Caroline TONINI  
Tél. : 01 53 43 90 20 / 06 34 46 06 35  
E-mail : ctonini@arkanemedia.com

Véronique MARTIN  
Tél. : 01 53 43 90 20 / 06 60 99 41 64  
E-mail : vmartin@arkanemedia.com

### Badge Presse

Le badge Presse donne libre accès aux tables rondes, à l'exposition et à l'Espace Presse.  
**Il sera à récupérer à la borne presse, à votre arrivée sur place, sur présentation de votre carte de presse.**

### L'Espace Presse

Accès exclusivement réservé aux journalistes sur présentation de leur "Badge Presse".

**Il se situe au 1<sup>er</sup> étage du Parc des Expositions (accès par l'escalier au milieu du hall 21).**

L'Espace Presse propose :

- le dossier de presse des Rencontres,
- l'organisation de rendez-vous en « one to one »,
- les communiqués et dossiers de presse des exposants,
- une sélection de photos, sur demande.

### **Un événement résolulement "développement durable"**

Les 23<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public sont organisées selon une démarche responsable, en particulier sur le plan environnemental. A titre d'exemples :

- **Transports** : incitation à l'utilisation des transports collectifs et des modes doux, et à des prestataires locaux pour limiter les déplacements ;
- **Matières premières** : diminution des quantités de papier imprimées, encres et papiers écologiques, utilisation de matériaux recyclés, recyclables, réutilisables ou biologiques (stands, sacs congressistes, moquettes, bois, produits de restauration locaux et de saison...), optimisation générale des quantités ;
- **Energie** : rationalisation des usages de l'électricité et du chauffage ;
- **Gestion des déchets** : diminution des emballages, tri sélectif, récupération et recyclage de certains matériaux (cartons, bois, plastiques, panneaux...). Par ailleurs, le guide technique remis aux exposants mentionne des « idées vertes » leur permettant d'appliquer les principes d'une organisation raisonnée, de manière simple et économiquement acceptable.

## Dates et horaires d'ouverture

Mercredi 12 et jeudi 13 octobre 9h00 à 18h30  
Vendredi 14 octobre de 9h00 à 14h00

## Lieu

Parc des Expositions  
Place de la Foire Exposition - 67000 Strasbourg

## Accéder au Parc des expositions

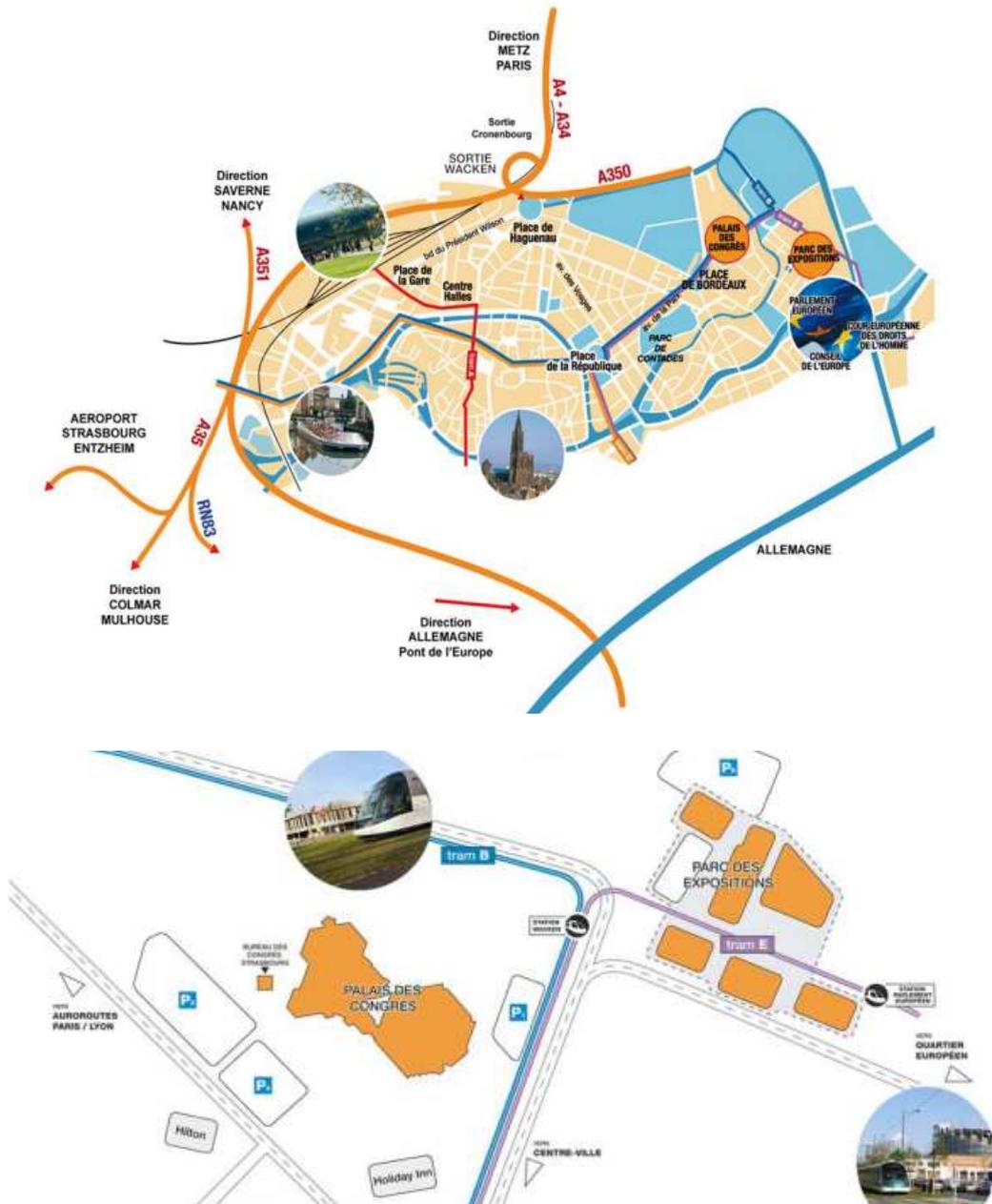
En tramway : depuis le centre-ville, lignes B et E (arrêt Wacken)

En vélo : avec les vélos en libre service Vélhop ([www.velhop.strasbourg.eu](http://www.velhop.strasbourg.eu))

En voiture : le parking-relais "les Rives de l'Aar" se trouve à une station de tramway de Wacken

Pour circuler en transport en commun dans la région Alsace, consulter le site

[www.vialsace.eu](http://www.vialsace.eu)



Toutes les informations sur  
[www.rencontres-transport-public.fr](http://www.rencontres-transport-public.fr)

# PHOTOS DISPONIBLES

---

Photos disponibles sur demande auprès de :  
Caroline TONINI  
Tél.: 01 53 43 90 20 / 06 34 46 06 35  
E-mail : ctonini@arkanemedia.com

## Strasbourg et le réseau CTS

© CTS



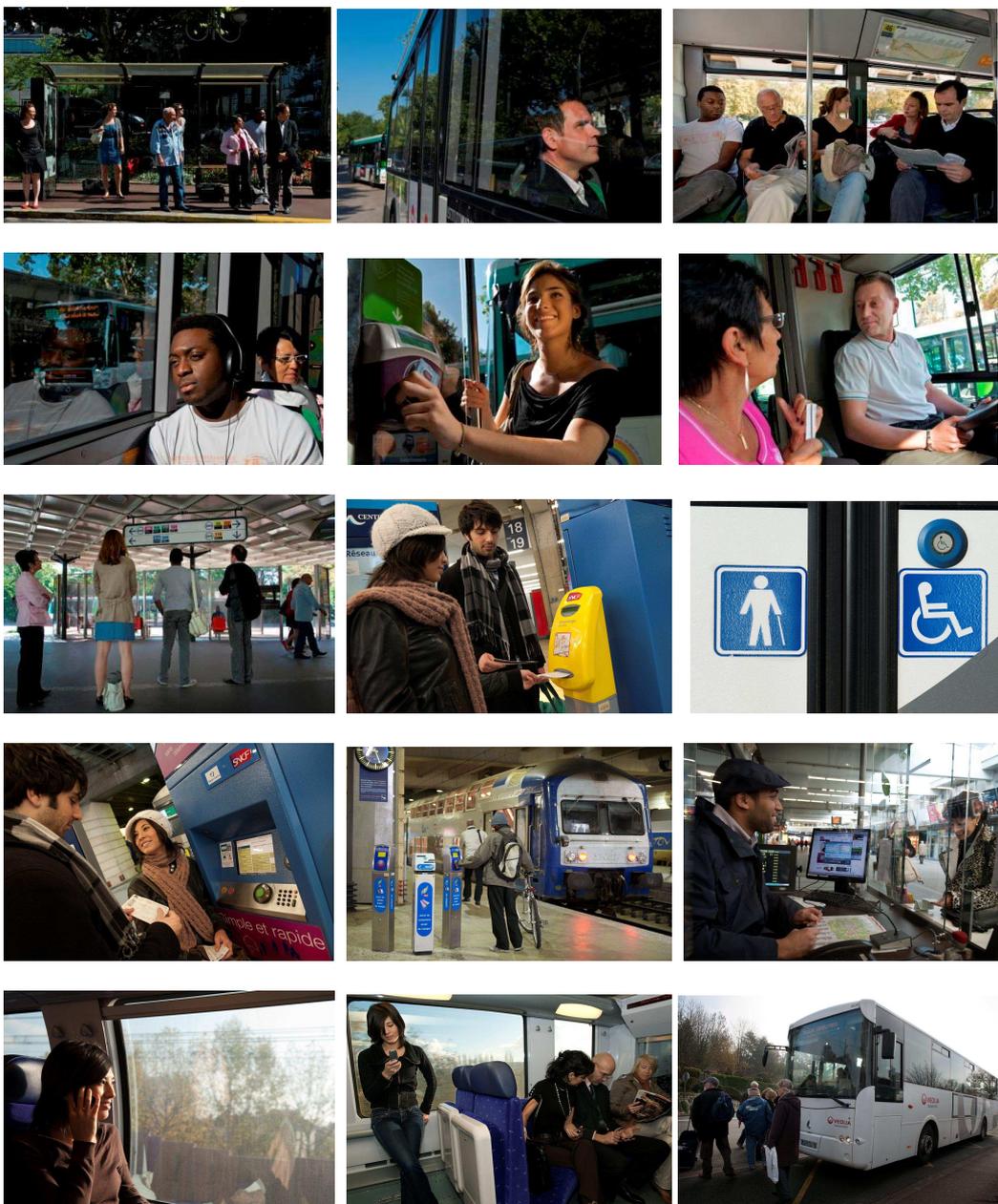
© CUS - P. Bogner

© Ville de Strasbourg



## Scènes de vie dans les transports publics

© GIE Objectif transport public – Gilles Crampes



## Les présidents du GIE, du GART et de l'UTP



**Bernard Soulage**  
© GART



**Roland Ries**  
© GART



**Michel Bleitrach**  
© V. Bourdon

Les 22<sup>e</sup> Rencontres nationales du transport public (Nice, novembre 2009)

© GIE Objectif transport public – B. Mazodier

