

# VIVRE ET SE DEPLACER SUR LE TERRITOIRE

**Strasbourg.eu**  
eurométropole

**Contacts presse:**

Laura Martin  
laura.martin@strasbourg.eu  
03 68 98 68 67

Amandine Carré-Charter  
acarre-charter@cts-strasbourg.fr  
03 88 77 71 56

Projet de délibération soumis au vote du Conseil eurométropolitain le 24 mars 2023

**Révolution des mobilités  
et évolution de la tarification**



# SOMMAIRE

---

1

Une accélération dans la Révolution des mobilités

- a. Les avancées déjà opérationnelles
- b. De nouveaux projets d'infrastructure et aménagements

2

Une nécessaire actualisation des tarifs pour garantir un haut niveau de service

- a. Un réseau de transports en commun qui subit les hausses brutales du coût de l'énergie
- b. Un modèle à rééquilibrer

3

Des tarifs adaptés aux usages

- a. Quelle évolution pour les voyageurs occasionnels et les abonnés?
- b. La tarification solidaire pour les plus modestes



# INTRODUCTION

L'Eurométropole de Strasbourg se mobilise avec ses partenaires pour offrir aux habitants-es un réseau de transport urbain dynamique, en constante évolution, dans le but d'améliorer la qualité de l'air et la santé publique, garantir le droit à la mobilité pour tous-tes, contribuer efficacement à la lutte contre le changement climatique, tout en renforçant l'équité territoriale.

Depuis deux ans, l'offre de transports en commun se développe. L'ambition que constitue la mise en place du premier RER régional, le REME (réseau express métropolitain européen), avec la Région et la SNCF, illustre notamment cette volonté de transformer l'usage des mobilités sur tout le territoire. Au total, **500 millions d'euros** seront investis par l'Eurométropole sur tout le mandat afin de mener à bien cette véritable Révolution des mobilités.

Avec six lignes de tram, deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service et trente-neuf lignes de bus (ainsi que les cars interurbains de la CTBR et le REME ferroviaire), le réseau des transports en commun sur le territoire de l'Eurométropole engendre déjà près de **500 000 voyages quotidiens**. Avec une part modale (pourcentage de voyageurs utilisant un type de transport) de 15,5% pour les transports en commun, de nombreux habitants-es se sont d'ores et déjà appropriés le réseau urbain qui compte aujourd'hui 170 000 abonnés.

Proposer un réseau de transports en commun performant et accessible à tous-tes, afin d'offrir des alternatives à la voiture individuelle, constitue l'armature de la Révolution des mobilités. Depuis 2020, de nombreuses avancées ont déjà été menées sur le réseau CTS et d'autres projets d'infrastructure seront proposés d'ici 2026, comme **trois extensions de lignes de tramway** ou le développement de nouvelles dessertes de bus, pour répondre aux besoins de mobilité actuels et futurs des habitants-es et des acteurs économiques. De nouveaux services facilitant l'accès au transport seront également déployés.

La Révolution des mobilités se base sur la capacité à faire évoluer le réseau CTS, avec tous ces nouveaux services et projets d'infrastructures, tout en maintenant un équilibre budgétaire pour le financer. Cet équilibre est fragilisé par les crises actuelles, notamment celle des coûts de l'énergie. Vendredi 24 mars, un ajustement de la tarification du réseau CTS sera soumis au vote du conseil eurométropolitain afin de rééquilibrer le modèle global de financement des transports en commun au sein de l'Eurométropole de Strasbourg.

# UNE ACCÉLÉRATION DANS LA RÉVOLUTION DES MOBILITÉS

# 1

## **a. Les avancées déjà opérationnelles**

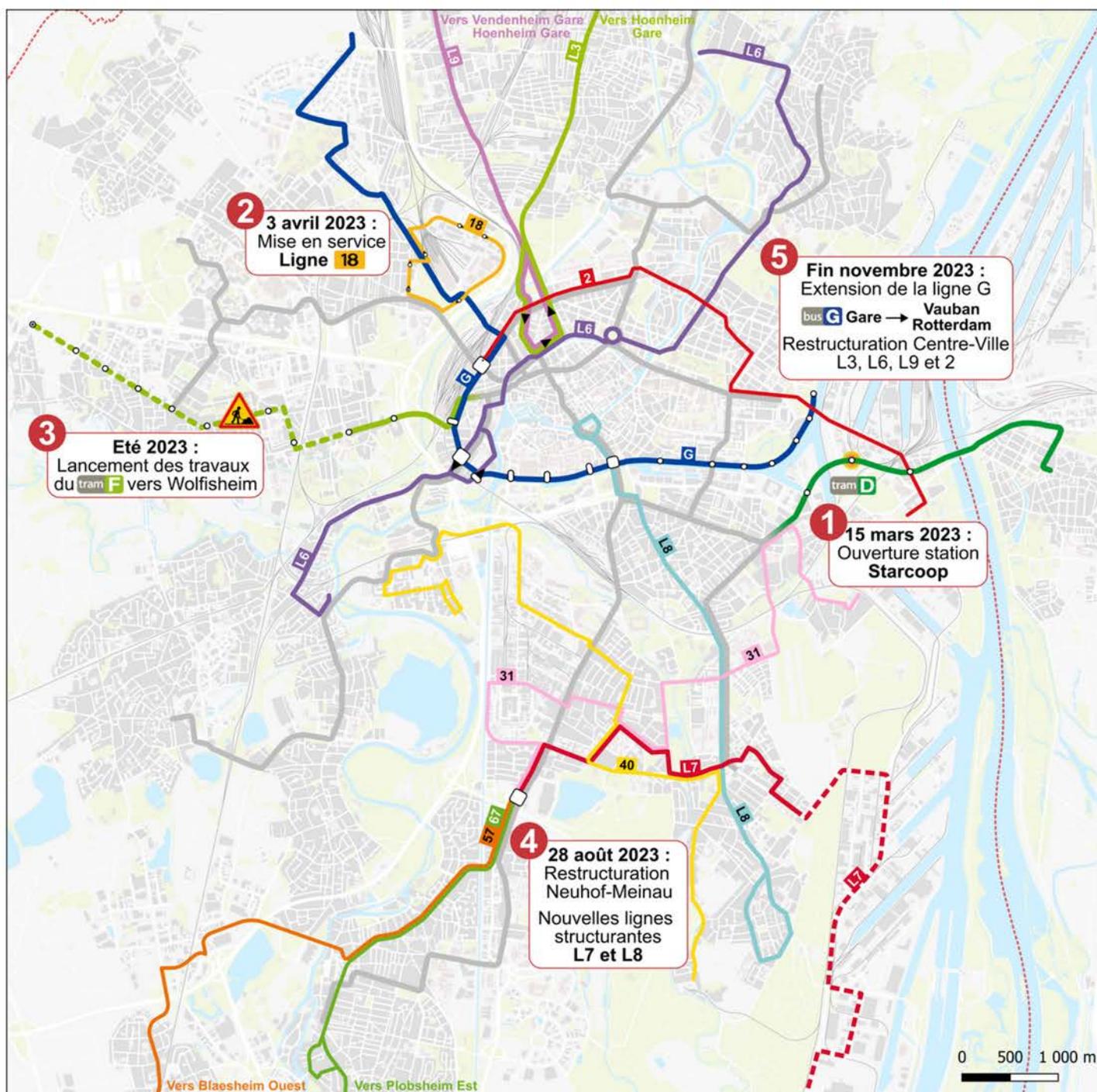
Depuis 2020, plusieurs actions menées par l'Eurométropole et la CTS ont permis de faire évoluer le réseau de transport en commun, de le rendre plus accessible et respectueux de l'environnement :

- l'extension du transport à la demande Flex'hop à l'ensemble des communes de la seconde couronne,
- l'augmentation de fréquence du tram F et des lignes de bus 71, 73, 75 depuis septembre 2022,
- la décarbonation totale du parc de bus,
- la mise en place de la gratuité des transports pour les jeunes de moins de 18 ans, qui concerne aujourd'hui 70.000 jeunes usagers abonnés gratuits,
- le lancement du Réseau Express Métropolitain (REME) avec la Région Grand Est a connu des difficultés lors des premières semaines de mise en route, cependant, l'ambition est de trouver un saut qualitatif tel que perçu sur la ligne Strasbourg-Haguenau sur l'ensemble du réseau avant l'été.

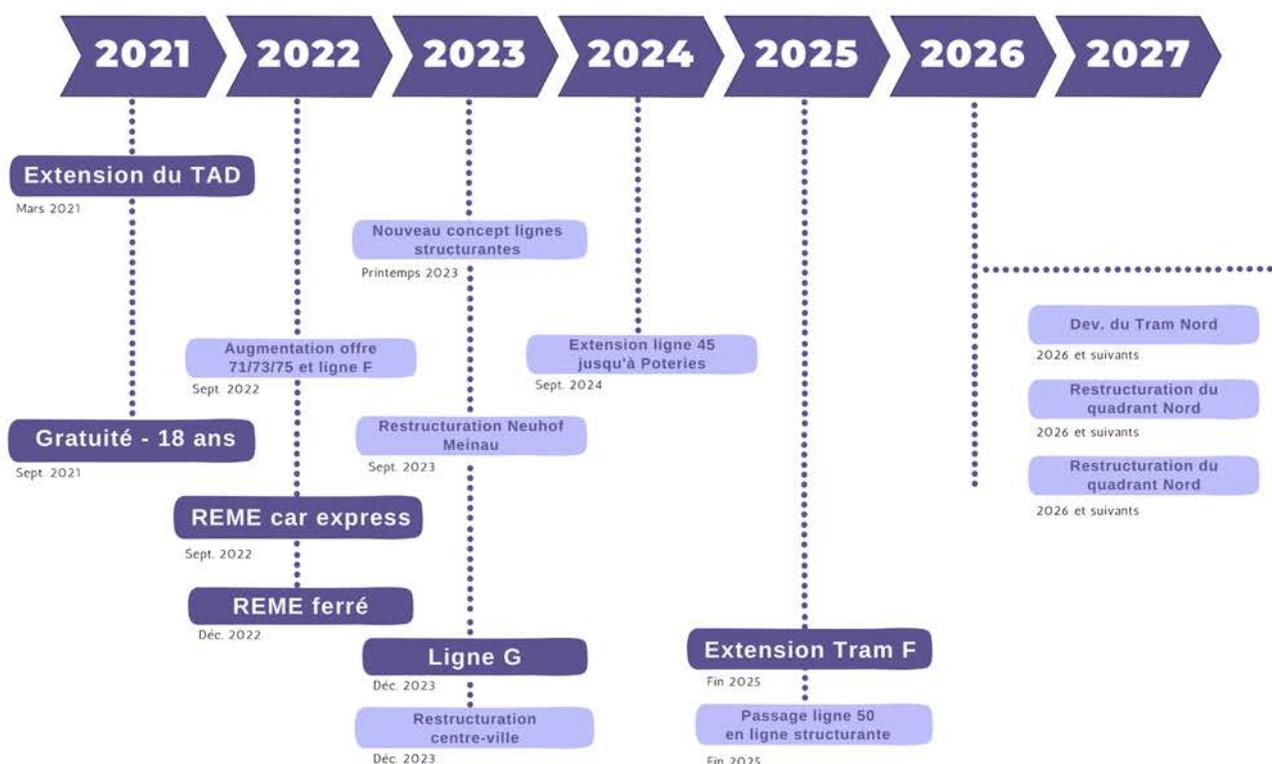
## **b. De nouveaux projets d'infrastructure et d'aménagements**

La révolution des mobilités continue de se renforcer autour de nombreux grands projets d'infrastructures. Trois extensions de tramway vont compléter le réseau structurant en direction de Wolfisheim, Schiltigheim/Bischheim et des institutions européennes avec le déploiement de plusieurs kilomètres de réseau supplémentaire à l'horizon 2026 et l'extension de la ligne de BHNS (bus à haut niveau de service) G qui sera en service dès la fin 2023. Les travaux d'extension du tramway vers l'ouest débiteront également dès cette année.

Ces grands projets s'accompagnent d'adaptations du niveau d'offre de transport : amélioration de la desserte avec le prolongement de la ligne 45 entre Lingolsheim et Poteries ; développement de nouvelles lignes L pour desservir les quartiers Neuhof et Meinau, ainsi qu'au Port autonome/Baggersee ; nouvelle desserte avec la ligne 18 au marché-gare ; amélioration de la politique d'arrêt avec l'ouverture de la station « Starcoop » sur la ligne D dans le quartier du Port du Rhin, ou encore optimisation du réseau de nuit Hibus.



## L'évolution de l'offre des transports en commun (2021-2027)



De nouveaux services facilitant l'accès au transport sont également déployés pour les voyageurs. L'objectif est d'inciter au report modal en offrant de meilleures conditions de voyage: aides à la mobilité ZFE-m, pour un montant global de 50 millions d'euros, versées progressivement pour contribuer efficacement et durablement à l'évolution des pratiques de mobilité vers des modes alternatifs à la voiture individuelle et, pour les usagers ne pouvant se déplacer sans automobile, limiter la pollution issue du parc automobile.

La Révolution des mobilités doit encourager un changement de pratique des usagers grâce à un accompagnement renforcé. La modernisation des services offerts dans les parkings relais P+R afin d'en revaloriser le potentiel (mutualisation des espaces pour créer du dépose-minute, action de communication envers les résidents strasbourgeois...) fait par exemple partie de cette incitation, tout comme la possibilité de monter à bord des bus par les portes avant et arrière, la mise en accessibilité des stations tram, ou encore la prise en compte de l'intermodalité grâce aux plans piéton et vélo.

Enfin, l'Eurométropole a amélioré l'expérience usagers en dotant tous les arrêts d'abribus de bornes d'information voyageur permettant de connaître les horaires en temps réel.



# UNE NÉCESSAIRE ACTUALISATION DES TARIFS POUR GARANTIR UN HAUT NIVEAU DE SERVICE

# 2

## **a. Un réseau de transports en commun qui subit les hausses brutales du coût de l'énergie**

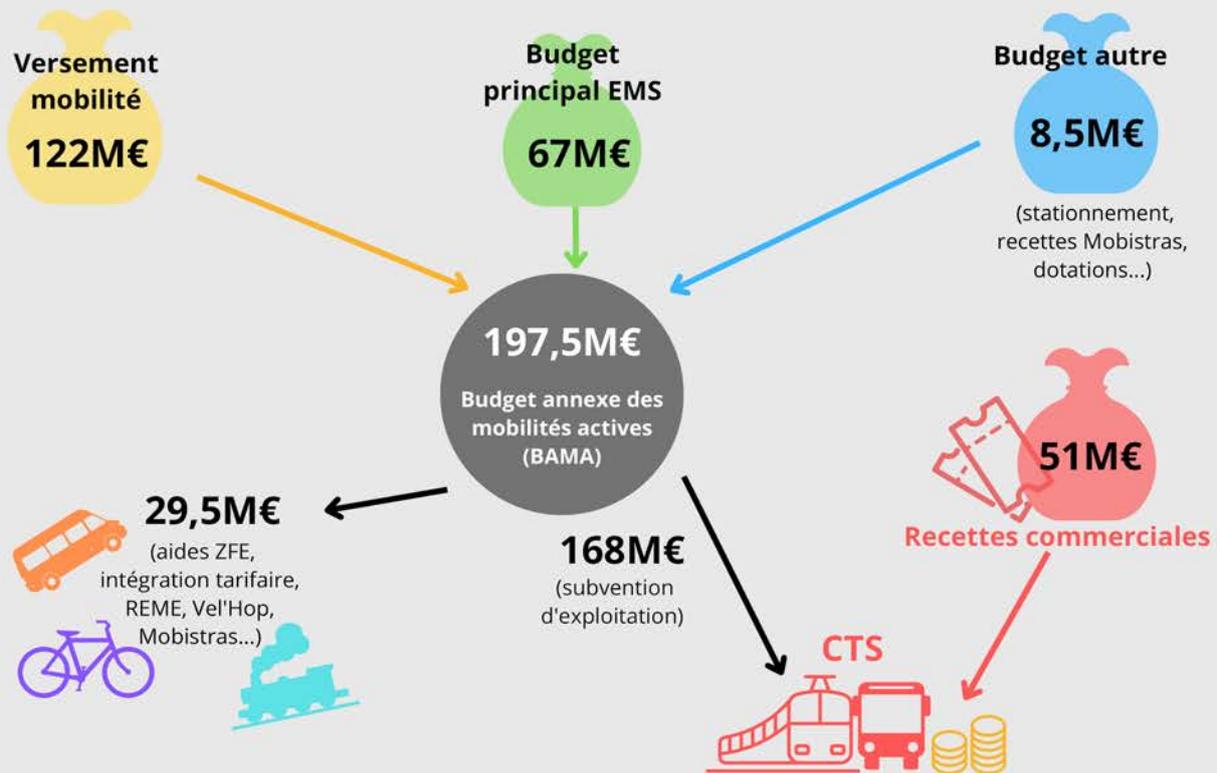
Les nouveaux projets d'infrastructure, d'offre et de services qui vont développer le réseau de transports de l'Eurométropole se basent sur la capacité à pérenniser un équilibre budgétaire pour les financer. Cet équilibre est profondément menacé par les crises actuelles, avec notamment l'explosion historique des coûts de l'énergie.

L'inflation a connu une hausse de 10 % sur la période 2019 - 2022 : elle a même été de 6 % sur la seule année 2022. En 2023, elle devrait atteindre un taux équivalent à 2022, avec une potentielle diminution en 2024 et 2025 (projections macro-économiques de la Banque de France du 17 décembre 2022).

La crise énergétique, alliée à une inflation généralisée (matières premières, composants...), accroît ainsi significativement les charges qui pèsent sur la SPL Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS), à l'instar de l'ensemble des transports en commun au niveau national et européen. Les besoins en énergie sont au cœur de l'activité de la CTS. Électricité et gaz sont utilisés à plus de 85 % pour le fonctionnement des différents véhicules et à 15% pour le fonctionnement des dépôts et bâtiments. En 2019, les coûts d'énergie de la CTS étaient de 4,6 M€. Ils s'élèveront à 26,1 M€ en 2023. Les prix d'exploitation n'échappent pas à l'inflation. À titre d'exemple, la graisse de rail a augmenté de 20 % en 2023, et le matériel électrique de 30 % entre 2021 et 2023.

Le contribuable abonde au budget principal de la collectivité qui est lui-même mis à contribution pour le budget annexe des mobilités actives, cette contribution passant de 250 millions d'euros cumulés entre 2022 et 2026 à 340 millions d'euros, compte tenu des effets de la crise.

## Qui finance le réseau de transports en commun ?



On compte principalement trois types de financeurs des transports en commun de l'Eurométropole :

- les employeurs, avec le Versement mobilité (une taxe de 2% de la masse salariale de tout employeur public ou privé de plus de 11 salariés), financent en 2023 près de la moitié (48%) des services aux usagers,
- les usagers eux-mêmes, par les abonnements et tickets, contribuent actuellement à 23 % au financement du service (contre 31% en 2019). Cela signifie que les voyageurs participent de moins en moins au financement du service public, avec seulement un quart du coût de chaque trajet,
- enfin l'ensemble des contribuables, par les dotations de l'État et une part de la taxe foncière des propriétaires, paient le solde, soit 29% (contre 13% en 2019), afin que le financement soit équilibré. C'est ce que l'on appelle la contribution du budget principal de la collectivité au Budget Annexe des Mobilités Actives (BAMA).

En conclusion, l'effort demandé par la collectivité est considérable et en nette augmentation sur ces trois dernières années. Cette évolution s'explique majoritairement par la hausse des dépenses liées aux projets mobilité notamment en raison de l'impact de la crise énergétique.

## b. Un modèle à rééquilibrer

Les dernières évolutions tarifaires de la CTS datent de 2018 pour les titres occasionnels et de 2019 pour les tarifs abonnés. Jusqu'en 2019, des hausses tarifaires régulières annuelles étaient activées systématiquement. La crise sanitaire a brisé cette dynamique. En effet, de 2020 à 2022, il a été décidé de ne pas revaloriser les tarifs du réseau urbain malgré une chute de la fréquentation du réseau. Le but était de permettre aux usagers de renouer avec l'utilisation des transports en commun. La collectivité avait alors assumé, à travers sa contribution à la CTS, le financement de la hausse de ses dépenses d'exploitation pour compenser les pertes liées à la non-revalorisation des tarifs.

Dans un contexte économique contraint, avec notamment l'envolée des prix de l'électricité et du carburant, la modification des tarifs soumise au vote du conseil eurométropolitain du 24 mars vise donc à rééquilibrer la participation financière des usagers au regard de l'augmentation majeure de la participation de la collectivité et des contribuables, tout en adaptant la gamme de tarifs aux types d'usages. L'enjeu est bien de réduire le déséquilibre entre les dépenses et les recettes, d'une part, et d'autre part de ne pas faire peser cet impact sur les usagers les plus modestes, tout en préservant le plus possible les usagers réguliers, via leur abonnement.

Ainsi, l'augmentation de tarifs proposée permettra de rééquilibrer la part de financement des usagers à hauteur de 19 millions d'euros sur la période 2023-2026. La contribution des employeurs représente déjà plus de deux fois celle des recettes commerciales à travers le versement mobilité. D'autre part les employeurs participent à la moitié des abonnements de leurs salariés.



## **a. Quelle évolution pour les voyageurs occasionnels et les abonnés ?**

La revalorisation tarifaire proposée au 1er juillet 2023 vise à inciter fortement à l'abonnement et à l'utilisation pérenne des transports publics en faisant porter majoritairement l'effort par les voyageurs occasionnels. Elle met en place un large bouclier social en préservant intégralement les abonnés bénéficiant de la tarification solidaire, tout en élargissant la base de bénéficiaires.

Pour les voyageurs occasionnels, le ticket aller simple passe de 1,70 à 1,90€, hors coût d'acquisition d'un billet rechargeable.

En contrepartie, un nouvel avantage tarifaire est accordé au titre « aller-retour », de 5% à 10% de réduction au voyage selon le canal d'achat. Par effet de seuil, pour ne pas pénaliser la vitesse commerciale et ne pas contraindre les opérations des conducteurs-receveurs, le ticket secours, distribué uniquement à bord, s'élèvera à 2,50€.

Le tarif des autres titres occasionnels vendus « en lot » se base sur un prix du voyage à 1,90 € et un nombre de voyages offerts pour atteindre de l'ordre de 10 % à 20 % de réduction par carnet :

- 1 titre offert pour un carnet de 10,
- 2 titres pour un carnet réduit (dont les bénéficiaires sont les 65 ans et plus, les 4-11 ans ne bénéficiant pas de la gratuité et les familles nombreuses),
- 5 titres offerts pour un carnet de 30.

Certains acheteurs de carnet voyageant plus fréquemment pourront se reporter sur les abonnements, favoriser les transports collectifs dans leur choix de mobilité.

Le Pass 3 jours, qui permet de voyager seul 3 jours, et le Trio 24h, qui permet de voyager à trois pendant 24h, sont revalorisés tous deux au même tarif de 10,20€ en rechargement, ce qui rend le prix plus avantageux que l'achat de 3 allers-retours.

Afin de favoriser la multimodalité, les tarifs parking relais dits « P+R », « P+R Rotonde » et « Alsa+24H » restent inchangés par rapport aux tarifs actuels. On peut donc voyager dans l'Eurométropole, sur 1 jour ou 24h, en garant son véhicule dans un P+R ou en utilisant un autre mode comme le train ou le car, pour moins de 5 €.

2023	PRINCIPAUX TARIFS	Tarifs 2022	Tarif 1er juillet 2023
OCCASIONNELS	Aller simple sans contact	1,70 €	1,90 €
	Carnet de 10 tickets sans contact	13,20 €	17,10 €
	Carnet de 10 tickets réduits sans contact	9,60 €	15,20 €
	Carnet de 30 tickets sans contact	38,00 €	47,50 €
	Trio sans contact	6,80 €	10,20 €
	Alsa+24h CUS	4,60 €	4,60 €
	P+R Rotonde	4,70 €	4,70 €
	Autres P+R	4,20 €	4,20 €

Et pour les abonnés ? Pour favoriser la mobilité du quotidien, l'évolution des tarifs abonnés restera modérée. Les abonnements mensuels 4-17 ans (habitant hors Eurométropole, ainsi ne bénéficiant pas de la gratuité), 18-25 ans et 65 ans et plus, sont augmentés de 0,40€ pour atteindre 28€, soit la moitié du plein tarif. L'objectif ici est de proposer un tarif équivalent aux voyageurs salariés bénéficiant du remboursement employeur à 50 %.

Afin d'harmoniser les conditions de fidélisation, les abonnements annuels bénéficient désormais tous de deux mois gratuits, y compris pour les 65 ans et plus.

Les plus de 65 ans bénéficiant de la tarification solidaire ne connaîtront pas de hausse de tarif.

La tranche d'âge des 26-64 ans verra l'abonnement annuel passer de 518 € à 560 €, soit une hausse de 8% inférieure à l'inflation depuis le dernier ajustement. Si l'on intègre le remboursement employeur à 50 %, le reste à charge supplémentaire s'élève donc à 21 € par an pour les actifs de 26-64 ans, soit moins de 2 € par mois.

Par ailleurs, le principe de gratuité est maintenu pour les abonnés de moins de 18 ans, prolongeant le succès de ce dispositif.

## **b. La tarification solidaire pour les plus modestes**

L'ensemble des tarifs des abonnements solidaires est maintenu aux montants actuels : de 3,40€ par mois à 25,70€ maximum. Cela représente un effort collectif majeur afin de ne pas impacter le pouvoir d'achat des usagers les plus modestes.

De plus, il a été décidé d'augmenter le nombre d'ayants droit en revalorisant les seuils permettant un accès aux tarifs solidaires de 4 % suite à la revalorisation des minimas sociaux : les nouveaux coefficients familiaux applicables passent à 370 € (QF1), 582 € (QF2) et 795 € (QF3), ce qui concernera environ 4 000 abonnés.

Au-delà de la gratuité des abonnements pour les mineurs, plus de la moitié des abonnements correspondant à des bénéficiaires de la tarification solidaire, quel que soit l'âge, sont ainsi préservés d'une augmentation tarifaire.

2023	Tranches	Principaux tarifs		Tarifs au 1er juillet 2023
<b>ABONNEMENTS</b>	-	Abonnements 4 -17 ans EMS		Gratuit
	QF1	Mensuel	Moins de 25 ans / plus de 65 ans / PMR	3,40 €
			26-64 ans	5,80 €
	QF2	Mensuel	Moins de 25 ans / plus de 65 ans / PMR	7,30 €
			26-64 ans	13,40 €
	QF3	Mensuel	Moins de 25 ans / plus de 65 ans / PMR	13,60 €
			26-64 ans	25,70 €
	Tarif plein	Mensuel	Moins de 25 ans / plus de 65 ans / PMR	28,00 €
26-64 ans			56,00 €	
Annuel		Moins de 25 ans / plus de 65 ans / PMR	280,00 €	
		26-64 ans	560,00 €	

En résumé, **7 abonnés sur 10 ne seront pas impactés**, du fait de la gratuité ou du tarif solidaire. 3 abonnés sur 10 seront impactés avec une évolution tarifaire globalement bien inférieure à l'inflation.

L'évolution proposée est équivalente à celle de l'inflation, sans tenir compte de la hausse majeure des coûts de l'énergie qui est en conséquence prise en charge par l'Eurométropole elle-même, par le mécanisme d'abondement du budget principal de la collectivité au budget annexe des mobilités. Cet effort de la collectivité permet de préserver au maximum les usagers d'une hausse qui aurait été sans rapport avec l'ajustement tarifaire nécessaire tel que proposé.

Au-delà de l'évolution tarifaire, des réflexions sont en cours pour de nouvelles solutions billettiques, comme le paiement sans contact dans les transports, pour faciliter le parcours du voyageur.

**Strasbourg.eu**  
eurométropole



**Contacts presse:**

Laura Martin  
laura.martin@strasbourg.eu  
03 68 98 68 67

Amandine Carré-Charter  
acarre-charter@cts-strasbourg.fr  
03 88 77 71 56