

Évolutions nouvelles dans les transports

Favorisées par le système de bonus-malus pour les voitures neuves, les immatriculations de véhicules émettant moins de 130 g de CO₂ ont augmenté de 46 % en Alsace. Les Alsaciens se tournent aussi de plus en plus vers les transports collectifs : la fréquentation des trains régionaux a progressé de 14 %. Les plateformes portuaires alsaciennes misent de plus en plus sur le rail pour acheminer les conteneurs en provenance des ports maritimes.

En 1999, la France s'est engagée vis à vis de ses partenaires européens à ramener la moyenne des émissions du parc de voitures neuves à 140 g CO₂ d'ici 2008 ; cet objectif est atteint pour les voitures neuves immatriculées en 2008. Le système de bonus-malus en faveur des véhicules les moins polluants y a largement contribué. En 2008, la structure habituelle des ventes de véhicules neufs s'en est trouvée profondément modifiée entraînant une

baisse de 9 g du niveau moyen d'émission de CO₂ au niveau national.

Deux voitures neuves sur cinq ont bénéficié du bonus

Tous les ans, quelque 60 000 voitures neuves sont immatriculées dans la région. Grâce aux efforts des constructeurs, les émissions de CO₂ des nouveaux véhicules diminuent régulièrement, mais l'année 2008 marque une rupture. Le nombre de véhicules immatriculés émettant moins de 130 g CO₂, donc éligibles au bonus écologique, a augmenté de 46 % : 17 400 en 2007 et plus de 25 400 en 2008. Ainsi, un peu plus de 40 % des voitures neuves ont pu bénéficier du bonus.

À l'inverse, les immatriculations de véhicules neufs frappés d'un malus - dont les émissions de CO₂ dépassent 160 g - se sont littéralement effondrées, passant de 15 700 à 8 700.

Le système de bonus-malus n'est pas l'unique raison de cette évolution. La flambée des prix des hydrocarbures a sans doute accéléré le mouvement. En l'espace de dix-huit mois, de janvier 2007 à juin 2008 (point culminant) le prix du gazole a augmenté de 44 % et celui de l'essence de 28 % ; ceci a pu inciter nombre d'acheteurs à opter pour des cylindrées plus sobres en carburant.

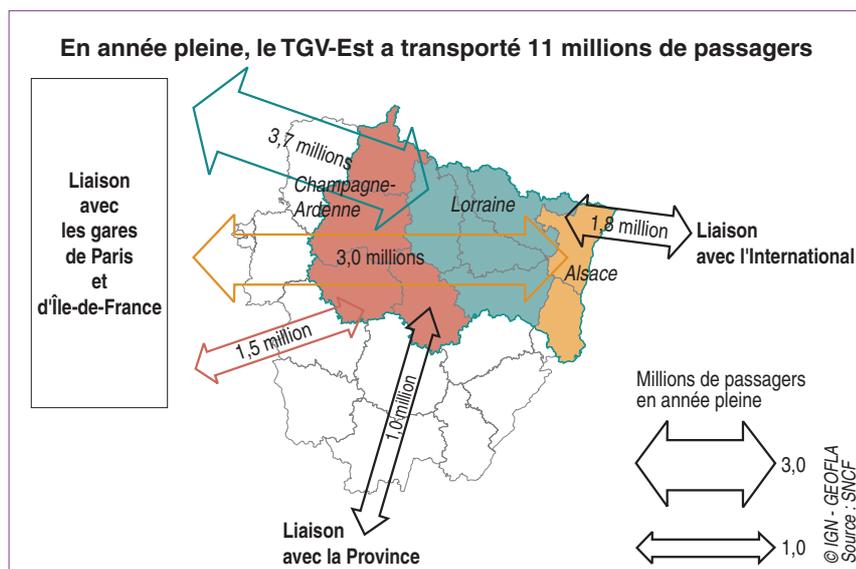
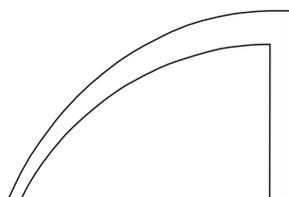
Fréquentation des transports collectifs : une croissance à deux chiffres

Ce renchérissement des carburants a aussi profité aux transports collectifs. Le trafic des trains express régionaux (TER) a franchi un nouveau palier : la fréquentation a augmenté de 14 % en 2008 après la hausse de 7 % l'année passée et frise les 800 000 voyageurs x kms. Les réseaux d'autobus interurbains ne sont pas en reste, à preuve la progression de 12 % du nombre de voyages sur les lignes radiales convergeant vers Strasbourg.

Ces performances sont aussi le fruit d'une meilleure adaptation de l'offre à la demande et d'une articulation améliorée entre les différents modes de transport : mise en place de grilles horaires concertées entre les bus interurbains et les TER ; aménagement des gares avec création de parkings relais pour voitures et vélos.

La nouvelle gare ferroviaire en face de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim qui a été inaugurée en décembre en est une illustration.

Le trafic TER a aussi bénéficié de l'effet TGV, dans la mesure où il assure la desserte fine du territoire pour nombre de voyageurs empruntant la ligne à grande vitesse. En année pleine, le TGV-Est a transporté 11 millions de personnes sur



grâce à une progression de près de 10 % du trafic conteneurs : 284 000 caisses (Équivalents vingt pieds) ont été manutentionnées sur les deux terminaux de la plateforme. Désormais la croissance du trafic conteneurs est avant tout assurée par le fer. Quatre navettes ferroviaires hebdomadaires (baptisées Alsace-Flandres-Express) acheminent les conteneurs en une nuit des ports d'Anvers et de Zeebrugge vers le port de Strasbourg. Trois navettes relient Strasbourg au Havre et deux en direction de Fos-sur-Mer se sont ajoutées récemment.

l'ensemble des segments du parcours Paris-Strasbourg, soit 48,5 % de plus que l'ancienne liaison par trains Corail.

Avec le TGV, la part de marché du train pour les liaisons entre l'Alsace et Paris est passée de 30 % à 70 %. La gare de Strasbourg se classe désormais à la troisième place des gares françaises de province derrière Lyon-Part-Dieu et Lille-Flandres, avec 13 millions de voyageurs par an.

Le ciel rhénan redessiné

La concurrence du TGV-Est a entraîné une baisse sensible du trafic à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim : 2 millions de passagers en 2006 ; 1,7 million en 2007 et 1,3 million en 2008 (2008 correspondant à la première année où le TVG circule en année pleine). Les liaisons les plus touchées concernent celles avec la capitale : déjà fortement impacté en 2007, le trafic sur Orly accuse une nouvelle chute de 50 % en 2008, et celui sur Roissy enregistre une baisse de 20 %. Le trafic sur les lignes régionales est en diminution également (-6 %). Il en est de même sur les lignes internationales avec

l'arrêt des vols de Turkish Airlines (-15 %). Ces reculs contrastent avec les bonnes performances enregistrées à l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Freiburg. En 2008, avec 4,26 millions de passagers, l'EuroAirport a pratiquement réussi à égaler le niveau de trafic atteint en 2007 malgré la concurrence du TGV sur les liaisons parisiennes.

Comme pour l'EuroAirport, les compagnies low cost ont contribué à la progression du trafic au Baden Airport. Le trafic a atteint 1,15 million de passagers en 2008, en augmentation de 17,6 % par rapport à 2007. Les lignes régulières représentent les trois quarts de l'ensemble des passagers transportés.

Des ports de plus en plus multimodaux

Au port autonome de Strasbourg le trafic fluvial a atteint 8,3 millions de tonnes, en baisse de 5 % par rapport à l'année précédente. En 2007 le port avait bénéficié d'une importante activité de transport de bois suite à la tempête en Allemagne. Celle-ci s'est progressivement réduite en 2008 mais a pu être compensée

Aux ports de Mulhouse-Rhin l'activité fluviale traditionnelle est restée pratiquement stable comparée à 2007 (-1 %). S'agissant du trafic conteneurs, le terminal d'Ottmarsheim a dû faire face à une chute de son activité de 50 %, entre 2004 et 2007. Face à cette situation, le port de Mulhouse, à l'image du port de Strasbourg, a décidé de jouer davantage la carte de la multimodalité en misant sur les liaisons ferroviaires avec les terminaux maritimes. Depuis le mois d'avril, l'"Ottmarsheim-Flandres-Express", assure deux navettes hebdomadaires avec le port d'Anvers. À l'import, ces liaisons permettent de réduire très sensiblement les temps de trajet, qui peuvent atteindre 72 à 96 heures par bateau, pour remonter le Rhin. Grâce à ce partage, rail à la montée - voie d'eau à la descente, le port se trouve mieux armé pour faire face à la concurrence routière.

Daniel WAHL

Direction régionale de l'Équipement