

Capitale  
européenne

**Strasbourg.eu**  
eurométropole

**La politique de mobilité sur l'aire urbaine de  
Strasbourg : enjeux urbains et périurbains**

**24 mai 2023**

***IHEDATE Quelles solutions pour quel territoire ?***

## Contexte territorial Présentation

### → Eurométropole de Strasbourg :

- 33 communes
- 500 000 habitants
- 337,6 km<sup>2</sup>

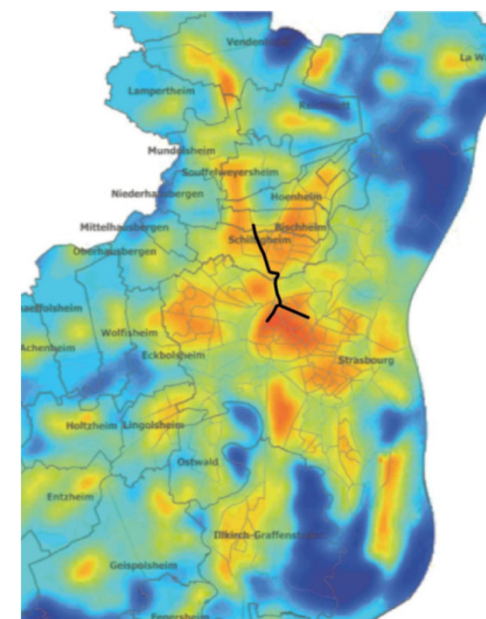
### → Ville de Strasbourg :

- 290 106 habitants
- 78,3 km<sup>2</sup>
- Plus de 50 000 étudiants



## Une politique de mobilité qui réponde :

- **aux enjeux environnementaux et de santé publique** : baisse des émissions de GES, réduction de la pollution locale et du bruit, réduction de l'occupation des espaces par les véhicules motorisés
- **aux enjeux de qualité de vie** : qualité des espaces publics (urbanité, cohabitation des fonctions de mobilité avec les autres fonctions de l'espace public), nature en ville
- **aux enjeux d'accessibilité** : droit à la mobilité pour tou.te.s, facilité d'accès (densité et vitesse) et prédictibilité
- **aux enjeux territoriaux et de gouvernance** : équilibres internes EMS (ville centre et périphérie) ; équilibre métropole - réseau de villes et milieu périurbain ; articulation des différentes échelles d'accessibilité, lieux d'échanges et d'arbitrages, contractualisations et financement



## Des enjeux aux objectifs :

- **Réduction du nombre et de la distance des déplacements :**
  - Mixité fonctionnelle, compacité
  - « ville du ¼ d'heure », « polycentrisme réticulaire »
  - L'outil : le PLUi 3 en 1 (PLU + PLH + PDU)
  
- **Choix des modes de transport les plus pertinents et les moins impactants :**
  - Transfert modal vers TC, vélo, marche
    - ✓ Les outils : offre, coût et tarification, service, communication
  - Autres usages de la voiture : covoiturage, autopartage
  
- **Réduction unitaire des émissions des véhicules :**
  - Véhicules plus légers, adaptés au besoin
  - Véhicules plus récents : normes Euro
  - Motorisations alternatives : électriques, GNC/GNL, hydrogène, agrocarburants...



### PCAET de 2019 :

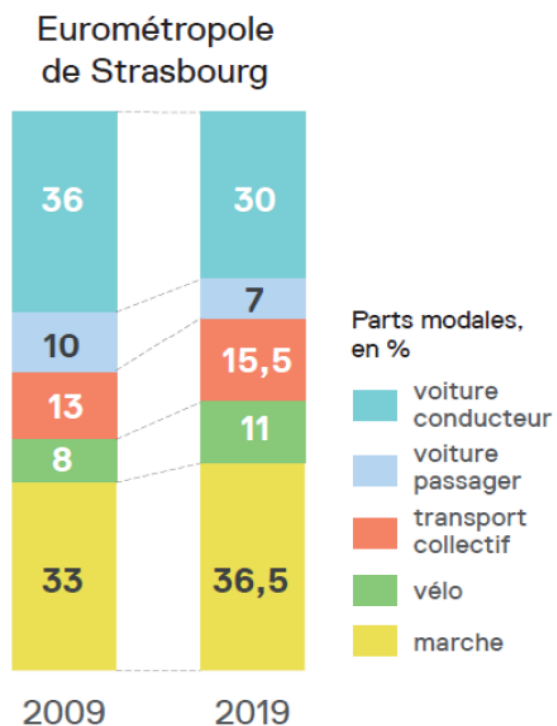
Constat : transport = 24% conso énergétique du territoire (+3000 GWh/an)

Objectif 2030 : -25%

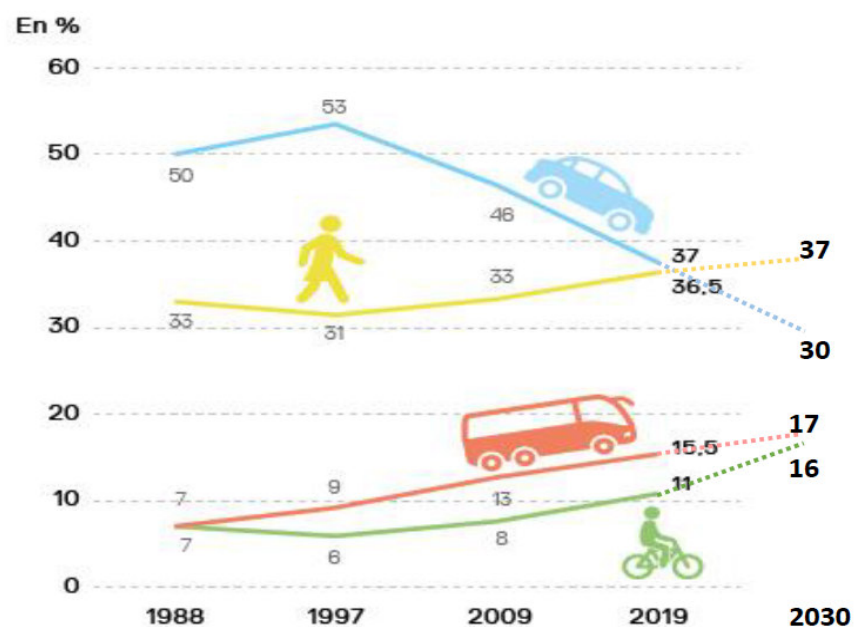
Objectif 2050 : -50%



## Parts modales : une forte progression des modes alternatifs à la voiture en 10 ans



## LES AMBITIONS A L'HORIZON 2030



**30%**  
Part modale cible de la voiture horizon 2030

Zone à Faible Emission

~~18%~~ **20%**  
Part modale cible du vélo horizon 2030

Plan d'Action pour des Mobilités Actives

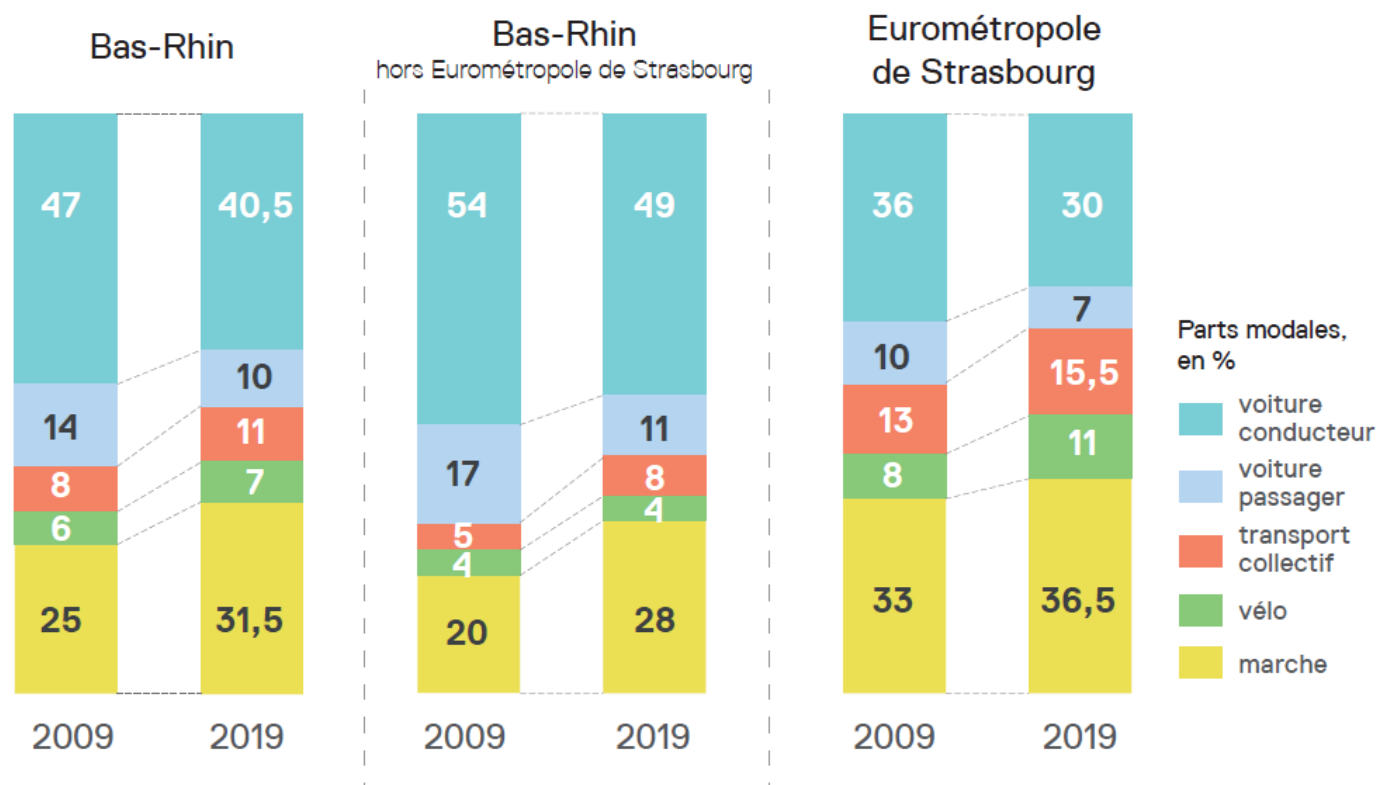
**17%**  
Part modale cible des TC horizon 2030

Développement de l'offre (REMe)

Source : Enquête Mobilité 2019, exploitation ADEUS

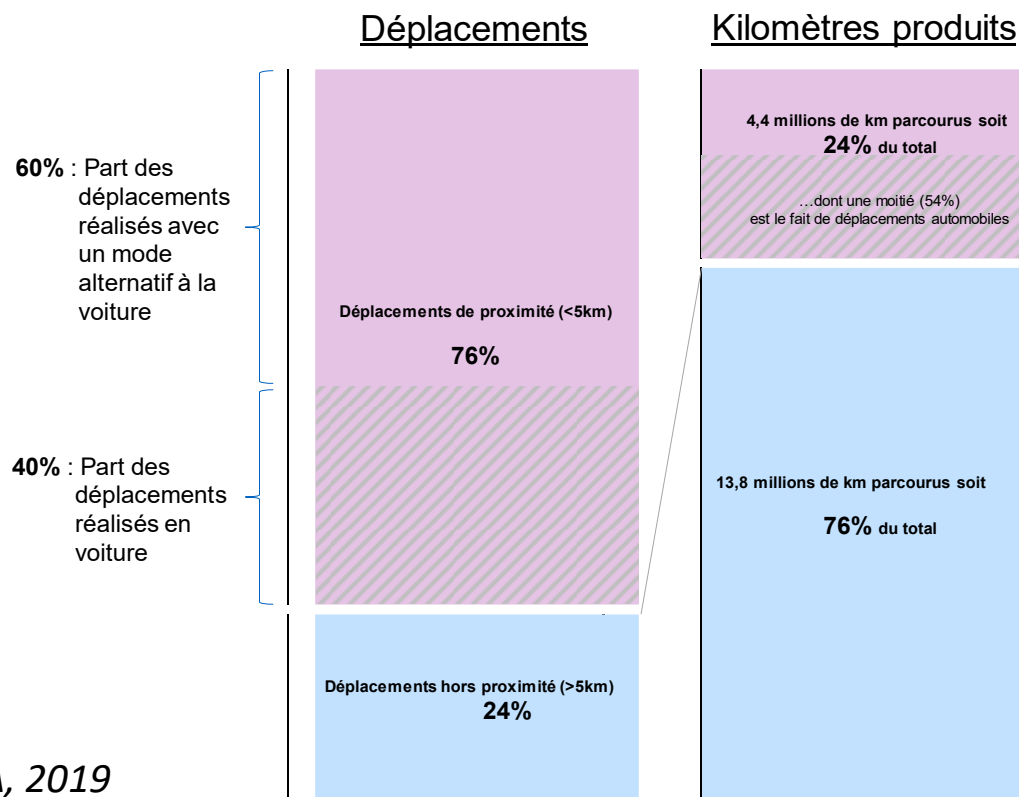
## Contexte territorial

Une forte progression de l'usage du vélo et des transports publics en 10 ans dans l'Eurométropole



### La part modale du vélo

- en France : 3%
- en Allemagne 12%



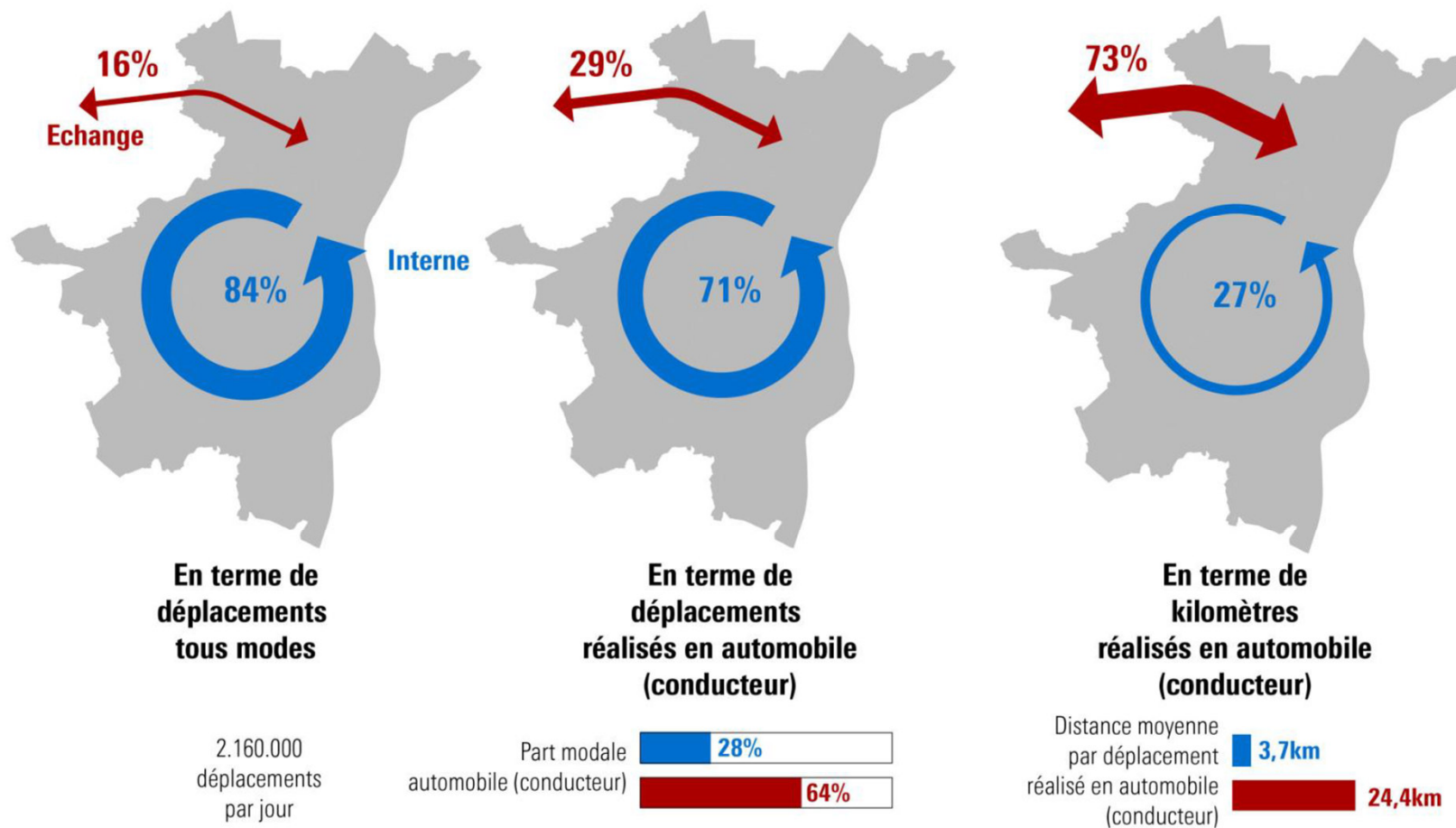
Source : EMA, 2019

Améliorer les déplacements périurbains à l'échelle de l'aire urbaine est une priorité, car ils sont à la fois :

- Les plus émetteurs de gaz à effet de serre
- Les plus vulnérables à la hausse du coût de l'énergie et aux aléas des conditions de circulation, et les plus générateurs d'externalités négatives et de coûts collectifs d'aménagement.

**Il est donc nécessaire de relever le défi d'un report modal massif vers les transports en commun et l'ensemble des autres modes alternatifs à l'autosolisme pour les déplacements périurbains.**

Part relative des déplacements internes ou en échanges avec le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg



Source : Etude PTV /  
RR&A 2021 sur données  
EMA 2019



## La réponse la plus « évidente » : une politique d'offres alternatives

- **En continuité, les transports en commun urbains :**
  - Extensions du réseau tram et BHNS (bus à haut niveau de service en site propre)
  - Restructurations et hiérarchisation du réseau bus
  - Mise en place d'un transport à la demande innovant sur l'ensemble de la seconde couronne : Flex'hop
- **En innovation, le Réseau Express Métropolitain Européen (RER métropolitain) :**
  - Transformation de lignes TER classiques en réseau ferroviaire et routier périurbain à lignes diamétralisées, cadencées et à amplitude urbaine
  - Mise en place de voies réservées pour les cars interurbains à qualité d'offre équivalente y compris sur ex-autoroutes (VR2+ avec covoiturage)
- **Dans une dynamique plus structurée et planifiée, le développement du vélo :**
  - Schéma directeur vélo : plus de 100 M€ d'aménagements cyclables au cours du mandat (2022 – 2026)
    - dont Vélostras : réseau magistral vélo pour gagner une compétitivité sur la voiture jusqu'à des distances de 7 à 10 km
  - Pour mettre en selle : une DSP de location vélo (Vél'Hop), des services d'accompagnement
  - Pour rester en selle : un dispositif d'aide à l'acquisition de VAE
- **Autres services de mobilité :** compte mobilité ZFE, Optimix pour accompagner les employeurs, autopartage, covoiturage...
- **+ politique de la logistique dont logistique urbaine durable**



avant

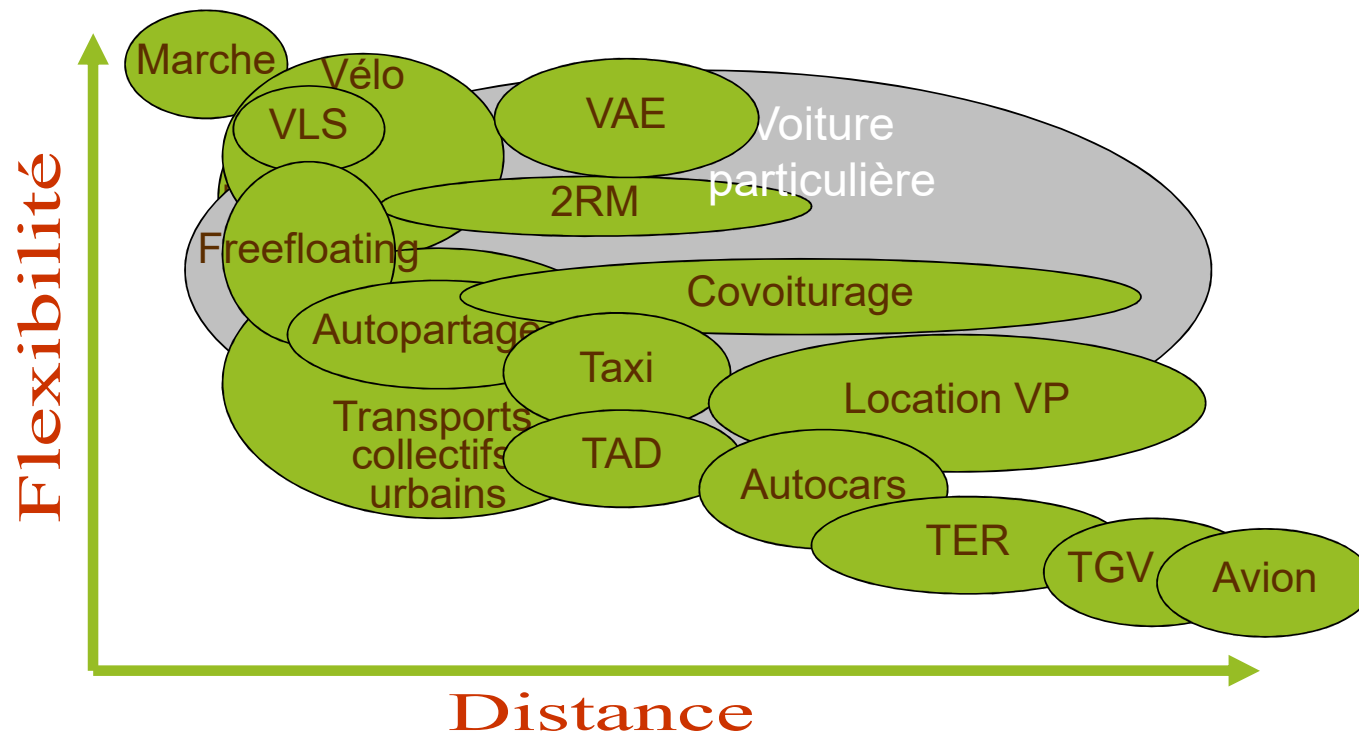


après



Avenue des Vosges 9

**Construire un bouquet de services**



## Qui se décline différemment selon les territoires :

### ❑ Dans la centralité métropolitaine :

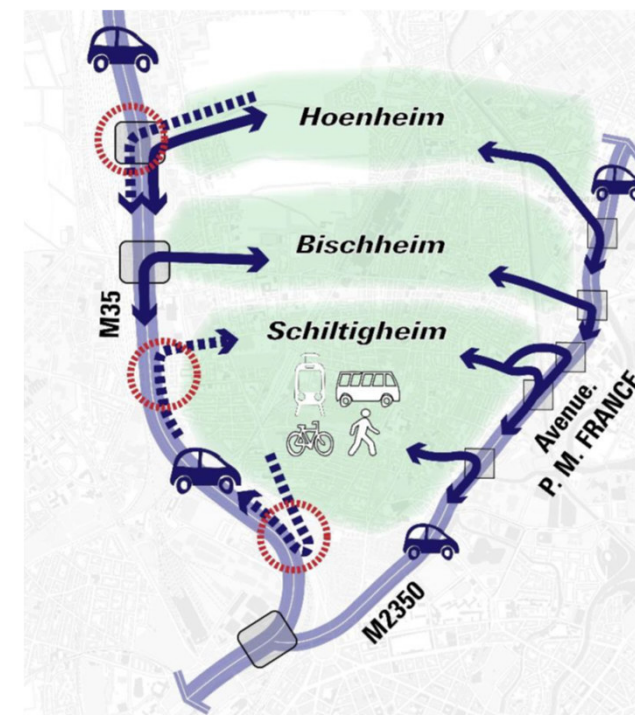
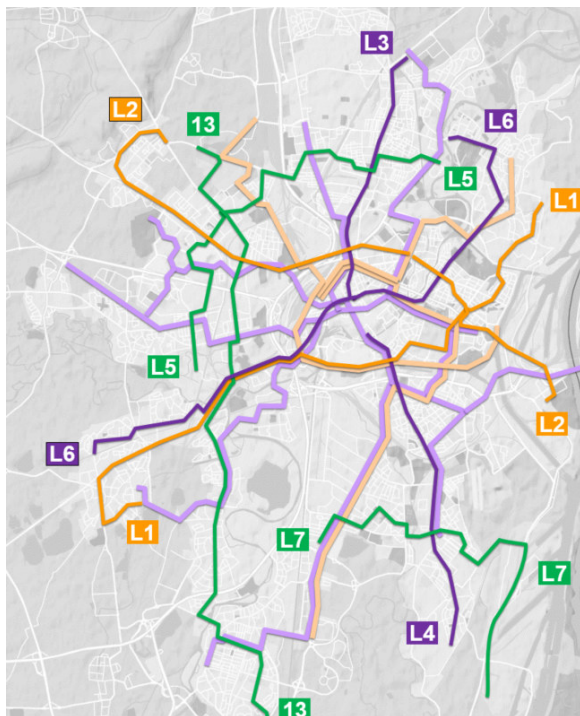
- Réduire les conflits d'usage
- Transformer les espaces publics
- Déployer les effets de centralité en misant sur l'accessibilité des modes alternatifs et la mise en valeur des atouts spécifiques



## Qui se décline différemment selon les territoires :

### □ Dans la première couronne :

- Réduire le trafic sur les radiales au bénéfice des centralités secondaires de l'agglomération,
- Développer les alternatives : TCSP, BHNS ou Vélostras
- Accompagner les changements de comportements : VAE, autopartage, multimodalité ...



## Le Plan Vélo 2021-2026 de l'Eurométropole

### QUELS OBJECTIFS POUR LES PROJETS D'INTERET METROPOLITAIN ?

#### -Placer le vélo au bon endroit :

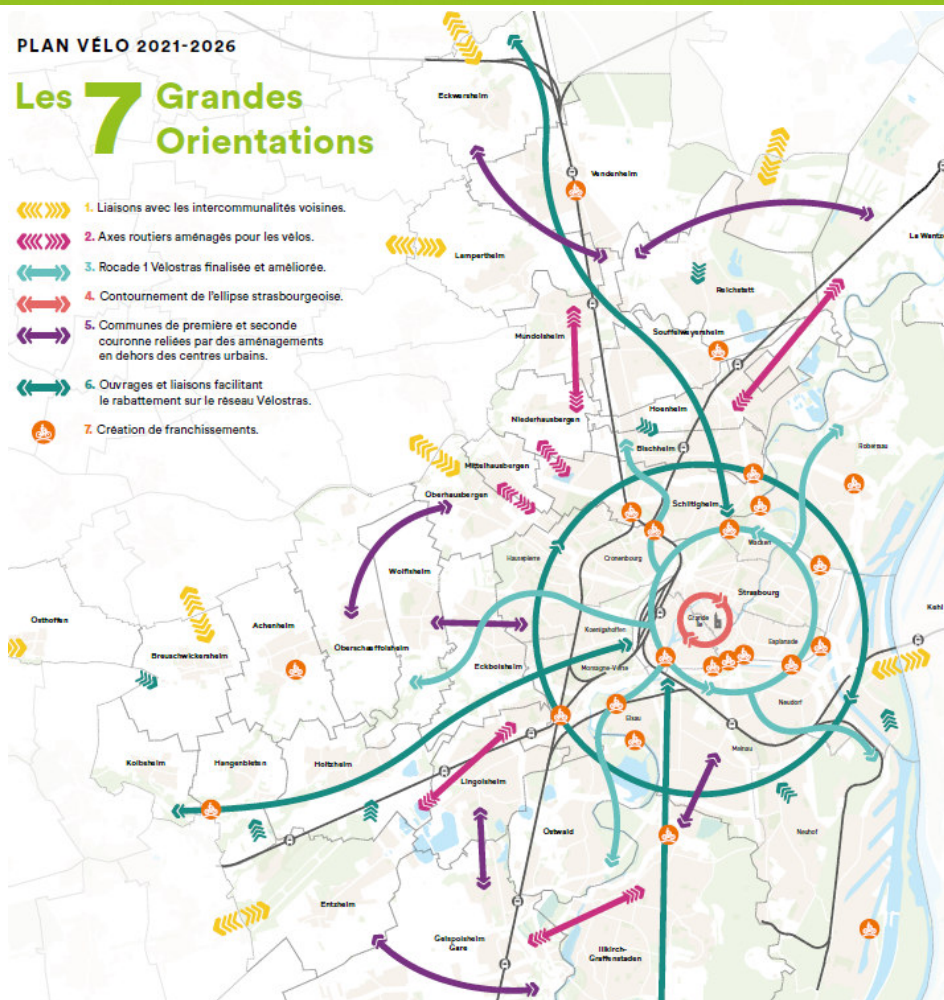
- axes routiers : *trafic vs vélo*
- Ellipse : *piéton vs vélo*

#### -Créer du lien :

- Liaisons 1<sup>re</sup> et 2<sup>de</sup> couronnes  
longues distances
- Liaisons EMS ↔ interco
- Liaisons nouvelles : passerelles

#### -Améliorer la Vélostras :

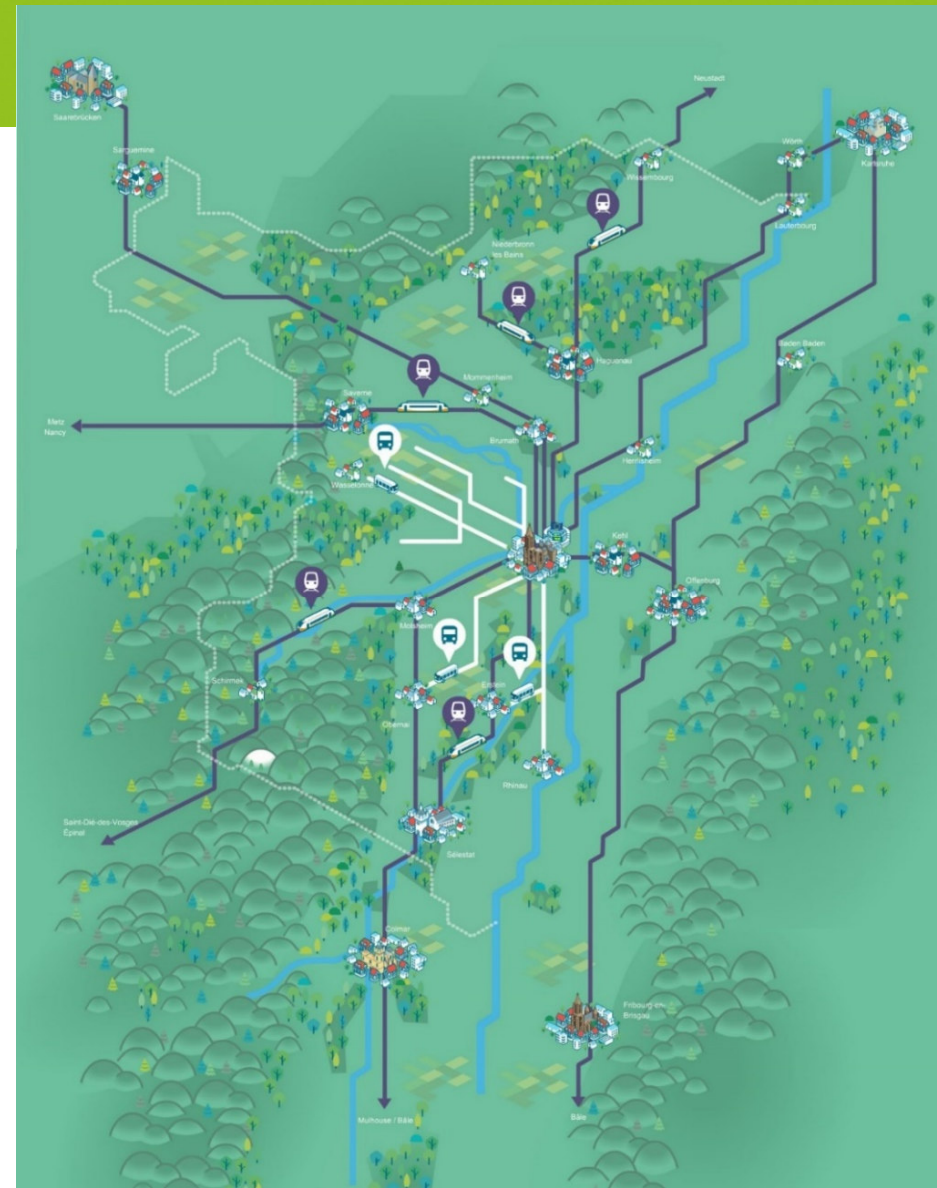
- rocade 1
- Rabattement et améliorations des  
points noirs



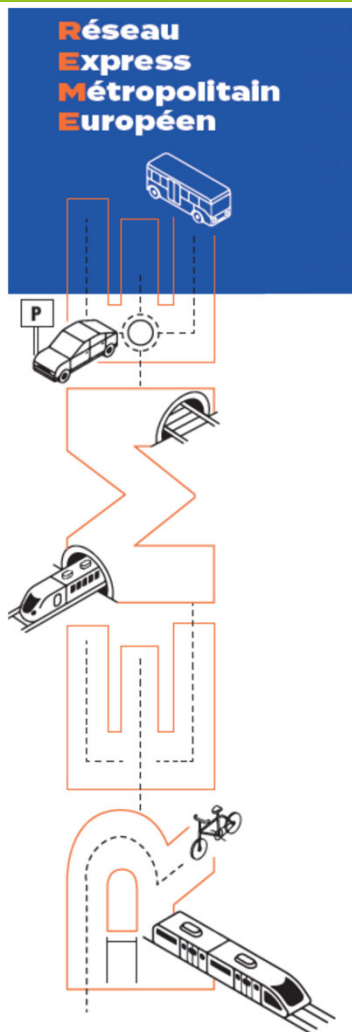
## Qui se décline différemment selon les territoires :

### Dans le bassin de mobilité :

- Complémentarité d'un réseau structurant (REME) et de solutions capillaires,
- Traiter les flux centrifuges, traversants et radiaux
- Avec des outils réglementaires (ZFE, VR2+) ou tarifaires (stationnement à destination, taxe PL CEA ?)



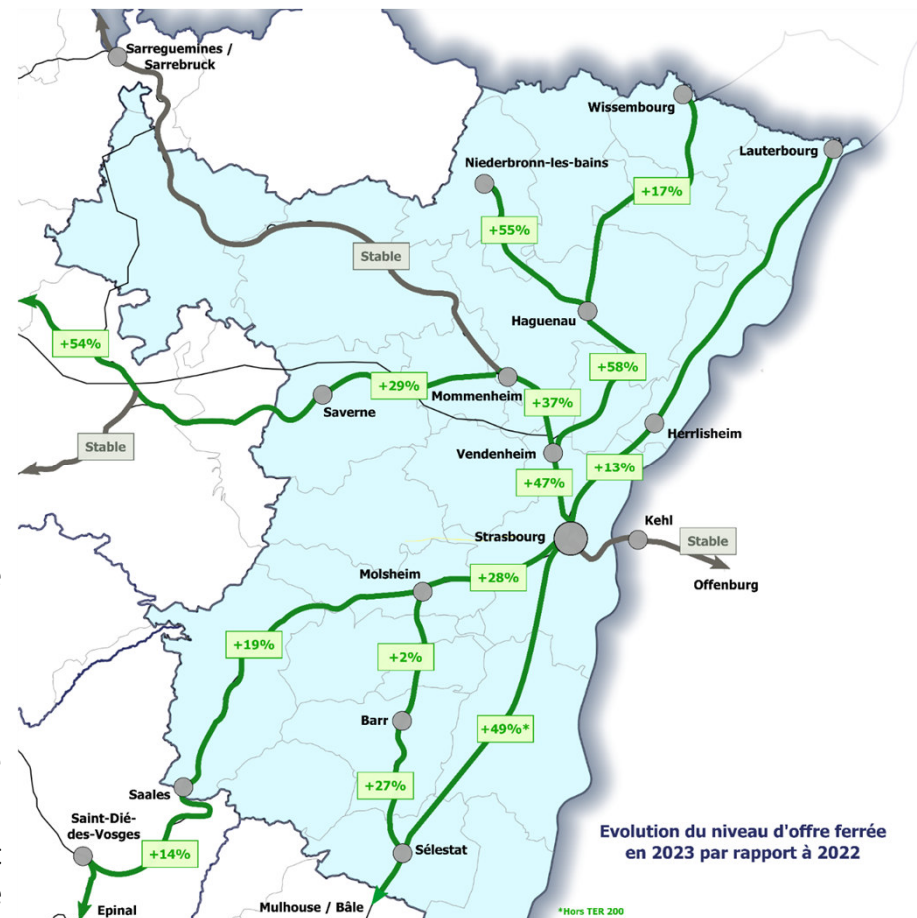
## Qui se décline différemment selon les territoires :



- **Un volet ferré**, portant sur l'amélioration de l'ensemble des dessertes TER de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise, y compris vers l'Allemagne.
- **Un volet cars express**, prévoyant la mise en œuvre d'un réseau de cars express dotés d'aménagements dédiés

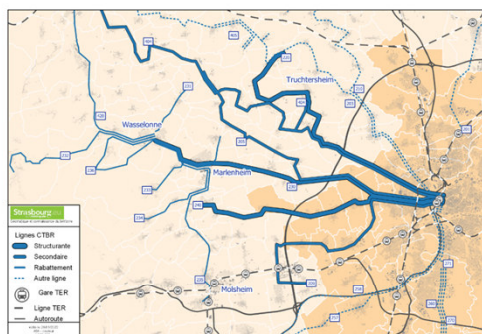
### Les principes :

- Une fréquence élevée et continue tout au long de la journée avec une cadence à la demi-heure sur la desserte périurbaine strasbourgeoise (sur toutes les gares)
- Une amplitude de service, étendue notamment le soir : circulation des lignes entre 5h et 22h
- De premières diamétralisations des trains : une ligne Saverne-Sélestat
- Une augmentation des fréquences le week-end et particulièrement le samedi afin d'obtenir une offre proche de celle d'un jour de semaine



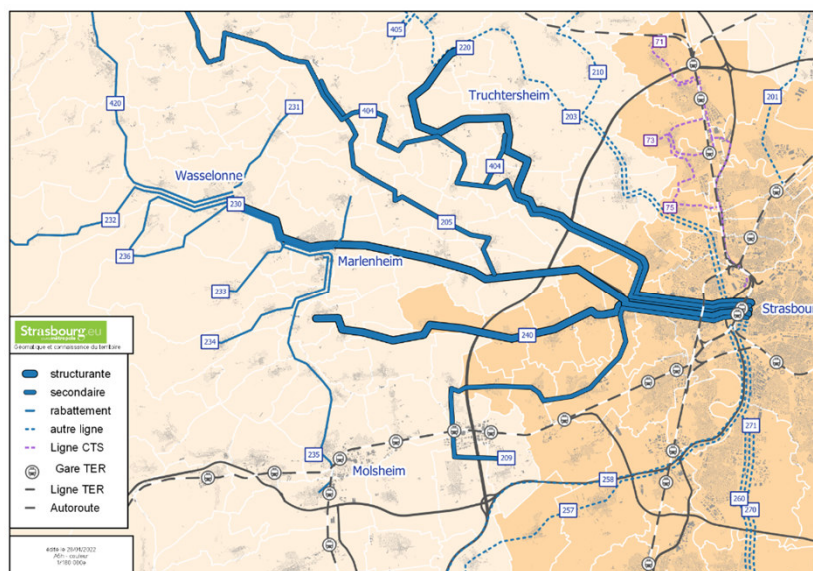
En semaine

## Le réseau aujourd'hui



		Les lignes du futur TSPO	
Nombre d'usager en 2019 (validations)	230		700 627
	240		300 205
	220		238 029
	205		114 658
	209		77 052
	404		61 434
			<b>1 492 005</b>
		Les lignes du "nord-ouest"	
	203		114 658
	210		154 855
			<b>269 513</b>

## Le réseau demain



**Aménager la M351 pour proposer des accès rapides à la métropole en car (volet routier REME)**

6 lignes interurbaines emprunteront M351 : 34 communes, 51 000 habitants directement desservis



# Requalification M35 : 1<sup>ère</sup> phase

Trois mesures déployées concomitamment à la mise en service de l'A355 (contournement ouest Strasbourg) :

I. Interdiction du transit des poids-lourds à la mise en service de l'A355 le 17 décembre 2021

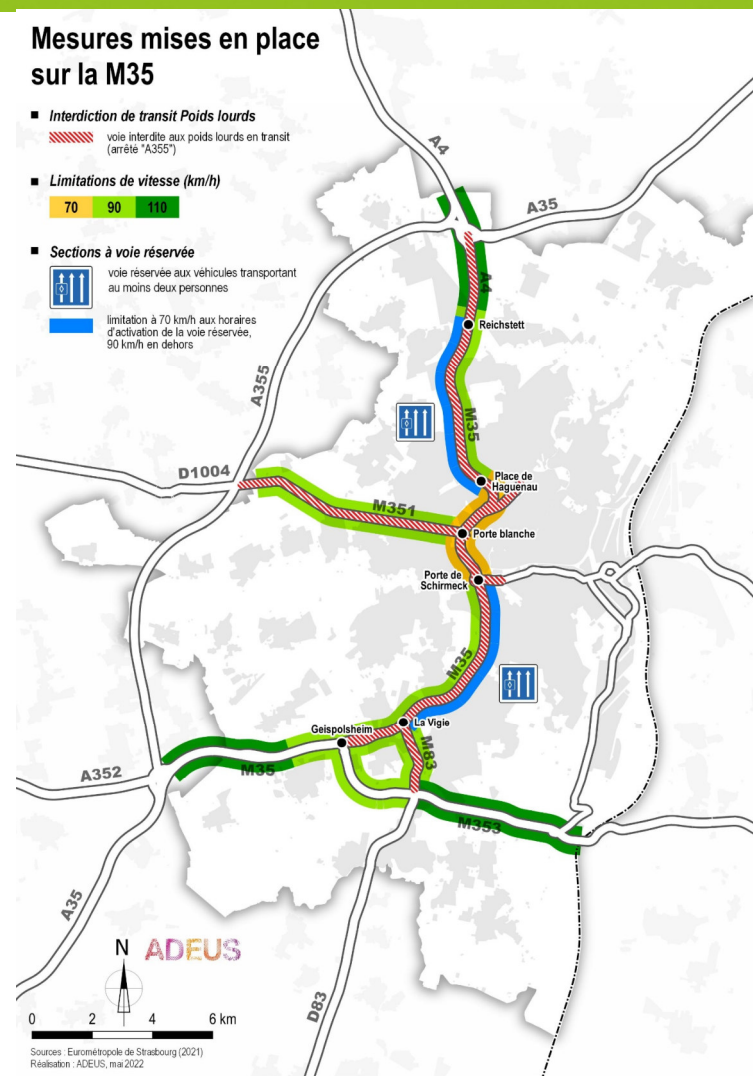
II. Voies réservées expérimentales mises en service le 23 décembre 2021 (covoiturage, transports collectifs) pour 3 ans d'XP > [évaluation réglementaire](#)

III. Baisse des vitesses sur rocade sud phase 2 et sur le secteur central de la M35 à la mise en service de l'A355

> Mise en place d'un Observatoire M35

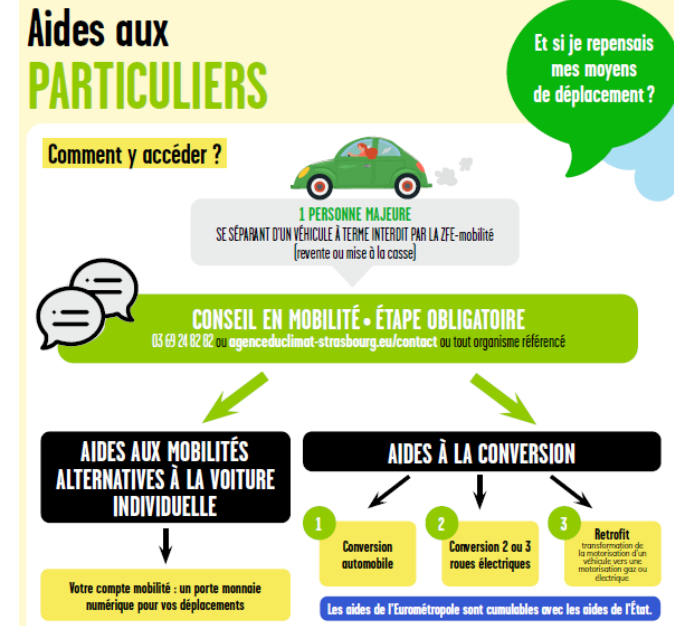
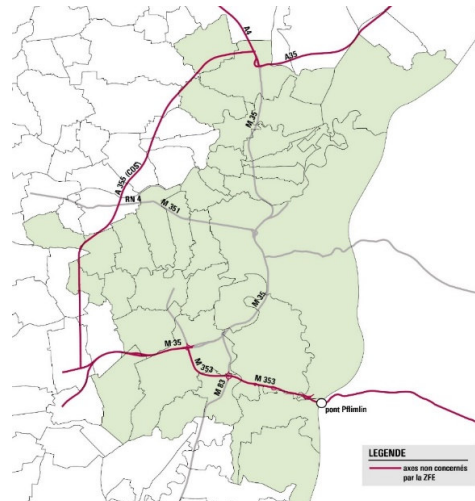
## Mesures mises en place sur la M35

- **Interdiction de transit Poids lourds**  
voie interdite aux poids lourds en transit (arrêté "A355")
- **Limitations de vitesse (km/h)**  
70 90 110
- **Sections à voie réservée**  
voie réservée aux véhicules transportant au moins deux personnes  
limitation à 70 km/h aux horaires d'activation de la voie réservée, 90 km/h en dehors



# La ZFEm de l'Eurométropole de Strasbourg

- Le périmètre de la métropole, mais un impact sur tout le bassin de mobilité
  - Tous les véhicules concernés
  - La temporalité : en continu
  - Des phases pédagogiques
- Un conseil en mobilité générique
- 50M€ d'aides aux changements de véhicule ou de mobilité
- Des dérogations locales dont le Pass ZFE
- Un accompagnement social
- Une communication importante intra et extra EMS



Des aides également pour les entreprises et associations

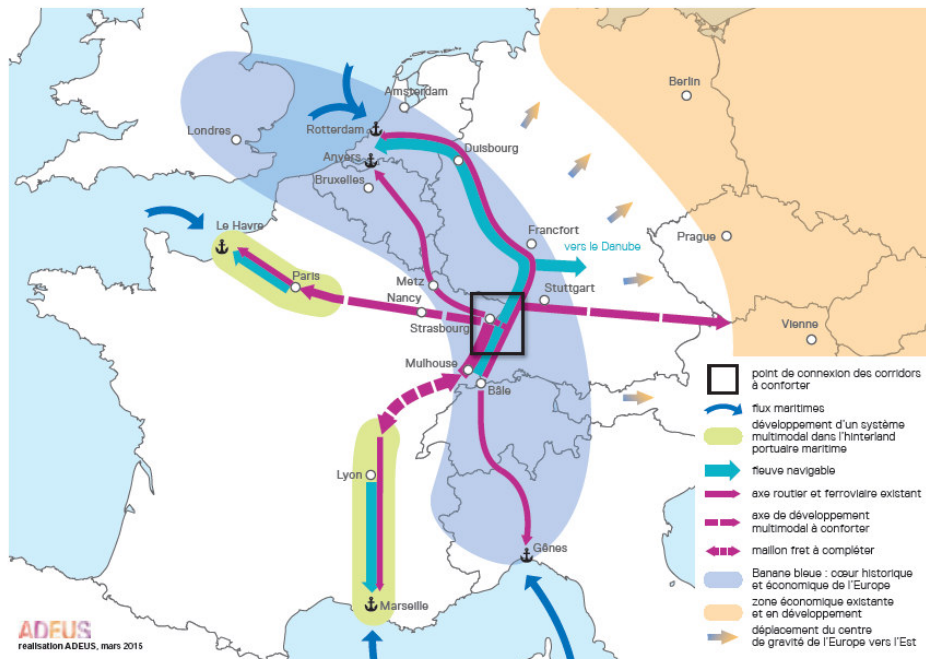
PHASES	Janv. 2022	Janv. 2023	Janv. 2024	Janv. 2025	Janv. 2028*
Pédagogiques	Crit'Air 5	Crit'Air 4	Crit'Air 3	Crit'Air 2	-
D'interdiction	-	Crit'Air 5	Crit'Air 4	Crit'Air 3	Crit'Air 2

Des évaluations annuelles et des évaluations renforcées tous les 2 ans,

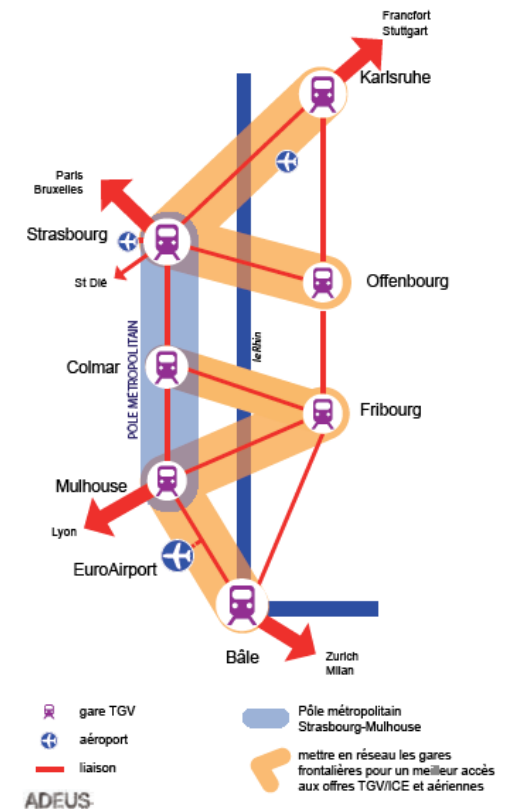
➤ Intégrer la grande accessibilité :

- Pour l'accessibilité notamment de capitale européenne (cf contrat triennal Strasbourg Capitale Européenne)
- Pour la fonction de hub marchandises avec le PAS, 2<sup>ème</sup> port fluvial de France
- Sur des corridors européens mais dans une vallée dense et polluée nécessitant réduction des nuisances et transferts modaux

L'Eurométropole de Strasbourg au carrefour des corridors transeuropéens de transport de marchandises



Enjeux de connexions à l'échelle du Pôle Métropolitain et du Rhin Supérieur : contribution du Pôle Métropolitain au SRADDET



## Une action plus complexe à manier : la politique de stationnement

### ➤ La conséquence du développement d'offres alternatives :

- Réduction du nombre de places pour affecter aux TC, aux aménagements cyclables et donner plus de place aux piétons
- Enjeu de verdissement (plan canopée...)
- La rue n'est pas qu'un tuyau : jeux, contemplation, rencontres, achats, art...

### ➤ Un outil efficace et précis :

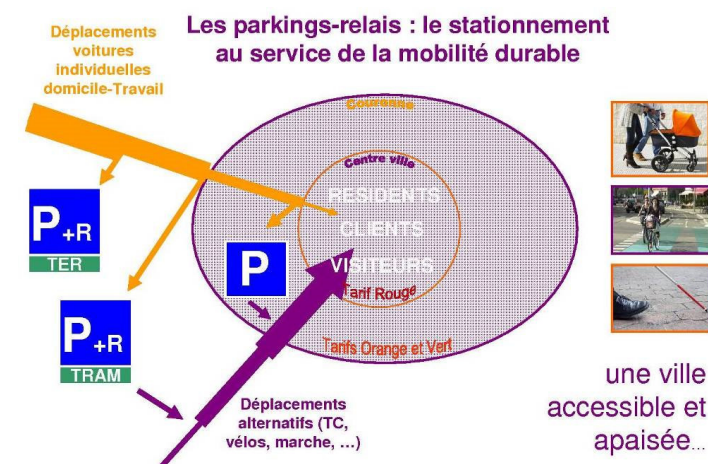
- Choix des catégories et besoins à privilégier : résidents, visiteurs, pendulaires
- Tarification modulable selon les équilibres d'un quartier

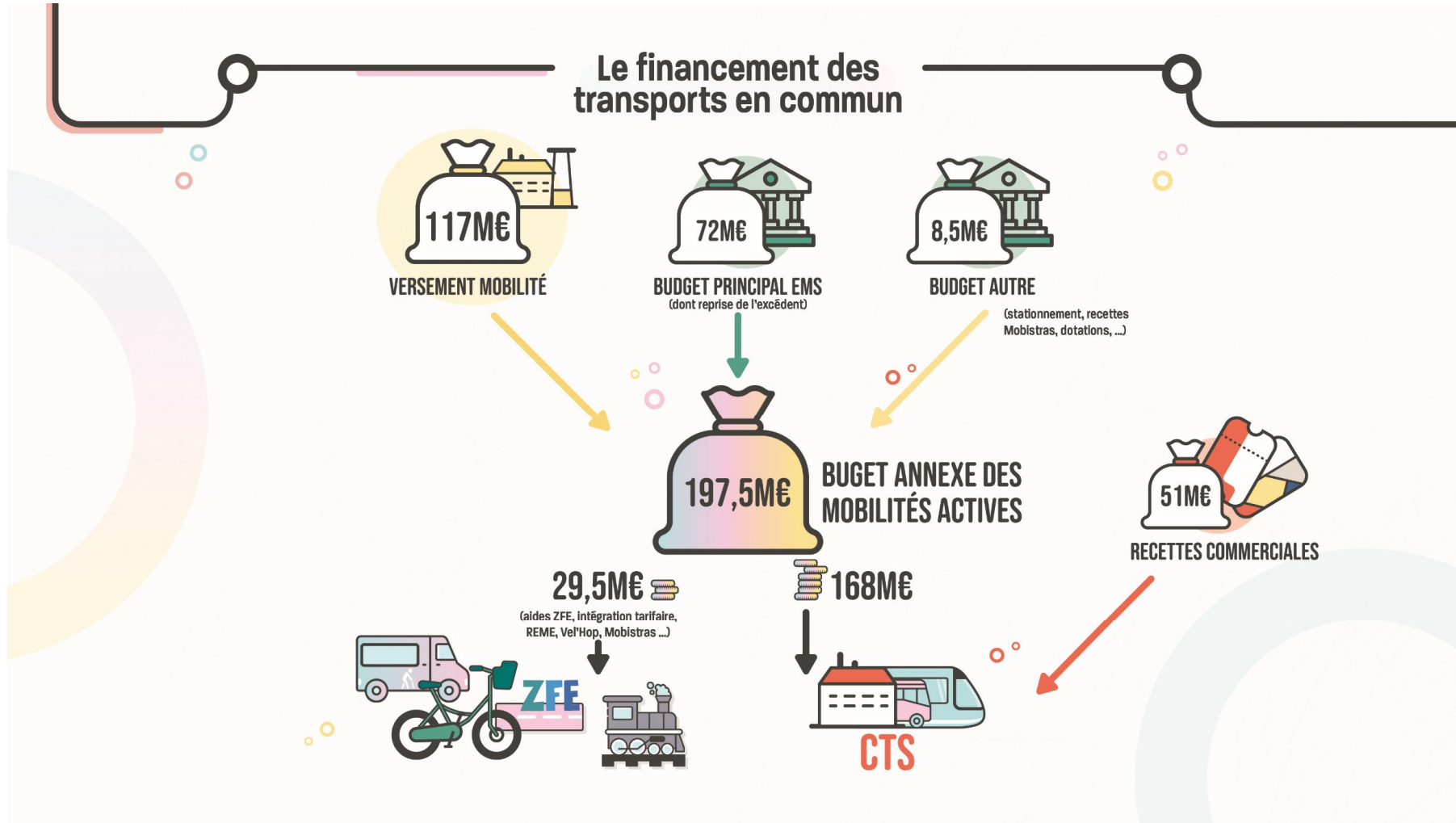
### ➤ Emboîter les échelles :

- Stationnement dans les PEM du REME, P+R, P2R
- Article 12 PLUi

### ➤ Des équilibres complexes :

- Éviter de reporter le stationnement privatif sur l'espace public...
- ... mais encourager les tendances vers la démotorisation
- Ne pas trop privilégier les résidents au détriment des chaland
- Comment étendre la régulation en dehors des zones payantes ?





# Questions ?

