

GRENELLE DES MOBILITÉS À L'HEURE DES CHOIX



OCTOBRE 2018



La mobilité est un service au cœur des stratégies de développement des territoires de l'aire urbaine transfrontalière : l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est, en partenariat avec le Département du Bas-Rhin et l'État, ont initié le Grenelle des Mobilités à l'automne 2017.

L'objectif est de traiter la congestion de l'agglomération strasbourgeoise. Plus largement, le Grenelle est une opportunité pour repenser notre modèle de mobilité, et ainsi renforcer l'ancrage de l'Alsace au sein de l'espace rhénan. L'approche prioritaire en est la réponse aux demandes.

Le Grenelle est une démarche ambitieuse, qui englobe tous les modes de déplacements, les nouveaux usages et services, dans une approche systémique qui prend en compte les enjeux écologiques et sociologiques.

Le Grenelle est une démarche pionnière, au-delà de celles courantes de planification et d'organisation des transports : c'est l'invention d'une méthode de coproduction de réponses inédites, entre État, collectivités locales, employeurs, salariés, monde associatif et experts, pour partager une stratégie d'offre coordonnée de mobilité.

Le Grenelle est une démarche innovante, parce qu'il transforme un réseau en étoile centré sur Strasbourg en un maillage à

l'échelle de l'aire métropolitaine, mis en cohérence avec le réseau départemental, régional, national et européen au bénéfice de tous les habitants.

L'offre sera tous modes confondus, complémentaire aux différentes échelles, cohérente et technologique. Elle comprendra des espaces urbains et non-urbains, dans une logique de bassin de mobilité du quotidien et de grande accessibilité.

Les premiers résultats, issus d'une large consultation menée au printemps, seront précisés d'ici la fin de l'année par les élus pour aboutir à un bouquet de projets formant ensemble l'ossature des mobilités métropolitaines et transfrontalières.

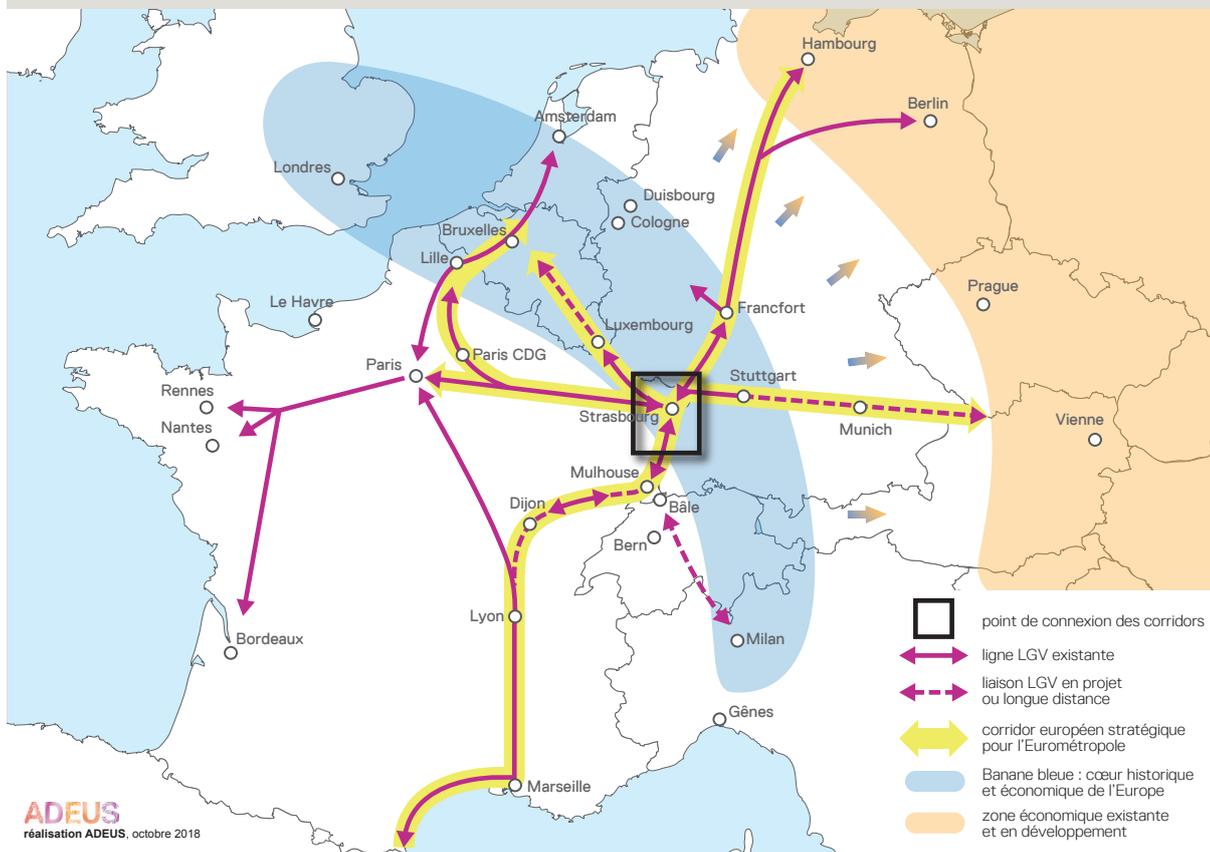
Redonner corps aux projets régionaux et européens

Un ancrage rhénan, une destinée européenne

La position géographique de la Région Grand Est, de l'Alsace et de l'Eurométropole au cœur de l'Europe est un atout. Cette réalité géographique, vécue au quotidien par les habitants et les entreprises, pose comme une évidence l'organisation d'un service de mobilité à l'échelle transfrontalière. Cette avant-garde est ici palpable : des trains allemands desservent la gare de Strasbourg; le tramway strasbourgeois dessert le centre de Kehl.

Au-delà du symbole, redonner corps à cette Europe et mettre les relations transfrontalières au cœur de notre avenir est un point central du projet de territoire. La Région Grand Est, le Département du Bas-Rhin, l'Eurométropole, la Ville et l'État souhaitent unir leurs efforts dans ce but. Elles souhaitent construire leur développement avec leurs voisins et déployer le potentiel de ses territoires parfois vus comme « terminus », mais qui sont en réalité au cœur d'un système et au croisement de quatre corridors européens. Le Grenelle des mobilités lancé dès l'automne 2017 s'inscrit pleinement dans cette ambition.

L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG : UN POINT DE CONNEXION STRATÉGIQUE DES AXES FERROVIAIRES À GRANDE VITESSE.



Le projet d'une Europe des coopérations territoriales peut s'incarner ici : les États, Français, Allemand et Suisse peuvent soutenir le déploiement de projets transfrontaliers, notamment ceux déjà recensés par l'Union Européenne. Ces projets qui permettent le dépassement de « l'effet frontière » participent à la fois du développement local et de la construction européenne. Ils sont d'intérêt national, européen et euro-régional.

Ils contribuent à répondre au défi de l'attractivité prononcés par Monsieur Le Premier Ministre lors de l'ouverture des Assises nationales de la mobilité, le 19 septembre 2017, dans la perspective de la loi d'orientation des mobilités.

Des projets réalisables transnationaux de portée européenne

La démarche de Grenelle a permis de mettre en lumière les besoins associés aux points de connexions transfrontaliers stratégiques qui restent à réaliser :

* **L'interconnexion des deux autoroutes de chaque côté du Rhin en 2x2 voies** : la continuité des itinéraires routiers de part et d'autre de la frontière mérite d'être assurée, par l'ouverture de négociations et coopérations avec l'Allemagne pour finaliser ces liaisons. Les investissements déjà consentis côté français ne produiront leurs effets qu'une fois ces continuités réalisées. De même, la modernisation des 14 km de voie de chemin de fer entre Kehl et Appenweier est une clé pour améliorer les relations LGV Munich-Stuttgart-Paris et Francfort-Lyon-Méditerranée. Plus largement, la réalisation des corridors européens est-ouest au-delà de nos frontières constitue un enjeu de cohésion européenne majeur en même temps qu'une condition impérieuse pour maintenir la vitalité et l'attractivité de l'aire métropolitaine et de l'Alsace.

* **L'harmonisation des règles organisant le trafic de transit** : dans une région transfrontalière, une différence de réglementation entre pays introduit des effets aux lourdes conséquences. Si les réponses ne peuvent pas être européennes, le droit à la différenciation, par exemple concernant la mise en œuvre d'une taxe poids lourds, semble de nature à rééquilibrer le trafic de transit en Alsace.

* **La réalisation de la liaison ferroviaire vers l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse** ou celle de la liaison de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim au Contournement Ouest de Strasbourg concourent à renforcer le système de hub des mobilités reliant les principales agglomérations du pôle métropolitain.

* **L'inscription du réseau LGV à l'échelle européenne et la finalisation des corridors** : le barreau manquant de la LGV Rhin-Rhône entre Mulhouse et Belfort et, plus encore, l'insuffisance de la capacité ferroviaire entre Dijon et Lyon empêchent de véritables liaisons Luxembourg/Allemagne/Strasbourg/sud de la France/Espagne. Le Parlement et le Conseil européen ont confirmé l'intérêt européen de ces deux projets, inscrits dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) avec un horizon de réalisation avant 2030. Malgré leur caractère prioritaire, ces projets tardent à se concrétiser.

* **L'amélioration des connexions de l'aire métropolitaine avec la TechnologieRegion Karlsruhe** : la faiblesse des liaisons avec les grands centres économiques allemands freine le développement de l'emploi transfrontalier et de l'industrie 4.0.

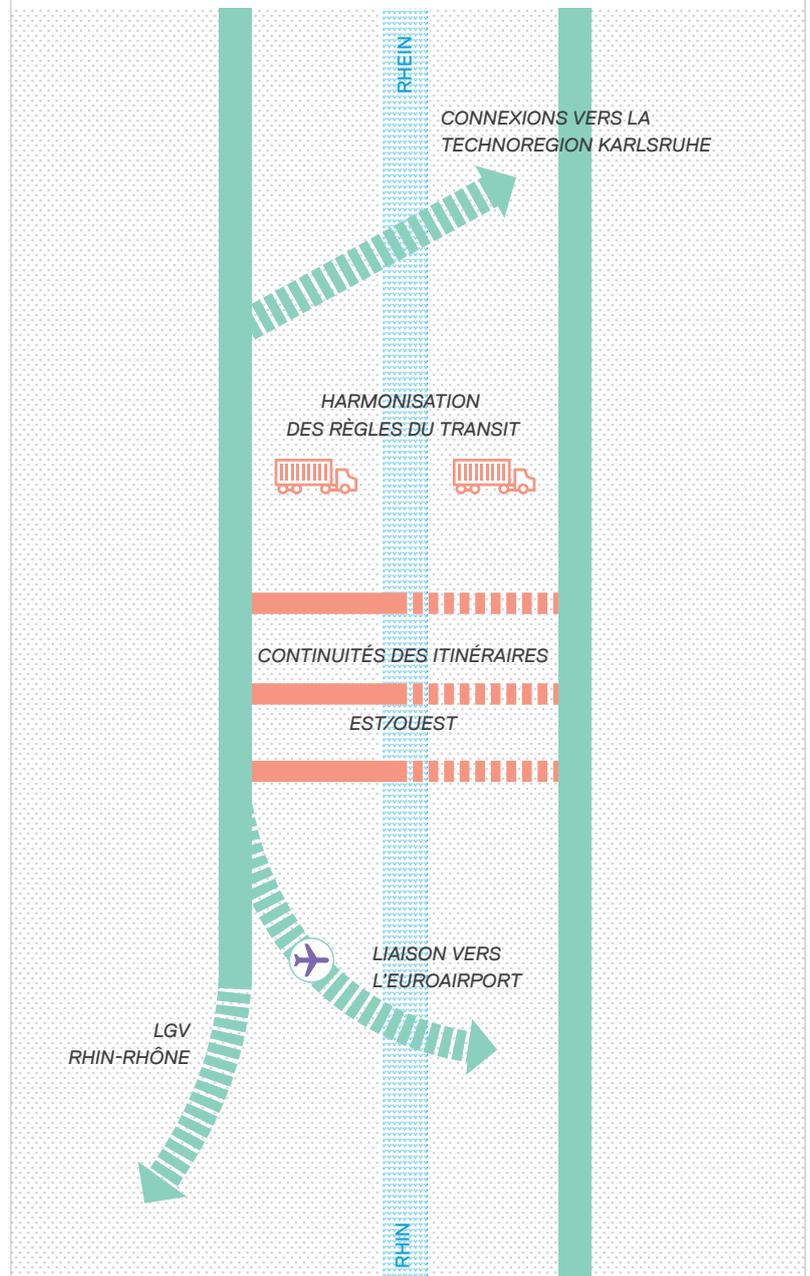


Le nœud stratégique de Beinheim-Roppenheim offre l'opportunité de lever ces obstacles grâce à un projet multimodal associant :

- Le rétablissement d'un transport public, routier puis ferroviaire, sur l'axe Sarrebruck/Haguenau/Rastatt/Karlsruhe, avec à terme la réaffectation du pont de Beinheim à sa vocation ferroviaire;
- Un nouveau pont routier pour connecter rapidement les grands axes européens de circulation A35 et A5 au nord de Strasbourg et remédier au déficit de ponts transfrontaliers en Alsace;
- La libération du barrage d'Iffetzhelm, pour connecter les itinéraires cyclables transfrontaliers en toute sécurité.

* En unissant nos efforts pour engager au plus tôt ces investissements de premier ordre de part et d'autre du Rhin, Strasbourg et l'Alsace deviendraient ainsi au sein du Grand Est un point de connexion stratégique des axes ferroviaires à grande vitesse, des axes autoroutiers, des axes portuaires, des axes aéroportuaires européens.

LES PROJETS TRANSNATIONAUX DE PORTÉE EUROPÉENNE



Changer le modèle de mobilité de l'aire métropolitaine



Un changement d'échelle décisif

Strasbourg a été en France, dès les années 1990, un des fers de lance d'une politique globale de mobilité, bénéficiant dès 1997 de la régionalisation du transport ferroviaire pour les relations inter-villes de l'aire métropolitaine.

La mise en service du tramway, le développement continu d'une offre cyclable et la piétonisation du centre-ville ont concouru à la transformation radicale de notre modèle dans les secteurs les plus denses.

Actuellement, le système arrive à ses limites : principalement construit sur une massification des flux de transports en commun vers le cœur de la métropole, il produit des pollutions autour des grands axes routiers et des congestions – ou tout au moins des temps de déplacements incertains –, notamment pour accéder à la métropole en voiture ou en camion. Ici comme ailleurs, peu d'habitants du périurbain et d'usagers des grandes zones d'activité de première couronne bénéficient d'alternatives compétitives à l'usage de la voiture.

Aujourd'hui, les politiques de mobilités doivent être réfléchies et organisées à une échelle plus large que l'agglomération, en privilégiant une approche globale de service de mobilité tous modes pour les déplacements quotidiens à l'échelle de l'aire urbaine et l'organisation du maillage du réseau de dimension européenne pour les grands déplacements fer, route, eau.

Vivre la transition écologique, connecté et dans la proximité

Pour dépasser les limites de fonctionnement du système actuel et tirer le meilleur parti de ces nouvelles conditions, les collectivités sont unanimes : le modèle des mobilités pour demain sera d'échelle métropolitaine et transfrontalière. Il s'inscrira résolument dans la transition écologique et énergétique. Un réseau maillé ferré et routier – baptisé REM pour Réseau Express Métropolitain – est le cœur du nouveau projet. Il donne corps au bassin de mobilité de l'aire métropolitaine strasbourgeoise. Il est articulé avec les réseaux urbains et interurbains, en complémentarité avec le réseau de modes actifs et les nouveaux usages de la route : covoiturage, véhicule autonome, autopartage, route intelligente...

L'efficacité de ce dispositif global apporte des éléments de rééquilibrage en réponse à la saturation et la congestion routière de la métropole, et propose davantage d'alternatives à la voiture individuelle et à l'autosolisme sur un nombre important de relations, notamment pour les habitants du périurbain et des villes. Il offre une vie possible dans la proximité pour une majorité de nos concitoyens.

Vers un Réseau Express Métropolitain

Le Réseau Express Métropolitain, dont l'organisation sera assurée par les Autorités Organisatrices que sont l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est, s'appuie sur les principes suivants :

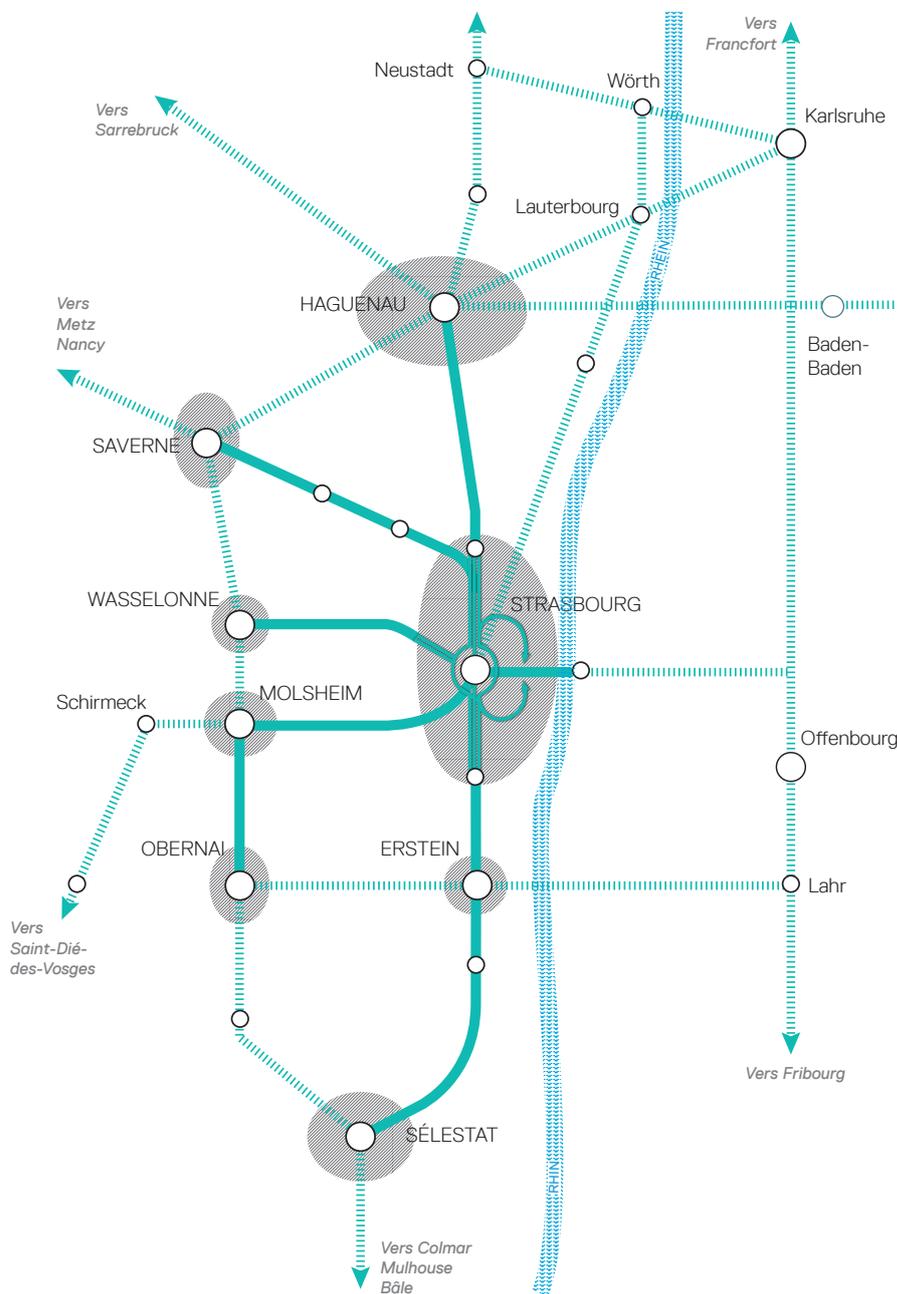
- * des niveaux de service très performants, basés sur un cadencement élevé – fréquence et régularité –, une amplitude horaire large et des vitesses de circulation élevées déjà actuellement existantes ;



- * un réseau maillé bien au-delà de Strasbourg avec le développement de liaisons « diamétralisées » ferrées et routières, dont les terminus se trouvent dans les secteurs desservis et non en gare centrale;
- * un réseau à la fois routier et ferré lisible, y compris avec le changement de mode;
- * la généralisation des sites propres pour les lignes routières, y compris sur les autoroutes, afin d'atteindre les vitesses de circulation élevées efficaces. La DREAL porte ce projet sur la requalification de l'A35, en lien étroit avec les Autorités Organisatrices. Le Transport en Site Propre Ouest (TSPO) entre Wasselonne et Strasbourg, initié par le Département du Bas-Rhin, préfigure une ligne de Réseau Express Métropolitain, aujourd'hui déjà plus performante que la voiture aux heures de pointe.

Le Réseau Express Métropolitain est envisagé, dans sa première phase, de Haguenau à Sélestat et de Saverne à Offenbourg.

ÉCHELLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE :
CONNECTER EFFICACEMENT VILLES ET PÔLES



- | | |
|--|--|
| <p>Réseau Express Métropolitain :</p> <p> de base</p> <p> réflexions ouvertes</p> <p> Réseau Express Métropolitain diamétralisé au sein de l'Eurométropole</p> | <p> gare/station du Réseau Express Métropolitain (gare primaire ou secondaire)</p> <p> principales agglomérations de l'aire métropolitaine</p> |
|--|--|

Assurer l'interface du Réseau Express Métropolitain avec la route intelligente

Le télétravail ou le covoiturage un, voire deux jours par semaine, économisant un trajet domicile-travail, sont des solutions complémentaires dont le potentiel de report modal est de la même nature qu'une nouvelle offre de transports en commun lourds.

Demain, les nouvelles mobilités routières (véhicules autonomes, véhicules partagés, covoiturage organisé, gestion du trafic en temps réel...) garantiront l'accès aux stations du REM et offriront les solutions agiles et souples pour parcourir le dernier kilomètre.

Elles offriront également les solutions agiles et souples permettant un complément pertinent de capacité de mobilité aux heures de congestion des transports en commun.

Les conditions du succès du Réseau Express Métropolitain

L'efficacité de l'articulation entre les réseaux urbains, le Réseau Express Métropolitain, les réseaux départementaux, régionaux et nationaux est une condition du succès et suppose une gouvernance d'échelle adaptée.

Le projet d'évolution de la CTS et de la CTBR, en Sociétés Publiques Locales avec l'implication conjointe des collectivités est une première réponse opérationnelle.

En complément, pour l'Eurométropole de Strasbourg et pour l'ensemble des autorités organisatrices, le renouvellement de la gouvernance des politiques de mobilité permettra de construire des niveaux d'offres coordonnés entre réseaux européens, nationaux, régionaux, départementaux, interurbains et urbains.

Il s'agit par exemple de gérer les correspondances entre réseaux urbains et ferrés d'échelle supérieure et de trouver des sillons ferroviaires pour les TGV, le TER, le Réseau Express Métropolitain et pour les trains de fret. Le projet de quatrième voie ferrée entre Strasbourg et Vendenheim est une première réponse qui permet de dégager des marges de manœuvre à l'horizon 2022.

D'autres conditions au succès du Réseau Express Métropolitain ont émergé lors de la consultation : des besoins d'homogénéisation de la billettique ; la nécessité de labelliser et rendre visible ce nouveau service ; la capacité à proposer d'autres services associés, notamment sur les pôles intermodaux.

Changer de braquet pour les modes actifs

Comme dans la plupart des territoires métropolitains, deux tiers des déplacements dans l'aire métropolitaine strasbourgeoise font moins de trois kilomètres. C'est dire le potentiel des modes actifs, sans compter celui du vélo à assistance électrique. Mais même dans notre territoire, le plus cyclable de France, une majorité de ces déplacements de proximité s'opère en voiture !

Ces déplacements massifs de courte distance en voiture contribuent à la saturation routière. De même, la quantité de courts déplacements en tramway conduit à son engorgement : un tiers du trafic se fait sur des trajets de trois stations ou moins.

Le développement des transports en commun ne suffit pas. Faciliter le développement du vélo et de la marche, c'est réduire l'usage de la voiture et du tramway, surtout dans le cœur de la métropole, et redonner des capacités à l'offre de transports en commun, à offre constante.

Si l'intérêt de cette équation est facile à partager, la réponse concrète à cette ambition impose un nouveau paradigme visant à faire des modes actifs le vecteur prioritaire de la politique des mobilités dans les espaces métropolitains, en cohérence avec la volonté affichée de l'État de faire du vélo un mode de transport du quotidien à part entière.

Une politique pour rendre le vélo plus attractif se met en œuvre par les infrastructures en site propre, le stationnement et les différents services facilitant son usage. Les infrastructures cyclables existantes, généralement dimensionnées pour une pratique qui était encore marginale, demandent à être reconstruites. L'enjeu est de passer d'une offre cyclable conçue pour gérer 10 % des déplacements à un réseau pouvant en absorber 20 ou 25 %.



Cette transformation demande l'appui des acteurs du Grenelle pour financer des infrastructures et expérimenter d'autres usages de la voirie.

Rendre le vélo plus attractif demande d'anticiper les effets d'une multiplication par plus de deux des cyclistes sur l'espace public, et notamment d'accompagner le changement d'usages et de gérer les conflits qu'une telle modification implique.

Des projets complémentaires...

Une condition complémentaire du succès est d'intégrer, dans le cadre des transitions énergétique et écologique, les projets et outils réglementaires et expérimentaux permettant de limiter l'autosolisme lorsqu'il existe des alternatives satisfaisantes. Des projets ont déjà été définis ou identifiés à ce titre :

- ➔ la requalification de l'A35 dans l'optique de dégager des marges de manœuvre pour accueillir des transports en commun en site propre ;
- ➔ le développement d'espaces publics dévolus à la multimodalité, de pôles d'échanges et notamment l'aménagement d'une nouvelle gare routière à Strasbourg ;
- ➔ l'achèvement de la ligne en site propre ouest sur l'A351 et sa connexion avec la future gare routière de Strasbourg ;
- ➔ la programmation des extensions de tramway facilitant la diffusion des flux dans l'Eurométropole (lignes C, E et F), la création ou le développement de lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) (liaison Ostwald-Illkirch et extension de la ligne G, ainsi que le maillage du centre Nord) et la dynamisation du réseau de bus ;
- ➔ la poursuite de la mise en accessibilité du réseau de transports en commun ;
- ➔ le renouvellement des installations fixes et du parc de matériel roulant.



... et des orientations encore à développer

Si les travaux entamés ont permis d'avancer sur le fonctionnement souhaité de l'aire métropolitaine strasbourgeoise, il reste encore des sujets à creuser pendant et après la démarche de Grenelle des mobilités :

- ➔ le rôle et l'ambition du covoiturage ;
- ➔ le périmètre de diamétralisation des flux à l'intérieur de l'Eurométropole pour le Réseau Express Métropolitain et, plus largement, les conditions de diffusion des flux dans l'Eurométropole ;
- ➔ les services à associer au Réseau Express Métropolitain ;
- ➔ le devenir de la gare ferroviaire de Strasbourg ;
- ➔ la construction d'une gouvernance croisée entre les Autorités Organisatrices, Région Grand Est et Eurométropole de Strasbourg, sur le territoire métropolitain ainsi qu'avec le Département du Bas-Rhin et l'État sur un périmètre élargi ;
- ➔ le fret et la logistique urbaine, à la fois pour définir l'articulation des différentes échelles (de la longue distance à la logistique urbaine) et pour la nécessaire innovation, tant dans la gouvernance public-privé que dans les outils à mettre en place ;
- ➔ le recours croissant à l'axe fluvial majeur du Rhin et l'ensemble des sites portuaires du Port Autonome de Strasbourg (PAS) pour approvisionner l'aire métropolitaine. Cela nécessitera d'investir dans l'optimisation de l'interface multimodale port/rail/route.



Donner un avantage décisif à la vie dans la proximité

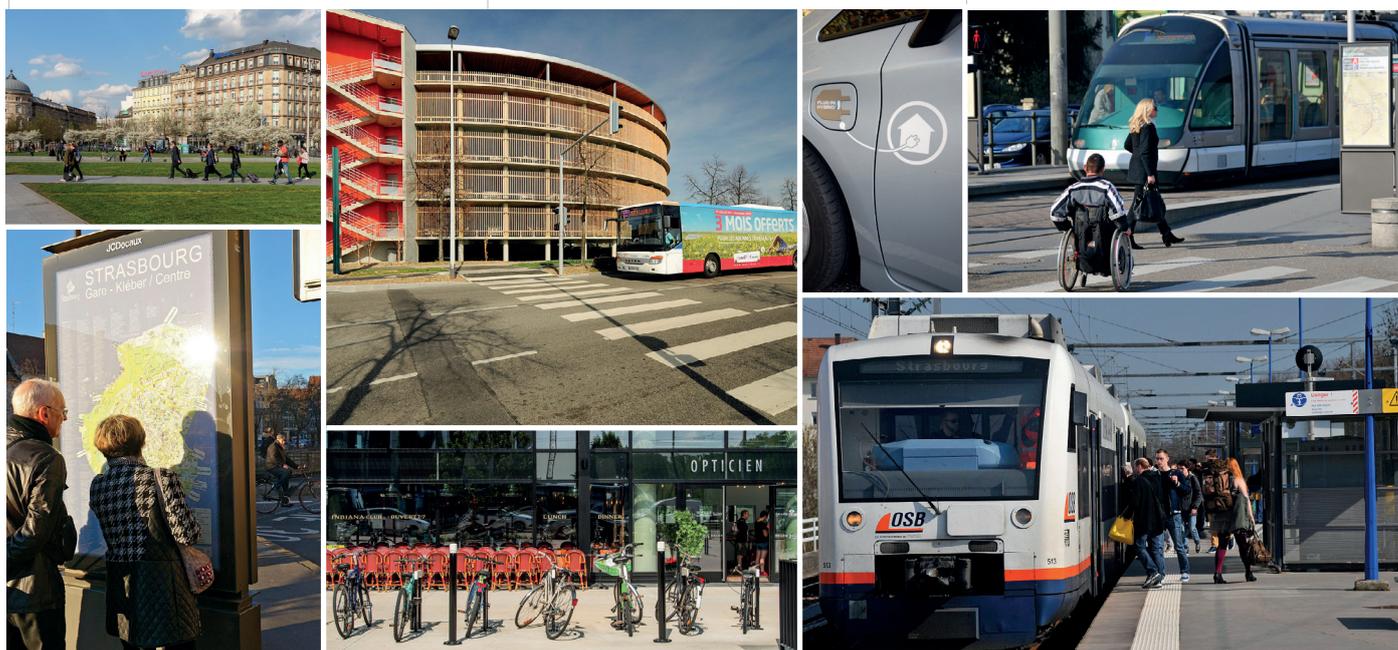
Plus qu'un modèle de mobilités : un aménagement refondé sur les modes de vie, la transition écologique et l'économie nouvelle

Le développement de la marche, du vélo ou du vélo à assistance électrique renvoient à une aspiration profonde, porteuse de sens pour nombre de nos concitoyens : vivre dans la proximité. Cette aspiration n'est pas spécifiquement le fait des habitants de la métropole et traduit pour les ménages la préférence pour un environnement proche des services, connecté aux transports publics.

Les modes de vie se différencient par l'association de cette aspiration profonde

aux questions de réputation, d'image et de sécurité, à l'importance accordée à la présence d'aménités liées à l'enfance, et enfin au fait de privilégier ou non les relations sociales sur ou à proximité de son lieu de vie.

Si l'on prend également en compte le besoin d'un cadre de vie vert et attractif intégrant les enjeux du changement climatique, il se dessine un cahier des charges pour un projet à la fois urbain et de mobilité. Projet urbain qui incarne à une échelle inédite un urbanisme des modes de vie. Projet de mobilité, car le premier vecteur de transformation de la répartition modale, et plus encore de réduction des kilomètres parcourus, c'est l'urbanisme, bien davantage que l'offre de transport mise à disposition des citoyens.



Les résultats du Grenelle rendent opportun une mise en œuvre de ce projet sur la base d'une démarche de type IBA, sorte d'exposition internationale d'architecture et d'urbanisme, fédérant les projets et les énergies autour d'un territoire, d'une durée limitée et d'une problématique donnée.

Celle-ci, encore à débattre, pourrait être basée sur l'articulation mobilité-aménagement, donnant l'occasion à l'ensemble de l'aire métropolitaine de se transformer à partir d'un positionnement en territoire d'innovation.

Un territoire d'innovation

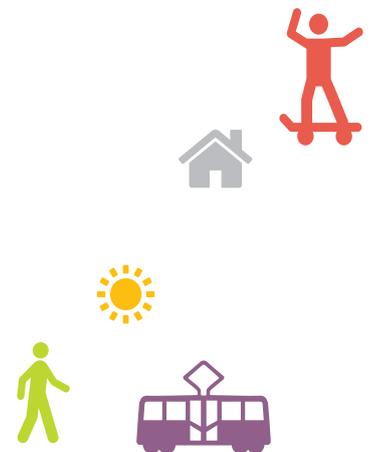
L'innovation sera d'abord organisationnelle : elle émerge du passage d'une logique d'autorité organisatrice des mobilités à une autorité intégratrice de mobilité. Elle implique de laisser davantage de place aux acteurs économiques, aux usagers et aux territoires.

Cela veut dire : partir des besoins des habitants, des entreprises, les laisser s'exprimer ; ouvrir des perspectives, accepter de les laisser ouvertes, de se laisser surprendre par l'innovation tout en définissant une direction stable dans le temps.

L'innovation est aussi technologique et servicielle : elle concerne les nouveaux services, les transports intelligents, la transformation de pôles d'échanges en pôles de services, la logistique. Au-delà de l'anticipation sur les technologies du futur, de nombreuses initiatives sont déjà lancées, qu'elles soient le fruit d'acteurs locaux institutionnels, associatifs ou privés.

Faciliter l'innovation en fédérant les initiatives et en garantissant un terreau propice à leur éclosion est un objectif en soi : il émerge du Grenelle l'opportunité d'une gouvernance renouvelée. Dans le monde qui vient,

elle est la clé d'un positionnement stratégique des territoires en faveur de l'innovation et de l'amélioration de la performance du système global de mobilité, logistique et voyageur.



La suite de la démarche

Si l'État a son rôle – donner un cadre, un cap et des outils à l'ensemble des acteurs –, il est de la responsabilité de chacun, des intercommunalités, des départements et des régions, mais aussi des entreprises et des citoyens de réussir ce changement de modèle des mobilités.

Une première feuille de route

Les travaux du Grenelle font émerger à ce stade les éléments pour une feuille de route. Elle prendra la forme d'un bouquet de projets de nature diverse impactant le fonctionnement du territoire de l'aire métropolitaine transfrontalière.

L'impérieuse nécessité partagée par les collectivités est de faire du territoire strasbourgeois une métropole européenne, attractive et rhénane, capitale de la région la plus transfrontalière de France.

Dans une appropriation pleine des enjeux posés par les Assises de la Mobilité, la transformation du fonctionnement du territoire visée pour atteindre cet objectif passe par des réponses claires aux enjeux de transition écologique, énergétique et sociétale. Les objectifs sont la diminution des émissions polluantes, le développement des mobilités connectées, la réduction des inégalités devant l'offre de transport et la complémentarité de celle-ci, la recherche d'une sécurité et sûreté accrue de nos réseaux. L'innovation, et enfin la refondation de la gouvernance de la mobilité sont aussi des objectifs de la démarche.

Il est remarquable de trouver d'emblée dans la feuille de route un consensus sur un besoin réel d'infrastructures complémentaires, d'aménagement du territoire, plus encore dans un territoire aussi dense que l'aire métropolitaine

alsacienne, plus encore dans un territoire où l'effet de la frontière a dessiné des réseaux incomplets et non maillés.

Elles ne sauraient être suffisantes. La feuille de route s'appuie également sur des projets d'innovation technique et organisationnelle, sur le développement des services à la mobilité et sur une gouvernance renouvelée.

Définir les critères d'évaluation

La démarche très ouverte du Grenelle des mobilités appelle une gouvernance inédite, qui accompagne un système multi-acteurs en constante transformation. Les objectifs de la politique de mobilité, entre transitions, attractivité et développement, aspirations des populations pourraient être traduits en indicateurs susceptibles d'informer des effets produits, notamment en termes d'usage et à l'échelle transfrontalière.

Opérer des choix stratégiques

Plusieurs projets de cette première mouture de la feuille de route semblent indispensables à tous. D'autres représentent des alternatives ou des options issues du débat et de la concertation technique.

L'automne ouvre le temps du débat politique : il sera fait retour aux élus du territoire des débats techniques sous forme de scénarii, afin qu'ils arrêtent un scénario des orientations stratégiques de l'offre de services de mobilités métropolitaine et transfrontalière.



ÉLARGIR
LES CHOIX
DE MOBILITÉ...

***c'est bouger
mieux demain***

>Welcome Dynamix - laocx.fr



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise