

# LE RÉSEAU AUTOROUTIER DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

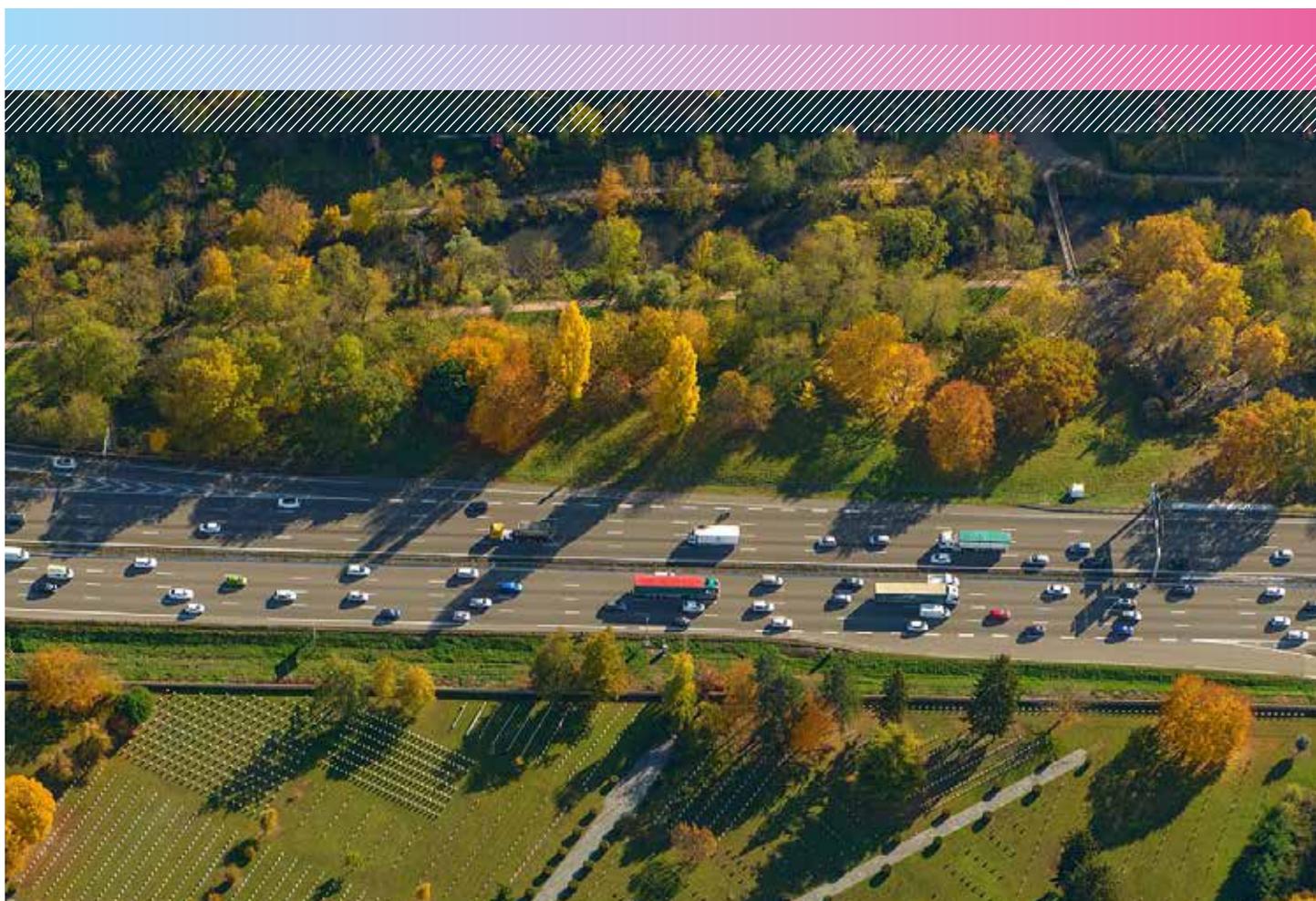
## FONCTIONNEMENT ET PERSPECTIVES

291

OCTOBRE 2020



MOBILITÉ



La réalisation du Contournement ouest de Strasbourg (COS) fin 2021 permettra de capter une partie du trafic de transit qui circule aujourd'hui sur le réseau autoroutier dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Cette évolution pose de fait la question du rôle de l'A35, celle-ci faisant partie du système de mobilité à l'échelle de l'espace métropolitain.

Face au changement global, si l'objectif est de diminuer la pollution et de sécuriser les temps d'accès, alors une condition de cette orientation est d'agir rapidement pour un rééquilibrage entre modes de déplacements. Les actions à entreprendre mériteraient encore d'être précisées, notamment en termes de faisabilités opérationnelles et de choix des publics prioritaires pour les différents usages.

Dans le cas contraire, la facilitation de la circulation sur l'A35 liée à la mise en œuvre du COS pourrait être de courte durée, et la congestion redevenir rapidement le mode de régulation du trafic, sans que les objectifs cités ne puissent être atteints.

# Une autoroute, quatre fonctions !

## Un trafic en augmentation

L'ensemble des voiries autoroutières se concentrent sur l'agglomération et traversent Strasbourg, induisant, au point le plus chargé du réseau, un trafic de **165 000** véhicules par jour (dépassant les **200 000** les jours de pointe).

Ce trafic a été en forte augmentation jusque dans les années 2000, avant de diminuer lentement entre 2006 et 2013 (-4 % sur la période, pour partie liée à la crise de 2008). **Depuis 2013, le trafic est reparti à la hausse (+2 % sur la période).**

L'enquête mobilité allégée 2019 a interrogé chaque déplacement de chaque automobiliste pour savoir s'il a ou non utilisé le réseau autoroutier strasbourgeois. Cela permet ainsi de dresser un tableau des usages de celui-ci. Le périmètre d'enquête est celui du département du Bas-Rhin, correspondant peu ou prou à l'aire métropolitaine strasbourgeoise.

## Les différentes fonctions du réseau autoroutier strasbourgeois

Le système autoroutier strasbourgeois remplit aujourd'hui quatre fonctions bien différentes :

- **les transits régional, national et international**, mal mesurés par l'enquête mobilité allégée, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de personnes. Une partie de ce trafic de transit se reportera sur le COS.
- **l'accès au cœur de Strasbourg depuis l'Eurométropole et le reste du périmètre d'enquête** : l'offre TC actuelle (et future) urbaine et interurbaine, offre une alternative à ces flux encore partiellement supportés par l'autoroute : **58 000 déplacements chaque jour**.  
Le périmètre du cœur de métropole retenu, relie la Gare centrale à l'ouest, le Wacken au nord, l'Orangerie et le parc de la Citadelle à l'est, et intègre l'Hôpital civil au sud.

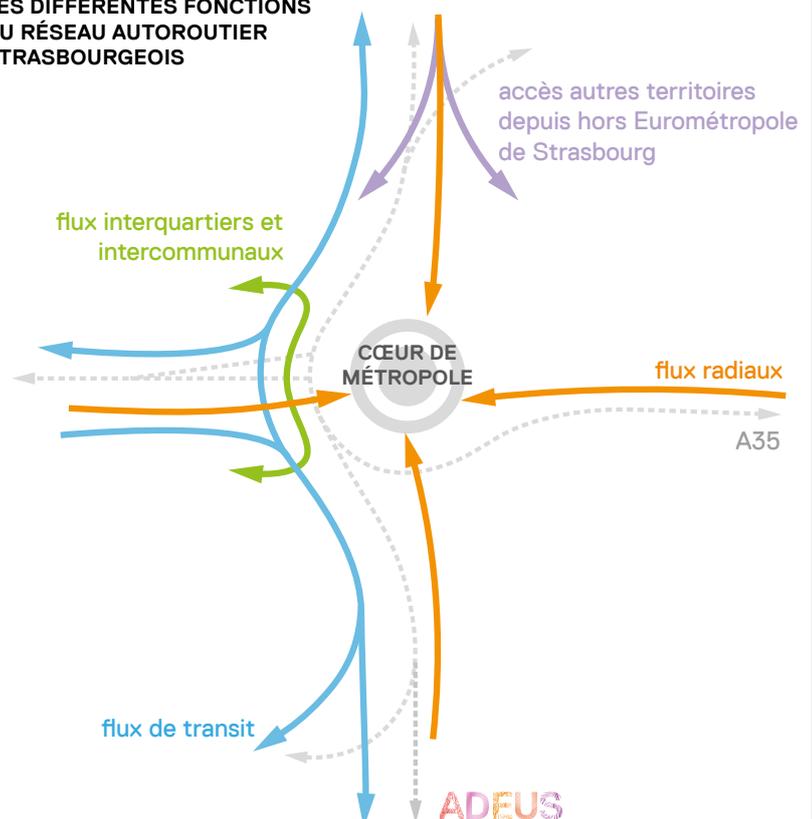
- **des liaisons interquartiers ou intercommunales à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg (hors liaisons vers le cœur de métropole) : 108 000 déplacements quotidiens.**  
Le réseau autoroutier permet aussi de relier des communes excentrées, notamment de l'ouest strasbourgeois, faute d'alternative routière existante. À terme, une partie de ces flux routiers pourrait être transférée vers la VLIO ou vers les transports en commun.
- **flux métropolitains non centrés vers le cœur de métropole : des accès vers les autres territoires de l'Eurométropole de Strasbourg depuis le reste du périmètre d'enquête**, accès pour lesquels les alternatives en transports en commun sont aujourd'hui peu concurrentielles : **108 000 déplacements quotidiens.**



### LES FONCTIONS DE L'A35 :

- flux radiaux
- flux interquartiers et intercommunaux
- flux métropolitains non centrés vers le cœur de métropole
- flux de transit

### LES DIFFÉRENTES FONCTIONS DU RÉSEAU AUTOROUTIER STRASBOURGEOIS



# Des changements structurels à l'œuvre

Si le trafic sur le réseau autoroutier est resté élevé depuis 2009, les vocations de celui-ci (mesurées par les enquêtes ménages déplacements de 2009 et 2019) ont évolué structurellement.

## Un réseau autoroutier encore fortement utilisé pour le trafic de « transit »

Une part importante du trafic est dédiée au transit, c'est-à-dire à des véhicules ne s'arrêtant pas dans l'Eurométropole de Strasbourg. Cette part est néanmoins difficile à appréhender sur la base des enquêtes ménages déplacements, car celles-ci n'interrogent que les bas-rhinois ; les autres personnes en transit (international notamment) échappent donc à l'enquête.

Le COS devrait récupérer la majeure partie de ce trafic.

## Moins utilisé pour se rendre au cœur de l'Eurométropole de Strasbourg

L'autoroute permet aussi de rejoindre le cœur de la métropole. Ce type de liaisons représentait près de 90 000 déplacements en 2009 pour 58 000 aujourd'hui, **soit une diminution de 35 % de ce trafic. Deux tiers de ces usagers sont des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg.**

Dans les faits, les personnes souhaitant rejoindre le centre-ville utilisent majoritairement des alternatives à la voiture :

- la marche et/ou le vélo pour les déplacements de moins de trois kilomètres ;
- les transports en commun urbains pour les déplacements de trois, cinq et dix kilomètres ;
- au-delà de dix kilomètres, l'usage de la voiture est majoritaire, mais la part d'utilisation du fer et des bus interurbains est de l'ordre de 40 %.



## Davantage utilisé pour des flux internes à l'Eurométropole

Le système autoroutier métropolitain est aujourd'hui d'abord utilisé pour relier quartiers et communes de l'Eurométropole de Strasbourg. 108 000 déplacements en 2019 contre 91 000 en 2009, soit **une augmentation de 15 % en dix ans**, malgré le développement de l'offre et de l'usage, tant en transports en commun urbains qu'en termes de vélo.

## Davantage utilisé pour les flux métropolitains non centrés vers le cœur de métropole

Le système autoroutier est également utilisé pour assurer des liaisons entre l'extérieur de l'Eurométropole et les espaces non centraux de Strasbourg, et l'ensemble des autres territoires de l'Eurométropole de Strasbourg.

Ces flux sont en augmentation, passant de 98 000 à 108 000 déplacements en dix ans, soit **une augmentation de 7 %.**

# Quelles marges de manœuvre...

## Le trafic de transit : l'alternative du Contournement ouest de Strasbourg

S'il est difficile à quantifier avec l'enquête mobilité allégée, les experts s'accordent à définir que le trafic de transit sur l'actuel réseau autoroutier strasbourgeois est de l'ordre de 20 % selon rapport du CGEDD en 2013<sup>1</sup>.

Le Contournement ouest de Strasbourg, associé au contournement sud, captera une partie de ces flux. L'interdiction du trafic de transit pour les poids lourds devrait également contribuer à réduire ces flux. C'est probablement aux heures les plus creuses de la journée et la nuit que ce report ne sera pas le plus efficace.

## Les liaisons vers le cœur de métropole : des alternatives nombreuses et efficaces

À l'échelle du périmètre d'enquête du Bas-Rhin, les liaisons vers le cœur de la métropole sont celles qui ont le plus d'alternatives à l'usage de la voiture individuelle, avec :

- la possibilité d'utiliser les bons niveaux de services ferroviaires structurés autour du Réseau express métropolitain avec également d'excellentes dessertes vers les villes moyennes du département ;

- l'existence d'une offre de transports en cars interurbains performante, notamment sur l'ouest strasbourgeois, sans toutefois atteindre la qualité du service ferroviaire en termes de vitesses commerciales ;

- pour les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg, la possibilité d'utiliser les transports en commun urbains ou le vélo, avec une offre généralement bonne vers le cœur de métropole.

## Une partie des flux automobiles subsistera

S'il reste 58 000 déplacements, c'est-à-dire presque 30 000 allers-retours quotidiens générés par près de 20 000 habitants de l'Eurométropole de Strasbourg, tous ne pourront se transférer sur les transports en commun.

- Certains déplacements se font à des horaires atypiques dont 12 % entre 20h et 6h du matin.
- Un minimum de 5 000 déplacements en fourgonnette se fait au quotidien, tous en lien avec le travail.

Enfin, au-delà de l'offre de transport elle-même, une minorité d'usagers préférera fréquenter d'autres territoires que le cœur de métropole, faute de pouvoir utiliser la voiture pour s'y rendre. Il semble donc qu'encore une moitié de ces flux, a minima celle liée aux résidents du centre et aux usagers des parkings, continuera à utiliser ce système autoroutier.



### LES FONCTIONS DE L'A35 :

- flux radiaux
- flux interquartiers et intercommunaux
- flux métropolitains non centrés vers le cœur de métropole
- flux de transit



1. Expertise sur les déplacements dans la périphérie de l'agglomération strasbourgeoise, Rapport CGEDD - N° 008695-01, septembre 2013

# ... pour réduire les effets de l'excès de trafic ?

## Des déplacements internes à l'Eurométropole de Strasbourg aujourd'hui performants en voiture...

Le système autoroutier strasbourgeois, malgré sa congestion récurrente, reste performant pour relier des territoires à l'intérieur de l'Eurométropole de Strasbourg. En effet, la congestion se concentre tout particulièrement en amont de l'Eurométropole au nord entre Brumath et Vendenheim et à son entrée au sud à hauteur de la Vigie. Entre ces deux points les niveaux de congestion sont moindres.

## ... malgré des alternatives souvent existantes

Un tiers de ces déplacements internes à l'Eurométropole de Strasbourg, utilisant l'A35 sans se rendre dans le centre, font moins de cinq kilomètres. Il y a là un premier potentiel de report modal tout à fait important vers le vélo et le vélo électrique. Si l'on intègre les déplacements de moins de dix kilomètres, cela concerne au total près de 80 % des 108 000 déplacements qui pourraient trouver des alternatives en modes actifs.

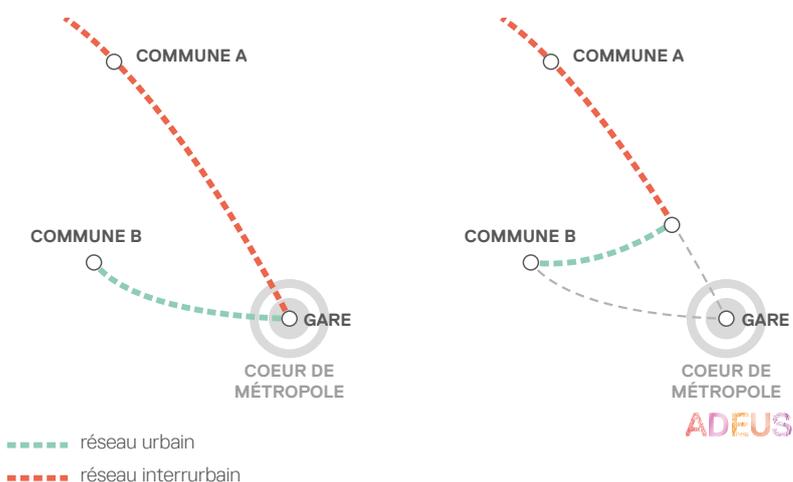
Une autre alternative est de développer l'usage des transports en commun, à la condition de les rendre aussi performants (voire plus) que la voiture sur les mêmes origines-destinations.

## Les flux métropolitains non centrés vers le coeur de métropole : les enjeux de demain !

Sur ces 108 000 déplacements quotidiens, il est délicat de trouver des alternatives à la voiture. Ces déplacements s'effectuent sur des distances supérieures à dix kilomètres dans 93 % des cas, rendant les modes actifs généralement peu attractifs. Ils sont également à destination d'espaces métropolitains périphériques ne bénéficiant pas de la même qualité de desserte que le coeur de métropole. De ce fait, les alternatives en transports en commun sont loin d'être efficaces, d'autant qu'elles nécessitent une articulation entre transports en commun urbains et interurbains ou ferrés.

De tous les flux, ce sont ceux pour lesquels le développement d'une alternative efficace à la voiture est la moins mûre. Pour autant, plusieurs pistes sont déjà envisagées pour proposer une alternative à ces déplacements.

### RENDRE POSSIBLE L'ARTICULATION ENTRE FLUX URBAINS ET INTERURBAINS AU-DELÀ DE LA SEULE GARE CENTRALE



# Nouvelles solutions de mobilité, nouvelles marges de manœuvre

Les solutions de mobilité envisagées par les différents acteurs, notamment dans le cadre du Grenelle des mobilités, permettent d'imaginer quelles cibles d'utilisateurs de l'A35 pourront bénéficier d'alternatives à l'usage de la voiture, toujours dans une optique de réduction des émissions de polluant et de sécurisation des temps de parcours. Néanmoins, il convient de garder en tête que ces alternatives seront d'autant plus utilisées qu'elles seront plus efficaces que l'autosolisme.

Les fourchettes de report de trafic envisagées pour les quatre points présentés, sont des hypothèses internes qui n'ont pas à ce stade été vérifiées par un modèle de trafic. Elles visent à donner des ordres de grandeur mais ne prétendent pas être rigoureusement exactes.

## 1. Le Contournement ouest de Strasbourg

D'une distance de 24 kilomètres, mis en service en 2021, il permettra une continuité autoroutière nord-sud évitant de traverser le cœur de la métropole strasbourgeoise.

Les reports envisageables se font sur deux types de flux :

- le COS sera une alternative efficace à l'actuel usage de l'A35 **pour les flux de transit**. Le report envisagé peut être de l'ordre de 20 000 / 25 000 véhicules par jour en moins (hypothèse haute) ;

- le COS sera aussi utilisé **pour les flux à destination du cœur de métropole**, notamment pour les visiteurs. Son efficacité demandera confirmation, mais il est possible d'envisager un report allant jusqu'à 15 000 véhicules par jour.

## 2. Le Réseau express métropolitain (REM)

En développant fortement les services ferroviaires en lien avec la métropole, en favorisant quelques liaisons diamétralisées, le REM apportera au réseau interurbain des niveaux de services proches de ceux des transports urbains.

Les reports envisageables se font sur deux types de flux principaux :

- le REM offre une alternative efficace **pour les accès au cœur de métropole**. La proportion de ces flux sur l'A35 étant déjà réduite, le gain à attendre ne paraît pas devoir dépasser 10 000 à 20 000 véhicules par jour ;
- le REM, à la condition d'être parfaitement articulé à un maillage de TC urbain, pourra également apporter une alternative crédible pour certains des **flux à destination des autres territoires de l'Eurométropole de Strasbourg**. Il paraît néanmoins difficile d'envisager capter plus de 5 000 à 20 000 véhicules quotidiennement.



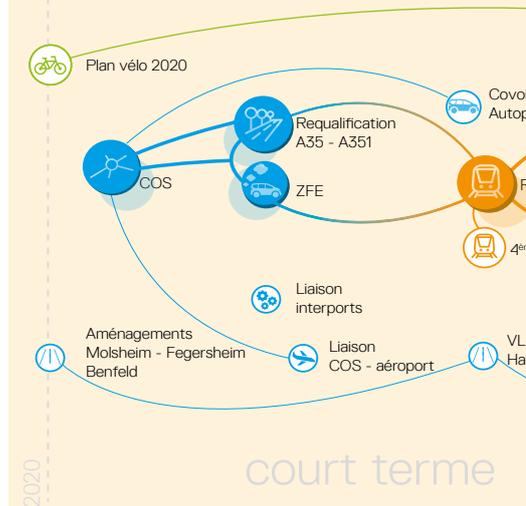
### LES FONCTIONS DE L'A35 :

- flux radiaux
- flux interquartiers et intercommunaux
- flux métropolitains non centrés vers le cœur de métropole
- flux de transit

### VERS UN NOUVEAU SYSTÈME DE MOBILITÉ DES ACTIONS ENGAGÉES AUX ACTIONS ENVISAGÉES - (Extrait du Grenelle des mobilités)

#### TRANSPORTS EN COMMUN

- REM : Réseau express métropolitain
- TAD : Transport à la demande
- BHNS Illkirch : Bus à haut niveau de service
- TSPO : Transport en site propre ouest



### 3. Le développement des transports en commun urbains

Les grandes orientations du développement de l'offre de transports en commun urbains font la part belle au développement du maillage, de nouvelles lignes facilitant les relations entre périphéries, à la fois au niveau du cœur de métropole, mais aussi en première couronne.

Les reports modaux de l'A35 vers les TCU concernent principalement les **105 000 flux internes à l'Eurométropole de Strasbourg**. Suivant les niveaux d'offre, c'est entre 5 000 et 20 000 déplacements quotidiens qui pourraient trouver une alternative performante, sans comptabiliser un éventuel accroissement de performance lié au REM.

### 4. Les modes actifs

Il existe un potentiel de report modal tout à fait important pour le vélo et le vélo à assistance électrique (VAE).

Si la proportion de personnes ne faisant jamais de vélo passe de 50 % à 20 %, et que l'on capte « simplement » 10 à 20 % des automobilistes effectuant des **déplacements internes à l'Eurométropole de Strasbourg**, c'est potentiellement 10 000 à 20 000 véhicules en moins sur l'A35 chaque jour.

### 5. Et le covoiturage, et la ZFE ?

Grand point d'interrogation faute de retours d'expériences, les études montrent l'existence d'un potentiel quantitatif tout à fait important du covoiturage... mais de nombreuses questions organisationnelles, de faisabilité et d'acceptabilité restent à lever.

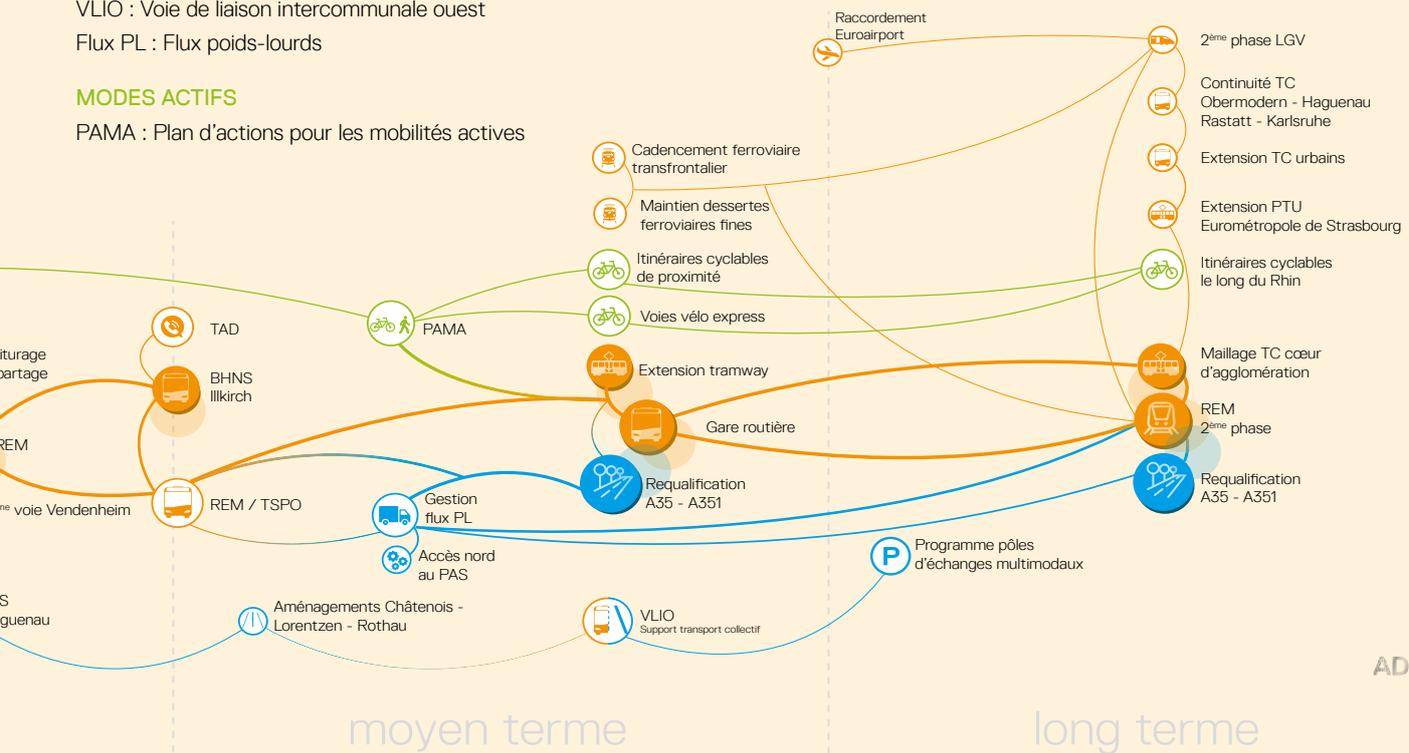


#### PROJETS ROUTIERS

- COS : Contournement ouest de Strasbourg
- ZFE : Zone à faibles émissions
- VLS Haguenau : Voie liaison sud
- VLIO : Voie de liaison intercommunale ouest
- Flux PL : Flux poids-lourds

#### MODES ACTIFS

PAMA : Plan d'actions pour les mobilités actives



ADEUS

> 2030

# Conclusion et enjeux

La réalisation du COS fin 2021 captera une partie du trafic de transit qui circule aujourd'hui sur le réseau autoroutier strasbourgeois. L'exercice réalisé dans cette note montre qu'environ 50 000 voitures pourraient ne plus circuler quotidiennement dès 2021 sur l'A35, ce qui pourrait notamment faciliter des solutions durables en termes de temps d'accès et de baisse de pollution.

En même temps que la mise en service du COS, apparaissent deux conditions immédiates, prioritaires, adaptées aux caractéristiques de notre territoire, pour acter les améliorations :

- Faciliter le développement massif du vélo et surtout du vélo à assistance électrique : une part très importante des déplacements automobiles sur l'A35 étant le fait d'habitants de l'Eurométropole de Strasbourg se déplaçant sur de faibles distances ;
- L'efficacité du contrôle de l'interdiction de transit sur l'A35.

À plus long terme, d'autres projets permettraient de continuer à apaiser le trafic avec une baisse de la capacité de l'actuelle A35 de l'ordre de 50 000 véhicules supplémentaires en moins :

- La mise en œuvre du Réseau express métropolitain ;
- Le maillage des transports en commun urbain et leur articulation avec le REM.

Une dernière piste mérite d'être ajoutée, quoi que difficile à évaluer : le covoiturage, dont la mise en œuvre tout comme la réponse à l'offre, restent des inconnues, faute de retour d'expériences exploitables.

À ces deux échelles temporelles se superposent deux échelles de réflexion spatiale distinctes, chacune représentant un espace de projet :

- L'échelle interne de l'Eurométropole de Strasbourg : elle renvoie à la définition d'axes structurants, à la gestion de l'accès au port, la logistique urbaine, mais aussi aux modes actifs et à leur lien avec les modes de vie et plus largement à la cohésion territoriale ;
- L'échelle de l'aire métropolitaine transfrontalière de la région de Strasbourg qui est celle du Grenelle des mobilités avec l'ensemble des PÉTR et intercommunalités concernés. Les projets à porter, qu'ils soient ou non sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, s'inscrivent dans une vision d'espaces métropolitains (Strasbourg-Karlsruhe notamment) et de fonctionnement de l'aire métropolitaine dans son ensemble, et d'un système de mobilité à cette échelle.

Enfin, il convient de rappeler que si ces solutions permettent de nouveaux usages, la localisation future des développements urbains en lien avec les offres de transports existantes reste un outil majeur de report modal pour les décennies à venir.

## Pour aller plus loin :

- [Enquête mobilité 2019 - Résultats essentiels](#) - Les expertises de l'ADEUS, décembre 2019
- [Grenelle des mobilités : Point sur la démarche](#) - mars 2020
- [Voir l'ensemble des travaux du Grenelle des mobilités de 2017 à 2020](#)



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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**  
Équipe projet : **Timothé Kolmer (chef de projet), Benoît Vimbert, Hyacinthe Blaise**  
PTP 2019 - N° projet : **1.2.4.4**  
Photos : **Jean Isenmann** - Mise en page : **Sophie Monnin**

© ADEUS - Numéro ISSN 2109-0149  
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)