



POUR UN **GRENELLE** DES MOBILITÉS : OUVRONS LE DÉBAT !







La présente démarche est expérimentale. Elle procède d'une conjoncture particulière sur Strasbourg, chef-lieu de la région, et son aire métropolitaine. Cette conjoncture est liée à la fois au fort développement historique des réseaux de transports collectifs sur ces territoires (tramway, TER), à la réalisation de projets structurants (4ème voie ferrée au Nord de Strasbourg, Contournement Ouest de Strasbourg associé à la requalification de l'actuelle A35, Rocade Sud de Strasbourg, Transport en Commun en Site Propre de l'Ouest Strasbourgeois...) offrant la possibilité de repenser un système global de transport aujourd'hui proche de l'asphyxie. Elle bénéficie aussi du contexte national qui se prête à ces réflexions, avec le lancement des Assises de la Mobilité en septembre 2017.

Cette coopération ambitieuse entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg, autour d'objectifs partagés, peut préfigurer des contractualisations ultérieures du même type au sein du Grand Est.



TABLE DES MATIÈRES

AUX LIMITES D'UN SYSTÈME ?	5
UNE AMBITION PARTAGÉE : CONFORTER STRASBOURG ET L'EUROMÉTROPOLE COMME LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT AUJOURD'HUI ET DEMAIN.	7
AUJOURD'HUI : UN ACTEUR DE LA DYNAMIQUE EUROPÉENNE	
DEMAIN : RENFORCER LE RÔLE DE MÉTROPOLE À TOUTES LES ÉCHELLES	
SE DONNER LES MOYENS D'ALLER VERS UN CHANGEMENT DE MODÈLE DES MOBILITÉS	13
UNE DESSERTE INTERNATIONALE ET RÉGIONALE À CONFORTER	
UN RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN ET TRANSFRONTALIER POUR ASSURER DES LIAISONS EFFICACES ENTRE VILLES DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE AINSI QU'ENTRE POLES DE L'EUROMÉTROPOLE	
UNE CONTINUITÉ ET UN MAILLAGE ROUTIERS POUR FIABILISER LES CORRIDORS EUROPÉENS ET LES DÉPLACEMENTS MÉTROPOLITAINS	
UNE PLACE PRÉPONDERANTE DU SYSTÈME VÉLO POUR SE DÉPLACER DANS LA PROXIMITÉ MAIS AUSSI AU-DELÀ	
UNE ORGANISATION DE LA CONVERGENCE ET DE LA DIFFUSION DES FLUX DANS LE CŒUR DE MÉTROPOLE	
UNE INTÉGRATION DES NOUVELLES MOBILITÉS AU SERVICE DE L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS	
POUR LANCER LE DÉBAT DU GRENELLE	23
DES BASES À PARTAGER AU PRÉALABLE	
QUELLE ARTICULATION ENTRE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET SYSTÈME DE MOBILITÉ ?	
QUELLE ÉCHELLE POUR LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN ?	
QUELS APPORTS DES NOUVELLES MOBILITÉS ?	
QUELLE GOUVERNANCE POUR LE NOUVEAU MODÈLE ?	
LE GRENELLE : LE TEMPS DU DÉBAT !	



AUX LIMITES D'UN SYSTÈME ?

Le fonctionnement actuel des transports de Strasbourg, de l'Eurométropole et de la Région Grand Est a été pensé dans les années 1990. Organisés autour du TER depuis la régionalisation du transport ferré en 1997 et du tramway depuis sa mise en service en 1994, ces réseaux sont aujourd'hui largement reconnus pour leur excellence.

Ces modèles de transport de forme étoilée s'organisent autour d'un objectif d'accès rapide à la centralité du territoire, dans une logique « centre-périphérie » de concentration des ressources dans les cœurs d'agglomération. Le TER Alsace et le réseau bus-tramway de l'Eurométropole, arrivés à maturité dans leur domaine de pertinence respectif, ont permis de répondre efficacement aux enjeux de mobilité de la fin du siècle dernier. Le développement du TER alsacien s'est accompagné d'une nette amélioration de la desserte de l'agglomération strasbourgeoise et d'une explosion de l'usage du train. La mise en service et l'accroissement progressif du réseau de tramway sur Strasbourg et l'Eurométropole, en complémentarité avec les autres modes de transport, a de son côté permis de limiter efficacement l'usage de la voiture, répondant ainsi à un des objectifs majeurs des collectivités : améliorer la qualité de l'air, et plus largement la qualité de vie, sur la métropole.

Néanmoins, malgré une amélioration globale de la qualité de l'air ces dernières années, des dépassements des seuils pour les polluants atmosphériques imputables aux transports restent récurrents et les niveaux de pollution de fond ne satisfont pas aux recommandations des autorités de santé publique. Par ailleurs, les réseaux (routiers, ferroviaires, de transports collectifs urbains) sont victimes de leur efficacité : à force de concentrer les flux, ils sont aujourd'hui proches de l'asphyxie tout en se révélant de moins en moins adaptés aux changements d'organisation territoriale et de modes de vie qui les accompagnent.

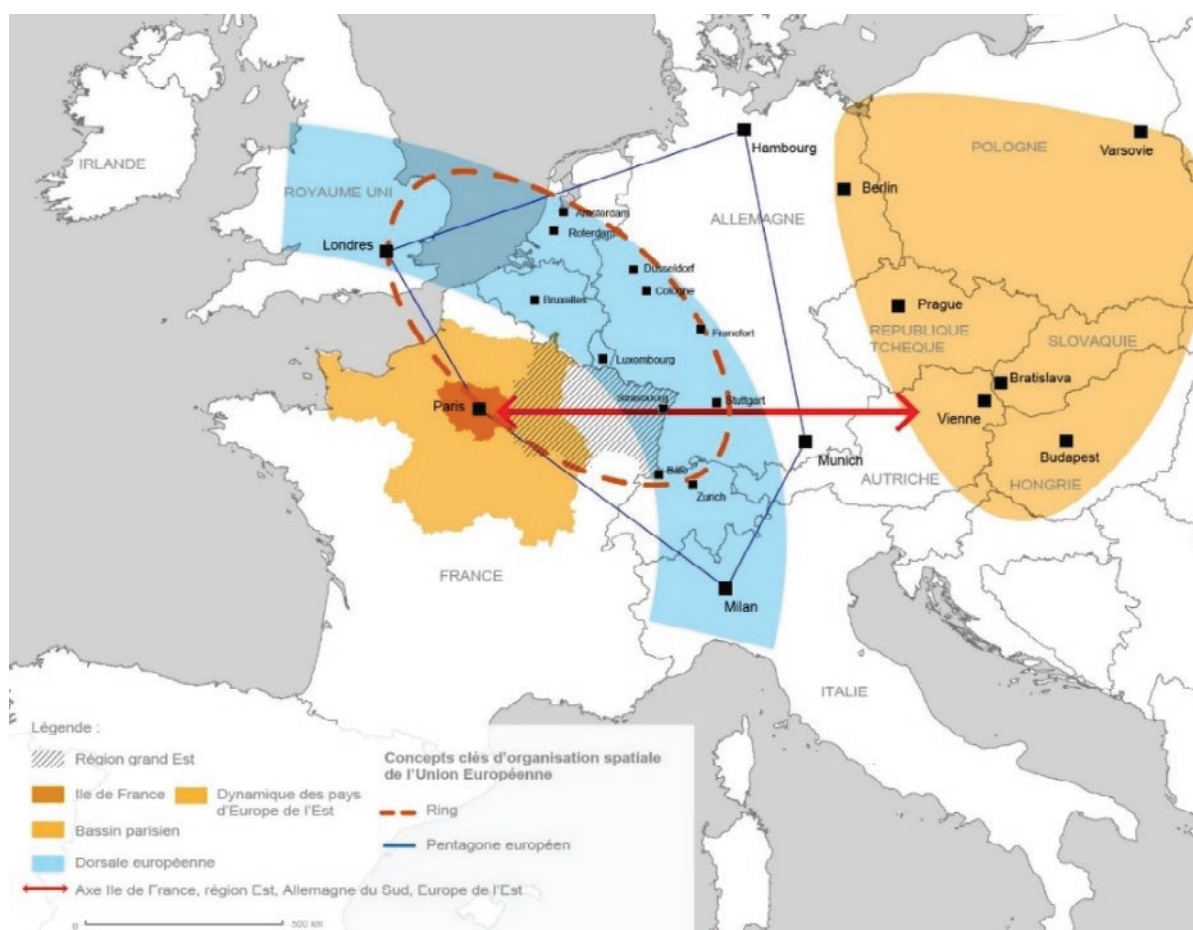
Dans un système mondial globalisé où la fluidité des flux est un gage d'attractivité, où les progrès technologiques nous offrent jour après jour de nouvelles opportunités, mais où les contraintes financières pèsent comme jamais sur les collectivités et où les enjeux environnementaux nous enjoignent plus que jamais de changer nos manières de faire, c'est l'ensemble de notre fonctionnement territorial qui est remis en question. Plus que les cœurs d'agglomérations, ce sont désormais les ensembles métropolitains, étroitement maillés en réseau, qui sont générateurs de valeur. Les liens entre et au sein de ces ensembles métropolitains, grandes villes, villes moyennes et campagnes urbaines dans leur diversité, leur intensité et leur réciprocité, sont les nouvelles ressources stratégiques des territoires.

L'émergence de nouveaux types et modèles de mobilités propres et décarbonées permettra de tendre vers l'autonomie énergétique à l'horizon 2050 sur l'Eurométropole et permettra à la France d'honorer ses engagements pris lors de l'Accord de Paris issu de la COP21. Réduire la demande énergétique et baisser les niveaux de pollutions à des valeurs non dangereuses pour la population sont des objectifs incontournables et prioritaires, qu'il est urgent d'atteindre.

Fortes de ces constats, la Région Grand Est, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg proposent de réinventer le modèle de mobilité de l'aire métropolitaine strasbourgeoise, en lien étroit avec son développement. Elles souhaitent mettre au débat, en profitant des Assises de la mobilité engagées au niveau national, une vision commune qui sera débattue et enrichie lors d'ateliers organisés au début 2018. Ces éléments participeront à l'élaboration d'une vision prospective dans le cadre du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) ainsi que du Plan Climat 2030 de l'Eurométropole de Strasbourg en cours d'élaboration.



Le positionnement de la Région Grand Est et de l'Eurométropole de Strasbourg au sein de l'Europe





UNE AMBITION PARTAGÉE : CONFORTER STRASBOURG ET L'EUROMÉTROPOLE COMME LEVIERS DE DÉVELOPPEMENT AUJOURD'HUI ET DEMAIN

Avant de parler d'infrastructures de transport et de services à la mobilité, il est important de s'accorder sur le fonctionnement du territoire souhaité pour demain. Dans quel ensemble urbain voulons-nous vivre demain ? Quels sont les territoires à aménager ? Quels sont les liens à développer ou maintenir ? Au-delà de la seule croissance démographique, quels sont les types de liaison qui seront nécessaires ? Est-ce que ce sont les mêmes qu'aujourd'hui ?

Cela implique d'avoir une vision dynamique du fonctionnement territorial, dont les politiques d'aménagement et de mobilité seront les principaux instruments pour modifier l'accessibilité des territoires.

AUJOURD'HUI : UN ACTEUR DE LA DYNAMIQUE EUROPÉENNE

Strasbourg, capitale européenne, bénéficie d'une localisation privilégiée en Europe, connectant le territoire français à l'espace européen. Elle est localisée à la croisée de quatre des neuf grands corridors transeuropéens de transport recensés par l'Union Européenne. Ces axes (fleuves, réseaux ferrés, routes) représentent un enjeu vital pour le développement économique du territoire.

Située au cœur de la « dorsale européenne » (mégalozone européenne de Londres à Milan) et de la région du Rhin supérieur, région tri-nationale de 6 millions d'habitants particulièrement riche, dynamique et dense, elle bénéficie à plein d'un réseau de liens nationaux et internationaux d'entreprises, d'université et d'institutions de recherche.

L'alliance des principales agglomérations de la plaine d'Alsace, organisée en « Pôle Métropolitain Strasbourg-Colmar-Mulhouse », structure le fonctionnement du territoire à cette échelle et conforte la politique de coopération transfrontalière vers le reste du Rhin Supérieur. La densité des hommes, des activités et des liens facilite les coopérations

économiques et institutionnelles : la coopération entre les neuf ports du Rhin Supérieur en est un exemple récent.

A l'échelle régionale, en tant que premier pôle urbain du Grand Est et capitale régionale, l'espace métropolitain strasbourgeois engendre un développement économique, culturel, universitaire et démographique dont peut profiter la région dans sa totalité, à la condition de mieux fonctionner en réseau : les liaisons au sein du Pôle Métropolitain Strasbourg - Mulhouse - Colmar sont déjà bien établies, celles entre Strasbourg et les trois principales agglomérations de la Région que sont Metz, Nancy et Reims, méritent d'être renforcées et représentent une ambition de développement.

A l'échelle du territoire de fonctionnement de la métropole strasbourgeoise, qui dépasse largement le périmètre de la seule Eurométropole et a vocation à aller de Karlsruhe à Colmar et de Sarrebruck à Freiburg, la ville-centre rayonne au sein d'un espace de coopération, d'influence, de solidarité et d'interdépendance. Du point de vue des déplacements, il s'agit d'un espace connecté où certaines villes moyennes ou bourgs-centre sont mieux reliés au cœur de la métropole que les faubourgs de celle-ci. C'est donc un espace où l'articulation des mobilités et de l'urbanisme est au cœur des enjeux du développement.

Pour asseoir une métropole forte dans un territoire puissant, les villes moyennes ont un rôle essentiel à jouer :

- un rôle d'ossature de l'espace métropolitain ;
- un rôle de relais vers des espaces moins denses ;
- une complémentarité encore à organiser entre elles et avec l'Eurométropole dans l'accueil des populations (y compris des populations fragiles) ;
- des fonctions économiques notamment industrielles.



L'Eurométropole accueille quant à elle en son cœur une masse critique de populations et d'emplois qui permet l'implantation de services de haut niveau aux entreprises et aux habitants, services qui servent à l'ensemble de l'aire métropolitaine. Elle favorise l'innovation et le positionnement dans l'excellence... ce qui profite à tous.

Le rayonnement et l'attractivité de l'Eurométropole de Strasbourg sont donc liés à la fois au statut de capitale européenne et plus généralement au développement des fonctions européennes, qui dépendent grandement de ces liens nationaux et internationaux, et à sa capacité à construire l'attractivité du territoire métropolitain dans la complémentarité avec les territoires de la région et son réseau des villes grandes et moyennes. Ce rayonnement et cette attractivité bénéficient en retour à toute la région Grand Est et facilitent le dialogue transfrontalier direct avec les grands ensembles voisins (Luxembourg, Bade Wurtemberg, cantons suisses de Bâle).

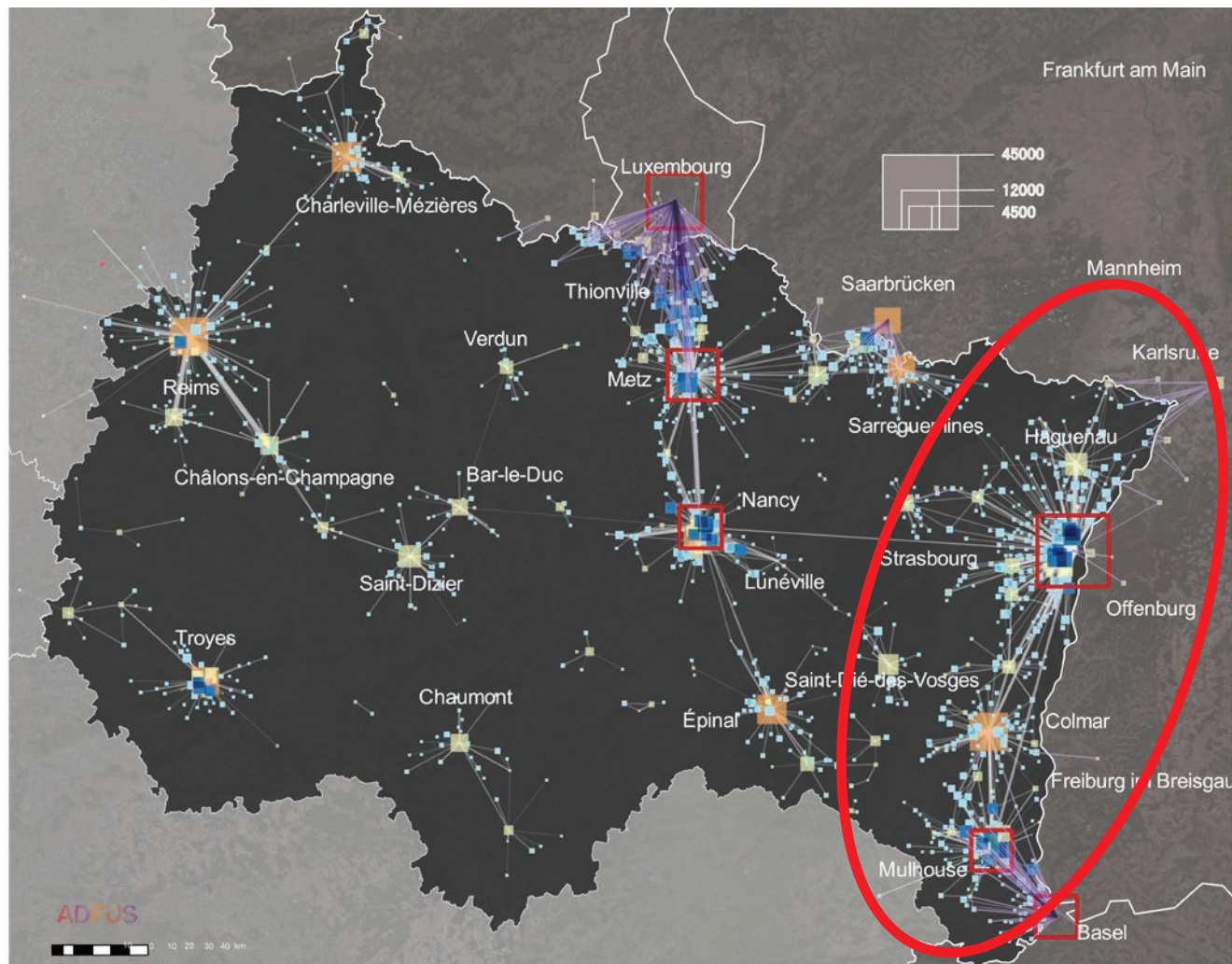
Les politiques de mobilité méritent d'être pensées au service de cette attractivité, centrale pour se positionner de manière efficace aux quatre échelles suivantes :

- à l'échelle européenne et mondiale en s'intéressant aux liaisons transfrontalières et internationales, notamment vers les aéroports de Bâle et Francfort ;
- à l'échelle du système métropolitain du Grand Est, en mettant les grandes agglomérations en réseau, avec un rôle et une responsabilité de « locomotive » pour l'Eurométropole de Strasbourg ;
- à l'échelle du système métropolitain alsacien et rhénan, en consolidant le fonctionnement en réseau à l'intérieur du Pôle Métropolitain Strasbourg – Colmar – Mulhouse ;
- à l'échelle du quotidien, celle de l'aire métropolitaine strasbourgeoise, qui a vocation à aller de Karlsruhe à Colmar et de Sarrebruck à Freiburg. Eurométropole et Région pourraient y construire ensemble un modèle inédit d'organisation des services de transport, cohérent avec une vision d'aménagement du territoire du Rhin Supérieur.

Le rôle actuel et surtout à venir de L'Eurométropole et de Strasbourg, sa responsabilité de capitale européenne et régionale, définiront, à chacune de ces échelles, les grands besoins de mobilité pour demain sur ce territoire.



L'aire métropolitaine strasbourgeoise : une échelle fonctionnelle, basée sur l'intensité des relations entre les territoires (ici, les principaux flux de migrations professionnelles)



Légende

Frontière nationale

Emprise du Grand-Est

Solde des migrations professionnelles à la commune:

- Commune résidentielle
- Commune équilibrée à tendance résidentielle
- Commune équilibrée à tendance d'emplois
- Centre de bassin d'emploi
- Pôle majeur d'emploi

Intensité du flux de navetteurs quotidiens:

- 80 - 100
- 100 - 400
- 400 - 1000
- 1000 - 3845
- 3845 - 5364
- Français
- Transfrontalier



DEMAIN : RENFORCER LE RÔLE DE MÉTROPOLE À TOUTES LES ÉCHELLES

À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE : SE RELIER AU MONDE GLOBALISÉ POUR S'ADAPTER À LA SOCIÉTÉ QUI CHANGE

Pour renforcer sa dimension internationale et positionner l'ensemble du Grand Est au sein des réseaux économiques européens, l'Eumétropole a besoin d'accroître son attractivité en s'assurant des liaisons performantes vers les grandes métropoles européennes et mondiales.

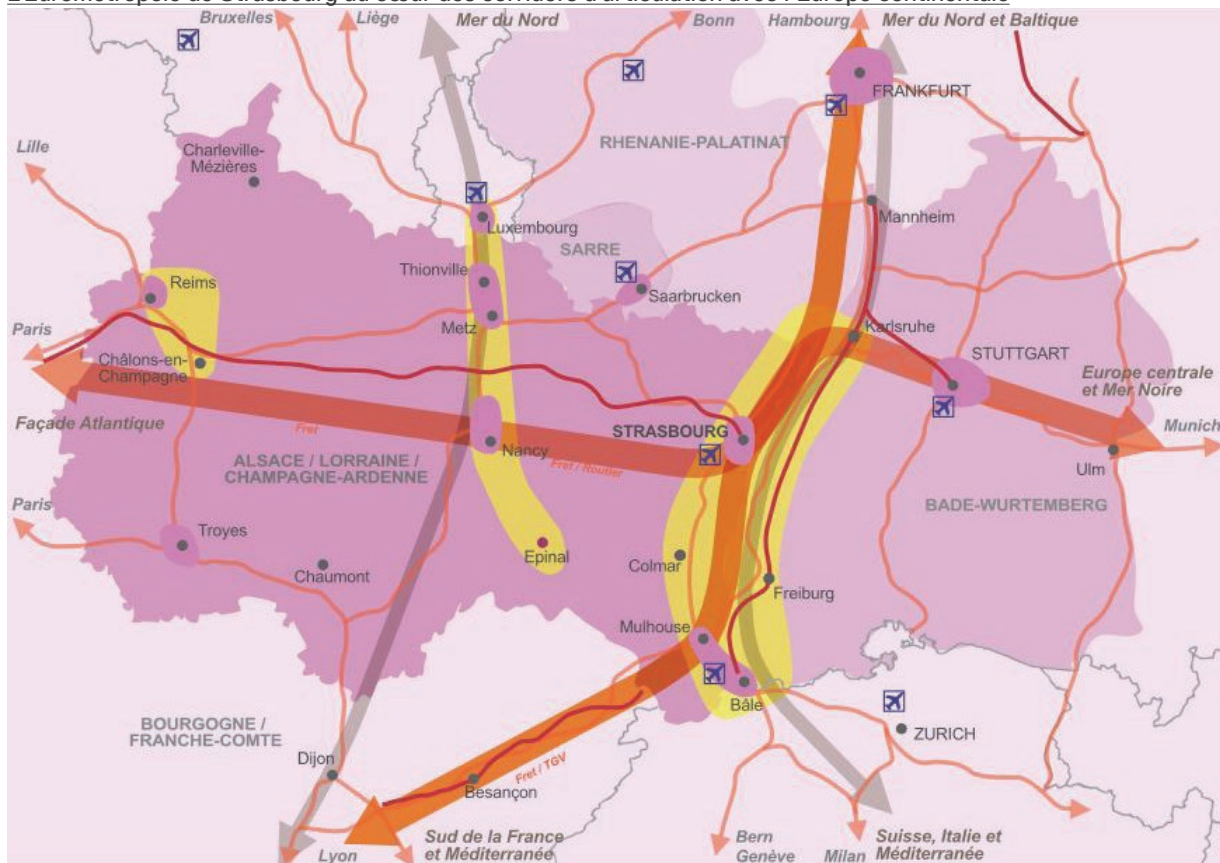
À l'heure d'Internet, la dématérialisation permet de supprimer certains déplacements mais elle en renforce d'autres : la croissance générale du trafic aérien et ferré à grande vitesse en Europe en est la meilleure illustration.

Pour les biens comme pour les personnes les enjeux résident dès lors dans la connexion aux grands corridors aéroportuaires, routiers, ferroviaires et portuaires.

À L'ÉCHELLE DU GRAND EST : FAIRE CORPS AVEC LES VILLES DE LA RÉGION

Un fonctionnement en réseau à l'échelle de la région Grand Est permet d'atteindre une masse critique facilitant le positionnement national et européen du territoire et un dialogue transfrontalier direct avec les régions, cantons, Länders et pays voisins. Les grandes agglomérations de la région cherchent ainsi à former un réseau complémentaire et s'inscrivent pour cela largement dans la coopération, y compris transfrontalière.

L'Eumétropole de Strasbourg au cœur des corridors d'articulation avec l'Europe continentale



Enjeux d'infrastructure

- système de déplacement interne à renforcer
Rhin supérieur / Sillon-lorrain-Luxembourg / G3
- axe à renforcer
Sud de la France vers l'Allemagne du Nord
- axe à renforcer
Atlantique vers Europe centrale
- corridor existant
Benelux Espagne - Benelux Suisse

- densité de population de plus de 500 habitants au km²
- autoroute
- LGV
- aéroport principal (plus d'un million de voyageurs)

STRASBOURG chef lieu de région





Le principe est de réussir à faire corps à l'échelle de la région Grand Est pour permettre une coopération avantageuse pour toute la région et confortant l'accroche à Strasbourg.

Cela implique :

- des connexions performantes vers les partenaires transfrontaliers, facilitant l'accès aux grandes portes d'entrées du territoire que sont les gares TGV et les aéroports, y compris ceux situés en dehors de la région, particulièrement Francfort et Paris-Charles de Gaulle ;
- des liaisons performantes entre toutes les grandes agglomérations d'échelle régionale ;
- de trouver une forme de réciprocité, par des liaisons physiques notamment, entre les territoires voisins de la région Grand Est et ses principales agglomérations.

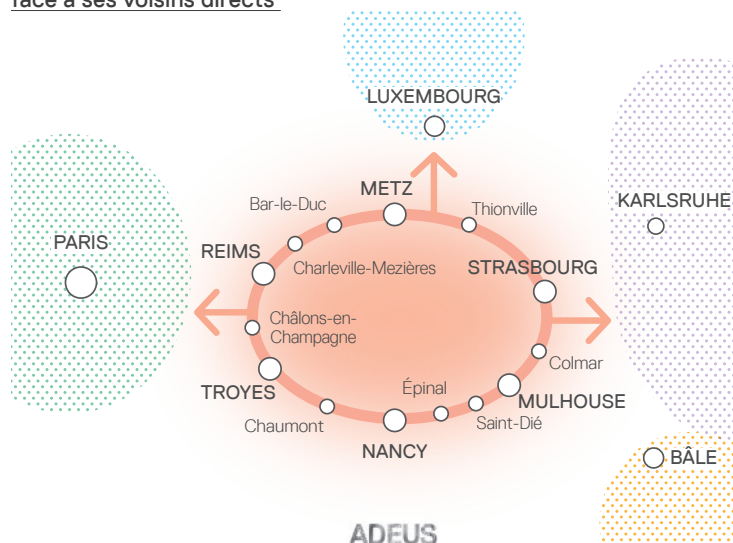
Dans ce système, Strasbourg joue un rôle de « hub » et le bénéfice de cette nouvelle accessibilité sera partagé par l'ensemble de l'espace métropolitain alsacien.

À L'ÉCHELLE ALSACIENNE ET RHÉNANE : SE CONNECTER POUR GOMMER LES EFFETS FRONTIÈRES

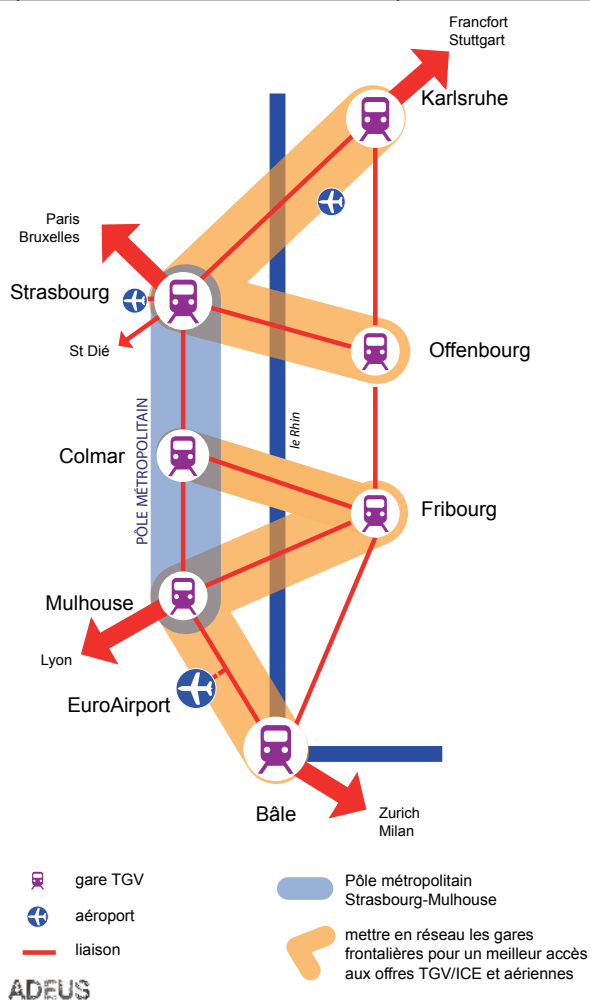
A l'échelle alsacienne et rhénane, le principe est de passer de la concurrence à la complémentarité et à la coopération, en mettant en commun les atouts de chaque territoire pour développer les synergies. En pratique, cela implique de gommer les effets frontières :

- en consolidant les continuités et la qualité des itinéraires routiers et ferroviaires alsaciens et transfrontaliers ;
- en prévoyant ou renforçant les connexions avec les grands pôles hors espace rhénan. L'articulation avec les grands ports de la Mer du Nord est ainsi structurante en termes d'accessibilité fluviale ; celle avec les gares du sud de la France, notamment, l'est pour l'accessibilité ferroviaire.

Agglomérations du Grand Est, faire réseau pour positionner la région face à ses voisins directs



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





À L'ÉCHELLE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE STRASBOURGEOISE : FIABILISER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE...

Le rôle moteur de Strasbourg aux différentes échelles évoquées précédemment implique de repenser son modèle d'accessibilité au sein même de son aire métropolitaine. Un fonctionnement métropolitain, par nature, ne peut pas être pensé sur une seule logique centre-périérie, au risque d'aboutir rapidement à une situation d'asphyxie sur les axes radiaux.

Le développement des flux (en lien ou non avec le cœur de métropole) implique d'optimiser leur organisation afin de les distribuer au mieux sur le territoire et d'éviter toute forme de congestion.

L'objectif est d'**améliorer la régularité et la fiabilité de l'accessibilité au sein de la métropole**, qui accueille une densité de flux proportionnelle à son dynamisme, y compris à destination de son cœur.

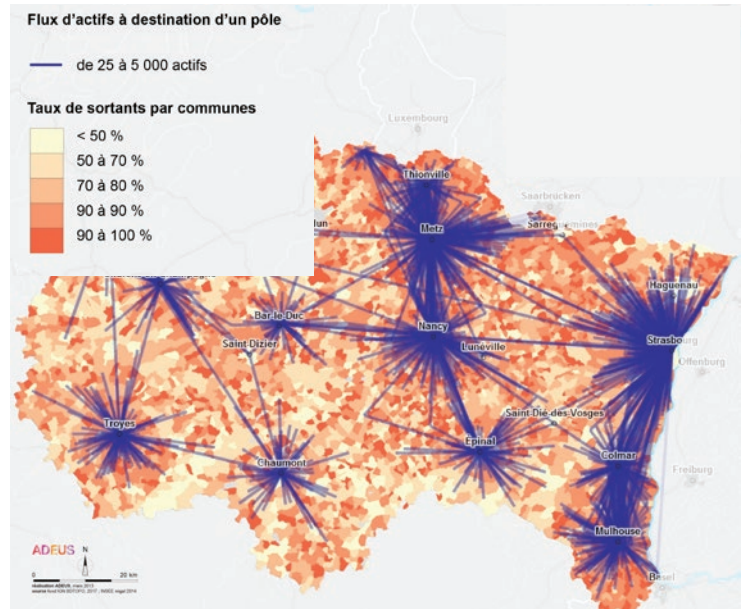
Au-delà de la nécessaire amélioration des liaisons entre périurbain et urbain, la mise en lumière des besoins de liaisons directes entre villes moyennes et/ou bourgs-centres participe à l'amélioration du fonctionnement global du territoire.

...ET ASSURER LA DIFFUSION DES FLUX DANS SON CŒUR

Le cœur de la métropole est spécifique car tous les flux, à toutes les échelles, s'y superposent sur un périmètre réduit. Il accueille aussi bien les circulations des habitants du quartier, celles des personnes venant y travailler, celles des flux de marchandises en transit par le Port Autonome de Strasbourg, celles des touristes, celles des personnes se rabattant depuis le reste de l'aire métropolitaine vers la gare TGV, etc.

Depuis le projet de tramway dans les années 1990, ce sont des objectifs d'aménagement qui guident l'action des politiques de mobilité et plus particulièrement le maintien et le développement de l'attractivité de la métropole et de son cœur. L'attractivité économique du territoire suppose de pouvoir se déplacer sinon rapidement au moins avec une réelle fiabilité des temps de parcours à l'intérieur de l'Eurométropole de Strasbourg.

Bassins de vie des agglomérations du Grand Est : l'exemple des principales migrations professionnelles en 2013



L'attractivité résidentielle et touristique du territoire, quant à elle, s'appuie sur un cadre de vie apaisé qui passe notamment par une réduction de la place de la voiture dans le cœur de la métropole, ce qui implique :

- de développer les alternatives à la voiture ;
- de permettre la sortie et l'entrée dans la métropole sur quelques axes massifiés pour faciliter une circulation apaisée et lente dans tout le reste de la métropole, afin d'y apaiser le cadre de vie des habitants ;
- de faciliter les liaisons entre polarités dans la métropole grâce à un réseau vélo efficace et sécurisé et à un réseau de transports en commun urbains performant ;
- de faciliter la vie « dans la proximité », à l'échelle de son quartier ou des environs de son logement.



SE DONNER LES MOYENS D'ALLER VERS UN CHANGEMENT DE MODÈLE DES MOBILITÉS

Le fonctionnement actuel des transports de la métropole strasbourgeoise a été construit autour du développement d'un réseau tramway aujourd'hui arrivé à maturité, en lien avec une politique cyclable volontariste. A ceux-ci s'ajoute une desserte TER renforcée pour les liaisons plus lointaines. Ces efforts ont contribué à la diminution de l'usage de la voiture et à l'amélioration globale de la qualité de l'air sur le territoire.

Malgré la réussite de ce modèle, il semble aujourd'hui atteindre ses limites. Limites financières d'abord car le développement de l'offre en transports en commun, notamment dans les secteurs les moins densément peuplés, est très coûteux pour la collectivité (en termes d'investissement comme d'exploitation). Limites en termes de fonctionnement ensuite avec des infrastructures proches de la saturation sur certaines liaisons, pour presque tous les modes. Limites enfin en termes d'adéquation avec les nouveaux besoins provenant d'un monde plus global qui a besoin d'aller au-delà du système binaire ville-périphérie.

Réinventer le modèle urbanisme - mobilité strasbourgeois est ainsi l'enjeu d'un triple équilibre à trouver entre :

- la réponse aux aspirations des modes de vie des citoyens, en premier lieu desquelles leur liberté de se déplacer ;
- la réponse aux besoins de fonctionnement et de développement des activités économiques ;
- l'impérieuse nécessité de respirer un air «sain» et d'engager une réelle transition vers une mobilité plus sobre en énergie.

Le modèle à imaginer n'est pas une accumulation d'outils. Il place en son coeur les articulations entre les offres de transport et les territoires. Ces articulations s'appuient sur des lieux d'intermodalité repensés, sur une meilleure coordination entre les réseaux de transport et sur un déclioisonnement des domaines de pertinence historiques des modes de transport.

Le modèle considère le fonctionnement territorial à l'échelle de l'aire métropolitaine, nouvelle échelle de référence pour la mobilité des individus.

UNE DESSERTE INTERNATIONALE ET RÉGIONALE À CONFORTER

ACCÉDER RAPIDEMENT À UN AÉROPORT INTERCONTINENTAL... MAIS AUSSI À BÂLE-MULHOUSE !

Dans la région Grand Est comme dans le Rhin Supérieur, il n'existe pas d'aéroport rivalisant avec les plus grands aéroports mondiaux. En revanche, Strasbourg est relié par le train à deux d'entre eux (Paris - Charles de Gaulle et Francfort). Cette articulation, assurée par la LGV Est vers Paris, mériterait d'être encore renforcée vers Francfort.

A l'échelle européenne, l'aéroport Bâle-Mulhouse joue un rôle régional en captant la majorité de la croissance du trafic. Son raccordement au réseau ferré le rendrait très accessible pour la plupart des territoires du Rhin Supérieur (en une heure depuis Strasbourg en TER voire en desserte TGV).

L'aéroport d'Entzheim joue un rôle complémentaire, d'autant que l'excellence de sa desserte intermodale (tant en voiture avec le COS qu'en train avec le TER) en fait une plate-forme attractive pour l'ensemble du Rhin Supérieur.

Cette stratégie de complémentarité entre les aéroports internationaux, régionaux et locaux mériterait d'être approfondie et concertée.

Accéder aux aéroports intercontinentaux en LGV... comme aux aéroports régionaux en TER





FINALISER LE RÉSEAU FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE

L'achèvement de la LGV Rhin-Rhône entre Mulhouse et Belfort et, plus encore, la liaison entre Dijon et Lyon permettraient de créer de véritables liaisons Luxembourg / Allemagne – Strasbourg – Sud de la France, qui profiteraient non seulement à Strasbourg, mais à l'ensemble des grandes métropoles du Rhin Supérieur et de Lorraine.

La modernisation des 14 km de la ligne ferroviaire **entre le Rhin et Appenweier** permettrait d'améliorer les relations LGV Munich-Stuttgart-Paris et Francfort-Lyon-Méditerranée.

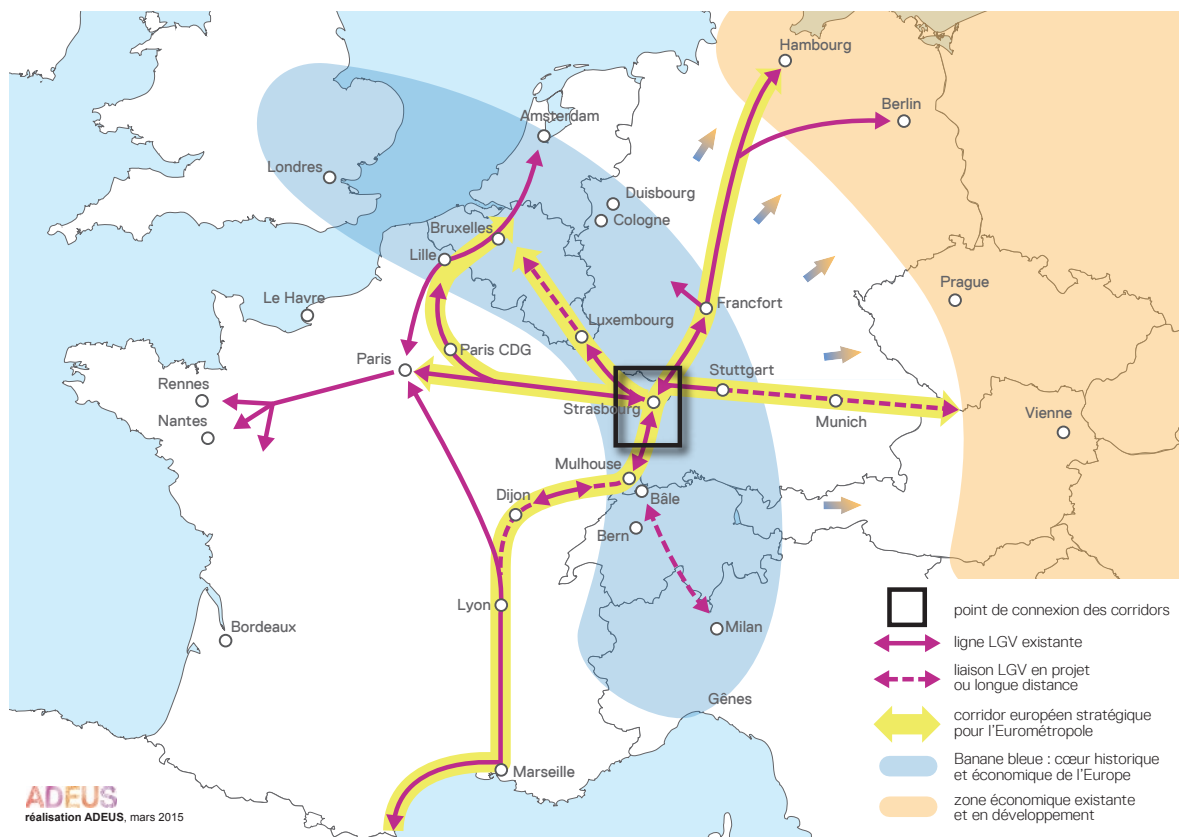
L'intérêt européen de ces deux projets a été confirmé par le Parlement et le Conseil européen dans le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) avec un horizon de réalisation avant 2030. **Néanmoins, malgré leur caractère prioritaire, ces projets tardent à se concrétiser. Au-delà des infrastructures, les enjeux de l'articulation et la coordination transnationales permettront d'améliorer les niveaux de service.**

CONNECTER LES VILLES DE LA GRANDE RÉGION

Au-delà des lignes à grande vitesse, une offre TER « intervalles Grand Est » pourrait renforcer le lien entre agglomérations de la région et du Rhin Supérieur. Il s'agirait ainsi de proposer une offre accélérée et renforcée :

- entre Suisse / Allemagne – Strasbourg – Metz – Luxembourg via l'utilisation de la LGV d'une part ;
- vers Nancy – Bar-le-Duc – Châlons-en-Champagne – Paris sur la ligne historique d'autre part.

L'Eurométropole de Strasbourg : un point de connexion stratégique des axes ferroviaires à grande vitesse.



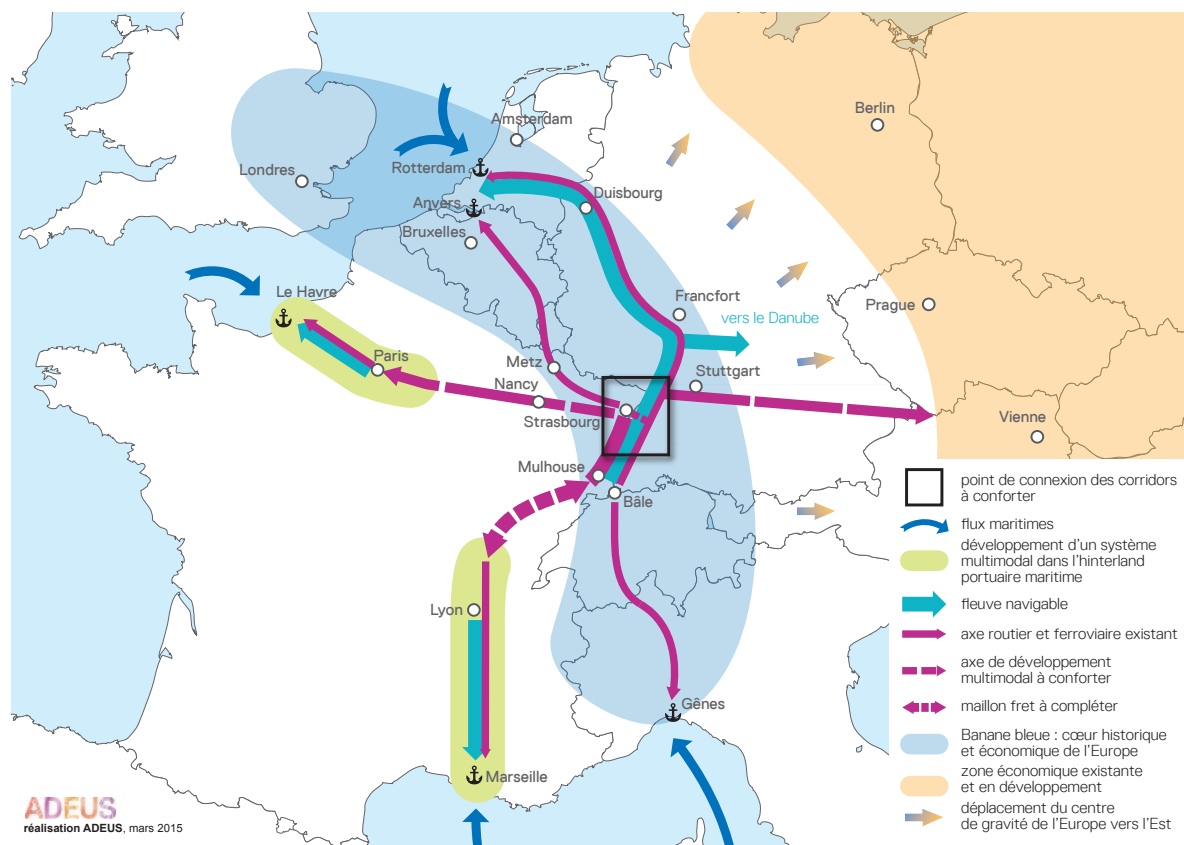


AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ EN MATIÈRE DE MARCHANDISES POUR S'INTÉGRER À UNE ÉCONOMIE MONDIALISÉE

Le fret ferroviaire permet de diversifier les modes d'acheminement et de renforcer la voie fluviale dans un rôle d'irrigation de l'hinterland portuaire. La mise en réseau des ports rhénans et le développement de plateformes multimodales contribuent à la compétitivité globale du territoire. L'achèvement de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, complété par la mise au gabarit B+ des tunnels sur la voie classique, permettrait de libérer des sillons pour le fret sur cette dernière. Il devrait en résulter une augmentation de la capacité pour les importants trafics Nord-Sud.

Cette ouverture vers le Sud contribuerait à dynamiser davantage le trafic de fret ferroviaire et justifie **d'étudier l'implantation d'une plateforme multimodale de fret sur l'aire métropolitaine strasbourgeoise**, au carrefour des corridors européens afin de capter une partie du trafic au bénéfice de l'écosystème logistique alsacien.

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





UN RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN ET TRANSFRONTALIER POUR ASSURER DES LIAISONS EFFICACES ENTRE VILLES DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE AINSI QU'ENTRE POLES DE L'EUROMÉTROPOLE

L'optimisation du fonctionnement de l'aire métropolitaine strasbourgeoise dépend du renforcement des liaisons entre les différents pôles urbains du territoire, autour des réseaux structurants ferroviaire et autoroutier.

Ce nouveau modèle de mobilité favorise l'utilisation des systèmes de transports les plus efficaces pour réduire les pollutions atmosphériques. Il s'appuie principalement sur un **«réseau express métropolitain et transfrontalier, ferroviaire et routier»**, construit à partir des lignes structurantes des réseaux actuels de TER et de cars interurbains. Il permettrait :

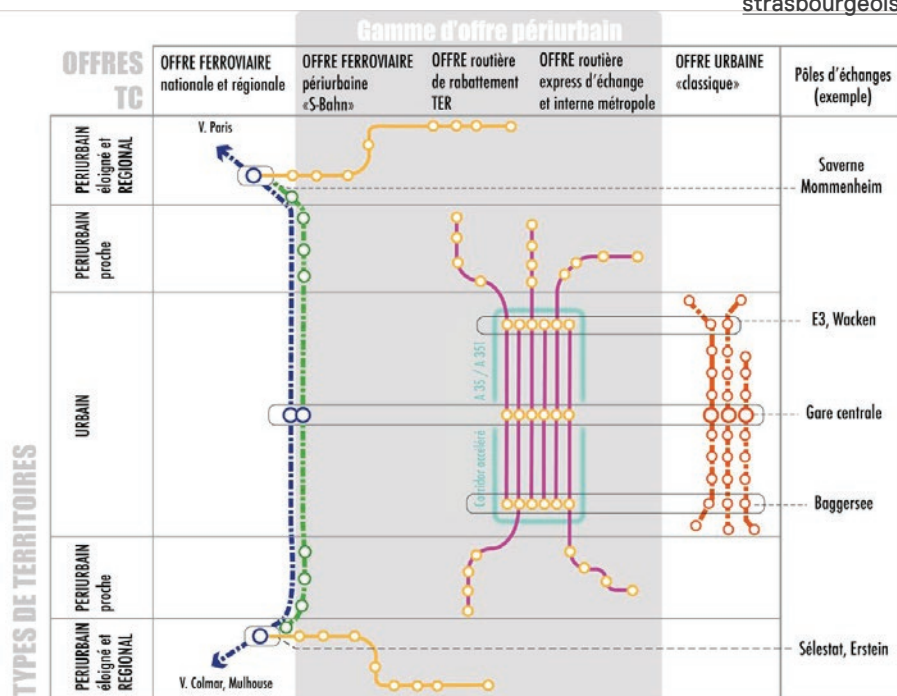
- de faciliter les liaisons vers l'Eurométropole, au-delà du seul centre-ville de Strasbourg, notamment grâce à des lignes qui traverseront la gare centrale au lieu d'y avoir leur terminus ;
- d'améliorer les liaisons de rocade entre villes moyennes en limitant voire en évitant certaines correspondances en gare de Strasbourg ;
- de faciliter les liaisons entre pôles internes à l'Eurométropole.

Le principe de ce Réseau Express Métropolitain repose sur :

- des niveaux de service très performants, basés sur un cadencement élevé (fréquence et régularité), une amplitude horaire large, et des vitesses de circulation élevées ;
- des liaisons « diamétralisées » fer et bus (qui traversent l'agglomération strasbourgeoise et ne marquent pas leur terminus en gare centrale) ;
- la desserte de quelques stations au sein de l'Eurométropole en plus de la seule Gare Centrale (Krimmeri – Bischheim – Entzheim mais aussi Vendenheim et / ou Mundolsheim, Lipsheim-Fegersheim et/ou Illkirch-Graffenstaden, etc.).

Les dessertes routières en cars interurbains complèteraient ce réseau là où il n'y a pas d'offre ferroviaire (à l'Ouest, sur le tracé de l'actuel TSPO : Transport en Site Propre Ouest strasbourgeois), ou pas de liaisons ferroviaires directes. Ce réseau pourrait utiliser une voie prioritairement dédiée lors de la requalification de l'A35 et desservir également la gare de Strasbourg, véritable centre multimodal de la métropole.

Un Réseau Express Métropolitain structurant l'aire métropolitaine strasbourgeoise



Source : RR&A-Territoires Mobiles



L'objectif de ce réseau est de pouvoir proposer des alternatives compétitives à l'usage de la voiture en termes de temps et de fiabilité sur la majorité des liaisons se faisant en lien avec un pôle de l'Euro-métropole. Il est naturellement complété par **le réseau urbain traditionnel de tramway et de bus qui permet une desserte fine du territoire de l'Eurométropole.**

Pour permettre au plus grand nombre d'accéder à ce Réseau Express Métropolitain, une attention toute particulière est donnée aux **rabattements vers les grands pôles intermodaux dans et en dehors de l'Eurométropole** :

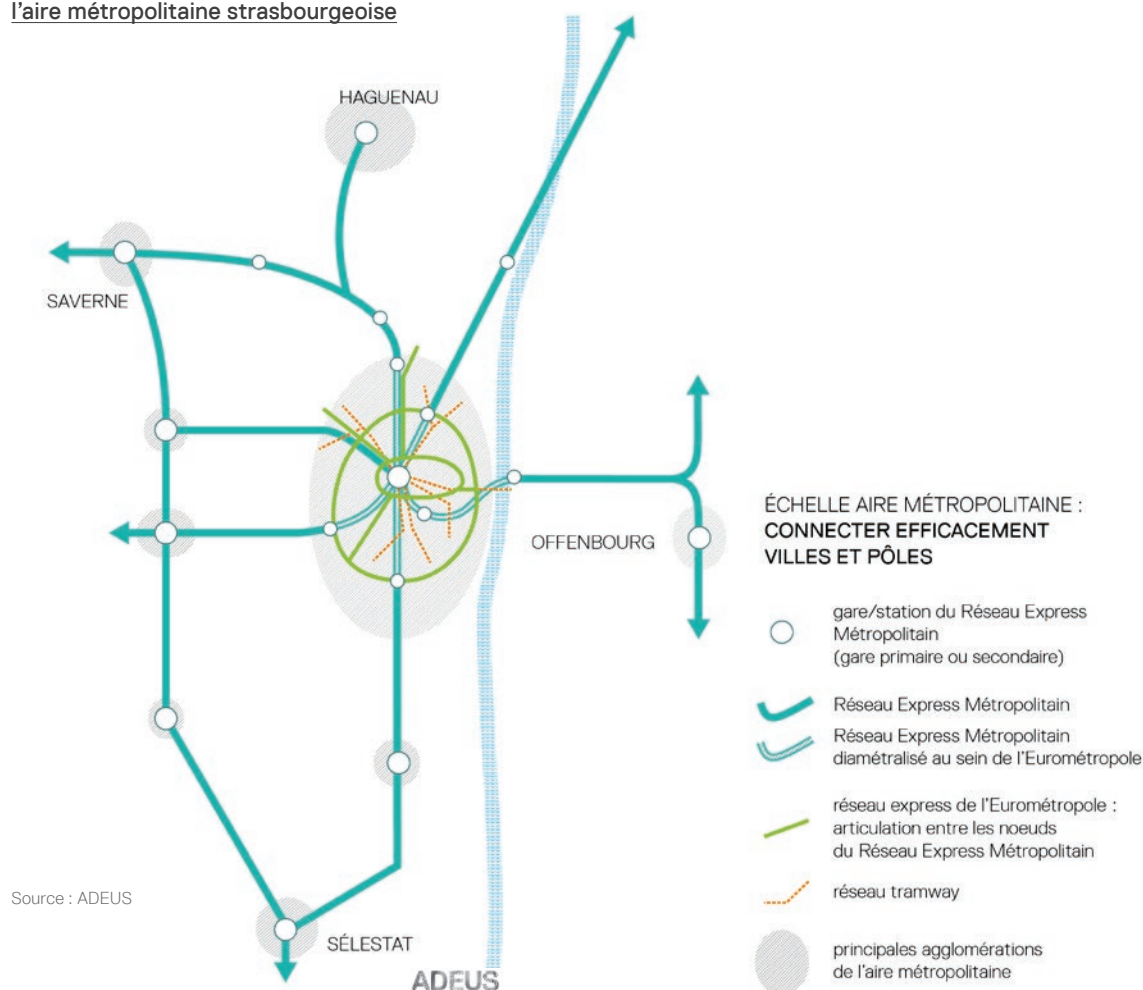
- en transports en commun urbains ou interurbains, lorsque les densités (liées aux logements et/ou aux activités) et la masse critique le permettent ;
- en vélo ou vélo à assistance électrique, dans les cas contraires, et sur de plus courtes distances ;
- en voiture dans tous les autres cas (ce qui implique d'accroître la capacité de stationnement des points d'arrêt de ce réseau TC structurant).

Cette organisation des priorités dans l'architecture des rabattements servirait de base aux **concepts d'aménagement des pôles intermodaux** dans l'affectation des espaces à proximité immédiate des gares et arrêts des réseaux de transports collectifs structurants.

Ces rabattements seraient organisés :

- pour permettre un accès facilité vers les gares/arrêts du Réseau Express Métropolitain, l'objectif étant d'offrir un accès rapide, confortable et de préférence avec une unique correspondance afin de ne pas dissuader le rabattement des usagers (les doubles correspondances étant souvent rédhibitoires) ;
- pour mailler le territoire de la métropole et offrir des liaisons efficaces entre les polarités qui la composent : centres-villes, zones d'activités, zones commerciales, importants générateurs d'emplois, etc.

Concept de Réseau Express Métropolitain fer / route structurant l'aire métropolitaine strasbourgeoise





UNE CONTINUITÉ ET UN MAILLAGE ROUTIERS POUR FIABILISER LES CORRIDORS EUROPÉENS ET LES DÉPLACEMENTS MÉTROPOLITAINS

UN RÉSEAU ROUTIER PRINCIPAL CONTINU ET EFFICACE, GARANT DU FONCTIONNEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Le Contournement Ouest de Strasbourg (COS) est un élément fondamental de la grande accessibilité pour l'aire métropolitaine alsacienne puisqu'il améliore considérablement les conditions de transit dans la métropole strasbourgeoise. Sa réalisation achève la construction d'un axe autoroutier Nord Sud rapide et continu dans la plaine d'Alsace, permettant :

- un accès rapide de l'ensemble des territoires de l'aire métropolitaine alsacienne aussi bien vers le Nord et l'Est que le Sud et l'Ouest ;
- une mise en relation des villes moyennes entre elles et une gestion des flux de transit sans pénétrer et engorger l'agglomération strasbourgeoise ;
- une amélioration de la performance de la circulation des flux de transit à l'échelle européenne car ils ne seront plus impactés par les flux à destination/au départ du cœur de métropole.

Le COS n'est cependant qu'un maillon dans la réorganisation globale du réseau routier de l'agglomération. D'autres projets complémentaires ont pour rôle de contribuer à l'amélioration de la diffusion des flux automobiles actuels mais aussi ceux générés par l'accroissement démographique et des échanges :

- **la rocade Sud** pour améliorer l'accès Sud au Port Autonome de Strasbourg, et améliorer d'une manière générale l'accessibilité du Sud de l'Eurométropole ;
- **la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO)** pour mieux diffuser les flux dans l'Ouest, et ayant également vocation à accueillir un transport en commun en site propre ;
- **la voie d'accès Nord au Port** pour permettre le bon fonctionnement du Port depuis le Nord et pour rendre à l'avenue du Rhin un caractère plus urbain.

La mise en place de ces infrastructures de diffusion associée à des systèmes de gestion dynamique de la circulation permettrait de fiabiliser les temps de parcours sur ces grands axes.

APAISER LE TRAFIC DANS LES VILLAGES ET QUARTIERS, PRÉPARER LE CHANGEMENT DE FONCTION DE L'A35

La mise en service des infrastructures telles que VLIO, Rocade Sud ou voie d'accès Nord au Port associée à la réalisation du COS permettrait de donner les moyens d'apaiser le trafic à l'intérieur des villages et quartiers.

La mise en place du COS offre l'opportunité de requalifier l'A35 et de lui conférer un rôle plus en cohérence avec sa localisation et avec les besoins du territoire : celui d'une infrastructure urbaine de **diffusion des flux automobiles, avec des vitesses de circulation réduites et le développement de transports collectifs.**

Les objectifs de cette requalification sont multiples :

- réduire les nuisances sonores et l'exposition aux pollutions atmosphériques des riverains de l'actuelle A35 ;
- renforcer l'attractivité des transports en commun en termes de temps de parcours ;
- préparer le changement de fonction de l'A35, dans un caractère urbain plus affirmé, améliorant la diffusion des flux au sein de l'Eurométropole.

Les transports en commun en seraient directement bénéficiaires. Le réseau autoroutier et particulièrement l'A35 ont vocation à accueillir une offre renforcée de transport en commun. Ceux-ci bénéficieraient de temps de parcours garantis dont pourraient aussi profiter les cars de tourisme. Les gares routières interurbaines et de cars longue distance, connectés au réseau autoroutier principal, proposeraient une articulation performante avec les autres réseaux ferrés et urbains.



UNE PLACE PRÉPONDERANTE DU SYSTÈME VÉLO POUR SE DÉPLACER DANS LA PROXIMITÉ MAIS AUSSI AU-DELÀ

Le vélo profite dans l'aire urbaine strasbourgeoise d'une bonne image, celle d'un mode de déplacement à part entière, bénéfique pour la santé et l'environnement. Développer son usage en cœur de ville implique de trouver les solutions permettant de réduire les conflits d'usages entre cyclistes et automobilistes, ainsi qu'entre cyclistes et piétons. Réinterroger, dans les secteurs aux trafics les plus denses, le système actuel de partage de la voirie fait partie des pistes à creuser.

Si la majorité des usages du vélo se concentre aujourd'hui dans la partie centrale de la métropole, **le potentiel de développement de ce mode dépasse largement ce périmètre**, notamment grâce au développement et la démocratisation des vélos à assistance électrique (VAE). Il a un rôle d'autant plus important à jouer dans la réinvention souhaitée du modèle de mobilité que **plus de deux tiers des déplacements des habitants de l'Eurométropole font moins de 3 kilomètres**.

Le développement du réseau **Vélostras**, inspiré du principe des « autoroutes à vélo » de Copenhague, est la première pierre apportée à ce changement. Ce réseau maillé, continu et lisible, profite d'aménagements qualitatifs et sécurisés. Il encourage les déplacements cyclables plus longs que ceux observés aujourd'hui pour faciliter les déplacements à vélo à l'intérieur de l'Eurométropole, voire même au-delà avec le développement des VAE.

En complément de ce maillage cyclable global, les qualités de rabattement du vélo – tant en milieu urbain que périurbain – peuvent efficacement participer à l'émergence du Réseau Express Métropolitain. Cette contribution se traduit par :

- le développement d'aménagements cyclables vers les stations de transports collectifs structurantes,
- la poursuite et le renforcement du déploiement d'une offre de stationnement vélo dans les gares et autres stations de transports collectifs, notamment pour prendre en compte les nouvelles demandes (par exemple les vélos cargos, vélos doubles).

Le vélo dans la ville



Source : ADEUS



UNE ORGANISATION DE LA CONVERGENCE ET DE LA DIFFUSION DES FLUX DANS LE CŒUR DE MÉTROPOLE

D'ABORD, UN PROJET MULTIMODAL D'ENVERGURE SUR LA GARE CENTRALE ET LA PRIORITÉ AUX PIÉTONS

La superposition en un même lieu de besoins pour les réseaux grande vitesse, de Réseau Express Métropolitain ferré et routier, de transports en communs, en site propre ou non, urbains ou non, de réseaux routiers, cyclables et même de zones piétonnes se traduit par une très forte pression sur l'espace public.

Cela amène à devoir définir les usages prioritaires de la voirie et notamment :

- d'assurer d'abord les correspondances vers les destinations les plus lointaines, ce qui implique une très bonne adéquation entre gare centrale Réseau Express Métropolitain – gare TGV – gare routière – gare des cars longue distance. Cela nécessite au moins un projet fort de pôle multimodal sur la gare centrale, qui assure l'ensemble des fonctions d'interface entre réseaux urbains, interurbains et de grande échelle ;
- d'assurer la diffusion interne vers le cœur de métropole dans un espace attractif, impliquant une priorité d'accès vers le cœur de la métropole pour les piétons, mais aussi pour le vélo et dans une moindre mesure les transports en commun urbains ;
- d'assurer la **diffusion interne** vers l'ensemble de la métropole et plus particulièrement les pôles d'activités, **à vélo mais également en transports en commun**.

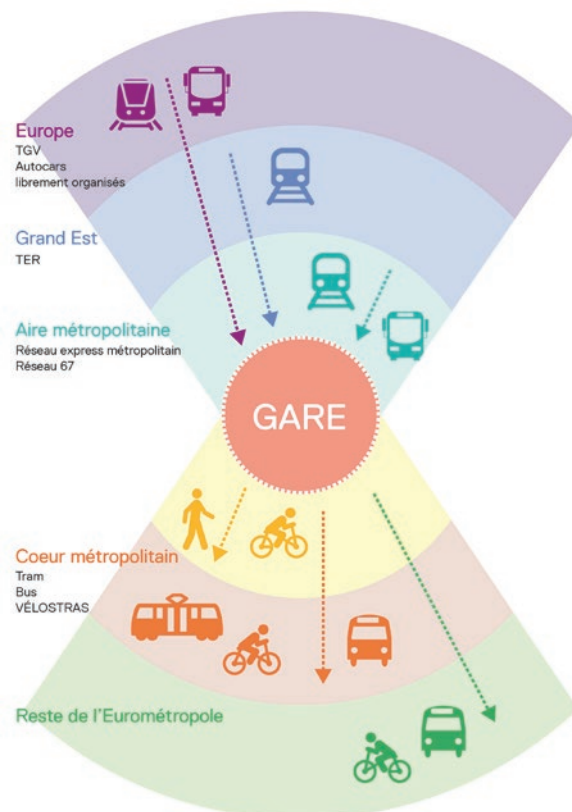
LA DÉCLINAISON MULTIMODALE ET LA POURSUITE DU MAILLAGE FIN DU CŒUR DE MÉTROPOLE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Le tramway structure aujourd'hui fortement la mobilité au sein de la métropole et continuera de le faire demain, en lien avec des lignes de bus à haut niveau de service.

Le réseau urbain traditionnel devrait prioritairement se mailler dans le cœur de métropole et en 2ème couronne pour favoriser une meilleure diffusion des flux. Les extensions de transport en commun en site propre ne seront pertinentes que lorsque la diffusion des flux permettra d'augmenter l'éventail des destinations plus accessibles en transports en commun qu'en voiture.

La condition du succès du Réseau Express Métropolitain est qu'il soit **irrigué de manière performante par le réseau urbain**, avec une articulation des offres facilitant l'utilisation combinée de ces deux réseaux. En outre, ce fonctionnement construit de nouveaux pôles intermodaux qui peuvent également être le support de développement urbain.

Le fonctionnement multimodal dans le cœur de l'Eurométropole autour des gares : le domaine de pertinence de chaque mode



ADEUS



L'ORGANISATION REPENSÉE DES ACCÈS DES MARCHANDISES AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE POUR GÉRER LES CONFLITS DE SUPERPOSITION DE FLUX

Le Marché d'Intérêt National (M.I.N) et le Port Autonome de Strasbourg (P.A.S) sont situés en plein cœur de la métropole strasbourgeoise. Cette localisation idéale est une opportunité forte **pour faciliter le changement du modèle de livraison dans le cœur de la métropole et plus largement dans les secteurs dense de l'Eurométropole**, éventuellement en envisageant de développer, par exemple, du tram fret. Cette opportunité nécessiterait au moins de garantir des accès fiables vers ces deux grands pôles logistiques d'intérêt métropolitain.

La logistique est un écosystème à part entière. Cela n'interdit pas de le modifier en prenant en compte les nécessaires temps d'adaptation comme par exemple la mise en place progressive d'une réorganisation des conditions de livraison dans l'hyper-centre de Strasbourg. Etant donné l'équilibre délicat de l'écosystème du transport de marchandise en ville, tout nouvel acteur devrait être associé à cette réorganisation.

Le Port Autonome de Strasbourg : au coeur de la ville



Source : ADEUS



UNE INTÉGRATION DES NOUVELLES MOBILITÉS AU SERVICE DE L'AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ DES DÉPLACEMENTS

Les nouvelles mobilités, souvent liées aux évolutions des supports numériques, sont l'occasion de créer un véritable laboratoire commun Région Grand Est – Eurométropole de Strasbourg sur les mobilités connectées, multimodales et peu émissives en gaz à effet de serre et en polluants atmosphériques. Si l'objectif poursuivi est de devenir demain une référence en matière de mobilité intelligente, il convient d'accompagner les initiatives allant dans le bon sens et de soutenir des expérimentations permettant un positionnement stratégique sur les innovations et anticipant les « révolutions »... quand elles améliorent la performance du système global de mobilité !

Au-delà de l'anticipation sur les technologies du futur, de nombreuses initiatives basées sur les nouvelles mobilités sont déjà lancées, qu'elles soient le fruit d'acteurs locaux institutionnels, associatifs ou privés. Certaines de ces initiatives sont basées sur des modes de déplacements actuels, l'innovation étant dans l'utilisation qui est faite de ce mode :

- **renforcement des modes actifs** (marche, vélo, etc.) et notamment du **vélo à assistance électrique** sur des distances bien plus importantes que la proximité. Notons que cela peut poser la question du **positionnement des nouvelles solutions techniques de micromobilité** (Segway, trottinettes électriques...) ;
- rationalisation de l'usage de la voiture par les **solutions collaboratives de déplacement** par auto-partage et covoiturage, notamment pour les courtes distances. Il peut être opportun d'accompagner la création de nouvelles communautés d'utilisateurs à l'instar de BlaBlaLines sur le Grand Reims ou Toulouse.

D'autres initiatives sont liées aux services et à l'amélioration de la connaissance permettant aux usagers de mieux choisir leurs modes de déplacements :

- les **calculs d'itinéraires en temps réel**, grâce à des applications performantes, permettent la promotion des mobilités durables par une communication et une information dynamique pour faciliter les déplacements au sein des réseaux de transport (système d'information multimodale des voyageurs TER/CTS). Cela passe en particulier par la mise en œuvre d'un véritable **GPS Multimodal** temps réel ou Assistant de Mobilité Numérique (initiée à travers Vialsace, puis le futur système d'information multimodal unique à l'échelle du Grand Est), afin de rendre l'utilisation des transports collectifs et des mobilités douces aussi facile que la voiture particulière à l'horizon 2018 – 2019 ;
- la **simplification des conditions d'utilisation des réseaux de transports** pour les usagers: tarifications multimodales et frontalières, distribution digitale, ...

Solutions d'autopartage



Source : ADEUS



POUR LANCER LE DÉBAT DU GRENELLE

DES BASES À PARTAGER AU PRÉALABLE

POSER DES PRINCIPES POUR GUIDER L'ACTION PUBLIQUE

Le modèle d'aménagement et de mobilité proposé dans ce document d'ouverture du débat devrait s'adosser à quelques principes qui méritent d'être rendus explicites :

- **imbriquer la dimension urbanisme aux réflexions de déplacement** pour garantir les effets intégrateurs du modèle ;
- **dé-saturer les infrastructures routières existantes** pour optimiser le fonctionnement actuel, et permettre un meilleur rabattement des flux vers les transports en commun ;
- **favoriser systématiquement les alternatives à la voiture auto-soliste** et donc privilégier le développement de l'offre dans les secteurs en tension (congestion routière...) ;
- **garantir des temps de déplacements quel que soit le mode**, en recherchant une meilleure compétitivité de temps de parcours pour les transports collectifs ainsi qu'une logique de fréquence garantie ;
- **s'appuyer sur les axes de transport en commun existants**, ceux-ci étant généralement situés sur « les lignes de force » de la demande de mobilité, et donc s'attacher à développer toute la chaîne des mobilités et plus particulièrement :
 - organiser les correspondances permettant le développement de l'offre de transport régional et la complémentarité entre les modes, à toutes les échelles ;
 - mettre en place un réseau de pôles d'échanges de qualité pour rendre les ruptures de charge indolores ;
 - conforter et rendre plus accessibles les plateformes multimodales (ports, aéroports).
- **favoriser le développement du vélo / vélo à assistance électrique** tant pour des raisons de santé publique que pour réduire la saturation du réseau de transports en commun urbain.

METTRE EN PLACE LES ALTERNATIVES AVANT LES CONTRAINTES

Les conditions actuelles de circulation, quel qu'en soit le mode, n'offrent que très peu de marge de manœuvre avant saturation. Il est donc essentiel en termes d'acceptabilité que toute politique aboutissant à contraindre l'usage d'un mode ou d'un autre sur une ou plusieurs destinations, soit précédée d'une alternative :

- Performante et compétitive par rapport aux autres modes ;
- Financièrement acceptable ;
- Lisible et rendue visible.

SE Doter des outils facilitant une gouvernance objective basée sur les pratiques, y compris transfrontalière

Les questions de gouvernance et de négociation financière sont au cœur du fonctionnement métropolitain proposé. Au-delà de la nécessaire volonté commune, il convient que les acteurs impliqués puissent disposer d'outils partagés leur permettant :

- d'objectiver leurs négociations, notamment financières ;
- de suivre l'efficacité des politiques menées en précisant les objectifs partagés (notamment la réduction des distances parcourues en voiture).

Ces outils sont basés sur la mesure des pratiques des différents modes de déplacements ainsi que sur des enquêtes spécifiques. Celles-ci ont vocation à être partiellement transfrontalières. En effet, la dimension transfrontalière participe pleinement du projet de mobilité de l'aire métropolitaine strasbourgeoise. Les pratiques transfrontalières étant mal connues, les données n'étant pas homogènes entre France et Allemagne, cela implique de renforcer la connaissance du phénomène et de nouer des partenariats, préalables à l'amélioration de la dimension transfrontalière proposée dans ce modèle.



QUELLE ARTICULATION ENTRE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET SYSTÈME DE MOBILITÉ ?

Les projets urbains et les choix d'urbanisme construisent largement les besoins auxquels la politique de mobilité devra répondre. Ils ont également un impact direct en termes de santé et de bien-être sur les populations exposées aux bruits et aux polluants.

LE CHOIX DES MODES D'URBANISATION À PRIVILÉGIER AUTOUR DES GARES

Les gares ont vocation à être des nœuds d'intermodalité qui voient se concentrer des flux importants de voyageurs. Il convient de s'interroger sur le développement autour de ces pôles devenant de plus en plus attractifs afin de disposer d'une organisation urbaine efficace. Les équilibres devront se trouver entre :

- le développement d'activités économiques pour dynamiser les territoires ;
- le développement de logements pour répondre aux demandes exigeant une proximité immédiate avec un axe de transport efficace ;
- le développement d'une offre de stationnement assurant un rôle de rabattement sur un territoire élargi.

Ces possibilités ne sont pas toujours exclusives les unes des autres et les réponses peuvent être différentes selon le contexte. Il convient que les autorités organisatrices de la mobilité puissent se doter d'outils leur permettant d'aider les communes à prioriser leurs choix d'urbanisation sur ces quartiers et secteurs hautement stratégiques. Ces réflexions ne peuvent se limiter à une analyse basée sur la seule efficacité vis-à-vis du système de transport mais doivent intégrer l'ensemble du fonctionnement métropolitain, y compris les éventuels effets directs et indirects sur la cohésion sociale à travers la valorisation économique de ce foncier.

LA CONTRACTUALISATION DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE EN TRANSPORTS ET DE L'URBANISATION

Le développement de l'offre de transports en commun est difficile à faire coïncider avec le développement urbain, et le lien entre les deux aboutit souvent aux mêmes questions : faut-il commencer par développer une offre de transport qui sera onéreuse à assumer pour le budget des collectivités avant d'urbaniser ? Ou, au contraire, accepte-t-on de commencer à urbaniser sans proposer aux habitants et usagers de réelles alternatives à l'usage de la voiture ?

Contractualiser entre autorités organisatrices de la mobilité et collectivités compétentes en matière non seulement d'urbanisme mais aussi d'espace public et de pouvoir de police du maire, autour des contreparties à attendre d'une création ou amélioration de l'offre de transport en commun, permet d'accompagner, avec un cadre et une méthode, la gouvernance complexe de ces projets.

Une telle démarche est surtout l'occasion pour chaque collectivité d'exprimer clairement ses attentes et de repenser l'interdépendance et les réciprocitys entre territoires, en ouvrant le dialogue sur les thématiques du cadre de vie, du transport, du logement, de l'économie mais aussi de la précarité énergétique liée au transport.

Aménagements autour de la gare de Fegersheim - Lipsheim



Source : ADEUS



LE RÉAMENAGEMENT DES TERRITOIRES AUTOUR DE L'A35

La mise en service du COS permet une diminution de trafic sur l'actuelle A35, qui, en réduisant les nuisances, permet d'envisager des aménagements urbains à proximité.

Ces développements urbains peuvent prendre des formes extrêmement différentes. Des réflexions, issues de travaux en ateliers construits avec de nombreux acteurs associatifs, économiques et institutionnels, ont été lancées mi-2017. Divers scénarii d'aménagement (non exclusifs les uns des autres) ont été imaginés.

Ceux-ci sont évidemment à construire en coordination avec les travaux sur la requalification de l'A35 car ils sont de nature à induire des modifications substantielles de la demande de mobilité.

QUELLE ÉCHELLE POUR LES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN ?

Le développement d'un Réseau Express Métropolitain vise à offrir aux habitants de l'aire métropolitaine strasbourgeoise un système de transport collectif concurrentiel et alternatif face à la voiture. Il répond à l'accroissement du périmètre que dessinent les mobilités du quotidien dans un système fonctionnel métropolitain.

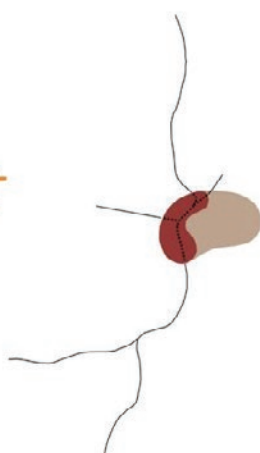
Dans ce modèle, l'échelle des "bassins de vie" dépasse son acception actuelle et a fortiori les limites administratives existantes (et les compétences liées) pour questionner l'articulation des territoires de l'aire métropolitaine entre eux. Le maillage territorial et l'articulation entre les offres de transport sont ainsi au cœur du débat.

La modèle esquissé dans le présent document s'attache à définir les principes de desserte de l'aire métropolitaine strasbourgeoise grâce à un Réseau Express Métropolitain dimensionné pour répondre aux besoins de mobilité du quotidien des habitants de l'aire métropolitaine. Néanmoins, cette piste doit encore être approfondie. **Le périmètre géographique de ce Réseau Express Métropolitain, l'intensité de son maillage, le nombre et la nature des gares à desservir, ou encore l'articulation fine entre réseau ferroviaire et urbain au sein de l'Eurométropole sont autant de sujets qui méritent d'être débattus.**

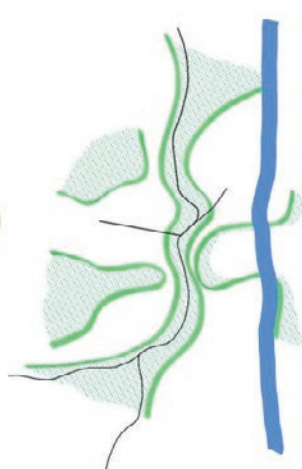
Les grands objectifs et leurs scénarii d'aménagement autour de l'A35



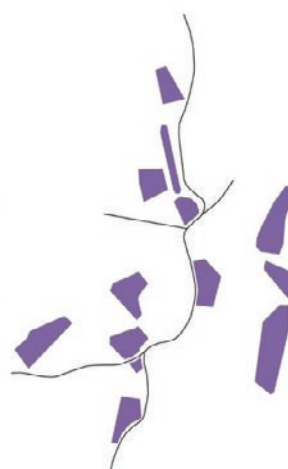
**CONSTRUIRE
UNE VITRINE
DE LA
METROPOLE**



**ELARGIR LE
CŒUR DE LA
METROPOLE**



**UN GRAND PARC
METROPOLITAIN**



**TENDRE VERS
UNE URBANITÉ
GÉNÉRALISÉE**

ADEUS



QUELS APPORTS DES NOUVELLES MOBILITÉS ?

EXPERIMENTER DE NOUVELLES SOLUTIONS

Les initiatives, en cours ou à venir, ont besoin d'être testées et mises en œuvre. Faire de l'aire métropolitaine strasbourgeoise un terrain pour les innovations passe par l'expérimentation des technologies qui apparaissent comme les plus utiles et les plus prometteuses pour la population. Cela peut se traduire par :

- **l'expérimentation et le déploiement de motorisations « propres »**, notamment pour l'autobus, l'autocar ou d'autres formes encore à inventer de transport routier. Le soutien au déploiement et à la production locale du bus électrique en cours de développement (APTIS de NTL Alstom et Cristal de Lohr), ainsi que des tests en grandeur réelle en sont un premier exemple ;
- **la mutualisation d'une partie du parc de véhicules électriques** en développant soit des navettes (éventuellement autonomes), soit de l'auto-partage ;
- **la mise en place d'une politique de stationnement dynamique** tirant tous les bénéfices de la décentralisation ;
- **la réflexion et l'accompagnement de démarches expérimentales autour de la « route intelligente »**, notamment la signalisation dynamique, et l'information multimodale embarquée à bord des véhicules ;
- **l'invention d'un modèle de gouvernance** incluant la mobilité, l'urbanisme et l'énergie à l'échelle de l'aire métropolitaine éventuellement transnationale.

Enfin, expérimenter nécessite d'être positionné dans les différentes instances et réseaux internationaux. C'est pour cette raison qu'il est important de prolonger les effets de la tenue du 12^{ème} Congrès européen des systèmes de transports intelligents à Strasbourg et de continuer à être présent dans ces réseaux, de manière à rester un des interlocuteurs les plus pertinents pour tester de nouvelles solutions.

PRENDRE EN COMPTE L'AVÈNEMENT DE L'ÉLECTROMOBILITÉ

L'électromobilité est au cœur du dispositif de transition écologique dans le cadre du Plan Climat 2017, dont l'objectif est de mettre fin à la vente de voitures à essence ou au diesel en 2040. Outre la réduction de la dépendance énergétique aux importations de carburants, l'objectif est de réduire l'exposition des populations aux polluants atmosphériques et aux bruits générés par l'automobile.

Le développement de l'électromobilité pose la question de son domaine de pertinence et de sa place au cœur du « mix » de mobilité de demain :

- complémentarité sur les territoires mal desservis par le réseau de transport en commun car peu denses ;
- plus généralement, complémentarité pour les déplacements ne rentrant pas dans le domaine de pertinence des transports en commun ;
- intégration dans les systèmes de transport de marchandise au cœur de la ville rendue plus respirable.

D'un coût écologique important à la construction, chers à l'achat mais finalement peu à l'entretien, les véhicules électriques sont adaptés aux nouveaux services de mobilité, notamment ceux n'imposant plus sa possession dans un modèle collaboratif.

Enfin, au-delà des aspects technologiques, les nouvelles mobilités font peser des incertitudes sur l'avenir des déplacements (voiture autonome, dissociation entre possession et usage de la voiture...). Celles-ci nécessitent une réflexion et la construction de scénarios prospectifs, ainsi qu'une éventuelle vérification de la capacité de nos territoires à absorber d'éventuelles révolutions à venir.



QUELLE GOUVERNANCE POUR LE NOUVEAU MODÈLE ?

Etre métropole, c'est voir cohabiter en son sein le flux de ses propres habitants, mais aussi celui des personnes extérieures qui viennent y travailler ou y étudier, ou encore celui des visiteurs plus ou moins exceptionnels. Le rôle de la métropole est de gérer et de prioriser l'ensemble de ces flux. Elle ne saurait le faire sans une gouvernance concertée et coordonnée avec la Région Grand Est.

Il est donc fondamental d'affirmer la nécessité de renforcer les conditions d'une gouvernance partagée et notamment de veiller à :

- disposer d'un espace régulier de dialogue, de négociation et de coordination Région / Autorités organisatrices de la mobilité durable ;
- faire émerger la Région comme interlocuteur privilégié des partenaires frontaliers pour les questions de mobilité.

Les différentes intercommunalités de l'aire métropolitaine strasbourgeoise sont invitées à participer à ce processus qui les concerne pleinement.

Le droit à l'expérimentation fait partie intégrante des conditions pour cette nouvelle gouvernance, de manière à ce que des périmètres institutionnels ou des limites de compétences puissent être dépassés et ne pas freiner des projets innovants et prometteurs.

Le renforcement de la desserte en transport en commun de l'Eurométropole passe par un modèle de gouvernance et de financement inédit en France. Si, traditionnellement, c'est l'autorité organisatrice de la mobilité qui finance les transports en commun sur son périmètre géographique et institutionnel, des clés de financement basé sur les «économies de kilomètres automobiles individuels parcourus» pourraient être imaginées. Cela impliquerait des financements croisés pour l'Eurométropole dans le territoire régional et pour la Région dans le territoire de l'Eurométropole : pour l'Eurométropole sur le réseau ferré ou interurbain, et pour la Région sur le réseau urbain.

Cette réalité budgétaire peut aussi amener à :

- rationaliser l'offre de transport et accroître les complémentarités par un découplage des domaines de pertinence historiques ;
- préparer le recours maîtrisé à de nouveaux leviers pour un transport plus efficient dont peut être une ouverture progressive à la concurrence ferroviaire et à la sous-traitance à de nouveaux opérateurs ;
- mobiliser de nouvelles ressources financières ;
- dynamiser le financement des infrastructures : apport financier des acteurs privés, contribution poids lourds sur le réseau routier d'intérêt régional, financements européens...



LE GRENELLE : LE TEMPS DU DÉBAT !

Ce travail commun entre la Région Grand Est, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg montre la responsabilité de Strasbourg dans le fonctionnement de la Région Grand Est. Il ouvre le débat sur les besoins communs d'accessibilité à grande échelle, partagés au niveau de la Région, de l'aire métropolitaine strasbourgeoise et du Pôle Métropolitain Strasbourg – Mulhouse – Colmar. Privilégier une réflexion à partir de l'ensemble de l'aire métropolitaine strasbourgeoise, au-delà du seul périmètre de l'Eurométropole, offre l'opportunité de penser un autre modèle. La structuration de ce périmètre par un Réseau Express Métropolitain permettrait d'irriguer efficacement :

- le cœur métropolitain, en complémentarité avec les lignes de tramway ;
- les autres centralités de l'aire métropolitaine notamment les villes moyennes.

Ce travail préfigure également une gouvernance repensée entre autorités organisatrices de mobilité. Il donne à voir ce que pourrait être la déclinaison du SRADDET et la mise en œuvre du volet déplacements du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal de l'Eurométropole de Strasbourg. Néanmoins ces réflexions méritent d'être enrichies et infléchies. Le processus de concertation qui vient poursuit ces objectifs, ainsi que celui de co-construction de propositions acceptables.

Ainsi, à partir de janvier 2018, une phase beaucoup plus ouverte est lancée pour partager, concerter mais aussi rendre plus concrètes et plus opérationnelles les grandes orientations avec l'aide :

- de la conférence des intercommunalités de l'aire métropolitaine strasbourgeoise, de l'InterSCOT, et des intercommunalités réunies respectivement d'Alsace et Vosges ;
- de l'Eurodistrict, du Pôle Métropolitain et de la Conférence du Rhin Supérieur ;
- de la Technologie Region de Karlsruhe, de Freiburg et de l'Ortenaukreis ;
- des associations d'usagers de la mobilité et des associations environnementales ;
- des acteurs de la demande de déplacements, représentés à la fois par les syndicats et par des associations chargées d'une manière générale de la vie sociale ;
- des employeurs, des chambres consulaires ;
- des experts composés à la fois d'universitaires, d'acteurs techniques reconnus et d'institutions ;
- ... de toute autre entité qui demandera à être écoutée.

Quatre thématiques peuvent être débattues, centrées sur les axes de travail du manifeste :

- la refonte de l'articulation entre transport et urbanisme ;
- les échelles de la mobilité du quotidien et le Réseau Express Métropolitain ;
- les nouvelles mobilités – nouveaux outils – nouvelles perspectives ;
- la nouvelle gouvernance et le nouveau modèle de financement à mettre en place.

Si les modalités restent encore à affiner, chaque atelier devrait permettre :

- de partager les constats / enjeux sur la base de débats,
- de proposer une synthèse des points faisant accord et d'identifier les questions encore ouvertes nécessitant une réponse experte ;
- de partager, réinterroger, compléter les orientations et axes stratégiques présentés dans ce document et éventuellement envisager des scénarios ;
- d'affiner les pistes d'actions à moyen et long terme, ainsi que les moyens et modalités de réalisation.

Strasbourg.eu
eurométropole

Grand Est
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE