

Évaluation du volet mobilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg

Niveau de service en transports collectifs

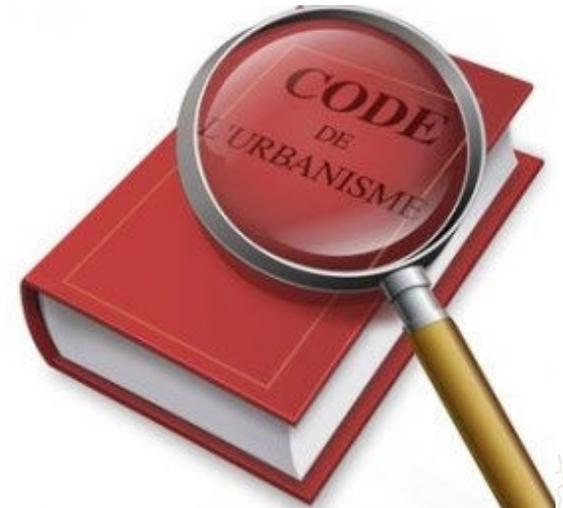


Sommaire

| | |
|--|----|
| * Démarche d'évaluation du PLUi et de son volet mobilité | 3 |
| * Niveau de service en transports collectifs | 5 |
| * Objectifs | 5 |
| * Méthodologie | 6 |
| * Résultats | 7 |
| * Proximité aux arrêts | 7 |
| * Amplitude | 12 |
| * Fréquence horaire moyenne | 13 |
| * Niveau d'offre | 14 |
| * Mobilité et urbanisme | 16 |
| * Zones urbanisées depuis 2015 | 16 |
| * Zones IAU et IIAU | 17 |
| * Conclusion | 18 |

Démarche d'évaluation du PLU et de son volet mobilité

- * Les **articles L.153-27 à L.153-30 du code de l'urbanisme** définissent les modalités d'évaluation du PLU.
- * Ils prévoient notamment que l'établissement public de coopération intercommunale compétent procède à **une analyse des résultats de l'application du plan**, au plus tard six ans après la dernière approbation ou révision complète du PLU.
- * Le PLUi de l'Eurométropole est un PLU dit « 3 en 1 » **qui tient lieu de programme local de l'habitat (PLH) et de plan de mobilité (PM)**.
- * Les dispositions générales relatives au **plan de mobilité** sont définies aux **articles L.1214-1 à L.1214-8 du code des transports**.



Démarche d'évaluation du PLU et de son volet mobilité

- * Elle comprend un **bilan des actions mises en œuvre et la mesure de leur degré de réalisation.**
- * Elle vise également à **aller plus loin** en :
 - ⦿ mesurant les impacts au-delà de la thématique évaluée
 - ⦿ prenant en compte des éléments endogènes et exogènes
 - ⦿ interrogeant la part de chaque acteur
- * Elle a pour objectifs la **recherche d'améliorations pour une meilleure mise en œuvre des orientations du PLU** et de préfigurer d'éventuelles **procédures d'évolution du PLU** ainsi que d'en **éclairer les objectifs.**



Niveau de service en transports collectifs – Objectifs

Construire une agglomération connectée : une orientation du PADD

- * « Le déploiement du réseau de transports en commun en site propre se poursuit dans les secteurs les plus denses, non seulement sur certaines liaisons radiales mais également en rocade, dans une logique de maillage ».
- * « Dans les communes périurbaines, une nouvelle organisation du réseau de bus permet les rabattements vers les transports en commun en site propre. Pour les territoires les plus excentrés, la coordination des offres urbaines et interurbaines (hors territoire métropolitain) est confortée, notamment par :
 - une amélioration des liaisons vers l'espace métropolitain depuis l'extérieur de la Métropole, en articulant l'offre TER, le projet de transport en site propre Ouest (TSPO) et les principales lignes de cars interurbains avec les transports urbains ;
 - une amélioration de la liaison entre l'espace métropolitain et Kehl, par le projet de tramway ».

3 Objectifs

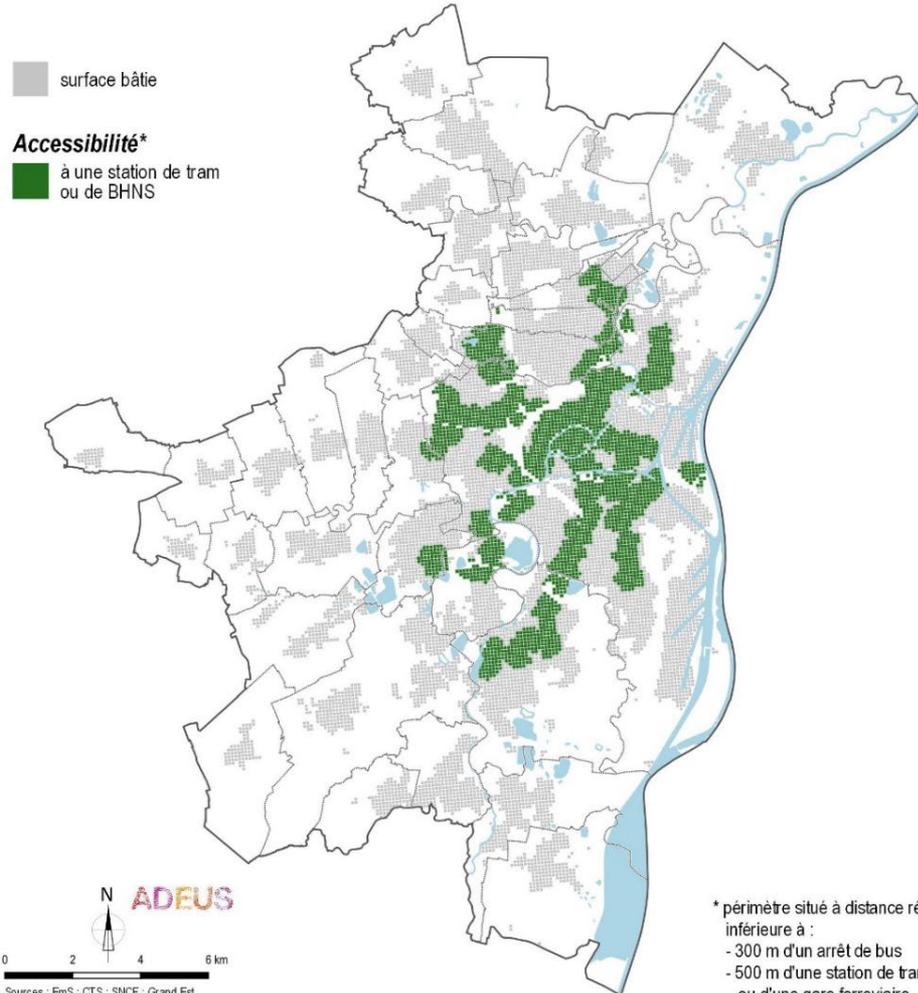
1. Diminuer les émissions de gaz à effet de serre liés à la mobilité, en favorisant l'usage des transports collectifs, en lien avec les objectifs de la stratégie nationale bas-carbone et du SRADDET.
2. Anticiper le risque de contraction énergétique qui impactera la mobilité, en particulier des plus précaires.
3. Développer une offre en transports collectifs qui permette d'accéder aux services essentiels du quotidien, en particulier pour les populations ne vivant pas dans la proximité (20 %).

Niveau de service en transports collectifs – Méthodologie

- * Qualifier l'offre en transports collectifs à partir des données des opérateurs de transports collectifs.
- * Quantifier la population ayant accès aux différents niveaux d'offre via la création d'isodistances (distance viaire) :
 - ⦿ 300 m à pied autour des arrêts de bus
 - ⦿ 500 m à pied autour des arrêts de train et de transports collectifs en site propre (TCSP), y compris le bus à haut niveau de service (BHNS).
- * Évaluer l'emplacement des dernières zones urbanisées sous le prisme du niveau de service en transports collectifs.
- * La performance du réseau (vitesse) ne fait pas partie de ces analyses.

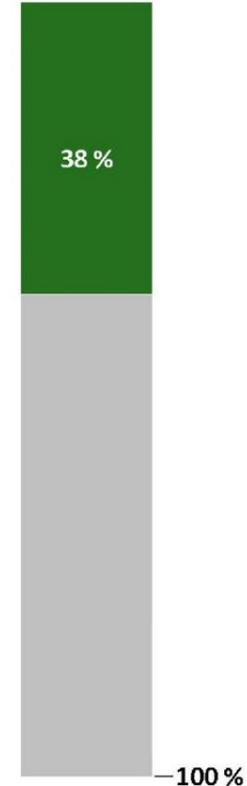
Niveau de service en transports collectifs – Proximité aux arrêts

Desserte des arrêts de transport en commun



Population desservie par mode de transport

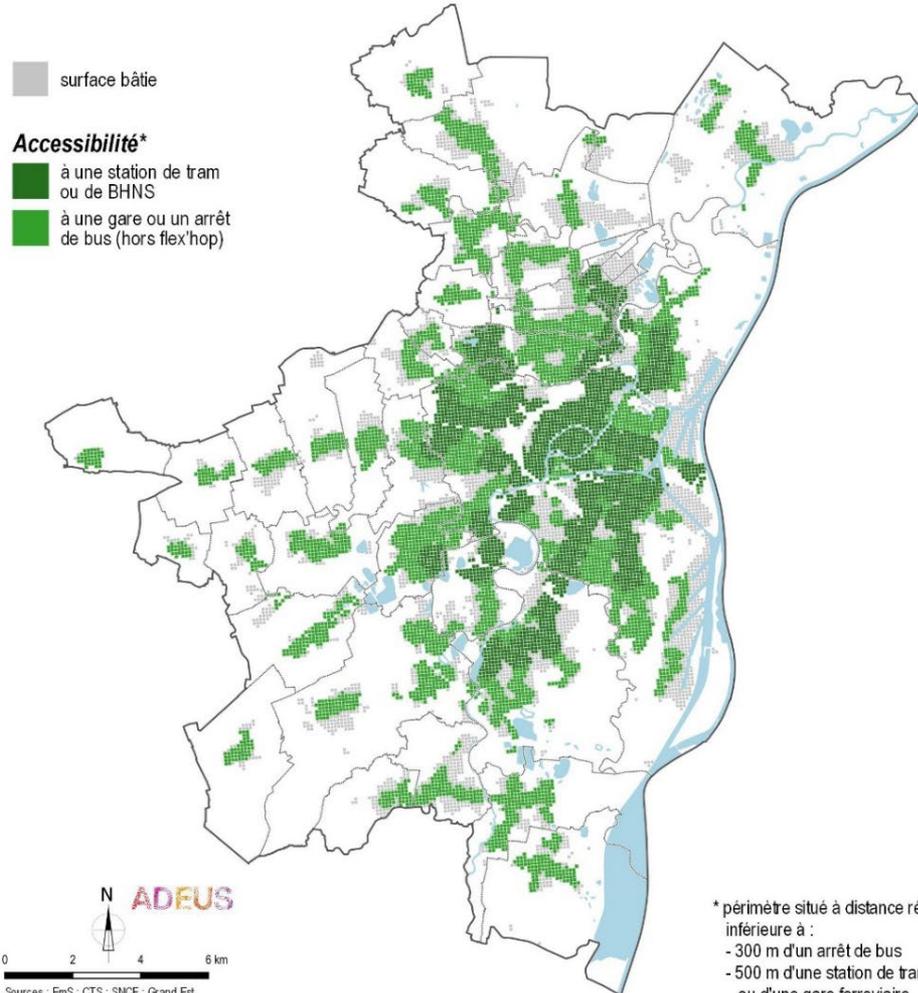
Tram ou BHNS



À moins de 500 m d'une station de tramway/BHNS

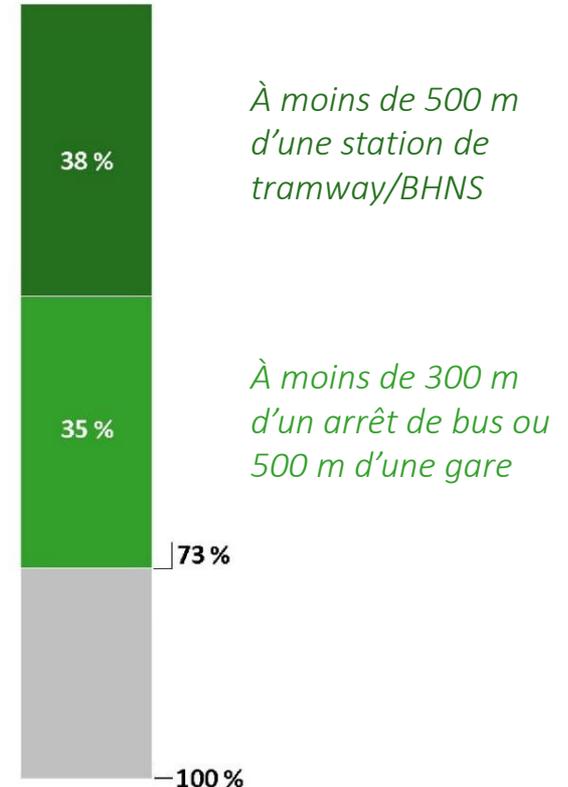
Niveau de service en transports collectifs – Proximité aux arrêts

Desserte des arrêts de transport en commun



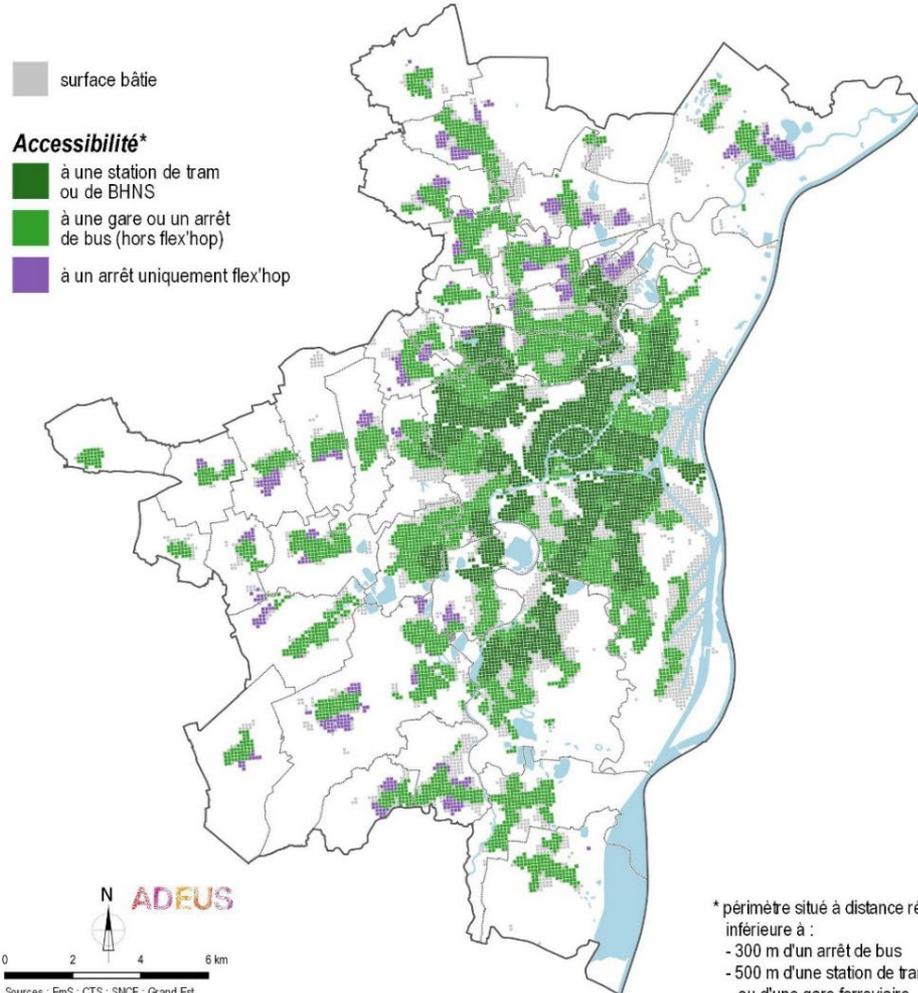
Population desservie par mode de transport

Tram ou BHNS, ou bus ou train



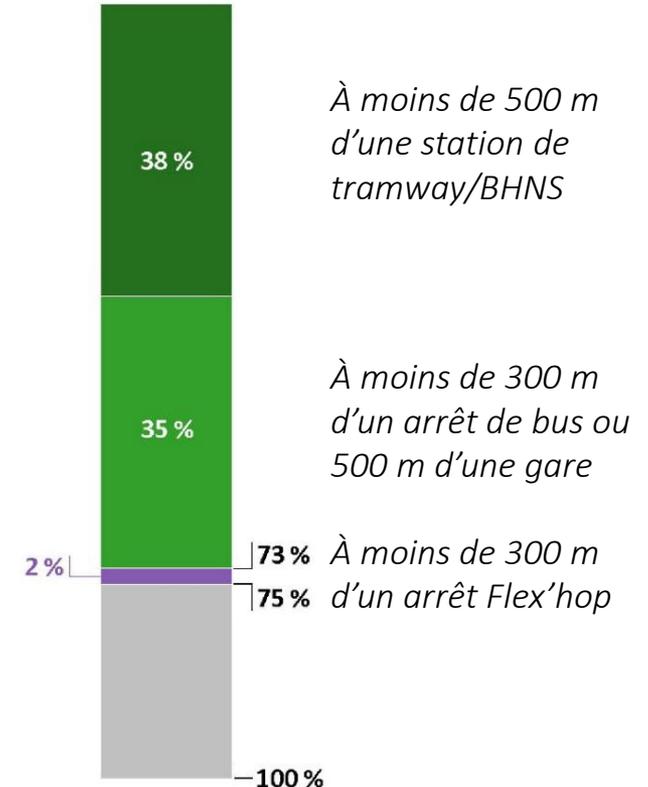
Niveau de service en transports collectifs – Proximité aux arrêts

Desserte des arrêts de transport en commun



Population desservie par mode de transport

Tram ou BHNS, bus ou train, ou Flex'hop

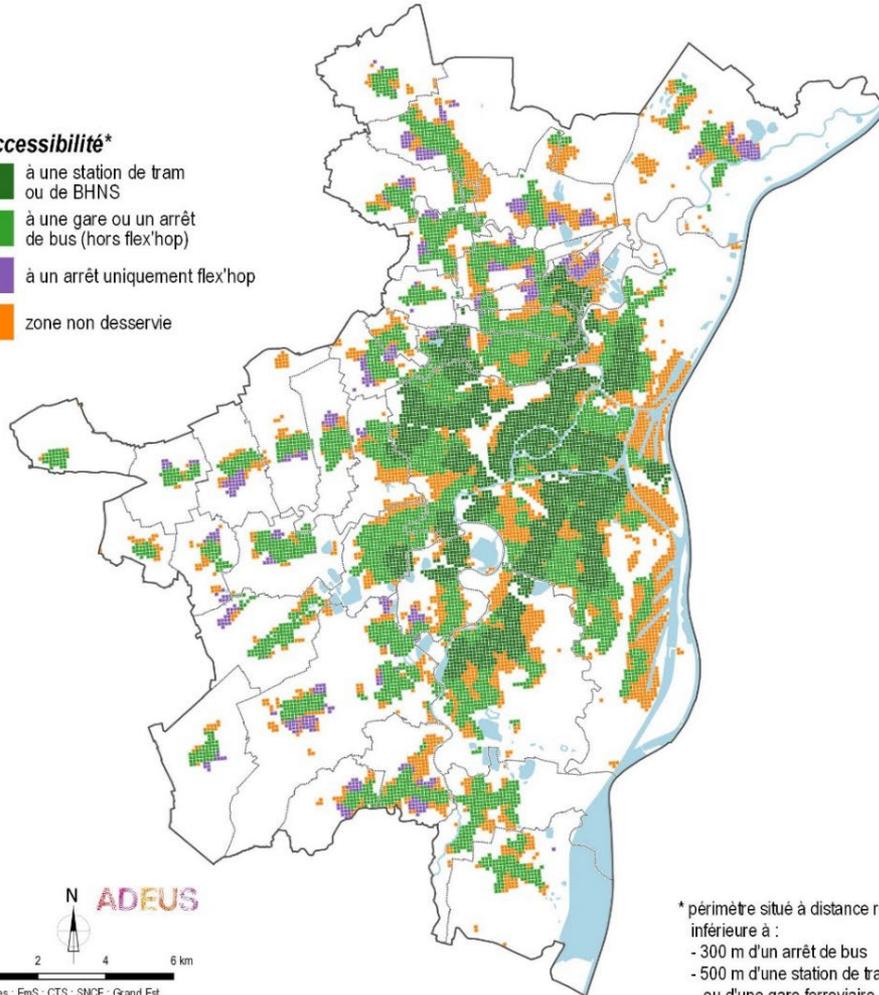


Niveau de service en transports collectifs – Proximité aux arrêts

Desserte des arrêts de transport en commun

Accessibilité*

- à une station de tram ou de BHNS
- à une gare ou un arrêt de bus (hors flex'hop)
- à un arrêt uniquement flex'hop
- zone non desservie

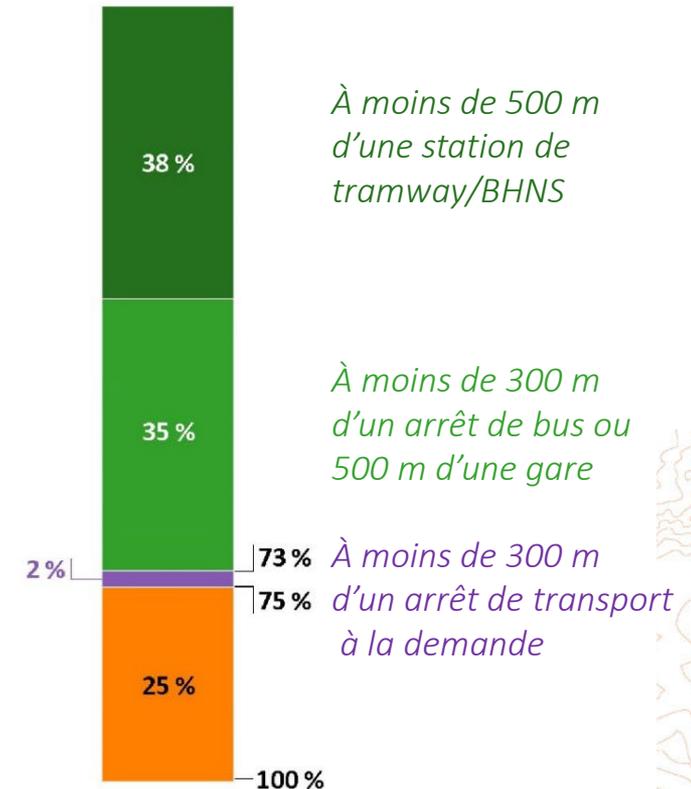


Sources : EmS ; CTS ; SNCF ; Grand Est
Réalisation : ADEUS, septembre 2022

* périmètre situé à distance réseau inférieure à :
- 300 m d'un arrêt de bus
- 500 m d'une station de tram/BHNS ou d'une gare ferroviaire

Population desservie par mode de transport

Tous les modes



Offre en transports collectifs – Proximité aux arrêts

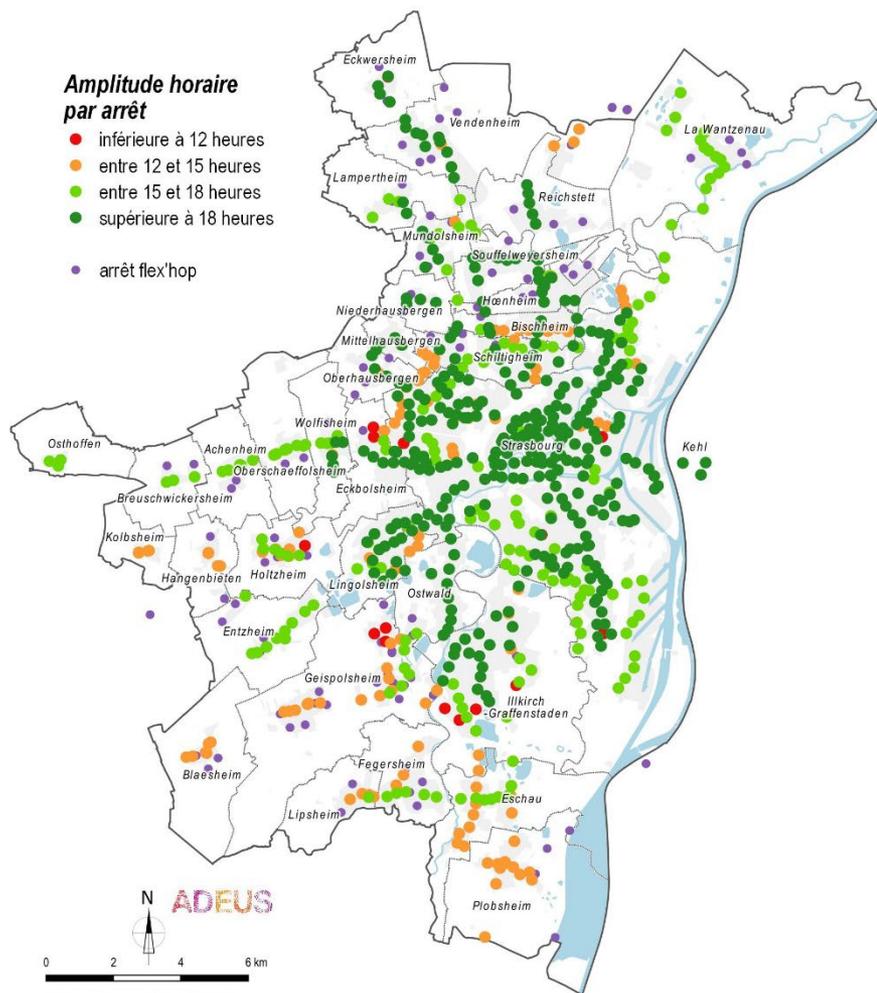
- * 75 % de la population de l'Eurométropole de Strasbourg est à proximité immédiate d'un arrêt de transports collectifs :
 - ⦿ 38 % est à moins de 500 m d'un arrêt de tramway ou de bus à haut niveau de service (BHNS)
 - ⦿ 35 % est à moins de 300 m d'un arrêt de bus ou à moins de 500 m d'une gare ferroviaire
 - ⦿ 2 % est à moins de 300 m d'un arrêt desservi exclusivement par le service de transport à la demande Flex'Hop.

- * Un habitant sur quatre de l'Eurométropole de Strasbourg ne se situe donc pas à proximité immédiate d'un arrêt de transports collectifs. On les retrouve principalement en périphérie de bourgs.

- * Néanmoins, tous les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg vivent à moins d'un kilomètre à pied d'un arrêt de transports collectifs.

Amplitude horaire

Arrêts de transports collectifs dans l'Eurométropole de Strasbourg



Quelques points d'analyse :

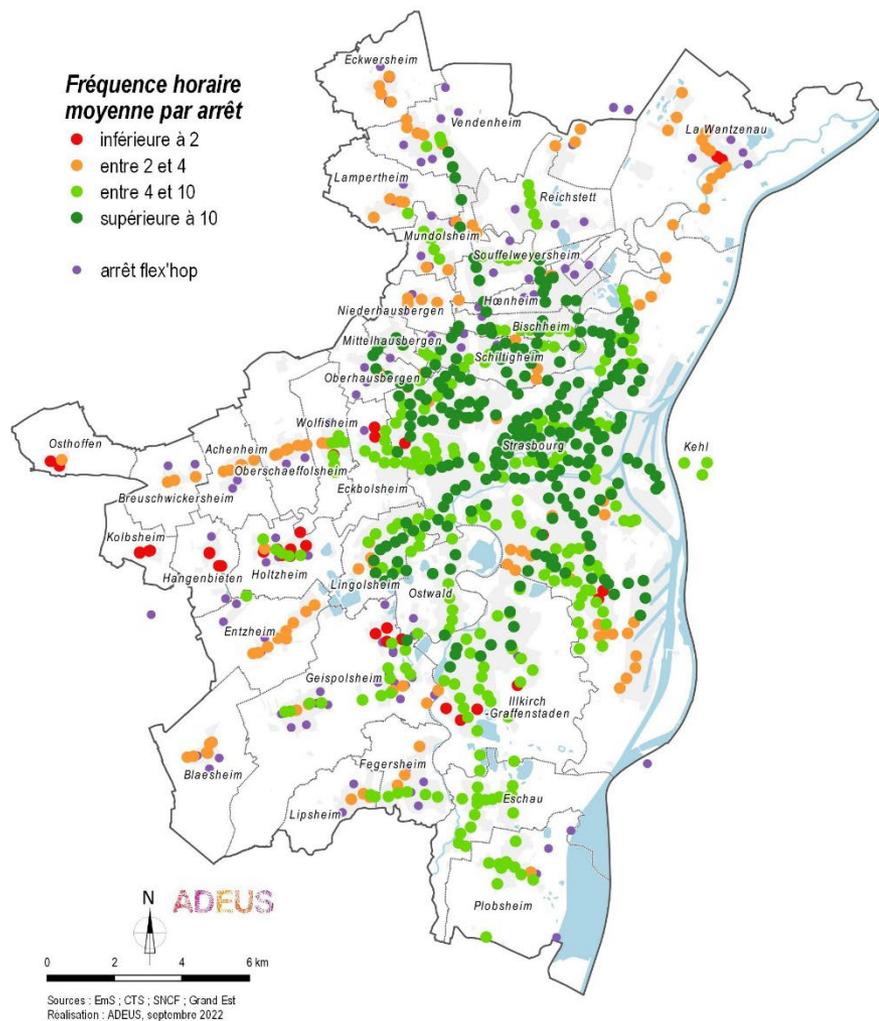
- Une vision des lignes structurantes, principalement radiales et en première couronne.
- Certaines liaisons périphériques ne bénéficient pas d'une amplitude maximale, même en première couronne.

Point de méthode :

- L'amplitude horaire est l'écart entre le premier et le dernier passage de la journée.
- Il peut y avoir des « effets de bord » (à Plobsheim / Eschau, l'amplitude est de presque 15 heures).
- La plupart des « points rouges » de première couronne concernent des « détours » ponctuels à des horaires précis. Dans les faits, c'est quasiment tout le réseau urbain qui a une amplitude supérieure à 12 heures.
- Les arrêts Flex'hop sont illustrés sur la carte mais leur amplitude horaire n'est pas présentée.

Fréquence horaire moyenne

Arrêts de transports collectifs dans l'Eurométropole de Strasbourg



Quelques points d'analyse :

- Les lignes de rocade de première couronne, qui maillent le territoire de manière fine, bénéficient d'une fréquence horaire élevée (par ex. lignes 50 et 70, à l'exception de la ligne 27).
- Certaines lignes périurbaines proposent des niveaux de services urbains de bon niveau (par ex. lignes 260 et 270).

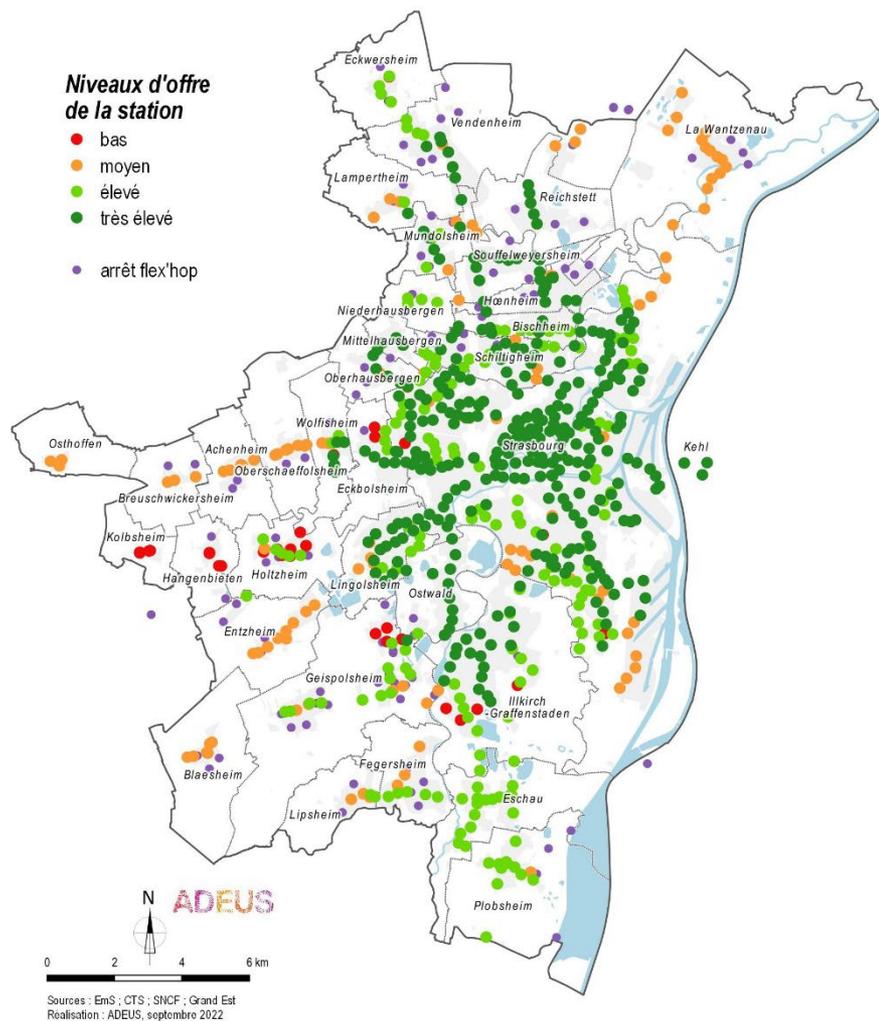
Point de méthode :

- La fréquence par arrêt est calculée dans les deux sens. Une fréquence inférieure à deux par heure implique donc un passage ou moins par heure et par sens.
- La plupart des « points rouges » de première couronne concernent des « détours » ponctuels sur une ligne à bonne fréquence. Ils peuvent aussi être des terminus.
- Qualitativement, la faible fréquence des dessertes ferroviaires est compensée par une vitesse élevée. Cet indicateur n'est pas ici pris en compte (par ex. La Wantzenau).
- Les arrêts Flex'hop sont illustrés sur la carte mais leur fréquence n'est pas présentée.
- La moyenne est calculée sur l'amplitude horaire.

Offre en transports collectifs – Niveau d’offre

Niveau d’offre

Arrêts de transports collectifs dans l’Eurométropole de Strasbourg



Quelques points d’analyse :

- La quasi-totalité des lignes radiales et de rocade de Strasbourg et de 1^{re} couronne proposent un niveau d’offre élevé ou très élevé.
- L’offre sur les lignes radiales de 2^{de} couronne varie beaucoup d’une ligne à l’autre.

Point de méthode :

- Le niveau d’offre s’obtient par croisement entre l’amplitude horaire et fréquence, en privilégiant la fréquence, selon le tableau suivant :

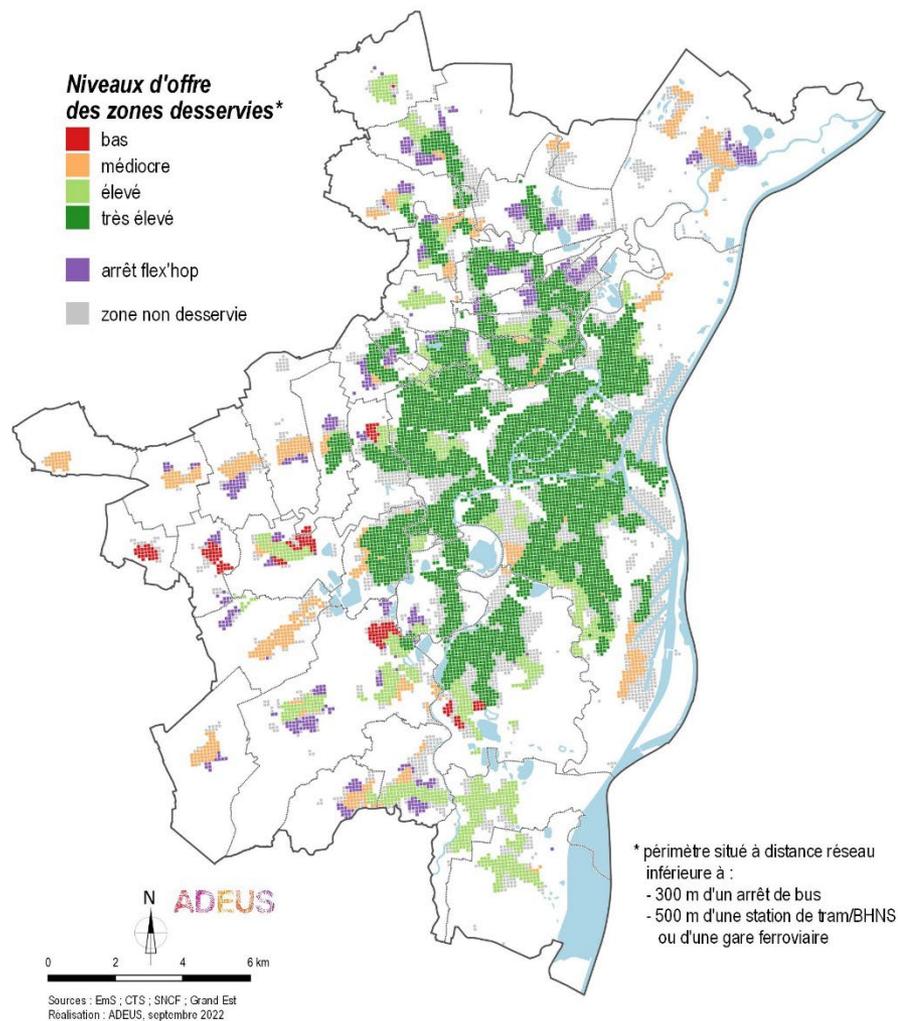
| Niveau d’offre | Amplitude | | | | |
|---------------------------|-----------|-------|-------|------------|------------|
| | <12 | 12-15 | 15-18 | >18 | |
| Fréquence horaire moyenne | <2 | Bas | Bas | Moyen | Moyen |
| | 2-4 | Bas | Moyen | Moyen | Elevé |
| | 4-10 | Moyen | Elevé | Elevé | Très élevé |
| | >10 | Moyen | Elevé | Très élevé | Très élevé |

- Les arrêts Flex’hop sont illustrés sur la carte mais leur niveau d’offre, à part, fait objet d’une autre classe.

Offre en transports collectifs – Niveau d’offre

Niveau d’offre

Zones de l’Eurométropole de Strasbourg desservies par un arrêt de transports collectifs



Quelques points d’analyse :

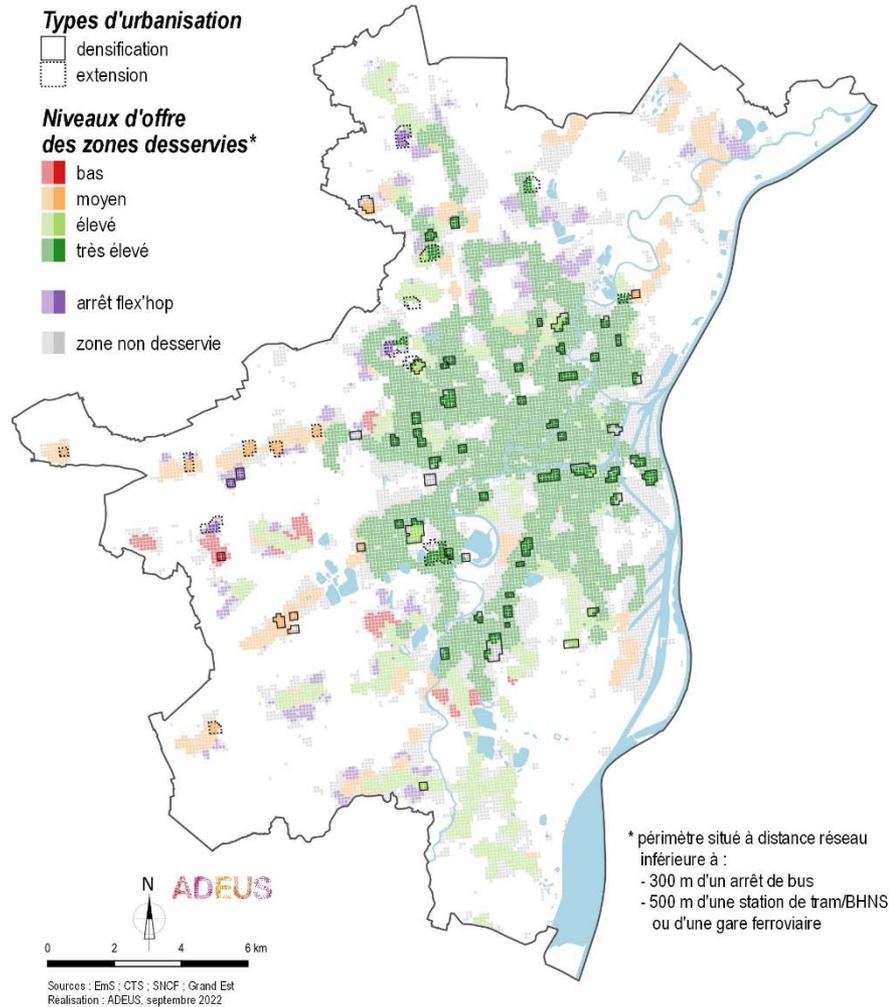
- 75 % de la population vit à proximité immédiate d’un arrêt de transport collectif, c’est-à-dire moins de 300 m d’un arrêt de bus ou moins de 500 m d’un arrêt de tram ou de train.
(Ce chiffre monte à plus de 90 % si on considère 500 m autour des arrêts de bus, et quasiment 100 % pour 1000 m).
- 66 % de la population desservie bénéficie d’un niveau d’offre en transports collectifs élevé ou très élevé.
- Les populations les mieux desservies sont celles qui se situent à Strasbourg, en 1^{re} couronne ou dans des secteurs bénéficiant d’une offre interurbaine complémentaire.

Point de méthode :

- Estimation de la population de l’Eurométropole de Strasbourg selon les données INSEE 2018 ramenée à un carroyage 100*100 m
Donnée structurelle et stable sur le long terme
- Si deux arrêts se situent sur le même carreau, celui-ci reçoit la valeur de l’arrêt avec la meilleure offre.

Principales zones d'urbanisation

Niveaux d'offre sur les zones nouvellement urbanisées



Quelques points d'analyse :

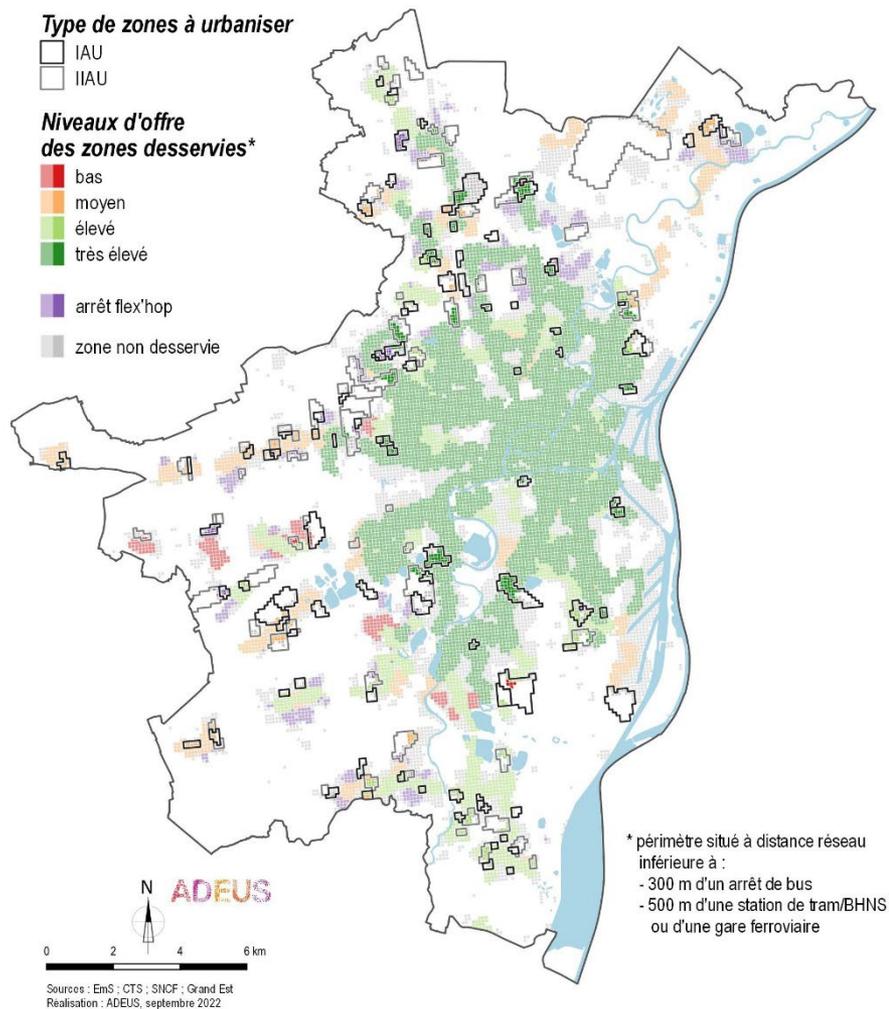
- Une majorité des opérations est aujourd'hui desservie (63 %).
- Lorsqu'elles sont desservies, les zones en densification ont accès à un niveau d'offre élevé.
- Lorsqu'elles sont desservies, les zones en extension ont accès à un niveau d'offre moyen ou au service Flex'hop.

Point de méthode :

- Les opérations sorties avant ou pendant l'approbation du PLUi représentent environ 30 % de l'ensemble des zones urbanisées identifiées.
- Ne sont considérées que les opérations de plus de 50 logements.
- Les zones en densification sont bien plus étendues (130 ha) que celles en extension (72 ha).
- La quantification se fait sur la seule surface urbanisée et pas sur le nombre de logements.

Zones à urbaniser

Niveaux d'offre sur les zones à urbaniser selon le PLU en date



Quelques points d'analyse :

- Les IAU se situent davantage à proximité d'arrêts de transports collectifs que les IIAU (20 % contre 10 %) et a fortiori avec un niveau d'offre plus élevé.

Point de méthode :

- Sont considérées les IAU et les IIAU.
- La quantification se fait sur la seule surface urbanisée et pas sur le nombre de logements.
- Relève à la fois de l'évaluation et de la prospective.

Offre en transports collectifs – Qu'en retenir ?

- * 75 % de la population vit à moins de 300 m d'une offre en TC...
Mais ce chiffre monte à 90 % si on considère des isodistances de 500 m autour des arrêts de bus, et à 99 % pour des isodistances de 1000 m
- * ...et 66 % dispose d'un bon niveau d'offre en transports collectifs.
(plus de dix passages par heure et amplitude d'au moins 15h)
- * Les zones nouvellement urbanisées disposent d'offres différentes :
 - ⦿ En densification : quand desservie, c'est majoritairement par une desserte de niveau élevé ou très élevé
 - ⦿ En extension : quand desservie, c'est majoritairement par une desserte de niveau moyen ou par des Flex'hop
- * Certaines zones à urbaniser disposent d'une très bonne offre. Elles sont déjà identifiées et pourront alimenter l'élaboration du projet de territoire.
A contrario, d'autres zones sont hors de toute desserte performante de transport en commun, et également en-dehors de toute vie dans la proximité.

Indépendamment d'autres problématiques, ceci doit pouvoir nous éclairer dans le devenir de ces zones dans le cadre du zéro artificialisation nette.



Agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

Directeur de publication : Pierre Laplane, Directeur général
Responsable éditorial : Yves Gendron, Directeur général adjoint
Equipe projet : Stéphane Hamm (chef de projet), Benoît Vimbert,
Antoine Frediani, Jean-Yves Sauter

PTP 2023 – Projet n° 3.2.1.14

ADEUS – Décembre 2023

Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables
sur le site de l'ADEUS www.adeus.org