

**20 ans
de politique active
en faveur de la mobilité
dans l'Eurométropole
de Strasbourg**

Le PDU

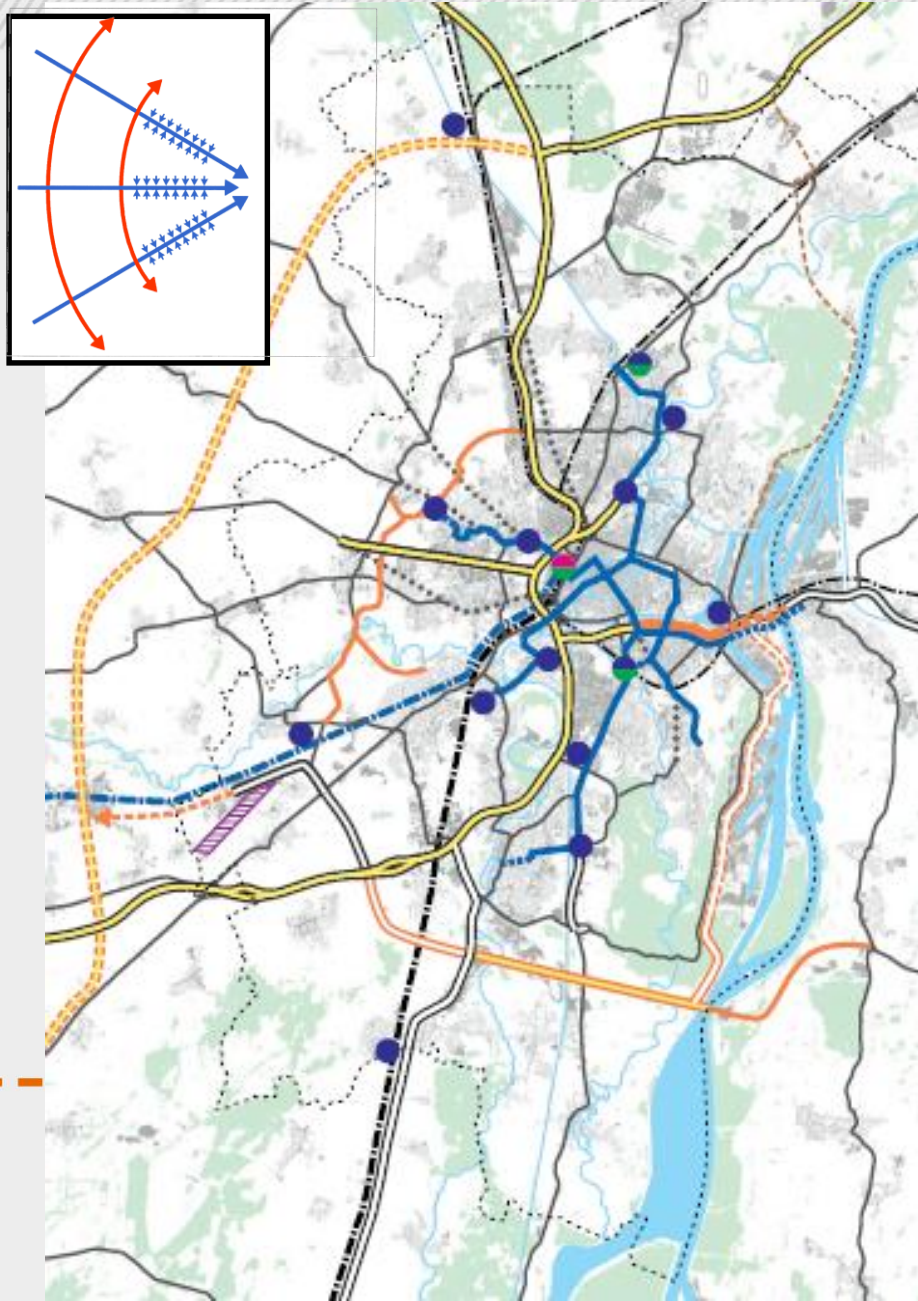
outil d'évaluation de la politique des déplacements



Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?

- Document stratégique d'organisation globale des déplacements de personnes et de marchandises tous modes
- Il est obligatoire et élaboré par l'Autorité Organisatrice de Transports Urbains (Eurométropole)
- Son objectif réglementaire est d'« assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. »
- Il est intégré dans le PLU





- Un PDU orienté schéma d'infrastructures plus que bouquet de services
- La marche peu prise en compte
- Des principes clairs : réserver la création de voirie aux seules liaisons entre quartier ou contournement, capacité radiale constante...



« Politique des déplacements » ≠ « Politique de transports »

Avoir une vision globale et transversale

Ne pas avoir une vision « monomodale » et de « gestion de flux »

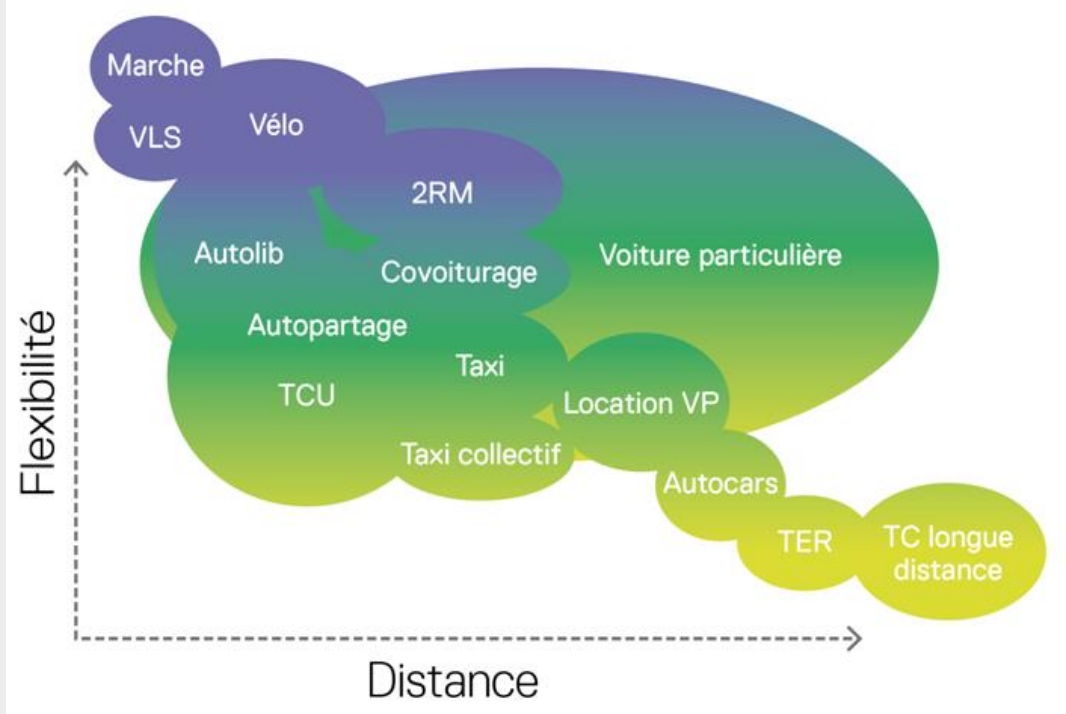
⇒ Une politique de (ré-)équilibrage de la place des différents modes de transport...



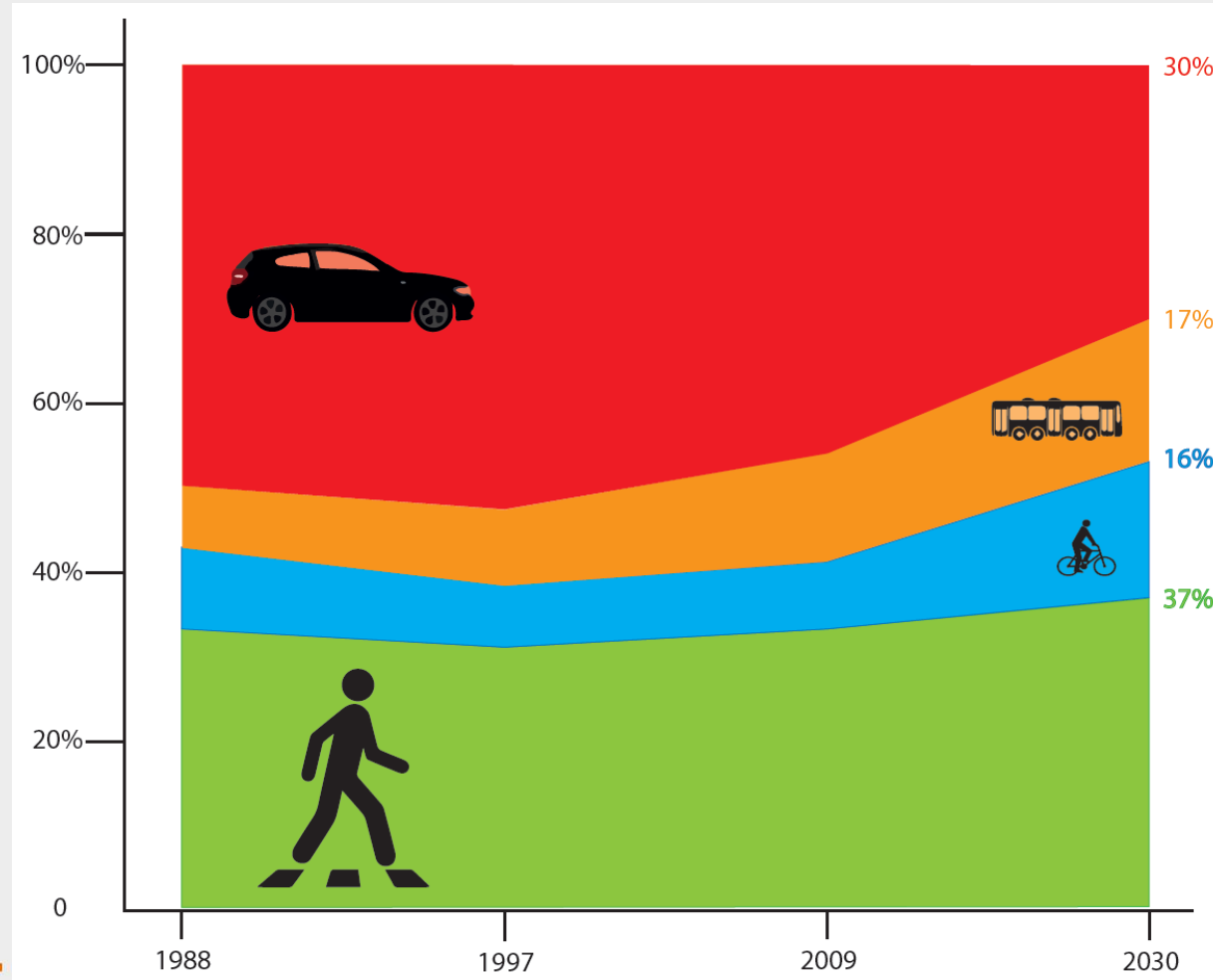
...qui tient compte de l'évolution démographique, du développement urbain, de la protection de l'environnement, etc.

Enjeu : faciliter les déplacements des personnes et marchandises *et* réduire la pollution

Favoriser chaque mode de déplacements dans sa zone de pertinence



Des objectifs ambitieux à l'horizon 2030



Une baisse de 30% du kilométrage parcouru en voiture au sein de l'Eurométropole

Une réduction importante du trafic en lien avec le Plan de Protection de l'Atmosphère

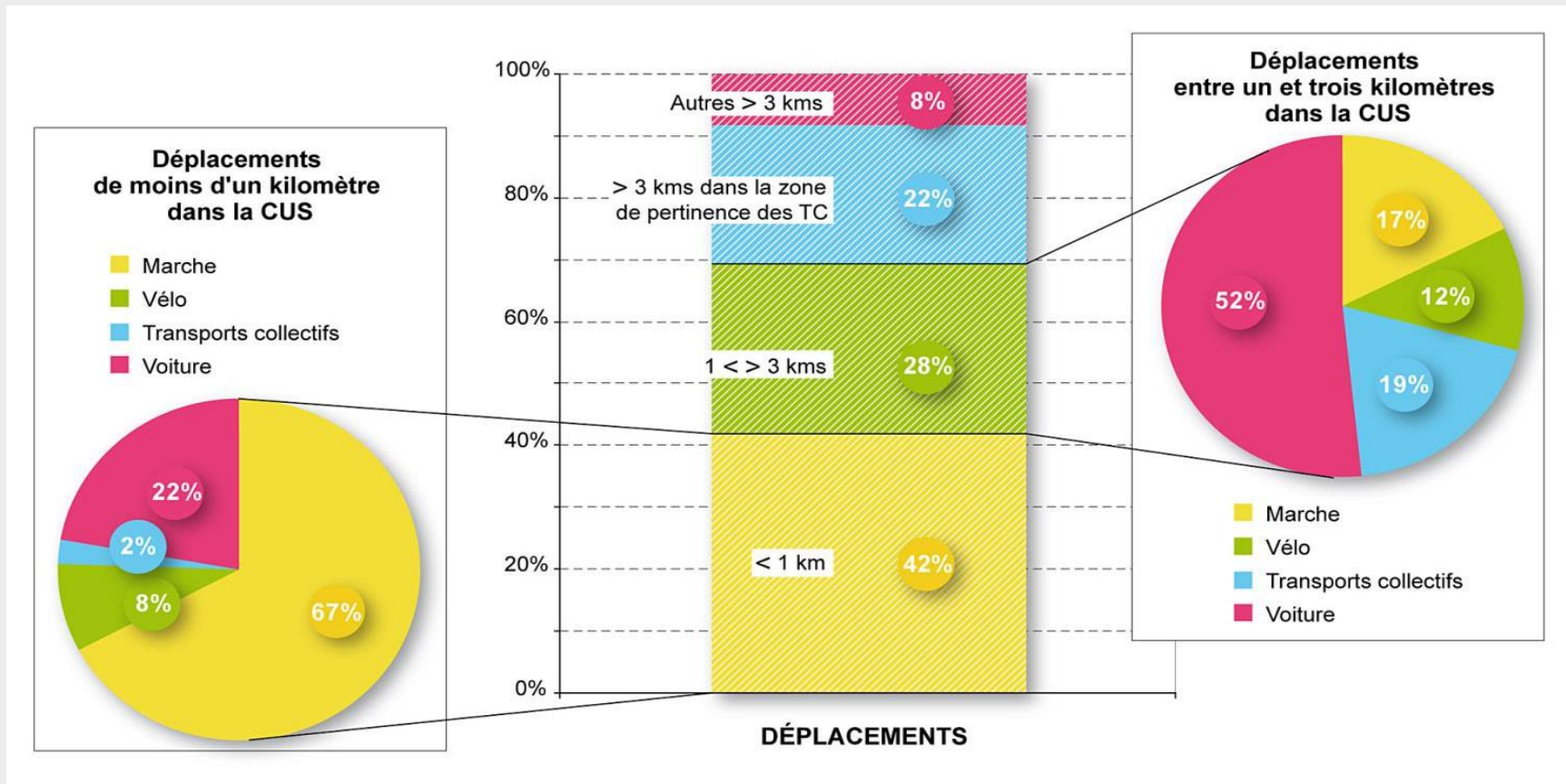
La fiabilité des temps d'accès à la métropole

Un usage de la marche et du vélo qui contribue à 30' d'activité quotidienne



Des « marges de manœuvre » pour les modes actifs

- deux tiers des déplacements font moins de trois kilomètres



4 axes d'actions

Vers un système de transport multimodal et une offre de services aux habitants



1]

Maîtriser, organiser et réduire la circulation automobile



Limitation de la circulation automobile dans le centre-ville

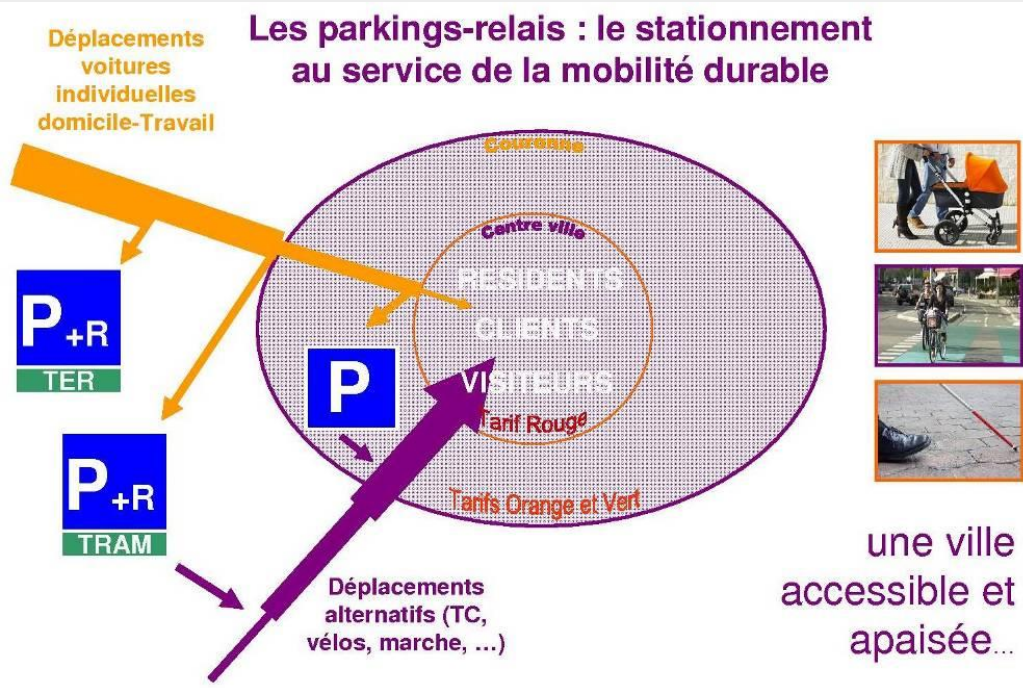
1992 : 4 boucles de circulation

- Supprimer le trafic de transit par le centre historique.
- Favoriser la circulation de desserte.
- “Pacifier le centre-ville”.
- Un plan de circulation interdisant la traversée du centre-ville.
- Une extension importante des zones piétonnes.
- Des pistes cyclables et des zones de stationnement vélo.
- Création de parkings et réduction du stationnement sur voirie.
- Le tram comme outil de réaménagement urbain.



Maîtriser, organiser et réduire la circulation automobile

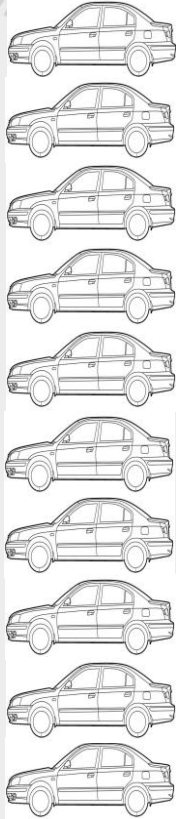
Création de parkings relais



> 4230 places de stationnement



Maîtriser, organiser et réduire la circulation automobile



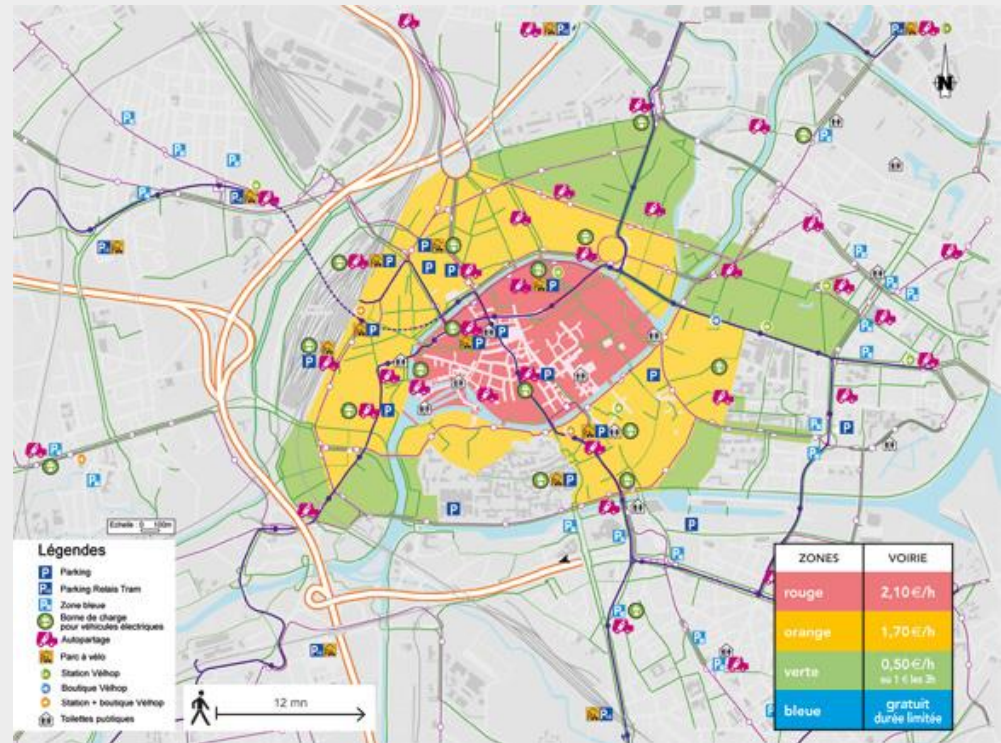
1 voiture

10 voitures

Stationne 10h

Stationnent
chacune 1h00

Favoriser la rotation en éloignant le stationnement de moyenne durée et de longue durée du centre ville



Stationnement payant

CD / MD / LD



2]

Développer les alternatives à la voiture particulière



Faubourg de Pierre

Le Plan Piéton

- Un centre-ville pour les piétons et un plan piéton 2011 > 2020
- Développement de nouveaux usages : zones 30, zone de rencontre, aire piétonne
- Développement d'un réseau piétonnier magistral.

AVANT :
39 % d'espace piéton



APRÈS :
45 % d'espace piéton



- > 532 000 déplacements piétons par jour dans l'EMS
- > Tram et Bus génèrent **800 000 déplacements piétons** par jour
- > 1 déplacement sur 3 se fait à pied dans l'EMS.



Magistrale piétonne

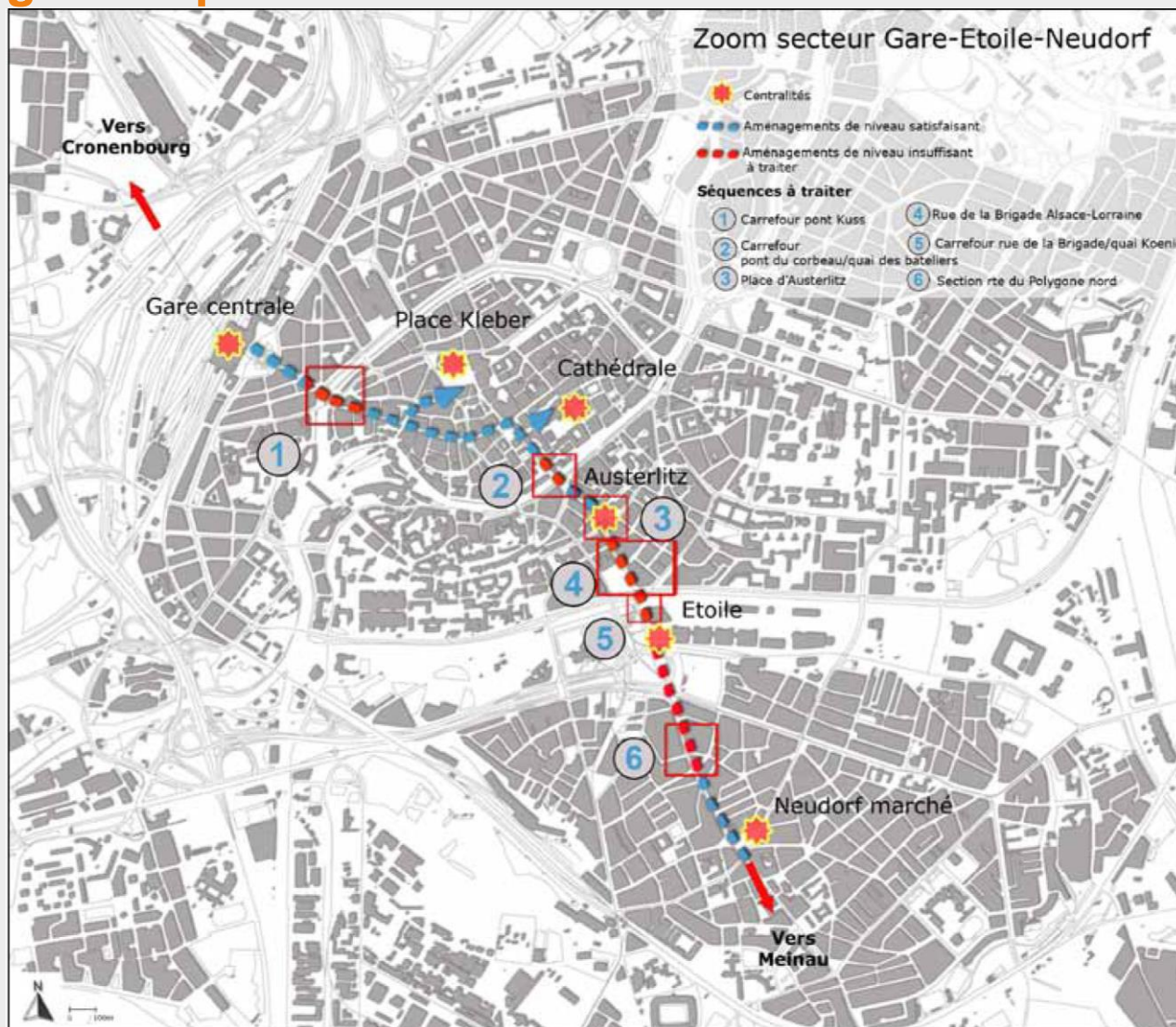
Le principe d'un réseau piéton magistral

La Ville de Strasbourg créé un réseau piétonnier magistral reliant les différents quartiers. Ses caractéristiques :

- 50% de l'espace réservé aux piétons
- Une claire répartition de l'espace pour chaque mode de déplacement
- Un nombre de voies automobiles limité au juste nécessaire



Tracé de la Magistrale piétonne : Zoom sur le secteur Gare-Etoile-Neudorf



Strasbourg, une ville qui marche



AVANT

Au XIX^{ème} siècle



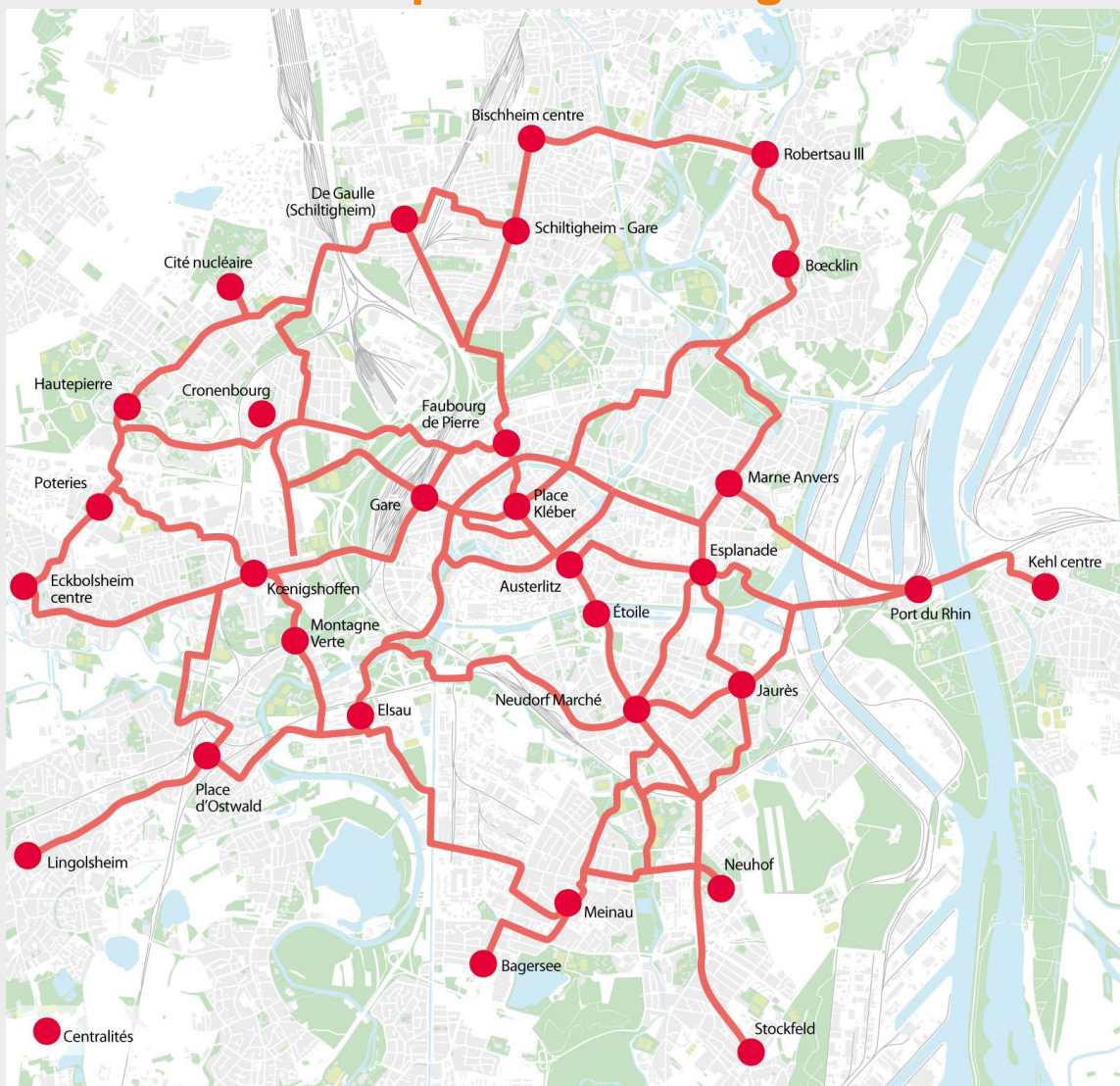
Avant les travaux



APRES



Le réseau piétonnier magistral



Strasbourg, 1^{ère} ville cyclable

- 2 271 places de stationnement vélo.
- 700 km d'itinéraires cyclables (2018).
- 20 000 arceaux à vélo.
- 21 Véloparcs Tram et Bus.
- Plus 38 000 vélos en moyenne sur le parc cyclable au quotidien.



approche pour développer la cohabitation entre cyclistes et piétons à Strasbourg :

1- Construire de bonnes infrastructures pour les piétons et les cyclistes où chacun trouve sa place et où les règles de circulation sont bien connues.

AVANT



APRES



(Projet
Velostras)



2 - Nouvelle stratégie de parking à vélos dans le centre ville

Réduction du nombre d'arceaux à vélos sur l'espace public et les transférer dans des nouveaux parkings à vélos.

Augmenter le nombre d'arceaux à vélos dans les nouveaux parkings

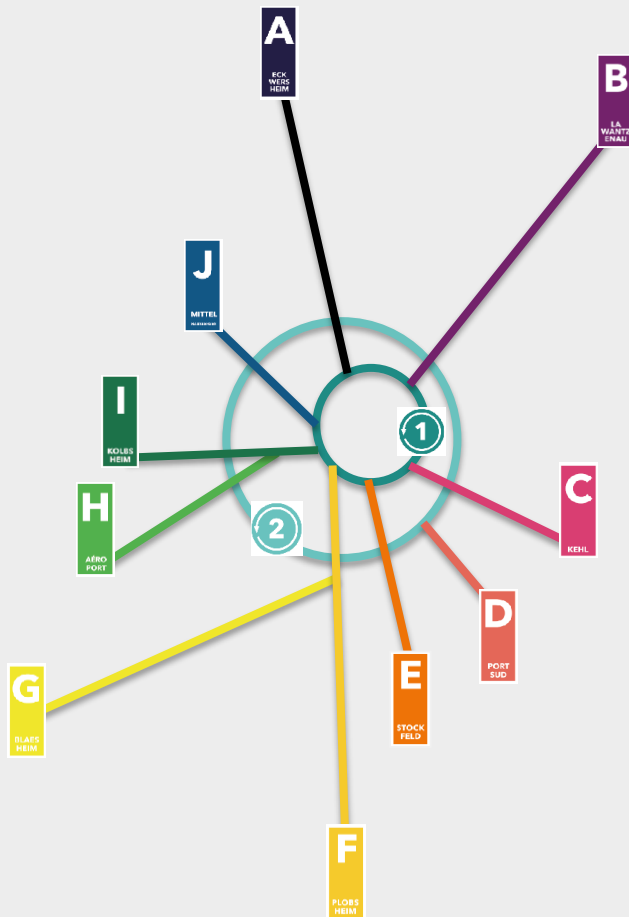
Encourager les cyclistes à laisser leur vélo gratuitement dans les parkings sécurisés localisés en entrée de zone piétonne.

6 projets (5 reorganisations d'espaces vélos dans parkings existants et un nouveau parking spécifique pour les vélos



3-Communiquer sur le respect des règles de circulation et sensibiliser les personnes au meilleur partage de l'espace public





5 niveaux de services définissent Vélostras :

- Convivialité,
- Efficacité,
- Fiabilité
- Lisibilité,
- Sécurité.

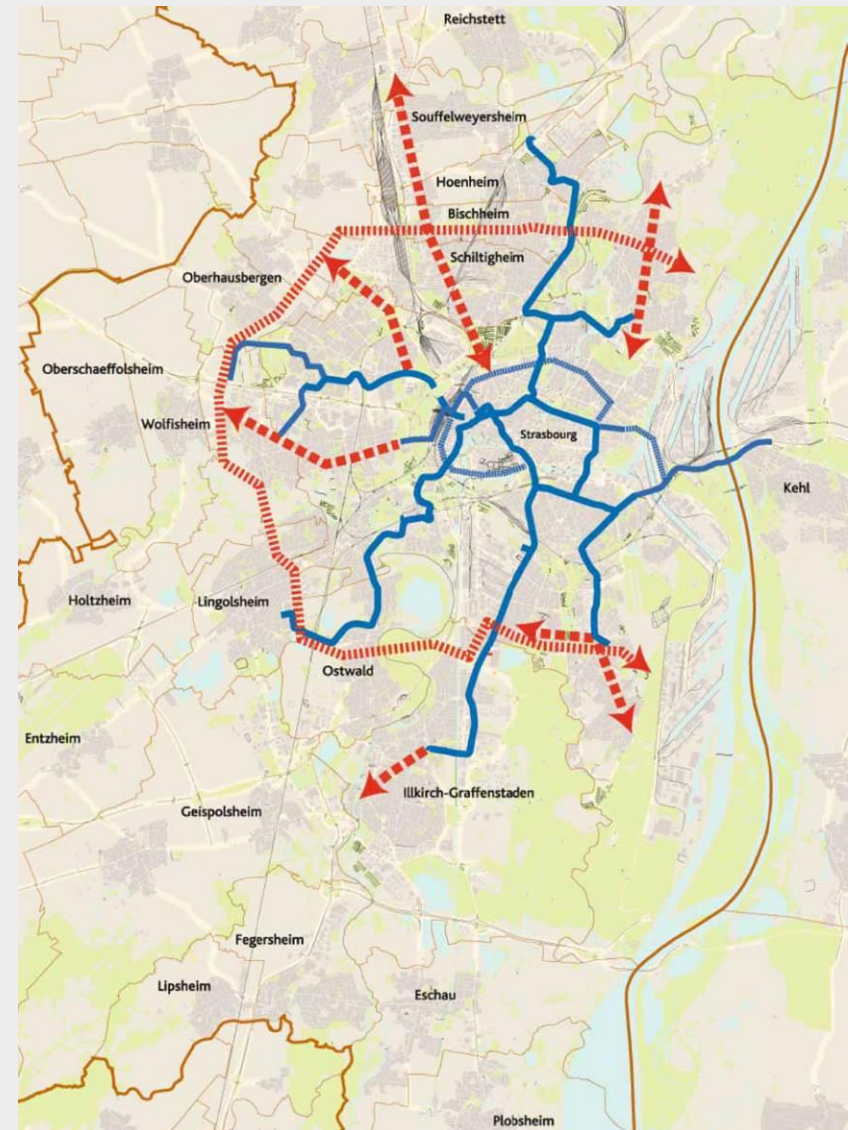
- 130 km « d'autoroute » à vélos
- 10 itinéraires radiaux, itinéraires circulaires
- 70% des aménagements sont existants
- pour permettre le développement du vélo en 1^{ère} et 2nde couronne



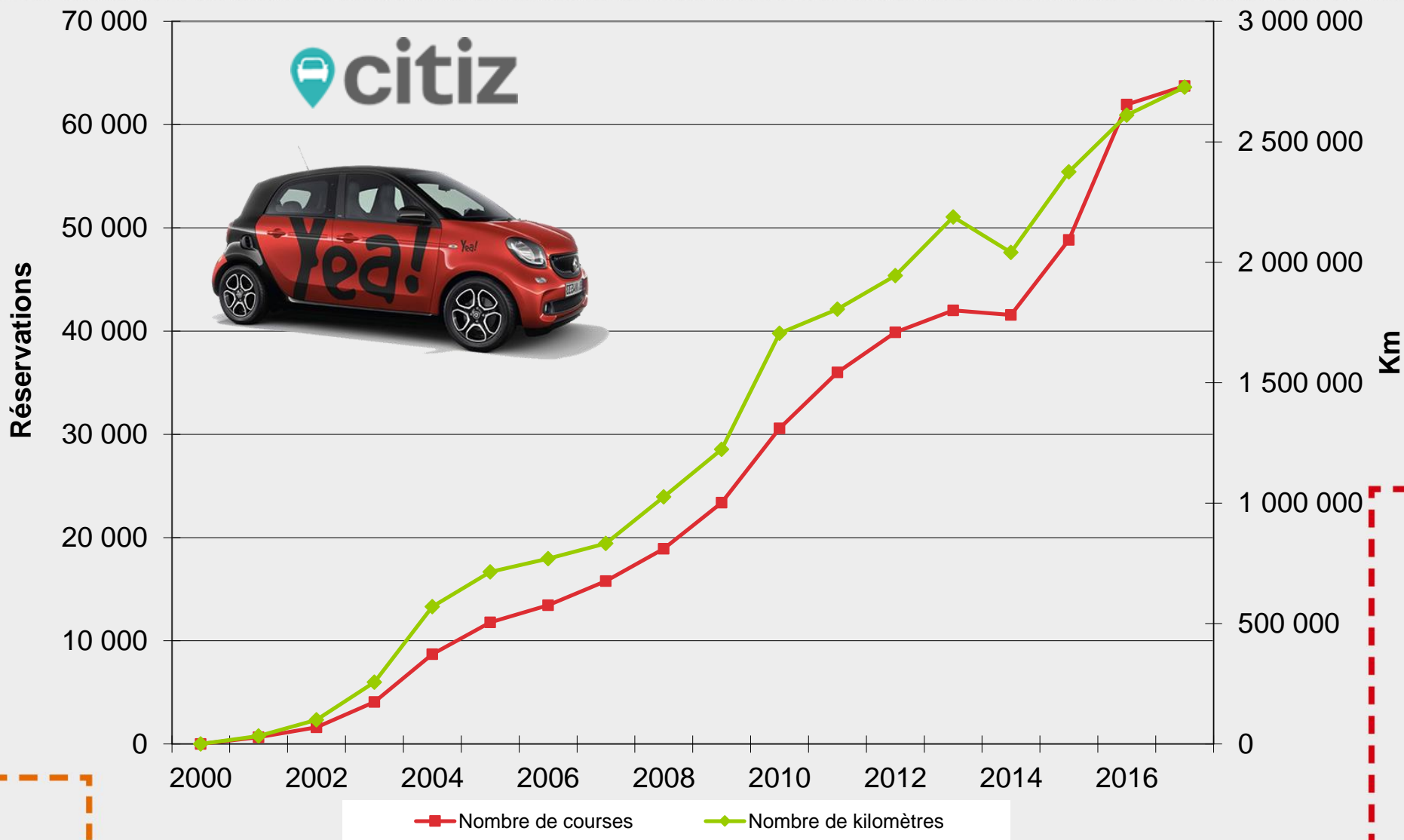
Le Schéma Directeur des Transports en Commun 2025

4 enjeux majeurs :

- S'inscrire dans le projet de développement de la métropole.
- Améliorer la lisibilité et la qualité du réseau urbain.
- Trouver des réponses aux enjeux périurbains et de la seconde couronne.
- Relever le défi du financement.



Autopartage



3]

Sensibiliser et faciliter les usages modaux



Conflits piétons/cyclistes

Des réponses en terme d'aménagements :
Itinéraires cyclables de contournement du centre-ville

Parcs vélo en périphérie du plateau piétonnier

Des réponses en terme de communication



Tarification solidaire des transports en commun

La Ville et la Communauté urbaine de Strasbourg ont instauré, depuis le 1er juillet 2010, une nouvelle politique tarifaire de leurs services publics pour plus d'équité et de solidarité.

> Passage d'une logique de **statut** (salarié, retraité, étudiant) à une logique de **revenu des familles**.



LES TARIFS

ABONNEMENT MENSUEL

	4 18 ans	19 25 ans	65 ans et plus	26 64 ans
QF Supérieur à 750€	26,60€			50,80€
QF de 551€ à 750€	13,30€			25,40€
QF de 351€ à 550€	7€			13,10€
QF Jusqu'à 350€	3,40€			5,80€



- Pass Mobilité : Introduire une carte de transport multimodale
- Expérimenter une intégration tarifaire aux sein des deux agglomérations alsaciennes





TOUT EN UN CLIC AVEC LA PLATEFORME OPTIMIX !

STRASBOURG EUROMÉTROPOLE A DÉVELOPPÉ, EN COLLABORATION AVEC PLUSIEURS ENTREPRISES ET ADMINISTRATIONS DU TERRITOIRE, LA PLATEFORME WEB OPTIMIX.STRASBOURG.EU QUI REGROUPE PLUSIEURS OUTILS DE GESTION DES DÉPLACEMENTS.



UN OUTIL DE DIAGNOSTIC MOBILITÉ



UN OUTIL DE CONSEIL INDIVIDUALISÉ

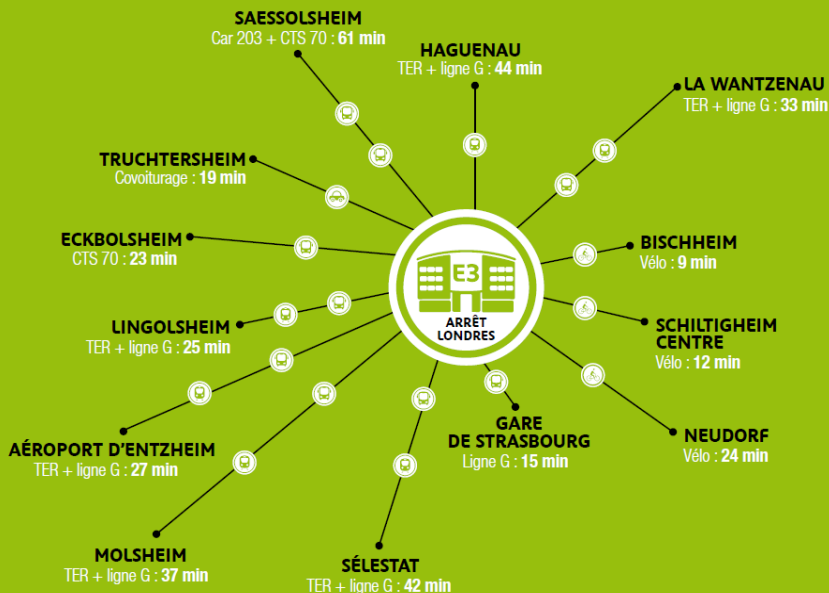


UN OUTIL DE CRÉATION D'ÉQUIPAGES DE COVOITURAGE

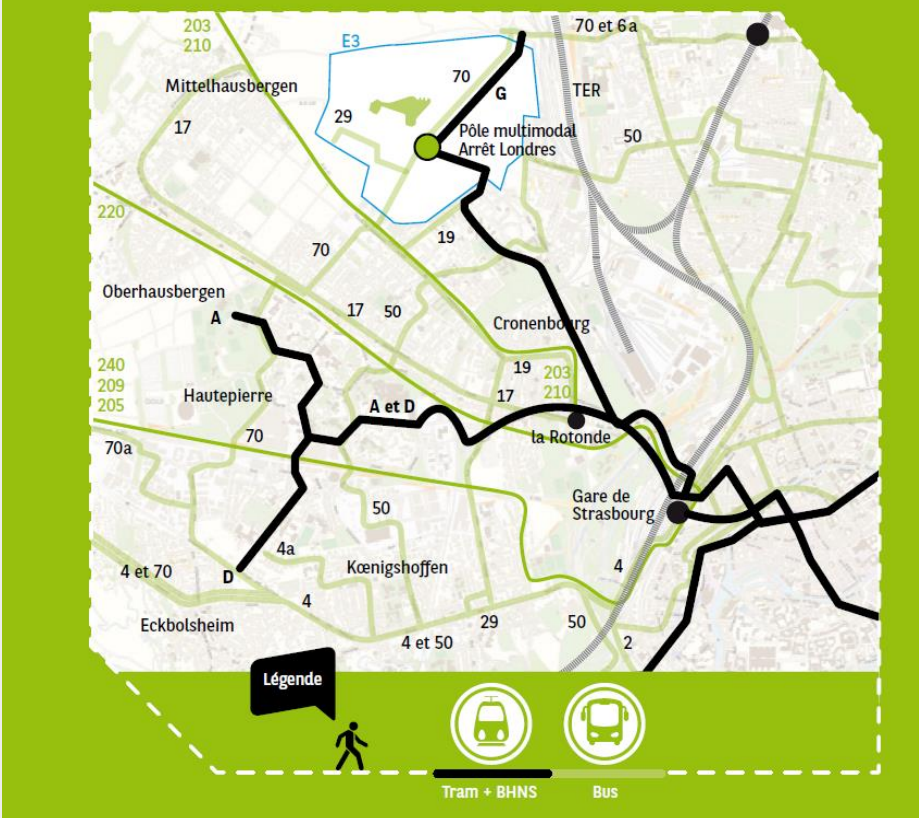
OPTIMIX.STRASBOURG.EU UN GAIN DE TEMPS DANS LA GESTION DES DÉPLACEMENTS DES SALARIÉS



EXEMPLES DE TEMPS DE TRAJETS



COMMENT VENIR SUR L'ESPACE EUROPÉEN DE L'ENTREPRISE ?



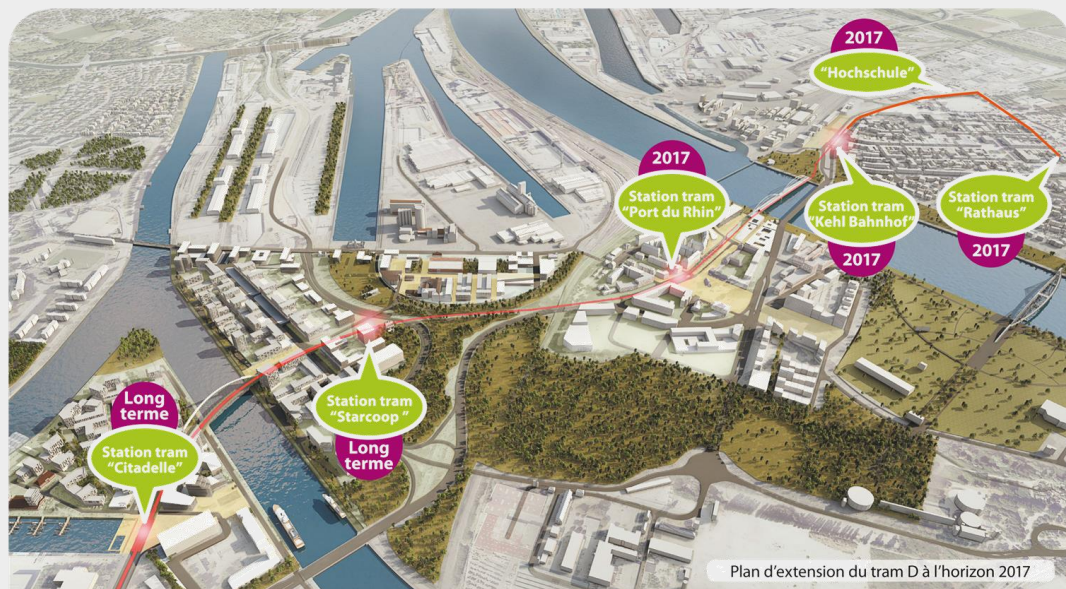
4]

Lier Transport et Urbanisme : Zoom sur un projet phare transfrontalier



Extension du tram D vers Kehl (Allemagne)

- **2,4 kilomètres** de ligne à l'horizon **2017**.
- Une **coopération transfrontalière** inédite sur un projet de transport en commun.
- Un projet d'extension ambitieux, vecteur **d'urbanisation et de réaménagement urbanistique** d'un territoire particulier.



- De nombreux projets d'urbanisation à court/ moyen terme (Bruckhof, Citadelle, Starlette, Coopérative, Port du Rhin, Deux Rives...).
- **Valorisation** d'un vaste territoire de friches portuaires.
- Restructuration des voiries et des **axes de transit portuaire**.
- Développement de **pôles multimodaux** (Gare Port du Rhin, Gare de Kehl).
- **Désenclavement** du quartier du Port du Rhin.
- Potentiel de desserte de **20 000 à 30 000** personnes.

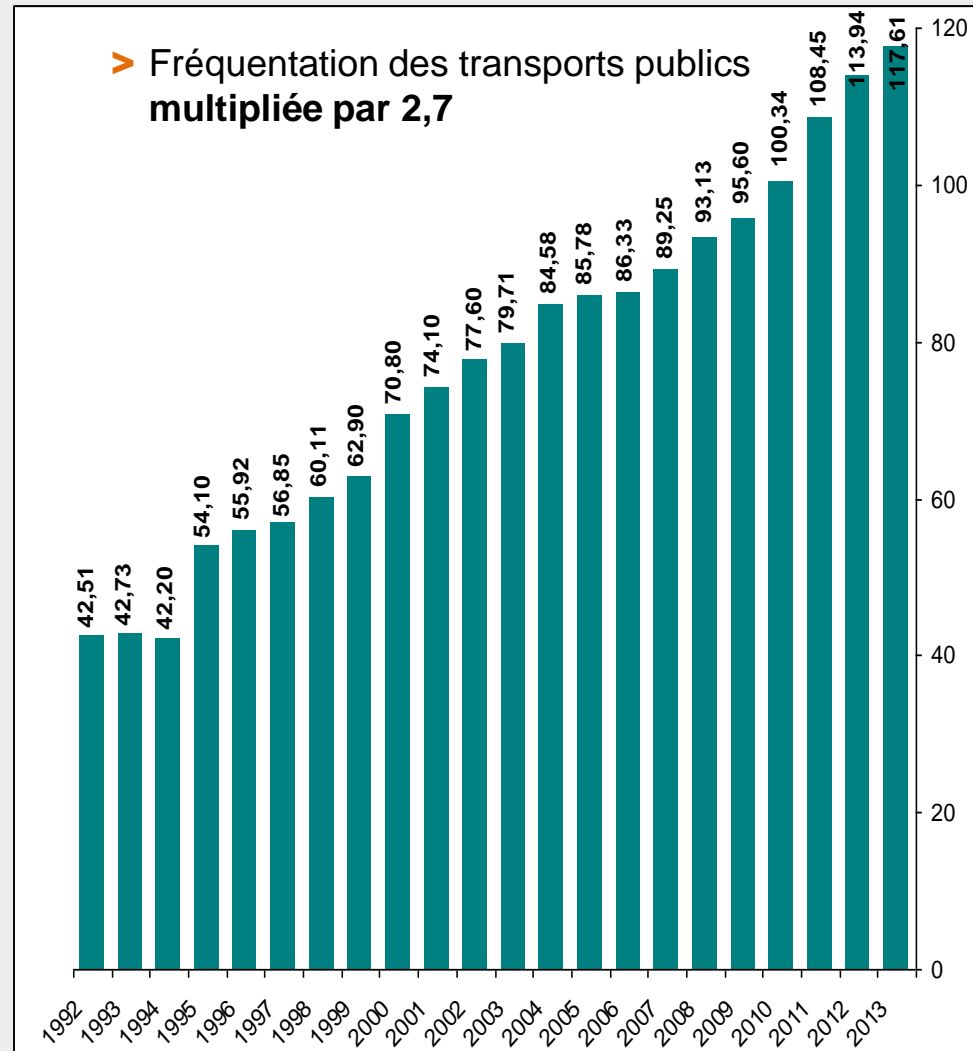
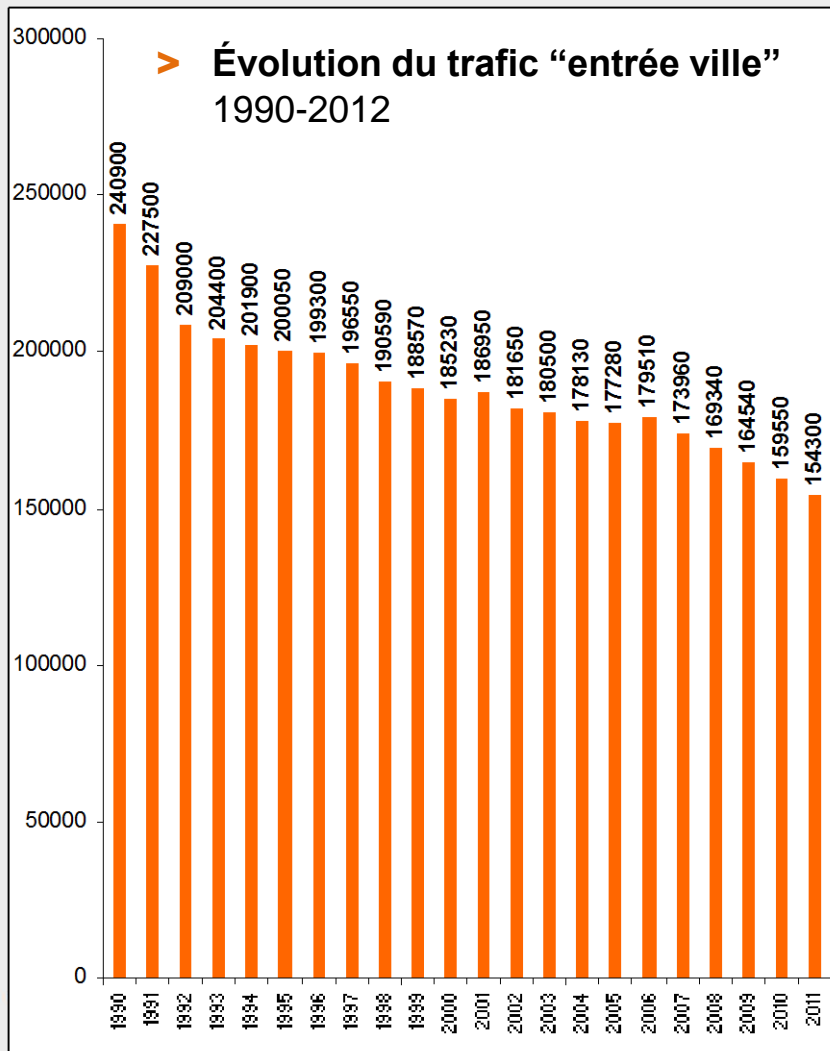


annexe

Les effets du PDU

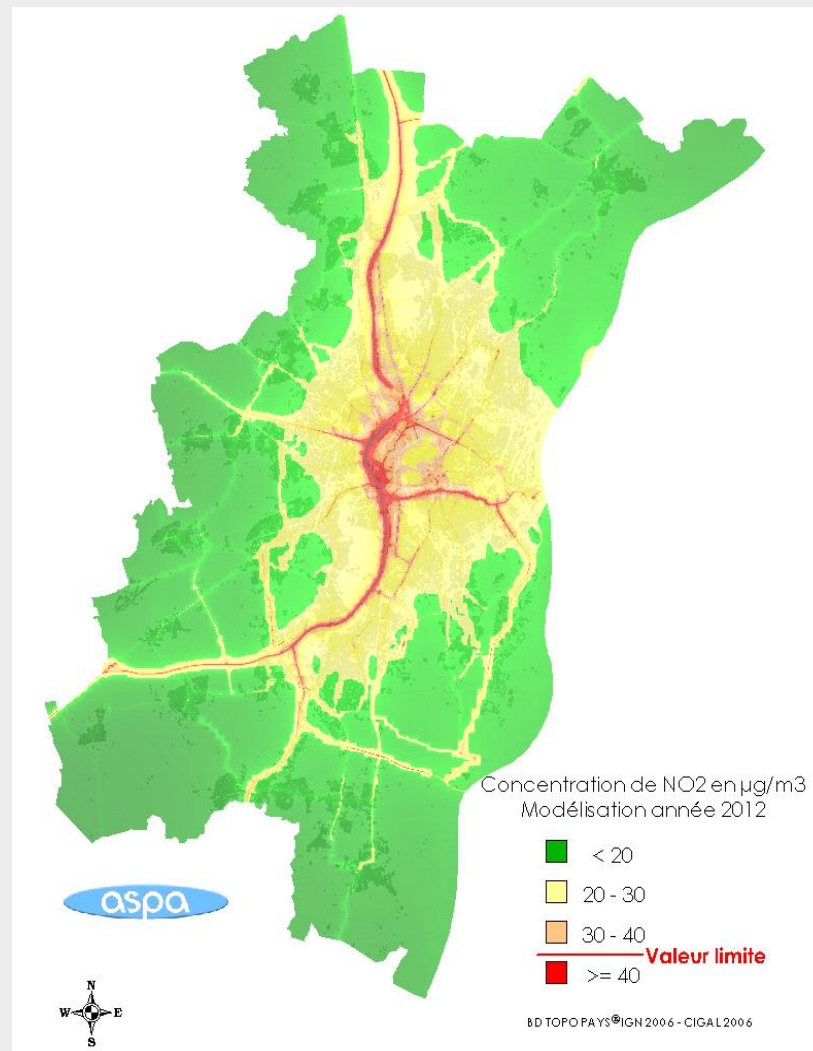
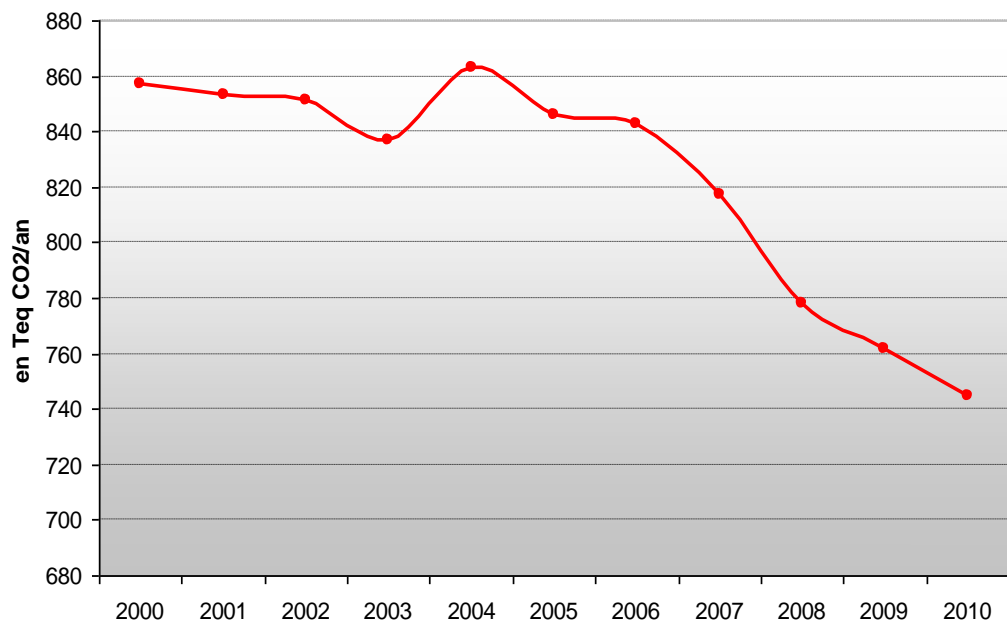


Trafic et fréquentation des transports publics



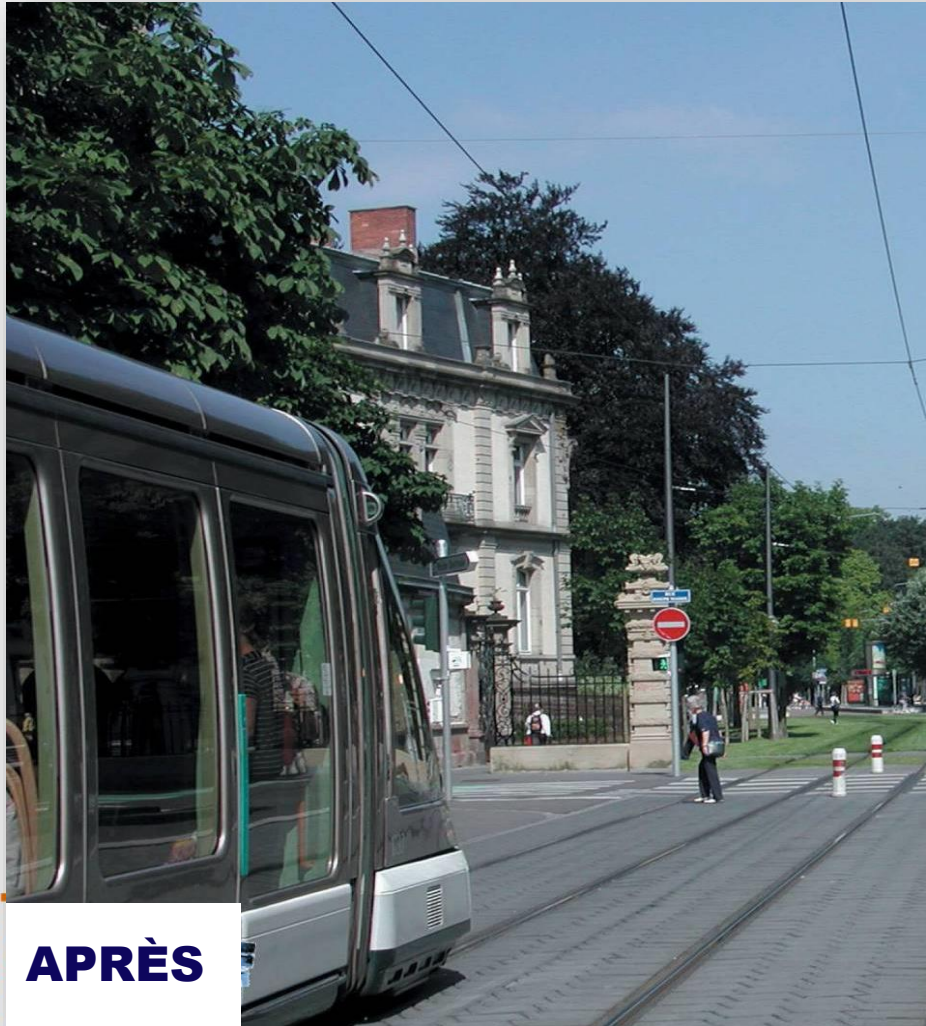
Plan de Protection de l'Atmosphère

Emissions de gaz à effet de serre dans la CUS



Transformation des espaces urbains grâce au tram

Avenue de la Marseillaise



Transformation des espaces urbains grâce au tram

AVANT



Boulevard de la Victoire



APRÈS



Transformation des espaces urbains grâce au tram

Avenue du Général de Gaulle

AVANT



APRÈS



Transformation des espaces urbains grâce au tram

AVANT



L'Esplanade

APRÈS

AVANT



- Un atout aussi bien commercial que touristique pour le centre-ville de Strasbourg.



APRÈS



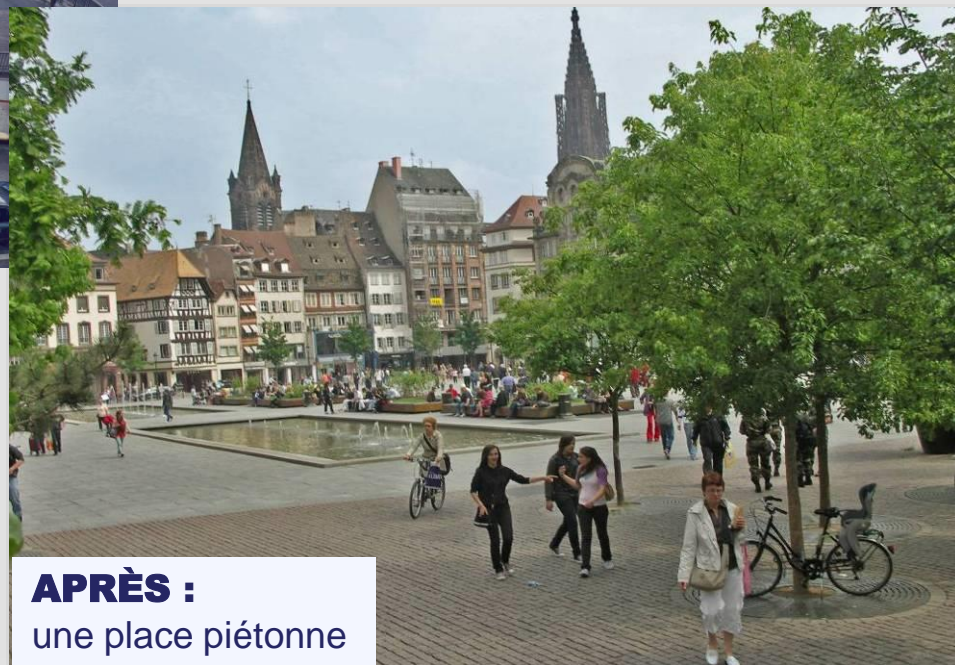
Quelques progrès ont été réalisés ...



La requalification urbaine

AVANT :

un rond-point
avec 40 000 véhicules /jour



APRÈS :

une place piétonne



Une innovation de santé publique

Et aussi : Strasbourg invente le vélo sur ordonnance

L'opération « Sport-santé sur ordonnance à Strasbourg » a été lancée en décembre 2012 pour une durée expérimentale d'un an.

Ce dispositif est gratuit grâce à l'engagement financier de tous les partenaires du contrat local de santé (Agence régionale de Santé, Etat, CPAM du Bas-Rhin, Hôpitaux universitaires de Strasbourg, Conseil Général....).

L'utilisation normale et régulière du vélo est recommandée pour de nombreuses pathologies telles que l'obésité, les maladies cardio-vasculaires, ou encore le diabète car cette activité permet d'augmenter le rythme cardiaque de façon progressive et régulière. Il faut que le cycliste puisse parler tranquillement à la limite de l'essoufflement et de la transpiration pendant qu'il pédale.

Avec 120 médecins participants, 300 ordonnances réalisées et 250 patients qui bénéficient du programme, l'opération est un franc succès.

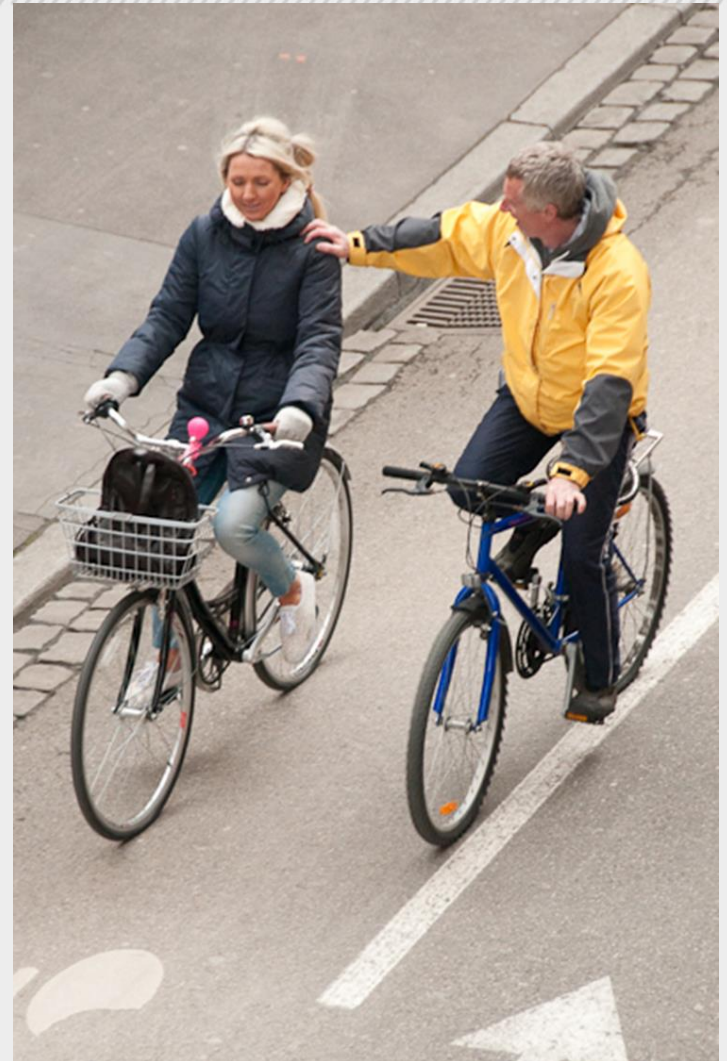


Convivialité

Des cyclistes qui peuvent évoluer « à deux de front »

Déploiement de services qui montrent que le vélo compte :

- compteurs dynamiques
- points services
- informations
- Aménagements paysagers.



Efficacité

Tous points de l'agglomération à moins de 30 minutes à vélo du centre ville (= vitesse moyenne de 20 km/h)

Des cyclistes qui peuvent se dépasser sans gêne.

Une maîtrise des temps d'attente aux intersections.

- Des connections denses et soignées au reste du réseau cyclable.



Fiabilité

Un réseau praticable 24h sur 24h,
365j/an

éclairage

déneigement et salage prioritaire

entretien régulier



Lisibilité

Le cycliste doit facilement pouvoir se repérer et mémoriser les itinéraires

continuité de l'itinéraire assuré par des aménagements qualitatifs

jalonnement dédié

création d'une identité spécifique VéloStras



Sécurité

L'efficacité ne doit pas dégrader la sécurité.

La sécurité comme exigence absolue, notamment en carrefour (dénivelés, phase ou aménagements spécifiques...).

Une cohabitation apaisée avec les piétons quand mixité des usages

