

Agglomération de Strasbourg

Description générale

Strasbourg est située dans l'est de la France, sur la rive gauche du Rhin. Ville frontière avec l'Allemagne, sa population est de 271 000 habitants. L'aire urbaine a été évaluée en 2010 à 760 000 habitants. Avec une augmentation moyenne de 0,6 % par an entre 1999 et 2008, la croissance de la population de l'aire urbaine de Strasbourg est l'une des plus rapides du nord-est de la France. En 2005 la CUS a créé l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, en partenariat avec les villes françaises et allemandes (notamment Kehl, Offenburg, Lahr et Achern). Il regroupe à ce jour 868 000 habitants. Strasbourg est le 2^{ème} port fluvial français.

Strasbourg est devenue le symbole de l'Union européenne du fait de la présence du Conseil de l'Europe et du Parlement européen. Elle est aussi le siège de nombreuses organisations internationales et ONG.

Une politique urbaine orientée vers le développement durable : une démarche d'éco-quartiers volontariste (6 projets)

Transports et mobilité : offre



Réseau de tramway le plus important de France : 6 lignes, 69 stations, 56 kms, 300000 voyageurs/jour. La mise en place du réseau de tramway s'est accompagnée d'une réorganisation complète de l'urbanisme de l'agglomération. Le réseau est maillé. Dans le centre-ville, tous les tronçons sont parcourus par deux ou trois lignes, ce qui permet de limiter les correspondances et augmente les fréquences au cœur de l'agglomération. Une extension vers la ville de Kehl (Allemagne) est prévue pour 2016.

Le projet de ligne de tram-train devant relier la vallée de la Bruche et le piémont des Vosges à l'hypercentre de Strasbourg en desservant notamment l'aéroport et le quartier des institutions européennes qui a été étudié est aujourd'hui abandonné pour des raisons de coût.

Bus : 30 lignes urbaines, 11 lignes interurbaines. Le réseau couvre l'ensemble du territoire de l'agglomération et dessert aussi la ville de Kehl en Allemagne. Le réseau s'articule autour des lignes du tramway et ne pénètre pas l'hypercentre réservé aux piétons et tramways.

Au début de 2014 est prévue la mise en service d'une ligne de BHNS. Elle a vocation à offrir des liaisons directes et performantes entre la gare centrale et ces secteurs d'habitat et d'activités et multiplier les possibilités de correspondances dans le secteur gare/centre-ville.

Ce projet est l'occasion de réaménager les voies de circulation et de créer de nouvelles pistes cyclables. Il permettra également la création d'espaces de circulation pour les piétons plus sûrs, plus confortables et conformes aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Vélo : Strasbourg est le 1er réseau cyclable de France avec 560 km d'itinéraires cyclables et 4 400 vélos partagés. Le schéma directeur vélo adopté en 2011. a pour principaux objectifs de doubler la part modale du vélo en 2025, d'améliorer le réseau d'infrastructures dédiées, de mettre en œuvre des actions et des services permettant de développer l'usage du vélo.

Marche à pied : La Ville de Strasbourg a développé un "plan piéton" composé de 10 points qui sont appliqués pour toutes les nouvelles opérations de voirie et d'urbanisme. La nouvelle charte d'aménagement des espaces publics de la Ville, tend vers 50 % de l'espace public façade à façade consacré aux piétons et aux vélos.

Autopartage : « auto'trement »_100 voitures disponibles ; 30 stations. Service étendu à toute l'Alsace.

Nouveaux services à la mobilité

Voiture électrique :

- *Alsace auto 2.0* : Test entre 2012-2014, de gestion intelligente d'un parc de 50 véhicules électriques et de 100 points de recharge, et prenant en compte les énergies renouvelables.
- *KLEBER-VHR* : véhicule hybride rechargeable (Toyota – EDF) Test (1ère mondiale) d'une flotte expérimentale de 100 véhicules Prius hybrides rechargeables avec une infrastructure de charge en site urbain (plus de 150 bornes) sur une durée de 3 ans (2010-2013)
- *CROME* : Bornes transfrontalières de recharge de véhicules électriques. Programme d'une durée de 3 ans permettant de recueillir des informations sur le comportement des usagers qui permettront d'adapter au mieux le service de tarification et la modalité de gestion du service (fin du programme 31 décembre 2014).
- *CATS* : Programme européen visant à la démonstration d'un système de transport électrique alternatif. Développement conceptuel de véhicules assurant des trajets en mode individuel et en mode navette.

Services mobile sans contact (NFC)

Services urbains innovants aux usagers, et paiement sans contact par mobile, dans les domaines des transports (billettique, information voyageurs, etc.) dans des commerces, en culture et tourisme.

Mise en service de la billettique transport sur téléphone mobile NFC fin juin 2013.

Pass mobilité (phase de développement)

Mise en place d'une carte de transport interopérable concernant tous les modes de déplacements : transports collectifs, vélos en libre-service, , service d'autopartage et stationnement. Déploiement à l'échelle de l'agglomération.

Strasmap

Application mobile d'informations en temps réels sur le trafic, les transports en communs, l'autopartage, les parkings et le stationnement, les vélos en libre-service, le calcul d'itinéraires.

Actions de Pédagogie et sensibilisation pour la mobilité durable

Promotion de la marche à pied

Le plan piéton prévoit : « Afin de favoriser la marche à pied et mettre en avant le plaisir qu'elle procure, la Ville de Strasbourg s'est engagée à organiser des actions événementielles et partenariales, à réaliser des supports de communication ainsi que des cartes chiffrées autour du déplacement physique ».

« La Ville de Strasbourg fait également la promotion de la marche à pied pour le jeune public. Elle encourage ainsi la démarche des pédibus dans les écoles : encadrés par des adultes volontaires, les écoliers cheminent en groupe sur un parcours déterminé jusqu'à leur terminus. »

Rencontres sur la mobilité douce

2011, « Le code de la rue », réconciliant les piétons et cyclistes avec les autres modes de déplacement. La complémentarité des modes de transport est devenue la clé ; on ne peut plus imaginer des modes de transport parallèles sans lien entre eux

2012, « le vélo partagé » : premier symbole d'une économie du partage, il est désormais un élément des politiques de mobilité des collectivités locales. Le colloque a proposé une « boîte à outils » pour le montage et le fonctionnement des services.

- 2013, « rendre la ville au piéton, pourquoi ? » journée d'étude et de formation : analyser les besoins des piétons et des villes (environnement, santé, qualité urbaine, jalonnement, sécurité, réglementation, cartographie)



Auto stop organisé

juillet 2013 : l'opération, menée dans le cadre du "plan de déplacement inter-entreprises" du Parc d'innovation, consiste à mettre en relation piétons et automobilistes et à faciliter l'accès au site des salariés des entreprises les plus éloignées du tram en utilisant à bon escient le flux automobile. Mis en relation, les employés d'entreprises différentes seront ainsi davantage stimulés à pratiquer le covoiturage de façon plus spontanée. Concrètement, les autostoppeurs arborent un brassard ou un gilet de couleur différente en fonction de leur destination (jaune pour le

boulevard Sébastien Brand, orange pour le boulevard Gonthier d'Andernach). Les conducteurs déposent de leur côté sur leur tableau de bord une affichette signalant leur participation. Neuf entreprises ont choisi de participer à l'opération.

Village de la mobilité responsable (octobre 2013) – 4^{ème} édition

Sensibilisation du public aux comportements « responsables » : sécurité routière, écoconduite. Démonstration de véhicules intelligents.

Journée du vélo à l'école

Dans la semaine
du 27 au 31 mai 2013



