



ASSISES NATIONALES DE
LA MOBILITÉ

IMAGINONS ENSEMBLE
NOS DÉPLACEMENTS
DE DEMAIN DANS NOTRE TERRITOIRE

**Restitution de l'atelier
territorial de Strasbourg**

13 novembre 2017

POUR PARTICIPER EN LIGNE, CONNECTEZ-VOUS À :
WWW.ASSISESDELAMOBILITE.GOUV.FR



Une centaine de personnes se sont réunies à l'Eurométropole de Strasbourg sous l'égide d'Élisabeth Borne, Ministre chargée des transports et en présence de M. Marx, Préfet de la Région Grand Est, et notamment de M. Ries, Maire de Strasbourg et de M. Herrmann, Président de l'Eurométropole, de M. Rottner, Président de la Région Grand Est et de M. Bierry, Président du Conseil Départemental du Bas-Rhin.

Cet atelier a réuni des habitants de l'agglomération, des institutionnels, des représentants de collectivités, d'associations et du monde économique. Les débats nourris autour des 8 tables de travail (dont 2 réservées aux professionnels et élus) ont traité des thèmes des assises et se sont majoritairement orientés sur les déplacements du quotidien au sein de la métropole strasbourgeoise ainsi que sur la place des modes doux (marche et vélos) et des mobilités innovantes (autopartage, électromobilité, ...).

La présentation des enjeux mobilité du territoire réalisée en début d'atelier par Benoît Vimbert (ADEUS) et Yves Laurin (Territoires Mobiles) est disponible sur le site Internet de la DREAL Grand Est.



Les discussions étaient animées au sein des 8 tables de travail, les participants investis. Sur les 30 évaluations reçues au terme de l'atelier, 80% des participants ont jugé la qualité générale de l'événement et son contenu bons voire très bons et par ailleurs 87% des participants ont jugé la qualité de l'organisation générale bonne ou très bonne.

A noter une faible présence de grand public, hors représentants associatifs et conseils de quartiers ou de développement : 5 personnes seulement alors même que 400 courriers d'invitations avaient été envoyés à des habitants du secteur tirés au sort. Du fait qu'il y avait peu d'habi-

tants de l'Eurométropole hors Strasbourg, les enjeux de mobilité urbaine ont été plus représentés dans les échanges en ateliers que les problématiques périurbaines. Un grand nombre des évaluations reçues ont mentionné le manque de temps pour le travail en atelier, malgré le temps consacré de 1h15, et la durée trop importante, selon certains, des discours de clôture.

Des premiers éléments de diagnostic issus des travaux en groupes...

Les propos synthétisés dans cette note sont issus du travail en atelier et reflètent les positions des participants présents. Ils ne sauraient engager à ce stade les acteurs publics compétents sur les différentes thématiques abordées.

Les participants ont souligné dans les atouts du territoire :

- Une offre « mobilités actives » conséquente avec plus de 600 km de pistes cyclables, de nombreux points de réparation et d'achat, un système de vélo en location ;
- Une offre multimodale complète et développée avec un large réseau de bus et tramway, des projets de circulation de TC le long des autoroutes urbaines, un territoire modèle en terme d'innovation ; Une tarification solidaire attractive, à partir de 8€ par mois, voire gratuite ;
- L'existence d'un Pass Mobilité qui permet d'utiliser une large palette services de mobilité (CTS, Vélhop, TER, Citiz, Yea) existant sur le territoire de l'EMS ;
- La présence d'un axe structurant vital pour l'irrigation du territoire urbain : l'A35.

Certaines difficultés rencontrées sur ce territoire en termes de mobilité ont également été relatées par les participants avec en particulier :

- Un manque d'information et de lisibilité sur l'offre et la tarification avec une offre importante (métropolitaine, départementale, régionale et transfrontalière), mais qui rend difficile



pour certains de comprendre comment aller d'un point à un autre et à quel tarif ;

- Des conflits d'usage dans le partage de la voirie, notamment entre cyclistes et piétons en partie dus à une signalisation parfois compliquée, des espaces parfois très restreints et des usagers souvent inattentifs, ce qui renforce un sentiment de peur de l'accident. Par ailleurs, la problématique du vol de vélos en limite la pratique.

- Une politique de transports en commun onéreuse pour la collectivité. Le coût de fonctionnement du tramway est élevé et n'est plus soutenable pour la collectivité selon certains participants. Il conviendrait donc de s'orienter vers d'autres modes moins onéreux en coût d'investissement et de fonctionnement (bus, BHNS, modes actifs), et adaptés aux milieux moins denses des couronnes, pour assurer les services complémentaires nécessaires (accompagnement, solidarité). En effet aujourd'hui, la collectivité strasbourgeoise consacre un budget environ 30 fois plus élevé en faveur des transports en commun que pour les déplacements par vélo.

- La fin de la gratuité du transport scolaire mal acceptée où l'on est passé dans le Bas-Rhin de la gratuité à un tarif de 90€/an.

- Une saturation de l'A35 qui pénalise l'accessibilité à la ville et est génératrice de nuisances (bruit, pollution)

Forts de ces constats partagés, les participants ont exprimé le besoin de réfléchir ensemble à des solutions efficaces qui permettraient de répondre aux enjeux suivants :

- remettre l'usager au coeur de la mobilité, faire qu'il soit bien informé et de manière fiable ;
- engager des actions de sensibilisation et d'éducation, ciblées notamment vers les populations moins averties (PMR, personnes âgées, ou peu à l'aise avec les technologies numériques) ;
- prendre en compte de manière forte la mobilité dans la pla-

nification et les plans d'aménagement, que ce soit au niveau de la voirie ou de la construction de logements incitant aux modes plus respectueux ;

- améliorer la gouvernance pour avoir une meilleure interopérabilité, et adapter les offres sociales. Revoir la fiscalité pour inciter l'abandon du véhicule personnel.



...qui ont permis aux participants de formuler certaines propositions en matière de mobilité dans le territoire :

- La prise en compte plus forte des modes de transports alternatifs à la voiture dans l'aménagement urbain

L'idée est de revoir le partage de voirie, d'inciter aux modes alternatifs à la voiture en bridant davantage les villes à l'utilisation de la voiture dans l'objectif d'intérêt général d'y améliorer le confort de vie et la sécurité.

- L'information multimodale complète grâce à la création d'un portail unique simplifié

Ce portail unique respectant des standards en termes d'interopérabilité cadrés





par l'Etat permettrait de mieux voir l'ensemble de l'offre (incluant l'offre solidaire) et pourrait être porté au niveau national avec des spécificités locales.

↪ Une billettique régionale voire nationale interopérable

Avec par exemple un système de carte et de zonage commun à tous les systèmes de transport.

↪ Un volet de formation à la responsabilité de l'usager, auprès des populations les plus jeunes

A intégrer dans un cursus scolaire, au même titre que la prévention routière pour permettre à chacun d'intégrer les notions d'empreinte environnementale, de civisme, et les enjeux de mobilité en général.

↪ Une visibilité du réel coût du transport

Via un système d'information montrant le coût réel intégrant les externalités (coût pour l'utilisateur, coût pour la collectivité, incidence sur la sécurité sociale, etc.) et non uniquement le coût payé par l'utilisateur.

↪ Une fiscalité incitative et un financement plus adapté des infrastructures et des services

Instaurer un péage pour l'utilisation des réseaux routiers apparaît comme une solution intéressante, à creuser en vue d'assurer une meilleure maintenance de ces réseaux, voire financer le développement d'autres modes et de services adaptés aux usagers. Il convient de s'inspirer des modèles mis en place par les pays voisins et qui fonctionnent (RPLP et vignette en Suisse, LKW Maut en Allemagne, écotaxe en Belgique).

↪ L'élargissement des temps de travail et la plage de fonctionnement des transports en commun

Avoir une offre en heures creuses permet une augmentation de la fréquentation globale et une baisse de la saturation en heure de pointe, ainsi qu'une fidélisation des usagers à ces modes comme cela a pu être constaté partout où cela a été réalisé.

Ces différentes propositions seront remontées au niveau national dans le cadre des assises de la mobilité et permettront d'alimenter les réflexions à venir pour la préparation de la Loi d'orientation des mobilités qui sera présentée au premier semestre 2018 au Parlement. Cette réflexion initiée pourra également se poursuivre en parallèle au niveau local pour poursuivre les politiques publiques des mobilités qui y sont menées afin de mieux répondre aux besoins des populations.

L'Etat remercie l'ensemble des participants ainsi que les différentes parties prenantes qui ont permis le bon déroulement de cet atelier. Celui-ci n'aurait pas pu avoir lieu dans d'aussi bonnes conditions sans le concours de l'Eurométropole de Strasbourg qui a co-organisé l'événement avec l'Etat et dont les locaux étaient adaptés au travail en atelier et au temps d'introduction et de restitution en séance plénière.



Rédaction / Mise en Page : DREAL Grand Est / Service Transports

Photos : © Jérôme Dorkel, Eurométropole de Strasbourg

Novembre 2017