

# La révolution des mobilités



|   |    |
|---|----|
| Améliorer la qualité de l'air   | 04 |
| Desservir le bassin de vie strasbourgeois   | 08 |
| Des solutions de transport collectif pour tou-te-s                                | 10 |
| Une extension ambitieuse du réseau de tramway et de BHNS                          | 14 |
| Le transport à la demande un maillon complémentaire du réseau régulier            | 20 |
| Bus et trams gratuits pour les moins de 18 ans                                    | 22 |
| (Re)prendre un vélo d'avance  | 24 |
| Ça marche à Strasbourg  | 28 |
| Des corridors d'approche à l'Eurométropole de plus en plus multimodaux            | 30 |
| L'autopartage à la strasbourgeoise  | 32 |
| Faciliter le covoiturage  | 33 |
| Accompagner les employeurs dans l'amélioration de la mobilité de leurs salarié-es | 34 |
| Au Boulot à Vélo, le challenge qui rassemble<br>Une solution de transport adaptée | 35 |
| Au cœur des nouvelles solutions logistiques                                       | 36 |
| Une solution de transport adaptée   | 38 |

**2024 EUROPEAN  
OCTOBER  
01-03  
STRASBOURG MOBILITY  
EXPO**

« Pour cette première édition en-dehors de la capitale nationale, l'Eurométropole de Strasbourg, capitale européenne, est ravie d'accueillir l'Expo Euromobility de 2024 où se retrouveront les territoires les plus engagés dans la transition vers les mobilités décarbonées. Strasbourg l'européenne sera, avec ses partenaires, à la hauteur de cet évènement qui fait écho à son action pour développer, adapter et innover en matière de transport collectif et d'évolution des pratiques de mobilité illustrée par un Réseau Express Métropolitain Européen mené avec la Région Grand Est, une position avant-gardiste dans les modes de déplacement actifs ainsi qu'un réseau de tram maillant un territoire transfrontalier. Je vous y donne chaleureusement rendez-vous ! ».



**Alain Jund**  
Vice-Président de l'Eurométropole en charge des mobilités,  
des déplacements et de la politique cyclable

# édito

Le temps des ajustements à la marge est révolu. Les urgences climatiques, sociales et sanitaires imposent un véritable changement de modèle : une révolution.

Il nous faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre, pour limiter le changement climatique, pour un avenir vivable, un territoire respirable. Il nous faut réduire une dépendance aux énergies fossiles devenue intenable. Parce que nous considérons la mobilité comme un droit pour toutes et tous, nous devons aujourd'hui plus que jamais le défendre. Révolutionner les mobilités, c'est agir sur tous les fronts, c'est voir en grand et élargir le champ. Parce qu'il faut embrasser l'ensemble de nos déplacements et transports, sans ne rien céder ni sur l'équité territoriale, ni sur la justice sociale.

Révolutionner les mobilités, c'est donner le pouvoir aux habitantes et habitants de l'Eurométropole ; le pouvoir de se passer de leur voiture de temps en temps ou tout le temps. Ce qui est révolutionnaire, c'est de permettre à chaque personne d'accéder au mode de transport le plus adapté à chacun de ses déplacements, qu'il s'agisse du train, du vélo, des transports collectifs ou à la demande, de la marche... nous allons non seulement le rendre possible mais surtout le démocratiser.

Ce qui est révolutionnaire, c'est ce changement des pratiques de mobilités : Tous les enfants et jeunes de moins de 18 ans circulent désormais gratuitement sur notre réseau. C'est un levier puissant d'émancipation, de changement de pratiques. Quant aux automobilistes concernés par la mise en place de la zone à faibles émissions, ils bénéficient d'aides financières et de conseils personnalisés en mobilité via l'agence du climat.

Le maillage cyclable resserré et amélioré, gagnera en performance notamment sur les distances plus importantes. Quant au tram, nous l'étendons au nord et à l'ouest de la métropole pour s'articuler avec le transport à la demande et un réseau de cars express encore étoffé. Avec la Région Grand Est nous rendons concrète l'ambition du premier Réseau Express Métropolitain et européen pour permettre à chacun de se déplacer librement à l'échelle du bassin de vie. De nouveaux aménagements des espaces publics permettront de sécuriser les piétons et d'encourager la marche. Autrement dit, là où les infrastructures manquent, nous les créons. Là où elles sont sous-utilisées, nous augmentons les cadences pour des déplacements rapides, simples et surtout abordables.



**Pia Imbs**  
Présidente  
de l'Eurométropole  
de Strasbourg



**Jeanne Barseghian**  
Maire de Strasbourg



**Danielle Dambach**  
Présidente déléguée

# Améliorer la qualité de l'air

## Mise en place d'une Zone à Faibles Émissions - mobilité

La ZFE-m en place depuis le 1er janvier 2022, permet de limiter progressivement la circulation des véhicules les plus polluants pour mieux respirer. Elle s'appuie sur un important dispositif d'accompagnement des habitant·es et acteur·trices du territoire.

La Zone à Faibles Émissions-mobilité concerne les véhicules personnels, les véhicules utilitaires légers, les poids-lourds, les autobus et autocars, les deux et trois roues motorisées. Elle s'adresse aux particuliers et aux professionnel·les et s'applique en continu, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, sur le territoire de l'Eurométropole, pour garantir équité de traitement, lisibilité et partage des gains en matière d'amélioration de la qualité de l'air.

Les interdictions de circulation des véhicules en fonction de leur vignette Crit'Air se renforcent de manière progressive, avec l'exclusion par étapes des véhicules les plus polluants, afin de n'autoriser à circuler que les véhicules les moins polluants (Crit'Air 1 et 0 en 2028, avec des étapes intermédiaires).

Une phase pédagogique précède chaque date d'interdiction définitive de circuler.

Pendant ces phases pédagogiques, un accompagnement renforcé et personnalisé est proposé et le contrôle par les forces de l'ordre est sans sanction. Le calendrier mis en place a pour objectifs de permettre à chacun et chacune de prendre le temps d'adapter ses pratiques de mobilité et de réaliser les démarches de demandes d'aides tout en améliorant dès à présent la qualité de l'air.

## 50 M€ d'aides

Pour répondre au besoin d'accompagnement financier des citoyen·nes de l'Eurométropole, le budget global alloué à l'accompagnement des particuliers et des entreprises pour le changement de pratiques de mobilité ou de véhicule est porté à 50 millions d'euros.

Ces aides s'inscrivent en complément des plus de 500 millions d'euros d'investissements engagés au cours du mandat pour développer les mobilités alternatives.

## Start ZFE, Aides aux projets innovants :

Ce dispositif doté d'une enveloppe de 300 000€ vient soutenir les démarches exemplaires en matière de transition appliquée au domaine des transports, de la mobilité et de la logistique urbaine, et encourager le développement des entreprises du territoire, en valorisant leur savoir-faire et leur capacité d'innovation. Cet appel à projet vise à amplifier la dynamique collective et les démarches locales de transition écologique et sociale et à conforter l'Eurométropole de Strasbourg, comme laboratoire européen des transitions.

## Le conseil en mobilité

Un conseil individualisé et gratuit est proposé par l'Agence du climat aux habitant·es et entreprises afin de les aider à trouver des solutions

décarbonées à leurs déplacements, leur permettre d'obtenir tous les renseignements sur les modalités de leurs pratiques et solliciter les aides existantes.

« Nos regards sont tournés vers Strasbourg, ville européenne, qui engage sa révolution des mobilités. Une exemplarité transfrontalière, un levier pour son accessibilité à toute l'Europe ! »

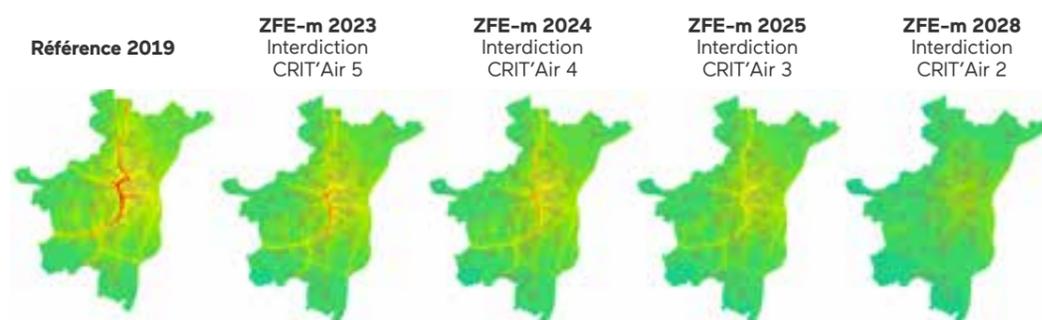
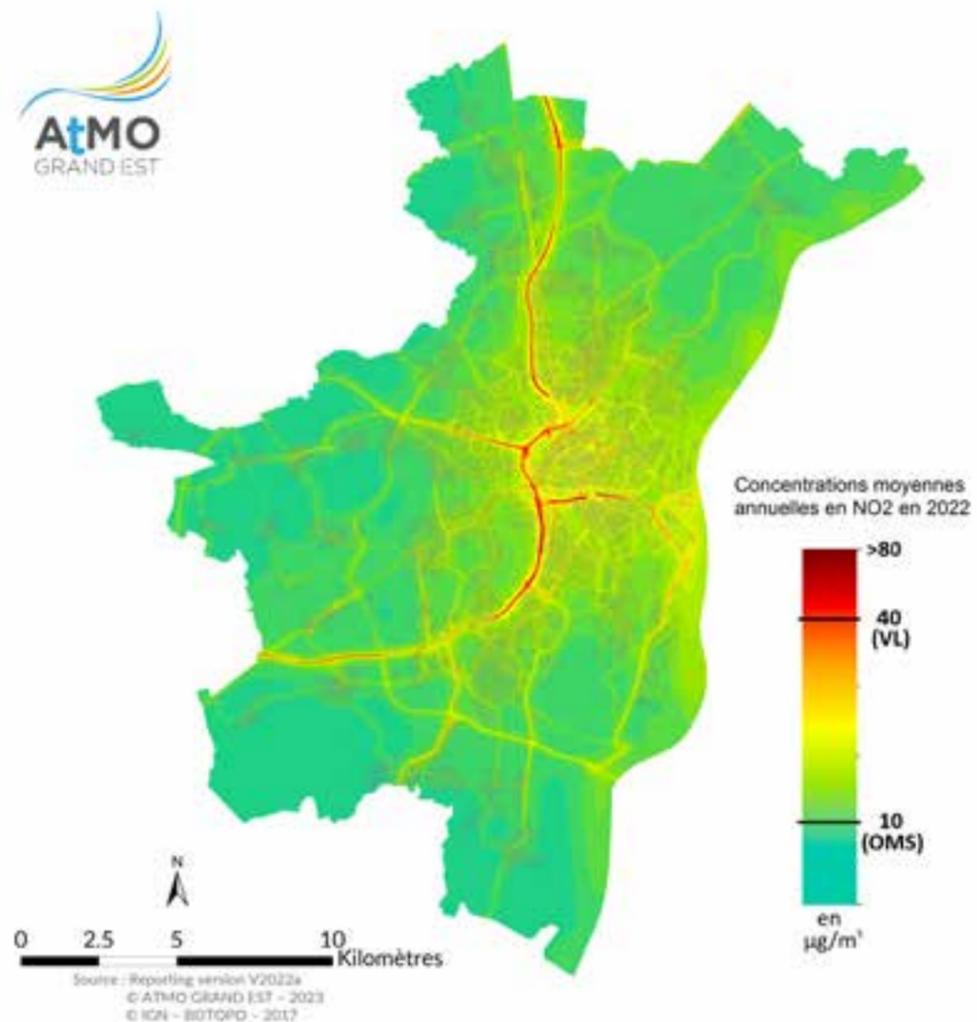


**Karima Delli**  
Présidente de la commission Transports du Parlement Européen



Credit photo: Jérôme Dorkel

## Cartes des concentrations de dioxyde d'azote liées au trafic routier



« Dans aucun autre domaine, les avantages pour l'environnement et pour les citoyen·nes ne sont aussi évidents que dans les transports publics transfrontaliers. Ils font disparaître les frontières et favorisent les rencontres. »



**Frank Scherer**  
Président de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau et Landrat de l'Ortenaukreis

# Desservir le bassin de vie strasbourgeois

## Un pacte Région - Eurométropole inédit

Repenser entièrement les mobilités à l'échelle non seulement du territoire eurométropolitain mais aussi du bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise, telle est l'ambition du pacte conclu avec la Région Grand Est.

Le Conseil de l'Eurométropole a validé le 7 mai 2021 un schéma directeur nouveau et ambitieux. Cet accord sans précédent recouvre plusieurs outils destinés à développer avec une ampleur considérable tous les modes de transports alternatifs à l'autosolisme.

Ces actions seront menées dans le cadre d'un schéma directeur, qui vise prioritairement à faire baisser drastiquement les émissions de gaz à effet de serre en provenance des déplacements. Il s'agit aussi de lutter contre la congestion et d'améliorer les possibilités de déplacements de toutes et tous, en particulier de celles et ceux exposés aux coûts des carburants. L'idée est d'offrir à chacun-e quels que soient ses besoins de mobilité, une solution autre que l'autosolisme. L'accord entre les deux collectivités vise à mettre en place progressivement

un Réseau Express Métropolitain Européen (REME) à l'échelle de l'aire urbaine strasbourgeoise (y compris côté allemand), qui va démarrer fin 2022. Pour y parvenir, l'offre de service sera considérablement et progressivement augmentée sur l'ensemble des lignes ferroviaires desservant ces territoires, avec un cadencement et une fréquence de desserte améliorée, ainsi que l'amplitude horaire permettant d'emprunter les transports en commun y compris lors de déplacements tardifs. L'achat de 30 Régiolis transfrontaliers pour 375M€ et de 9 Régiolis domestiques pour plus de 100M€ a déjà été acté par la Région. Cette volonté de report modal massif de la voiture individuelle vers d'autres moyens de mobilité, nécessite le déploiement d'une politique globale en faveur non seulement des transports collectifs, mais aussi de l'usage du

vélo, des déplacements des piétons, de l'autopartage, du covoiturage, etc.

Les 13 gares et points d'interconnexions seront modernisés. Des cars express compléteront l'offre ferroviaire, en circulant notamment sur la M35, ancienne autoroute A35 de contournement traversant Strasbourg sur laquelle des voies réservées sont en place depuis fin 2021. Ils compléteront la desserte dans les secteurs non desservis par le train.

**Parmi les freins à l'usage des moyens de transport autres que le véhicule individuel, la méconnaissance des offres existantes.**

Dans le cadre de la mise en place à l'automne 2021 de son Agence du climat, l'Eurométropole de Strasbourg offre aux particuliers, associations, entreprises et communes informations et conseils sur les différents modes de transport permettant de ne pas utiliser son véhicule individuel : modes actifs, les transports en commun, le covoiturage, l'autopartage, le transport à la demande...



« Devant les enjeux écologiques et économiques que constituent les mobilités, le REME est une réponse ambitieuse. Alors que la Gare de Strasbourg est déjà la première gare TER de France (hors Île-de-France), la Région Grand Est finance une augmentation conséquente de l'offre. Le volet routier du REME est également un grand succès, avec une offre en très forte augmentation notamment sur les lignes du Kochersberg.

Malgré les difficultés liées au démarrage du REME, la situation s'améliore. La régularité est meilleure depuis la rentrée 2023. L'augmentation très sensible de l'offre en heure creuse et les week-ends rend le train plus attractif y compris pour des déplacements ponctuels. La Région Grand Est reste néanmoins très vigilante sur la qualité de service rendue par SNCF Voyageurs.

Il a été demandé à SNCF un plan d'action à court, moyen et long terme, dont la Région tirera un premier bilan en décembre prochain.

Précurseur, le REME est appelé à devenir l'un des modèles de référence de la mobilité décarbonée ».



**Franck Leroy**  
Président  
de la Région  
Grand Est

# Des solutions transport collectif pour tous et toutes

Si la réduction de la pollution atmosphérique et de la dépendance aux énergies fossiles sont des objectifs majeurs pour l'Eurométropole de Strasbourg, les mobilités apparaissent également comme un facteur crucial d'inclusion sociale et d'équilibre du territoire, participant à la réduction des inégalités au sein de l'Eurométropole.

Urgence climatique, santé publique, équité territoriale et apaisement du territoire en dépendent : pour atteindre

ces objectifs, un plan massif de développement des transports publics est engagé.

Trains, cars express, réseau de transports urbains, mobilités douces, l'Eurométropole de Strasbourg met en place un programme inédit de développement de l'offre de transport publics grâce à l'extension de son réseau de transports en commun urbain et au déploiement, avec la Région Grand Est, du Réseau Express Métropolitain Européen (REME).



## REME : le saut d'offre ferroviaire

Strasbourg.eu :  
Des trains supplémentaires, y compris le week-end et particulièrement le samedi afin d'obtenir une offre proche de celle d'un jour de semaine.



## Le déploiement inédit d'un Réseau Express Métropolitain Européen de trains et de cars express améliorera la desserte du bassin de vie

Le REME prévoit l'élargissement massif de l'offre de trains, de cars express, s'appuyant sur l'extension des horaires de circulation (de 5 h à 22 h), un cadencement nettement renforcé sur quasiment toutes les lignes desservant l'Eurométropole ainsi que sur l'ensemble de son bassin de vie. Objectif, réduire l'usage de la voiture individuelle à l'échelle du bassin de vie et faire des transports publics des mobilités encore plus fiables, décarbonées et efficaces.

Le REME est déjà une réalité en 2023. L'Eurométropole et la Région Grand Est ont en effet adopté, début 2022, un protocole d'accord fixant les modalités de déploiement de la première étape de cet effort sans précédent en faveur du train dans l'Eurométropole et dans l'ensemble

du bassin de vie strasbourgeois. L'élévation de l'offre ferroviaire a débuté avec le « Service annuel » de la SNCF, le 11 décembre 2022. Ce développement a été rendu possible par la mise en service de la 4ème voie ferrée entre la gare de Strasbourg et Vendenheim, qui permet à un nombre accru de trains de circuler. Autre progrès rendu possible par cet aménagement, la diamétralisation, c'est-à-dire une première liaison directe sur la ligne Saverne Sélestat, sans terminus à Strasbourg. D'autres lignes sans terminus dans la métropole sont envisagées à moyen terme afin d'éviter aux usagers la complication d'un arrêt obligatoire en gare de Strasbourg et d'un changement de train. Les coûts d'exploitation supplémentaires sont intégralement partagés entre

la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg. Une nouvelle offre ferroviaire évaluée à 14,5 millions d'euros par an au bénéfice de l'ensemble du bassin de vie du Bas-Rhin.

A noter, l'état matériel de certaines lignes ferroviaires ne permet pas, pour le moment, de développer l'offre. Une stratégie de mise à niveau de ces lignes a été engagée par la Région Grand Est et permettra le déploiement progressif de l'offre ferroviaire, une fois que les difficultés liées à l'état très dégradé de ces lignes aura été résolu.

Afin de desservir les zones du bassin de vie non couvertes par le réseau ferroviaire, le déploiement du Réseau Express Métropolitain Européen prévoit un important déploiement des cars express. Celui-ci s'appuiera notamment sur des voies réservées aux transports en commun qui sont progressivement mises en place sur les principaux axes routiers pénétrant sur le territoire de l'Eurométropole.

Outre la mise en place, depuis fin 2021 de voies réservées aux bus et au covoiturage sur la M35 (transférée à l'Eurométropole à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2021, lire par ailleurs), le Transport en site propre de l'Ouest (TSPO) sera une réalisation majeure de ce réseau. Ce projet prévoit en effet l'aménagement de voies dédiées entre Wasselonne (commune située à l'ouest de l'Eurométropole) et le cœur de la métropole strasbourgeoise. Cet aménagement bénéficiera à la majeure partie des communes de l'Ouest de Strasbourg, qui ne disposent pas de desserte ferroviaire.

Le TSPO doit permettre aux usager-ères de ces communes de rejoindre le cœur de l'agglomération en leur proposant des niveaux de service équivalents à ceux proposés par le train en terme de fréquence et d'amplitude. Plusieurs lignes de cars express emprunteront

cette infrastructure, elles permettront également l'accès à l'Ouest de l'agglomération grâce à des connexions au réseau de bus et tramway. Le partenariat entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est se traduit ici par une participation importante de la Région Grand Est, à hauteur de 40%, aux investissements portés par l'Eurométropole pour le développement du réseau de cars express.

Ces grands projets sont complétés par un effort massif d'investissement en termes de voirie et de mobilités actives.

## La modernisation des pôles d'échanges multimodaux

L'amélioration du service induit par le REME accentuera l'attractivité des gares. Elle rend d'autant plus nécessaire leur adaptation aux nouveaux besoins de transport. Elles deviennent de véritables pôles d'échanges multimodaux (PEM).

« Le Kochersberg apparaît comme lésé en transports en commun. Certes la CTBR augmente son offre mais notre ambition va plus loin : relier Wiwersheim à Strasbourg par un transport en commun en site propre et un réseau de pistes cyclables. »



**Justin Vogel**  
Président de la  
Communauté de  
Communes du  
Kochersberg et de  
l'Ackerland

L'Eurométropole a donc engagé une nouvelle phase de modernisation des PEM et investira 12 M€ d'ici 2026. L'aménagement progressif des gares, parmi les 13 que compte l'agglomération, ainsi que l'amélioration de leur desserte avec des parkings, des lignes de cars et bus et des pistes cyclables sont ainsi programmés.

Ces gares bénéficieront d'une accessibilité et d'une signalisation renforcées. Le REME est conçu pour faciliter l'accès à ces gares.

Au-delà du périmètre de l'Eurométropole, la Région Grand Est a également pour objectif de développer efficacement l'intermodalité avec les transports ferroviaires. Elle doit définir un schéma directeur des PEM afin d'identifier ceux qui doivent faire l'objet d'une intervention prioritaire. Des démarches sont d'ores et déjà en cours à Brumath, Haguenau, Bischwiller, Sélestat ou Molsheim.

## Lignes de bus Chron'hop

L'Eurométropole développe les lignes bus Chron'hop. Ces lignes à forte fréquence permettent de desservir les quartiers non desservis par le tramway, mais aussi de relier les quartiers entre eux sans passer par le centre-ville, avec un niveau de performance qui se rapproche du tramway. Six lignes Chron'hop sont lancées en 2023 pour former un réseau bus structurant, reconnaissable à sa livrée bleue.

## 13 gares

L'Eurométropole de Strasbourg a la chance d'être dotée d'une étoile ferroviaire très développée ainsi que de 13 gares ferroviaires. Souvent pas assez connues, leur transformation en pôles d'échanges multimodaux constituera un atout décisif pour faire du REME un succès.

## 337

En kilomètres carrés, c'est la superficie de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS). Fruits d'une longue histoire institutionnelle, les contours administratifs de l'EMS ne coïncident pas avec l'ampleur du bassin de vie qui couvre plus de 510 000 habitants côté français, sans compter la partie allemande et transfrontalière qui entretient des liens étroits avec Strasbourg.

## Tram, bus et train

Depuis décembre 2016, la tarification intégrée permet aux abonnés de la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) résidant dans l'Eurométropole d'utiliser le train et les cars interurbains FLUO 67 sur le territoire de celle-ci sans surcoût. Les voyageurs occasionnels disposent eux du titre Alsa+ 24H EMS, qui permet de voyager durant 24h à compter de son achat sur le réseau CTS Bus, des Cars FLUO et des lignes TER à l'intérieur de l'Eurométropole. Des solutions supplémentaires de déplacement en transports en commun s'ajoutent au bus et au tramway. Mieux : depuis la mise en place de la gratuité du réseau CTS pour les moins de 18 ans, ceux-ci circulent sans payer sur les TER et les cars interurbains FLUO 67 dans l'agglomération.

# Une extension ambitieuse du réseau de tramway et de bus à haut niveau de service

Le réseau de tramway de l'Eurométropole de Strasbourg est renommé tant pour son ampleur que pour le réaménagement urbain qu'il a engendré.

Le réseau de tramway va être substantiellement étendu et la ligne G du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) va offrir de multiples possibilités d'interconnexion avec le réseau existant. Objectif : multiplier les alternatives à l'usage de la voiture individuelle, embellir et apaiser la ville.

L'Eurométropole a décidé d'étendre son réseau de tramway, déjà particulièrement développé pour une agglomération de 510 000 habitant·es, dans le cadre de sa politique globale d'amélioration

sans précédent de l'offre de transports publics. Une ligne va être prolongée vers les communes du Nord, une autre vers l'Ouest, avec une interconnexion directe entre la gare TGV et les institutions européennes.

Au-delà des enjeux de desserte de secteurs densément peuplés, ces projets ont aussi pour objectif de décongestionner l'actuel nœud des lignes de tramway, dont la plupart se croisent place de l'Homme de Fer, dans l'hyper centre-ville.



Crédit photo : Jean-François Badias

Pour réduire la congestion de ce croisement, la nouvelle ligne reliant la gare aux institutions européennes évitera ce point crucial.

Cela permettra de desservir des quartiers non encore irrigués par le réseau de tramway et aussi de connecter directement le Parlement européen, la Cour européenne des Droits de l'Homme, le Conseil de l'Europe, etc., depuis la gare TGV de Strasbourg.

Par ailleurs et plus largement, les extensions de lignes s'accompagnent de nombreux projets urbains sur leurs tracés et à leurs voisinages, pour requalifier en profondeur des axes aujourd'hui réservés au trafic routier.

En complément, et toujours dans l'optique d'éviter de faire passer des rames supplémentaires dans l'hypercentre, la ligne de BHNS G sera prolongée. Elle relie actuellement l'Espace européen de l'entreprise (une des principales zones d'activités tertiaires du quart nord-est), à la gare de Strasbourg.

Elle sera prolongée sur environ 5,3 kilomètres le long des boulevards de ceinture du centre-ville et desservira des quartiers pour l'heure en manque de connexions faciles aux transports publics : le Nouvel Hôpital Civil, avec ses espaces de recherche de pointe et le quartier en cours d'aménagement pour les entreprises de technologies médicales, le pôle Habitat-CAF, le centre administratif, le nouveau quartier Danube, etc. Grâce à cette extension, des correspondances avec plusieurs lignes de tram seront également fortement améliorées.

## Une politique d'apaisement urbain

C'est justement l'un des axes majeurs de la politique eurométropolitaine : poursuivre l'amélioration du cadre de vie (bruit, verdissement, place aux mobilités actives, espaces pour les riverain·es) en parallèle de la construction des nouvelles lignes. Un exemple : le tram Ouest sera accompagné d'une refonte complète d'un axe important de voirie, la route des Romains. Une passerelle réservée aux mobilités actives sera construite un peu plus au Nord dans le quartier de Koenigshoffen pour offrir un deuxième franchissement des lignes ferroviaires.

De la même manière, l'extension du réseau de tramway vers le Nord permet d'accompagner les transformations urbaines sur Strasbourg et Schiltigheim, notamment en élargissant les centralités. Cette ambition se traduira notamment par l'apaisement de l'avenue des Vosges (axe central de desserte actuelle du secteur centre-nord de Strasbourg depuis la M35) et la piétonisation de la partie sud de la route de Bischwiller jusqu'à la mairie de Schiltigheim. Parallèlement, la place de Haguenau, actuellement utilisée comme un échangeur autoroutier sera transformée en parc urbain central. L'usage de la voiture retrouvera ainsi un meilleur équilibre avec les autres modes de déplacement dès l'entrée de ville.

« Co-construire les mobilités pour mieux répondre aux besoins des usager·ères.  
Nos priorités : l'intermodalité, la tarification unique combinée et solidaire pour mieux se déplacer. »



**François GIORDANI,**  
Président d'ASTUS, association d'usagers des transports en communs



**88,8 millions**

de voyages sur  
le territoire de l'EMS

**375000**

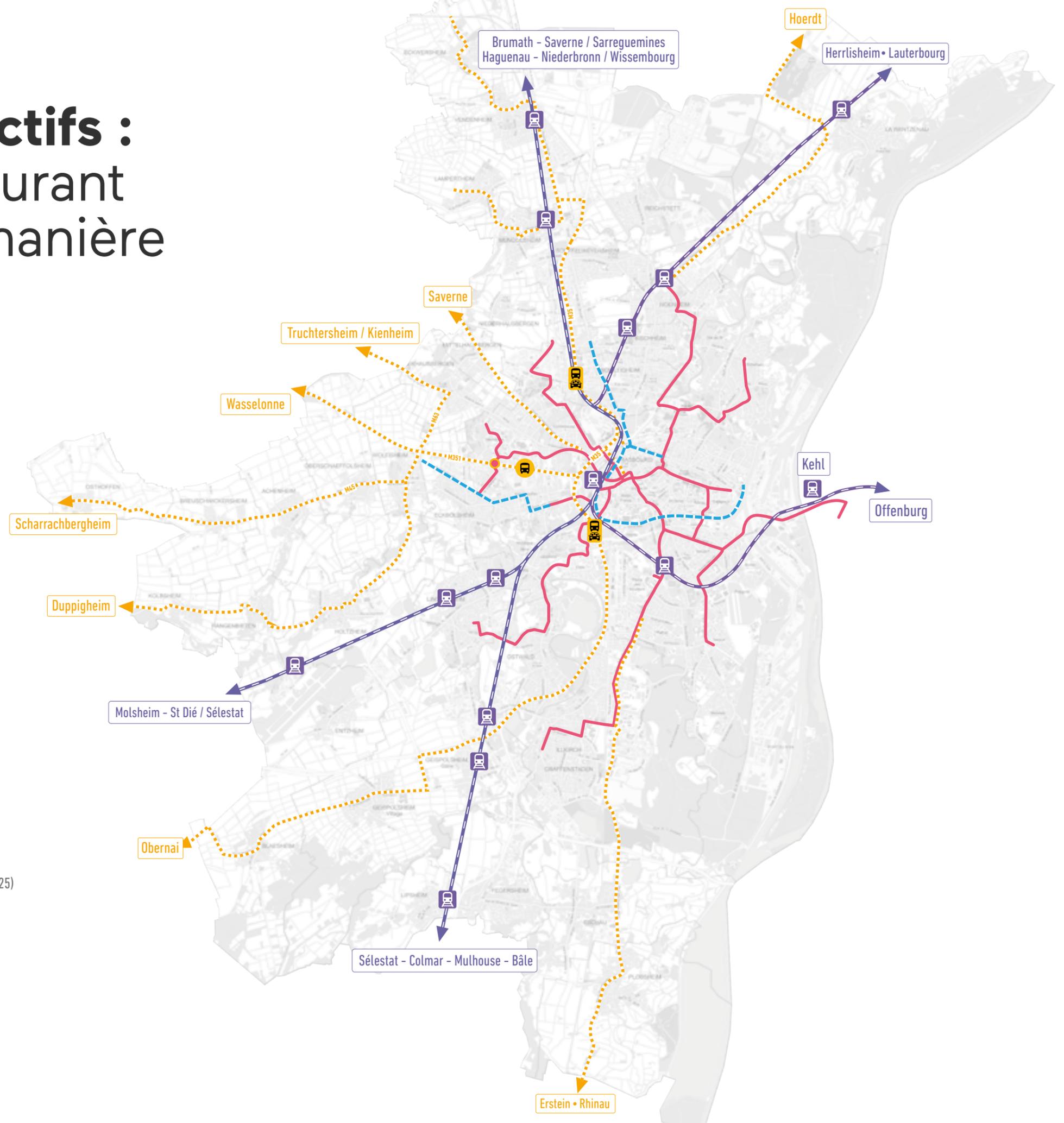
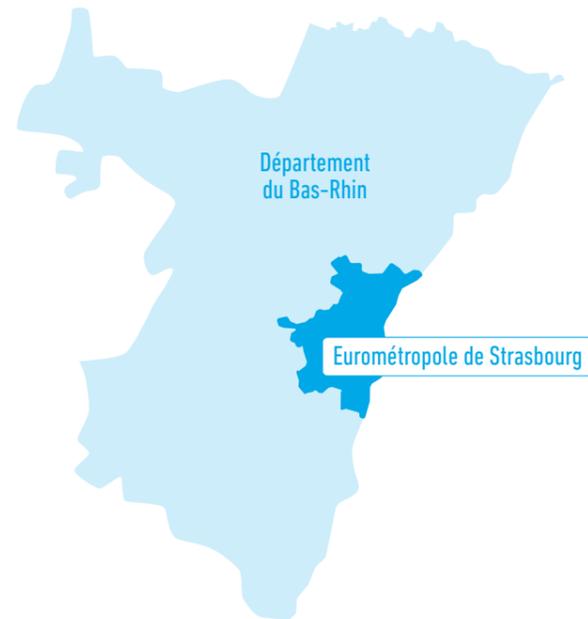
voyages  
par jour en moyenne

## Le nœud de l'Homme de fer

Le succès de fréquentation du réseau de tram dans l'Eurométropole pose un sérieux problème de limite d'engorgement au carrefour de « l'Homme de fer ». Il arrive que des embouteillages de rames se produisent, ce qui ralentit

la vitesse et rallonge les temps de parcours, nuit à l'exploitation du réseau et déplaît aux usager·ères. D'où la volonté de développer le réseau en contournant ce nœud ferroviaire.

# Transports collectifs : un réseau structurant qui s'étend de manière très ambitieuse



- ⋯ Réseau cars express interurbain : montée en charge (entre 2022 et 2025)
- - - Réseau ferré métropolitain : choc d'offre (entre 2022 et 2025)
- - - Extension du réseau en site propre tram et BHNS (entre 2023 et 2026)
- Réseau en site propre tram et BHNS en 2022
- Voies réservées aux cars et au covoiturage
- ⬜ Périmètre Eurométropole de Strasbourg

# Le transport à la demande un maillon complémentaire du réseau régulier

Connu sous le nom de Flex'hop, le service de transport à la demande mis en place par l'Eurométropole de Strasbourg a été étendu à l'ensemble des communes de la seconde couronne en 2021.

Désormais, 25 des 33 communes sont desservies et on dénombre plus de 4500 voyages hebdomadaires.

Flex'hop s'appuie sur un système de réservation numérique ou par appel téléphonique sur la base d'une destination définie et d'un créneau horaire de départ ou d'arrivée souhaité. La commande peut se faire 15 jours avant le trajet ou jusqu'à trente minutes du départ.

Le véhicule dédié, un minibus électrique de 9 places, vient chercher le passager ou la passagère à l'heure annoncée à l'un des 300 arrêts spécifiques dédiés aux lignes de transport à la demande (TAD). Cela multiplie donc les possibilités de liaisons directes. Le principe est de

desservir des secteurs comme certaines zones industrielles ou des territoires peu densément peuplés où la desserte en bus « classiques » ne peut être optimisée et avec une amplitude horaire identique à celle du réseau de tramway (de 5 h à minuit).

Flex'hop offre la possibilité d'effectuer des trajets libres entre deux arrêts lorsque les lignes régulières de bus et de tram ne le permettent pas ou lorsque les arrêts ne sont pas desservis par ces lignes régulières à certaines plages horaires. Il rend service à plus de 8000 client·es différent·es par an. Flex'hop est principalement utilisé comme mode de transport occasionnel, en complémentarité avec le réseau régulier.

## 31 000

inscrits à Flex'hop depuis février 2021

Les trajets représentent en moyenne une durée de

## 15 minutes

## 2 300

utilisateur·trices par mois.

Flex'hop est accessible avec les abonnements et les titres de transport de la CTS,

## au même tarif



Crédit photo : Jean-François Bédias

# Bus et trams gratuits pour les moins de 18 ans

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2021, les eurométropolitain·es de moins de 18 ans ne payent plus les transports en commun du réseau de la CTS.

Environ 80 000 jeunes âgés de moins de 18 ans habitent dans les 33 communes de l'Eurométropole. Cela représente 17 % de la population totale. Fin 2019, la CTS (Compagnie des transports strasbourgeois) dénombrait environ 30 000 abonné·es de cette tranche d'âge, environ un quart des abonné·es.

La délibération adoptée par le Conseil de l'Eurométropole le 26 février 2021, prévoit que l'ensemble de ces jeunes puissent emprunter gratuitement les transports en commun de la CTS ainsi que les TER sur le territoire eurométropolitain. Le coût de cette mesure est estimé à un maximum de 8 millions d'euros par an.

Cette gratuité est justifiée par la forte dépendance de cette population aux transports en commun. Elle vise également à inciter les parents à ne pas utiliser leur véhicule pour transporter leurs enfants mineurs vers leur établissement scolaire.

Par ailleurs, une part importante des élèves résidant dans l'agglomération sont contraints d'effectuer des déplacements

relativement conséquents pour rejoindre, leurs lieux d'activités, et notamment les lycées. La gratuité rétablit ainsi l'équité entre les différents élèves. A noter que si les salarié·es se voient rembourser leur abonnement à hauteur de 50 % par leur employeur, ce n'était évidemment pas le cas pour les mineurs.

La mesure permet de redonner du pouvoir d'achats aux familles concernées. Pour une famille avec deux enfants abonné·es de moins de 18 ans, l'économie atteint 550 euros par an. Il faut souligner la nécessité pour chaque abonné d'effectuer ses démarches en ligne ou en agence afin de valider la carte d'abonnement Badgéo, dont la validation à bord des bus et tram restera la règle.

In fine, l'Eurométropole espère que cette mesure entraînera une baisse de l'usage des véhicules individuels et donc, une amélioration de la qualité de l'air dans l'agglomération.

Prochain grand chantier: la remise à plat des tarifs CTS en lien avec le REME, ainsi que l'étude de la simplification du parcours client pour la tarification.

## 70 000 abonné·es

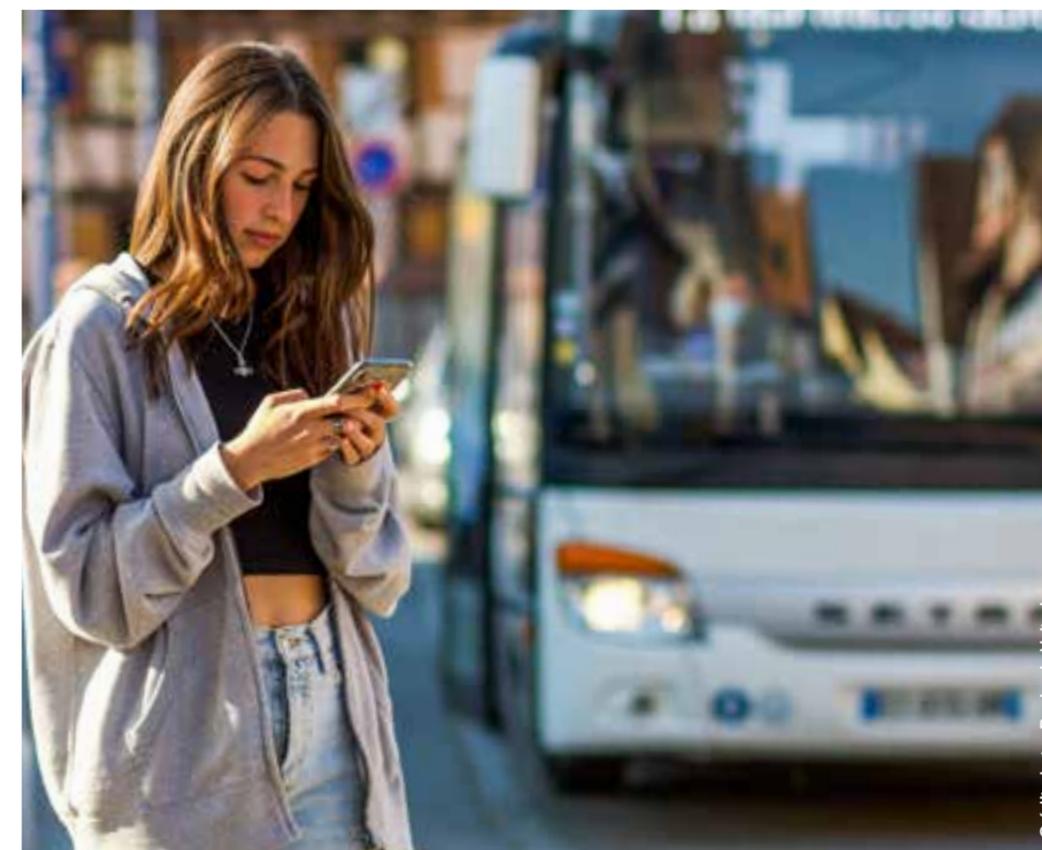
soient 9 jeunes sur 10 bénéficient de la gratuité des transports en commun. Ils réalisent 24 millions de voyages par an, ce qui représente 20% du trafic.

« 70 000 jeunes de moins de 18 ans voyagent gratuitement sur les réseaux CTS et TER : une révolution du quotidien ! Le défi climatique nous impose cette mutation des mobilités. L'autonomie des jeunes c'est aussi plus d'égalité territoriale et de justice sociale. »



**Alain Jund**

Vice-Président de l'Eurométropole en charge des mobilités, des déplacements et de la politique cyclable



Credit photo : Benjamin Voituriez

# (Re)prendre un vélo d'avance

Strasbourg est reconnue depuis des années comme pionnière dans la promotion et la pratique du vélo.

Le développement du réseau de pistes cyclables, la multiplication du stationnement des vélos, ou l'organisation d'une intermodalité avec les transports publics urbains et régionaux, Strasbourg a longtemps eu une longueur d'avance et souhaite la conforter.

Son objectif est désormais de multiplier par deux l'usage du vélo qui représente à ce jour 11% des déplacements. Le but est ainsi d'atteindre les 20% d'ici 2030.

Le 25 juin 2021, le Conseil eurométropolitain a adopté un Plan vélo pour la période 2021-2026. Il prévoit 120 kilomètres supplémentaires de pistes cyclables, 20 grands franchissements (voies ferrées, cours d'eaux, axes routiers), 20 pistes cyclables nouvelles par an pour desservir les 33 communes de l'agglomération. En préparation également, 3 anneaux (Rings) structurants, permettant une circulation régulière, à l'abri d'un maximum de carrefours, desservant efficacement les quartiers et les communes périphériques entre elles.

Le Plan vélo visant à constituer un maillage qui profitera à tous les territoires métropolitains, sera complémentaire des aménagements

locaux. Il sera complété d'autres mesures ayant pour but de faciliter la cohabitation des modes sur de mêmes espaces (zones 30, zones de rencontre, etc.).

Le projet de maillage vélo eurométropolitain résulte d'échanges approfondis avec les maires des 33 communes de l'Eurométropole. Ce dialogue, conduit en prenant en compte le territoire de chacune des communes, a permis d'identifier dans le détail les limites du réseau actuel et de partager les aménagements à réaliser en priorité.

## Un travail méthodique avec toutes les communes

Cette priorisation a été réalisée pour répondre à trois principaux objectifs : Premier objectif : créer les conditions nécessaires à la pratique du vélo en dehors du secteur central déjà bien maillé, tant pour les déplacements locaux (centre bourg, accès aux établissements scolaires, déplacement vers les zones d'achats) que pour les déplacements plus longs (accès aux zones d'emplois, rabattement vers les axes cyclables majeurs, identifiés sous le vocable Vélostras).

Deuxième objectif: résorber les conflits piétons-cyclistes, notamment dans l'hyper centre de Strasbourg, très largement

piétonnier et où la part modale du vélo est aussi très élevée. Enfin, il s'agit de préparer le réseau cyclable à accueillir un quasi doublement de la fréquentation en dix ans.

Malgré une dimension exceptionnelle en France, le réseau cyclable de l'Eurométropole va encore monter en cohérence avec une attention particulière portée à la continuité des itinéraires cyclables.

La continuité des itinéraires fait encore défaut, de nombreuses réalisations restant « opportunistes » à la faveur de travaux localisés. Plus gênantes, les coupures urbaines (cours d'eau, voies ferrées, grands axes routiers) sont également un point d'attention. Elles imposent des détours voire une circulation sur les voiries pour automobiles. Le travail mené avec les 33 communes a listé très précisément les problèmes à résoudre dans le cadre du Plan vélo.



Crédit photo: Abdesslam Mirass pour l'Eurométropole de Strasbourg

## 10 000

C'est le nombre de vélos recensés chaque jour sur un important axe cyclable reliant le centre-ville aux quartiers sud.

## + de 600 km

C'est la longueur actuelle du réseau d'aménagements cyclables dans l'Eurométropole de Strasbourg

« Strasbourg est un exemple pour les villes hexagonales et elle a tous les atouts pour se hisser dans le trio des grandes villes européennes du vélo »



**Olivier Schneider**

Président de la FUB - Fédération des Usagers de la Bicyclette

## PLAN VÉLO 2021-2026

# Les 7 Grandes Orientations

-  1. Liaisons avec les intercommunalités voisines.
-  2. Axes routiers aménagés pour les vélos.
-  3. Rocade 1 Vélostras finalisée et améliorée.
-  4. Contournement de l'ellipse strasbourgeoise.
-  5. Communes de première et seconde couronne reliées par des aménagements en dehors des centres urbains.
-  6. Ouvrages et liaisons facilitant le rabattement sur le réseau Vélostras.
-  7. Création de franchissements.

## Vélhop

C'est le service de mise à disposition de vélos en libre service, en location courte et longue durée. C'est une flotte de plus de 6 000 vélos dont 130 vélos enfants, 150 vélos cargo, 50 vélos spéciaux et 1100 vélos à assistance électrique.

### + de 40 000

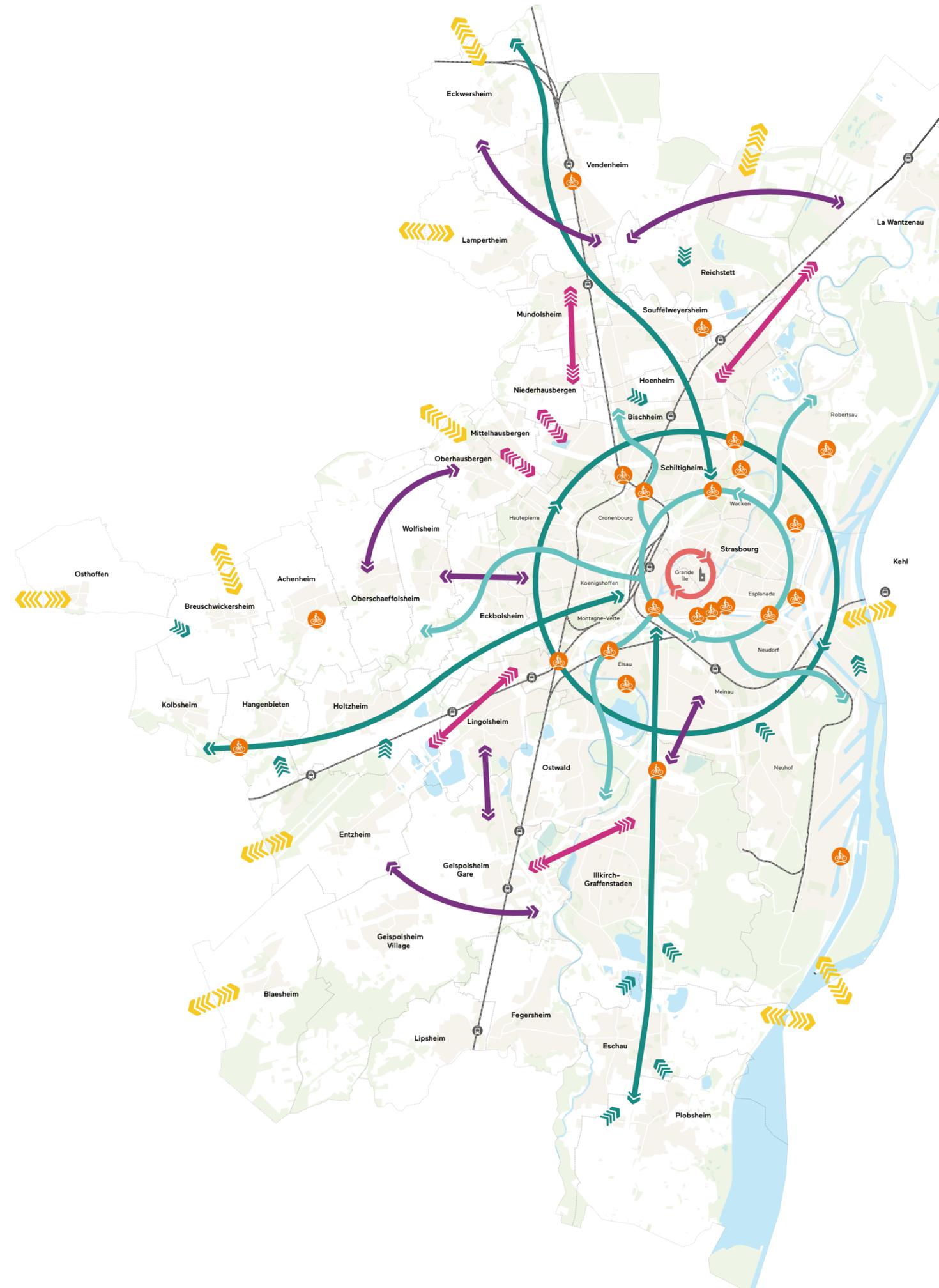
C'est le nombre de places de stationnement pour vélo disponibles sur le territoire et les équipements se poursuivent.

### 17 000

C'est le nombre de participant-es à l'édition 2023 du challenge Au Boulot à Vélo, événement encourageant la pratique du vélo dans les déplacements domicile-travail et professionnels. Lors de cette édition, 860 entreprises ont participé.

### 200 000

C'est le montant en euros de l'aide apportée par l'Eurométropole aux associations vélos par an leur permettant d'agir au plus près du public grâce aux différentes animations (vélo-écoles, ateliers d'autoréparation) et de manière générale à leur promotion de la pratique du vélo.



# Ça marche à Strasbourg

La Ville de Strasbourg poursuit sa stratégie pour développer et faciliter les déplacements à pied en adoptant son deuxième Plan piéton 2021-2030.

Mode durable de déplacement par excellence, répondant aux enjeux du dérèglement climatique, de la pollution de l'air et du bruit, bénéfique pour la santé, la marche est un mode de déplacement particulièrement abordable. Les actions engagées dans le cadre du Plan piéton 2012-2020 (Strasbourg a été la première ville française à mettre en œuvre un tel plan), ont permis de maintenir à 40 % la part des déplacements quotidiens des Strasbourgeois-es réalisée à pied.

Pour continuer sur cette lancée, Strasbourg déploie des dizaines d'actions concrètes pour rendre la marche plus agréable, sûre, efficace et accessible pour toutes et tous sur tout le territoire. Le Plan piéton 2021-2030 vise à ce que les résident-es puissent accéder à pied, partout et à tout moment, en autonomie et en sécurité, à ses besoins quotidiens (emplois, habitat, soins, commerces, loisirs) et en ne parcourant que de courtes distances. Il s'agit aussi de créer un espace public de qualité, apaisé et végétalisé, favorisant la rencontre et la citoyenneté, mieux partagé au profit des piéton·es et dans lequel la place accordée à la voiture est réduite. La marche reste parfois difficile ou peu attractive particulièrement dans

les quartiers. Il s'agit donc d'améliorer les liaisons à pied de quartier à quartier, vers les grands équipements de l'agglomération, et le rabattement sur les terminus des transports en commun. Il est connu que la sédentarité est corrélée avec le niveau socio-économique : les personnes en difficulté sortent moins de chez elles. Le Plan piéton développera donc des actions spécifiques en direction de ces publics, pour que l'expérience de la marche soit positive et qu'elle renforce le lien social.

## Objectif santé publique

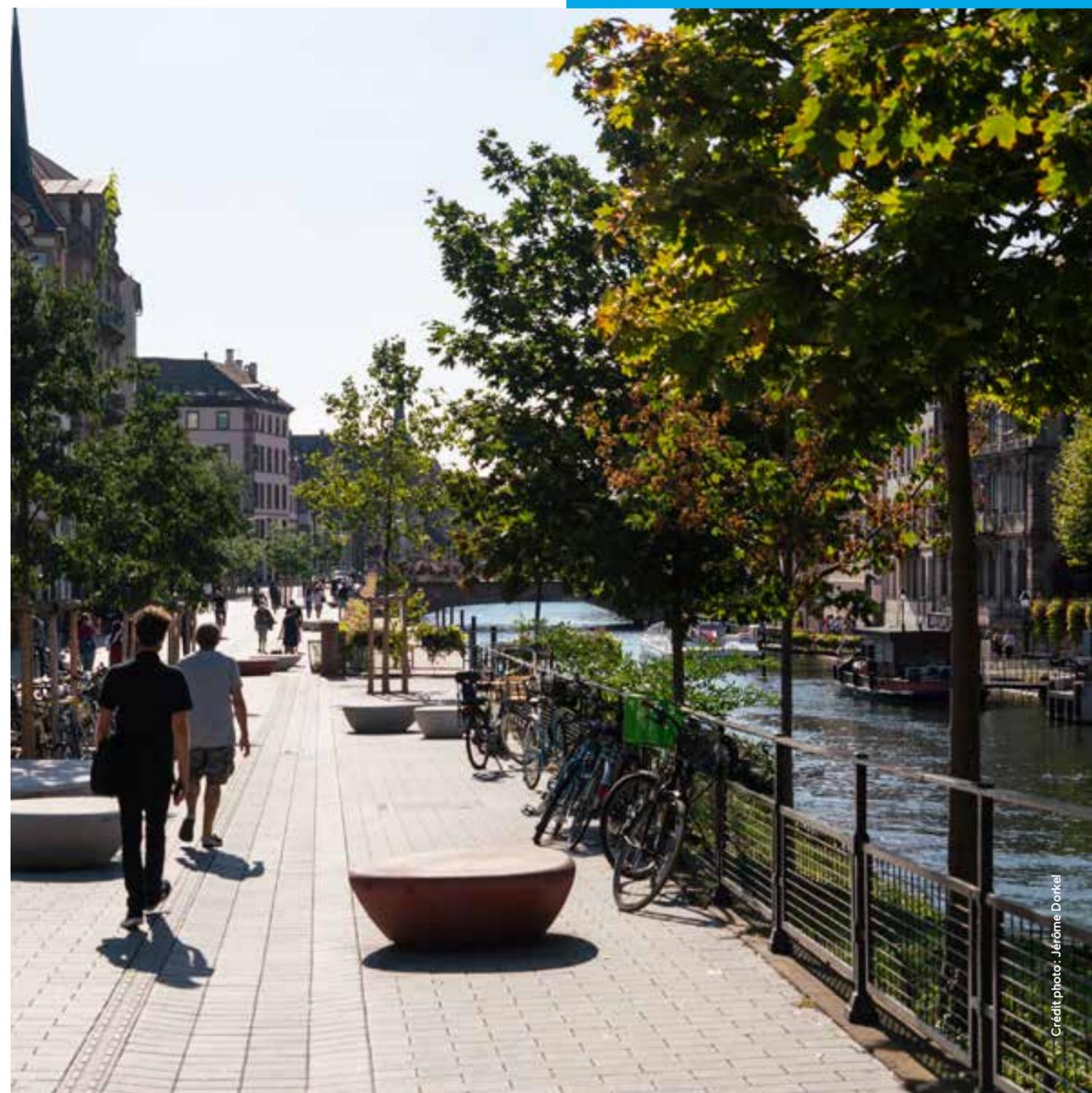
L'Eurométropole de Strasbourg veut également agir sur sa politique de l'urbanisme, qui jouera un rôle essentiel pour favoriser une ville dans laquelle, dans chaque quartier, les fonctions sociales sont accessibles en ne parcourant que de faibles distances, pour lesquelles la marche est le mode de déplacement le plus efficace. Le PLU i inscrira notamment les emplacements réservés pour mailler et augmenter les cheminements piétons. A noter enfin que le développement de la marche répond aussi à des objectifs de santé publique. Favoriser ce mode de déplacement permet aussi une réduction d'un grand nombre de

pathologies qui concernent des publics de tous âges.

C'est pourquoi le Plan piéton prévoit d'améliorer les accès des écoles aux marcheurs et aux cyclistes, avec notamment l'émergence de « rues écoles » (10 par an), confortables, conviviales et sécurisantes.

## Les magistrales piétonnes

La ville de Strasbourg développe la magistrale de l'eau, un itinéraire sécurisé et confortable pour les piéton·nes autour de la Grande Île.



# Des corridors d'approche à l'Eurométropole de plus en plus multimodaux

Les premiers aménagements de la M35 et M351, s'engagent progressivement.

Faire des axes multimodaux de ces corridors constitue le premier objectif de l'Eurométropole, alors même qu'il faudra du temps pour mesurer l'impact réel du Grand Contournement Ouest, mis en service en décembre 2021. Dès le mois de janvier 2022, la vitesse a été abaissée à 70km/h sur sa partie centrale (M35), celle qui est la plus fréquentée. Parallèlement, cette vitesse est limitée à 90 km/h de Vendenheim à Strasbourg en venant du Nord et d'Ostwald vers Strasbourg en venant du Sud ; sur ces portions une voie est réservée au covoiturage et aux transports en commun appelés à se développer.

Une signalisation spécifique et expérimentale a été mise en place pour signaler ces voies réservées ainsi que pour détourner l'ensemble du trafic poids lourds en transit vers l'A355. Sur la M351, la signalisation d'une voie réservée aux transports en commun est en cours d'optimisation entre Ittenheim et Wolfisheim. C'est donc un signal pour une priorité aux cars interurbains venant du Sud : Obernai

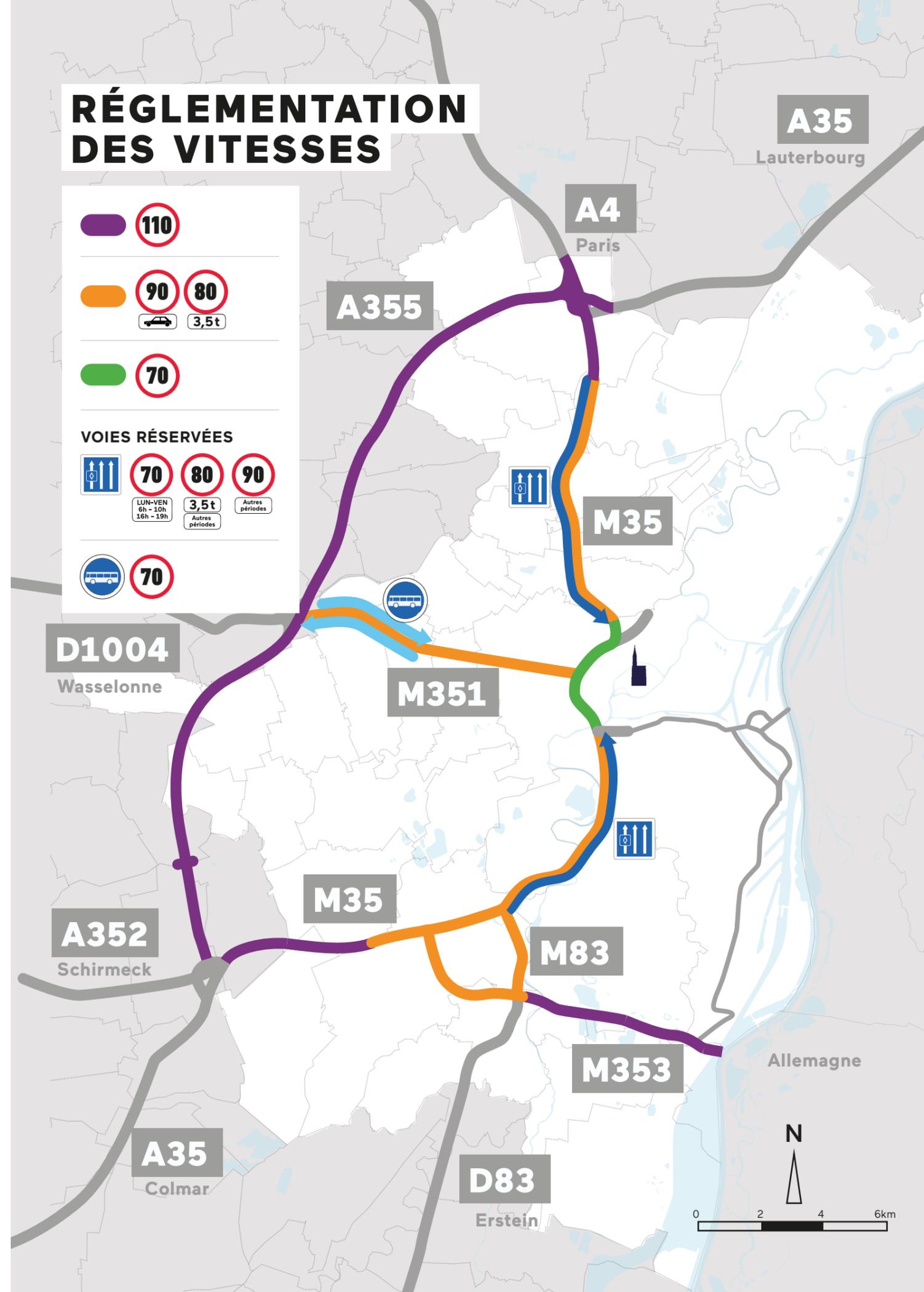
ou Klingenthal. Sans oublier les bus de la CTS venant du Nord : Lampertheim et Eckwersheim, Niederhausbergen ou Souffelweyersheim. C'est une mutation qui est à ses débuts et qui se poursuivra avec l'arrivée de ce que l'on appelle le TSPO (Transports en Site Propre de l'Ouest) pour les cars venant de Wasselonne, de Scharrachbergheim et de l'ensemble des lignes du Kochersberg appelées à être cadencées dans une amplitude horaire qui se rapprochera du réseau ferroviaire. Ces transformations multimodales de la M35 et de la M351 sont destinées à réduire la pollution atmosphérique et sonore, à réduire les congestions et surtout favoriser l'usage de tous les transports collectifs.

C'est une perspective positive pour l'accessibilité à l'agglomération strasbourgeoise pour tous les habitants de notre bassin de vie, ceux et celles qui y travaillent, y étudient, y fréquentent des équipements culturels ou des événements sportifs.

## RÉGLEMENTATION DES VITESSES



### VOIES RÉSERVÉES



# L'autopartage à la strasbourgeoise

L'autopartage est défini comme la mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers et pour la durée et la destination de leur choix.

Le réseau se distingue de la location traditionnelle par une mise à disposition des véhicules en libre-service 24h/24 et 7j/7, avec des conditions d'utilisation souples qui permettent des trajets de moins d'une heure à plusieurs jours et sans remise des clés en main propre.

Selon les études récentes (Ademe, 6t) un·e abonné·e à un service d'autopartage réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 10% et l'usage d'une voiture en autopartage remplacerait 5 à 8 voitures particulières. Par ailleurs, l'inscription à un service d'autopartage fait, en moyenne, varier fortement à la baisse l'utilisation de la voiture personnelle, environ 31% de jours en moins d'utilisation. Par conséquent, l'autopartage s'intègre parfaitement dans une stratégie de mobilité durable.

L'Eurométropole de Strasbourg est une agglomération pionnière en matière de services d'autopartage puisqu'elle a été l'une des premières en France à proposer un tel service en 2001, et la première à proposer un service dit en freefloating en 2015.

Le réseau est notamment présent dans de nombreuses gares TER de la région et déploie des offres groupées avec des réseaux de transport en commun urbains.

Tous les programmes de parkings publics comportent des emplacements réservés et le maillage des stations libre-service se répand dans les communes de périphérie de l'Eurométropole.

L'idée est de faire de l'autopartage une solution supplémentaire en faveur des mobilités de chacun·e, quitte à se passer d'un véhicule individuel pour celles et ceux qui n'en n'ont pas un usage régulier.

**103**

c'est le nombre de stations proposant ce service sur l'Eurométropole

**171**

c'est le nombre de véhicules disponibles en freefloating

# Faciliter le covoiturage

Le développement du covoiturage est une alternative efficace à l'usage de la voiture individuelle et de plus en plus développée dans les territoires.

En 2019, la part modale de la voiture était de 37,5% sur le périmètre de l'Eurométropole (taux d'occupation moyen des véhicules : 1,4) contre 50,9% de part modale à l'échelle du Bas-Rhin, traduisant la nécessité de poursuivre le développement d'offres de mobilité compétitives et complémentaires. Par ailleurs, dans un contexte énergétique qui pèse de plus en plus fortement sur le budget des ménages, le covoiturage constitue une offre supplémentaire pour réduire le coût des trajets domicile/travail tout en renforçant l'offre de service actuelle.

Son déploiement s'inscrit dans la continuité de l'ouverture de la voie réservée sur la M35 et s'intègre également dans le cadre de la Zone à Faible Émission - mobilité (ZFE-m) en constituant une des mesures d'accompagnement dans sa mise en place, au même titre que les autres offres de mobilité (REME, extensions tram, Plan vélo, incitations financières aux modes actifs, aides à la conversion, développement et promotion des transports en commun, etc.).



# Accompagner les employeurs dans l'amélioration de la mobilité de leurs salarié·es

Optimix est une démarche globale proposée par l'Eurométropole de Strasbourg aux employeurs afin de les accompagner dans la réalisation de leur « Plan de Mobilité Employeur ».

Depuis plus de vingt ans, l'Eurométropole de Strasbourg s'engage aux côtés des entreprises du territoire pour faire évoluer les mobilités notamment sur les trajets domicile-travail.

Cette démarche appelée Optimix comprend du conseil (réglementation, offre de service mobilité du territoire, ...), de l'accompagnement à l'organisation d'événements, et la mise à disposition d'une application numérique.

Cette dernière permet de réaliser un diagnostic des déplacements des salarié·es et d'aider au montage d'actions les mieux adaptées (augmenter la prise en charge de l'abonnement transport en commun, mettre en place le forfait mobilité durable, accueillir un opérateur de covoiturage...).



# Au Boulot à Vélo, le challenge qui rassemble

Le Challenge Au Boulot à Vélo, créé et organisé par le Cadr67 depuis 2009 en partenariat avec l'Eurométropole de Strasbourg, est un événement festif visant à encourager l'usage du vélo sur les trajets domicile-travail et les trajets professionnels.

Le principe du challenge est simple, c'est une compétition par équipe dans laquelle chaque établissement participant – entreprise, association, administration, collectivité – doit cumuler le plus grand nombre de kilomètres effectués à vélo par son personnel sur des trajets domicile-travail et/ou professionnels pendant 1 mois.

L'objectif est de mettre le pied à l'étrier à celles et ceux qui ne sont pas encore cyclistes mais qui pourraient aisément le devenir en raison d'une distance domicile-travail raisonnable, ou d'une intermodalité facile.



**860**

établissements inscrits en 2023

**+ de 17 000**

cyclistes se sont affrontés en parcourant plus de 2 millions de kilomètres

# Au cœur des nouvelles solutions logistiques

En se dotant d'une feuille de route pour une logistique urbaine durable, l'Eurométropole de Strasbourg rappelle son engagement en faveur des solutions de transport vertueuses.

L'Eurométropole de Strasbourg s'intéresse de longue date à la logistique urbaine ; après avoir créé un espace d'échange avec les transporteurs animé depuis 2013, puis créer une zone à circulation restreinte (livraisons en hyper-centre limitées aux véhicules de - de 7,5t de 6h à 11h30) qui a rendu possible l'émergence d'un service de livraison fluviale et vélo-cargos (174000 livraisons entre 2019 et 2022), la collectivité concentre son intervention sur le foncier logistique et la promotion du fret fluvial.

Afin de mailler le territoire en espaces logistiques favorisant le report modal et la décarbonation des moyens de transport, l'Eurométropole élabore une stratégie foncière et immobilière. Pour prolonger le travail entamé par la collectivité et l'agence d'urbanisme (ADEUS), l'Eurométropole s'associe à la recherche pour développer des outils améliorant la connaissance du territoire,

évaluer et localiser le besoin en foncier. L'objectif est de dédier du foncier pour ce secteur d'activités stratégiques.

En parallèle, un effort constant est déployé pour développer le transport par voie fluviale. Fort de ses infrastructures historiques (canaux, quais, port), et d'un premier service viable et vertueux (ULS), l'Eurométropole porte des projets avec VNF pour démultiplier les flux fluviaux. L'enjeu est de structurer un hinterland pour le Port Autonome de Strasbourg grâce aux voies fluviales à petit gabarit. Un réseau de sites de transbordement pour multiplier les origines et destinations pour le fret fluvial est en création. Des études de faisabilité concernant deux sites ont déjà démarré. Les marchés publics des grands projets générateurs de flux de poids-lourds notamment dans le BTP et de l'accompagnement au changement sont mobilisés pour accompagner le report modal vers les voies fluviales.

« Strasbourg est fière d'avoir suscité, avec Voies navigables de France une solution de logistique fluviale de proximité. Le travail se poursuit pour une irrigation efficace de tous les acteurs économiques du territoire. »



**Anne Marie Jean**  
Vice-Présidente en charge du développement économique

## 27 minutes

C'est la durée de parcours de la barge qui transporte les conteneurs de marchandises de l'entrepôt portuaire jusqu'au débarcadère situé à deux pas de la cathédrale de Strasbourg.

# 20 000 tonnes par an en vélos cargos

Le casse-tête de la logistique du dernier kilomètre trouve une solution à Strasbourg.

La société ULS déploie une alternative aux livraisons par camions et camionnettes dans l'hypercentre de Strasbourg. Les marchandises sont réunies dans un entrepôt du port autonome de Strasbourg, puis acheminées par barge jusqu'à un embarcadère en cœur de ville. Elles sont alors prises en charge par des vélos cargos et transmises au client final.



Crédit photo : Philippe Stirnweiss

ULS a su convaincre des fournisseurs très variés de la pertinence de la mutualisation de la distribution des colis.

Jusqu'à-là, chaque société disposait de son circuit de livraison, ce qui engendrait une multiplication des véhicules, problématique même lorsqu'il s'agit de vélos, dans les rues étroites, sinueuses et piétonnes de l'hyper centre.

# Une solution de transport adaptée

L'Eurométropole propose un service de transport sur réservation dédié aux personnes ne pouvant pas accéder aux transports en commun pour des raisons d'incapacité physique, sensorielle ou mentale.

Connu sous le nom de Mobistras, ce service permet à ses 2400 inscrit·es de réserver un trajet d'une adresse à une autre adresse. Les usager·ères inscrit·es peuvent réserver un voyage par téléphone ou par internet.

Mobistras dessert les 33 communes de l'Eurométropole ainsi que le centre-ville de Kehl. Il est possible de voyager entre 6h00 et 22h30 du dimanche au mercredi et de 6h00 à 23h30 du jeudi au samedi. Le prix d'un voyage correspond au prix d'un ticket unitaire CTS.

L'accès au service est réservé aux personnes inscrites. Les personnes titulaires d'une carte d'invalidité ou d'une carte mobilité inclusion mention invalidité ou priorité ont accès à Mobistras sur simple inscription.

Les autres personnes souhaitant utiliser le service doivent remplir un dossier accompagné d'un certificat médical. Leur demande est ensuite analysée par une commission d'évaluation médicale.



Crédit photo: Jérôme Dorkei



**Direction des Mobilités**  
1 parc de l'Étoile  
67076 Strasbourg Cedex  
03 68 98 50 00

[www.strasbourg.eu/mobilités](http://www.strasbourg.eu/mobilités)

