

Schéma directeur des mobilités entre la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg

I- Préambule

La conciliation des enjeux énergétiques et climatiques, des besoins d'améliorer la qualité de l'air et de renforcer la cohésion des territoires, engage à repenser les modalités d'organisation des mobilités quotidiennes à l'échelle des bassins de vie.

Alors qu'une part majeure des déplacements dépasse le périmètre institutionnel de l'Eurométropole de Strasbourg et que la Région Grand Est dispose, en tant qu'autorité organisatrice des transports non urbains, des compétences à la fois sur la définition de l'offre ferroviaire et des réseaux de transport interurbains, il est plus que jamais nécessaire d'articuler les projets, les échelles et les temporalités d'action.

Fortes de ces constats, la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg ont souhaité mettre en place un cadre de travail et d'action commun inédit.

Ainsi, elles ont décidé de sceller les bases d'un accord sans précédent visant à mettre en place progressivement un Réseau express métropolitain (REM) à l'échelle de l'aire urbaine strasbourgeoise, pour permettre une desserte qualitative de l'ensemble des territoires fortement liés à l'Eurométropole de Strasbourg, ainsi que l'ensemble des actions de mobilités relatives aux différents modes de déplacement.

Cet accord se traduit d'ores et déjà par la co-élaboration d'un schéma directeur des mobilités à l'échelle du bassin de vie strasbourgeois, afin d'organiser une transition des mobilités qui garantisse l'atteinte des objectifs qui ont été collectivement partagés.

Par la dimension européenne du territoire et les réalités quotidiennes du bassin de vie strasbourgeois, le schéma directeur des mobilités favorisera l'accessibilité transfrontalière par l'organisation de dessertes et de services mieux adaptés aux besoins.

Ce schéma directeur sera suivi dans les prochains mois et les années à venir d'engagements partenariaux plus opérationnels, sur les différentes composantes décrites dans ce document cadre.

II- Le contexte et les enjeux

1. L'Eurométropole de Strasbourg, un territoire en pointe au niveau national sur les questions de mobilités au plus grand bénéfice de ses habitants

La feuille de route eurométropolitaine présentée le 15 juillet 2020 met au cœur du projet politique la question des mobilités. Ce thème porte en effet de fortes implications en termes de santé et de qualité de vie : la réduction de la pollution atmosphérique et de la dépendance aux énergies fossiles est un objectif majeur. Les mobilités sont également un facteur crucial d'inclusion sociale et d'équilibre du territoire, participant à la réduction des inégalités sociales au sein de l'Eurométropole.

Il s'agit par essence d'une politique menée conjointement avec de nombreux partenaires territoriaux, en premier lieu la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, les intercommunalités limitrophes de l'Eurométropole et les collectivités allemandes.

Les grands projets de mobilité représentent donc un axe essentiel dans la mise en œuvre de la politique de l'Eurométropole en faveur de l'environnement et de l'inclusion sociale. Si le territoire dispose déjà d'un réseau de transports en commun développé et efficace, son évolution apparaît nécessaire dans le cadre de la mise en place progressive d'une Zone à Faibles Emissions. Relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole, au moyen de transports publics fiables et décarbonés, constitue un impératif tant en termes de climat que de santé et de développement global de l'agglomération.

L'extension du Transport à la Demande à l'ensemble de la seconde couronne et l'acquisition de 49 bus électriques ont marqué une première étape dans cette stratégie globale des mobilités. Celle-ci s'appuie sur plusieurs projets marquants qui seront réalisés d'ici 2025.

Trois extensions de tramway doivent compléter le réseau structurant de l'Eurométropole. Le tramway F sera poursuivi à l'Ouest jusqu'à Wolfisheim en passant par Poteries, afin de desservir les quartiers de Koenigshoffen et du Hohberg ainsi que le Zénith. Une ligne de tramway sera prolongée vers le Nord jusqu'à Bischheim. Ces deux extensions seront complétées par un projet inscrit au Contrat Triennal : il s'agit de la liaison Gare centrale - institutions européennes en tramway, investissement nécessaire pour desserrer le nœud d'Homme de Fer et préparer le réseau à supporter une fréquentation accrue. L'extension de la ligne G du BHNS jusqu'à Danube via la Place de l'Etoile contribuera également à soulager la partie centrale du réseau, tout en reliant la Gare centrale au Nouvel Hôpital Civil (mise en service en 2023).

Ces projets d'extensions de tramway et de BHNS représentant un investissement de la part de la Collectivité de plus de 220 millions d'euros, permettront d'améliorer la robustesse du réseau et de donner aux usagers des alternatives efficaces à la voiture.

2. La volonté commune d'une collaboration entre l'Eurométropole et la Région Grand Est dans le domaine des mobilités

Si l'ensemble des projets ci-dessus viendront, dans le courant de la mandature, améliorer significativement la qualité de vie des habitants de l'Eurométropole, il est aussi indispensable de les accompagner d'actions au périmètre plus large, au niveau de l'ensemble de l'aire urbaine strasbourgeoise.

En effet, comme dans toutes les métropoles de France, il existe toujours aujourd'hui au niveau de l'aire urbaine strasbourgeoise d'importantes disparités territoriales en matière de déplacements, disparités qui produisent elles-mêmes de fortes inégalités : si, dans le cœur de la métropole la mobilité est « aisée » et si les citoyens bénéficient de nombreuses alternatives à l'usage de la voiture individuelle, et qui seront encore multipliées grâce notamment à l'ambitieux programme décrit ci-dessus, les offres de transports alternatives à l'autosolisme se réduisent à mesure que l'on s'éloigne du centre de l'aire urbaine et que l'on s'approche des territoires plus périphériques.

Les chiffres, même s'ils sont souvent meilleurs que dans le reste de la France, en témoignent :

- La part modale de la voiture, même si elle est en diminution partout, reste bien plus importante à l'échelle du Bas-Rhin (baisse de 70% à 61% entre 2009 et 2019) qu'à l'échelle de l'Eurométropole (baisse de 45 à 37,5%).
- Les distances moyennes de déplacement des habitants augmentent dans les zones périphériques de l'Eurométropole et à l'échelle du Bas-Rhin :
 - 5 km en moyenne en 2019 contre 4,7 km en moyenne en 2009 pour les habitants de la couronne sud de l'Eurométropole ;
 - 5,6 km en moyenne en 2019 contre 5,5 km en moyenne en 2009 pour les habitants du Bas-Rhin en dehors de l'Eurométropole.
- Les parts modales pour les transports en commun interurbains restent très modestes : 3% sur le Bas-Rhin en 2019, stable par rapport à 2009, à comparer aux 21% atteints dans le Canton de Zürich.
- En 10 ans (2008-2018) le nombre de voyageurs TER a augmenté de +40% en gare de Strasbourg, notamment grâce au succès du TER200, mais la part de marché demeure très inférieure à celle atteinte en Suisse sur des axes comparables. Plus problématique, la part modale du train s'effondre à l'approche de l'agglomération dans le rayon de moins de 30 km autour de Strasbourg.
- Le vélo est en régression sur le Bas-Rhin en dehors de l'Eurométropole : sa part modale, de 5% en 2009, n'est plus que de 4% en 2019.
- Sur les flux autoroutiers vers le centre de l'agglomération, on notait cette dernière décennie une baisse de 35%. Mais cela était compensé par des flux entre première et deuxième couronnes de l'Eurométropole de Strasbourg (+15%) et par les flux d'échange souvent plus longs (+7%).

Améliorer les déplacements périurbains à l'échelle de l'aire urbaine constitue une priorité, car ils sont à la fois :

- Les plus émetteurs de gaz à effet de serre du fait de leur longueur. En effet, les déplacements de plus de 5 km représentent 74% des km parcourus dans le Bas-Rhin, soit 13,8 M de km chaque jour contre seulement 4,4 M de km pour les déplacements de moins de 5 km.
- Les plus vulnérables à la hausse du coût de l'énergie et aux aléas des conditions de circulation, et les plus générateurs d'externalités négatives et de coûts collectifs d'aménagement.

Organiser des solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme susceptibles de reporter les déplacements longs vers des mobilités collectives et multimodales constitue donc un complément indispensable aux actions engagées

à l'échelle du territoire métropolitain, mais devra s'accompagner en parallèle d'une politique cohérente visant à organiser le territoire pour diminuer progressivement les distances parcourues.

Dans l'esprit du Grenelle des mobilités de l'aire métropolitaine strasbourgeoise, il est donc nécessaire de relever le défi d'un report modal massif, dans la décennie à venir, vers les transports en commun et l'ensemble des autres modes alternatifs à l'autosolisme pour les déplacements périurbains.

C'est la volonté commune de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Région Grand Est, et l'objectif du présent schéma directeur des mobilités.

Via ce programme commun d'actions, le partenariat entre la Région Grand Est et l'Eurométropole doit permettre de :

- **Baisser de manière drastique les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements des habitants des zones périurbaines.**
- **Lutter contre la congestion.**
- **Offrir à tous les capacités de se déplacer et d'accéder aux emplois et aux services.**

3. Le Réseau Express métropolitain, ambition majeure menée en commun par la Région et l'Eurométropole

Lutter contre l'autosolisme à l'échelle de l'aire urbaine strasbourgeoise ne pourra se faire que si le territoire dispose d'un solide réseau de transports en commun, permettant d'assurer efficacement les déplacements de l'ensemble des citoyens qui vont chaque jour de l'extérieur de la Métropole vers cette dernière et inversement.

C'est l'objectif du Réseau Express métropolitain (REM) strasbourgeois, dont l'ambition est de se hisser au niveau des meilleurs réseaux de transports européens périurbains.

Le REM strasbourgeois vise à améliorer les conditions de mobilité aussi bien des personnes résidant dans les secteurs périphériques, périurbains et ruraux que des habitants de l'Eurométropole, en permettant d'assurer des déplacements efficaces de moyenne distance au sein du bassin de vie strasbourgeois.

Le REM strasbourgeois doit donc être conçu comme un réseau multimodal transfrontalier, reposant sur :

- Un volet ferré portant sur l'amélioration de l'ensemble des dessertes TER de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise, y compris vers l'Allemagne.
- Un volet routier, prévoyant la mise en œuvre d'un réseau de cars express dotés d'aménagements dédiés et notamment d'une voie réservée aux transports en commun sur la M35, transférée à l'Eurométropole depuis le 1er janvier 2021. Le Transport en Site Propre de l'Ouest (TSPO) sur la M351, partie intégrante du REM routier, permettra de relier Wasselonne et une grande part du Kochersberg à Strasbourg en desservant plusieurs arrêts dans l'ouest de l'Eurométropole.

Son développement est directement lié à :

- La réalisation de pôles d'échanges multimodaux, dont 8 prévus au sein de l'Eurométropole, qui seront des lieux essentiels au report modal et à l'interconnexion entre les réseaux urbain et interurbain.
- Une complémentarité efficace entre les modes collectifs et actifs, pour assurer une mobilité de porte à porte. Pour cela, l'Eurométropole prévoit d'engager un effort massif d'investissement en termes de voirie, en consacrant 100 millions d'euros d'ici 2026 à l'évolution du réseau de pistes cyclables pour réduire les discontinuités et permettre des déplacements sécurisés dans toute l'Eurométropole et en lien avec les intercommunalités limitrophes. 14 projets représentant 20 millions d'euros et profitant à sept communes

du territoire ont déjà été délibérés lors du Conseil du 20 novembre 2020, et sont subventionnés à hauteur de 4 millions d'euros par l'Etat. La Région Grand Est a également engagé un premier plan vélo régional qui sera adopté début 2022 et mettra l'accent sur les efforts à faire en termes de multimodalité entre le train, le car et les modes actifs. La conjonction de ces deux plans permettra de renforcer encore la position de leader de la métropole strasbourgeoise dans l'utilisation des modes actifs en France.

- Au développement d'actions en faveur des usages partagés de l'automobile, autopartage et covoiturage.

Ce REM doit être basé sur des services performants et attractifs, avec comme objectif :

- Une fréquence élevée et continue tout au long de la journée, dans les deux sens : 30 min sur chaque ligne pour le mode ferré et le mode routier, avec un cumul des fréquences sur les troncs communs permettant d'avoir des dessertes renforcées sur les territoires les plus proches du centre de l'agglomération, et des services renforcés pour le mode routier qui permettront d'atteindre des fréquences de 5 min en pointe sur les axes les plus chargés.
- Une amplitude de service étendue le soir, en cohérence avec les services de tramway et de bus.
- Une augmentation des fréquences le week-end et particulièrement le samedi.
- Des temps de parcours meilleurs que la voiture.
- Une excellente régularité basée sur la fiabilité des réseaux.
- Une grande capacité d'emport, notamment pour le train où l'usage du matériel roulant doit être optimisé en permettant l'utilisation des unités les plus capacitaires possibles.
- Des pôles d'échange permettant l'intermodalité.
- Un maximum de diamétralisation des lignes permettant d'optimiser la capacité des infrastructures au centre de la Métropole et d'offrir des trajets plus efficaces notamment de périphérie à périphérie, d'accroître le maillage du réseau pour multiplier les correspondances attractives.

Le REM doit s'accompagner d'une offre de services globale, permettant d'intégrer l'ensemble des réseaux en diminuant les barrières d'usage :

- Tarification lisible.
- Information multimodale pertinente et accessible.
- Canaux de distribution simples.

Enfin, le REM doit s'inspirer des meilleurs réseaux européens :

- Pour le ferroviaire, l'exemple du S-Bahn de Zürich, meilleur RER au monde, semble incontournable avec : 564 000 voyages / jour en 2017 pour 2,5 Millions d'habitants desservis, 30 lignes qui représentent 380 km de réseau, des fréquences continues de 30 minutes, cumulatives sur les troncs communs, des lignes diamétrales pour une utilisation maximale de la gare principale, Züricher Hauptbahnhof fortement dimensionnée avec 26 quais...
- Pour le routier, plusieurs exemples peuvent être cités, en France avec Grenoble (1^{ère} voie sur autoroute de France), Dourdan-Massy (arrêt direct sur l'autoroute), et à l'étranger avec Madrid où le réseau de cars interurbains est totalement intégré au réseau de métro, permettant d'atteindre des niveaux de part modale des transports en commun sur les déplacements périurbains 10 points supérieurs à ceux de l'Île de France. Pour l'ensemble de ces réseaux, un haut niveau de service est obtenu grâce à une forte fréquence, allant jusqu'à 5 min en pointe, des voies réservées permettant de s'extraire des bouchons, un nombre limité d'arrêts pour des temps de parcours compétitifs et enfin des lignes diamétrales

III. Les grands projets

1. La Zone à Faibles Émissions

Dans le cadre de la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) adoptée en 2019, l'Eurométropole, à l'instar de 11 autres métropoles en France, doit mettre en œuvre une Zone à Faibles Emissions au plus tard en 2022.

Ce dispositif, déjà en place dans plus de 200 villes en Europe, devrait aussi être rendu obligatoire par la loi Climat dans toutes les intercommunalités de plus de 150 000 habitants d'ici 2024.

La loi Climat et Résilience en cours de discussions au parlement prévoit que l'Etat impose un calendrier obligatoire pour les territoires qui ne feront pas d'efforts suffisants et qui seront toujours en dépassement en 2023. Elle prévoit également la création d'un pouvoir de police ad hoc spécifique à la mise en place de la réglementation ZFE pour les présidents d'EPCI.

Ce renforcement du cadre réglementaire rejoint l'ambition de la politique de l'Eurométropole d'assurer à ses habitants et visiteurs un air sain, de meilleure qualité, contribuant à diminuer la mortalité et les problèmes de santé liés à la pollution de l'air.

Un dialogue est engagé avec toutes les communes de l'Eurométropole pour définir ensemble un calendrier réaliste et ambitieux, compatible avec les engagements passés de la collectivité, et notamment la délibération de 2019 qui prévoit la mise en œuvre de la fin de la circulation des véhicules sans Crit'Air en 2021 et des Crit'Air 5 en 2022, et l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 au plus tard en 2030.

L'exécutif de l'Eurométropole a engagé une démarche volontariste de dialogue à l'échelle intercommunale en se rendant dans chacune des communes, à la rencontre du maire et de ses adjoints, pour échanger sur les enjeux propres de la commune en matière de mobilités.

Le dialogue est aujourd'hui en cours pour adopter un calendrier plus ambitieux et cohérent, qui prenne en compte les différences d'offres de mobilité et de qualité de l'air.

Comme prévu par la délibération de 2019, toutes les communes de l'Eurométropole seront concernées par la fin de la circulation des véhicules non classés et Crit'Air 5 au 1er janvier 2022.

Le calendrier et le périmètre de déploiement progressif des interdictions seront définis avant le démarrage de la conférence citoyenne le 10 mai 2021. Ils seront établis sur la base du meilleur compromis entre enjeu de santé publique, responsabilité de l'Eurométropole et des Maires, équité territoriale et prise en compte de la réalité vécue sur le territoire.

Le projet vise à garantir le droit à la mobilité pour toutes et tous : chaque habitant et visiteur de l'Eurométropole devra bénéficier d'une alternative de mobilité adaptée ou d'une aide pour se déplacer avec un véhicule plus propre.

Afin de proposer une alternative viable aux véhicules individuels les plus polluants, l'Eurométropole s'est engagée à renforcer ses services de mobilités alternatives, que ce soit en matière de transports en commun ou de mobilités actives.

La mise en place de la ZFE s'accompagnera de divers dispositifs volontaristes :

- L'information et les conseils en mobilités. À travers l'agence du climat, l'Eurométropole va se doter de conseillers spécifiques pour accompagner les particuliers, les professionnels et les communes dans la transition écologique. L'agence sera notamment dotée de professionnels pour accompagner la population à travers les différentes offres de mobilités disponibles sur le territoire.
- La délivrance d'aides de l'Eurométropole, complémentaires aux aides d'Etat, à destination des ménages (notamment les plus précaires), des entreprises et des communes.
- La possibilité d'octroyer des dérogations à certains véhicules en raison de leur contribution aux missions d'intérêt général.

L'ensemble des solutions de mobilités accompagnant la mise en place de la ZFE, notamment des aides et dérogations, feront l'objet de propositions qui seront discutées pendant la conférence citoyenne.

Pour réussir cette ambition, l'Eurométropole s'est engagée dans une concertation spécifique, avec l'appui de la CCI et de la CMA, avec le monde économique pour prendre en compte les différents enjeux qui concernent le lien entre mobilité et vie économique. Qu'il s'agisse des flottes d'entreprises, des déplacements domicile-travail des salariés, de l'accessibilité des clients et des fournisseurs ou encore des problématiques spécifiques de la logistique et des livraisons. Le travail se poursuit pour développer des solutions permettant que la ZFE soit source d'innovation pour l'économie.

Les collectivités voisines de l'Eurométropole seront également directement concernées par la mise en place de la ZFE sur le périmètre de l'Eurométropole. Notamment, les déplacements domicile-travail des 25 % de salariés qui viennent de l'extérieur de la métropole, mais aussi les habitants de l'Eurométropole travaillant dans des zones d'activités situées à l'extérieur de la métropole. La ZFE impactera également les entreprises situées en dehors de l'Eurométropole et ayant des activités dans le périmètre de la ZFE ainsi que les déplacements liés aux loisirs, tourisme et achats.

Un travail commun est engagé avec la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace et les intercommunalités voisines pour s'assurer de la bonne information des populations et du déploiement de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle comme le renforcement des liaisons de transports en commun et cyclables.

La Région Grand Est est bien évidemment totalement partenaire du projet de ZFE, qui rejoint ses propres préoccupations en matière de transition énergétique et sa volonté d'être un territoire modèle en la matière. La Région a ainsi approuvé le 27 janvier 2021 une feuille de route ambitieuse pour la transition énergétique du réseau routier Fluo, en particulier pour les cars desservant les métropoles où sont concentrées les zones où les niveaux de pollution sont élevés et parfois supérieurs aux normes.

Ainsi, pour le territoire de l'Eurométropole :

- Pour les cars exploités via des marchés publics, disparition totale sur le secteur de l'Eurométropole des cars roulant au gazole au 1er janvier 2025.
- Pour les cars exploités par la CTBR, le verdissement progressif du parc est entamé dès aujourd'hui avec les premiers achats de cars fonctionnant au gaz naturel ville. 75% des cars roulant au diesel auront disparu au 1er janvier 2025 et 100% en 2027.

La Région Grand Est contribuera au dispositif de soutien aux entreprises du territoire en complément des aides de l'Eurométropole.

2. Le volet ferroviaire du REM et ses différentes étapes

Grâce aux nombreux projets portés en commun, le volet ferroviaire du REM pourra rapidement prendre forme, avec une succession d'étapes significatives dans les années à venir :

➤ Dès 2022 : l'amélioration des liaisons en heure creuse grâce au choc d'offre préparé par la Région Grand Est

Dans le cadre de son plan de relance ferroviaire post-COVID, la Région Grand Est travaille, conjointement avec SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, à un plan d'amélioration de l'offre pour le service annuel 2022 (mise en œuvre mi-décembre 2021).

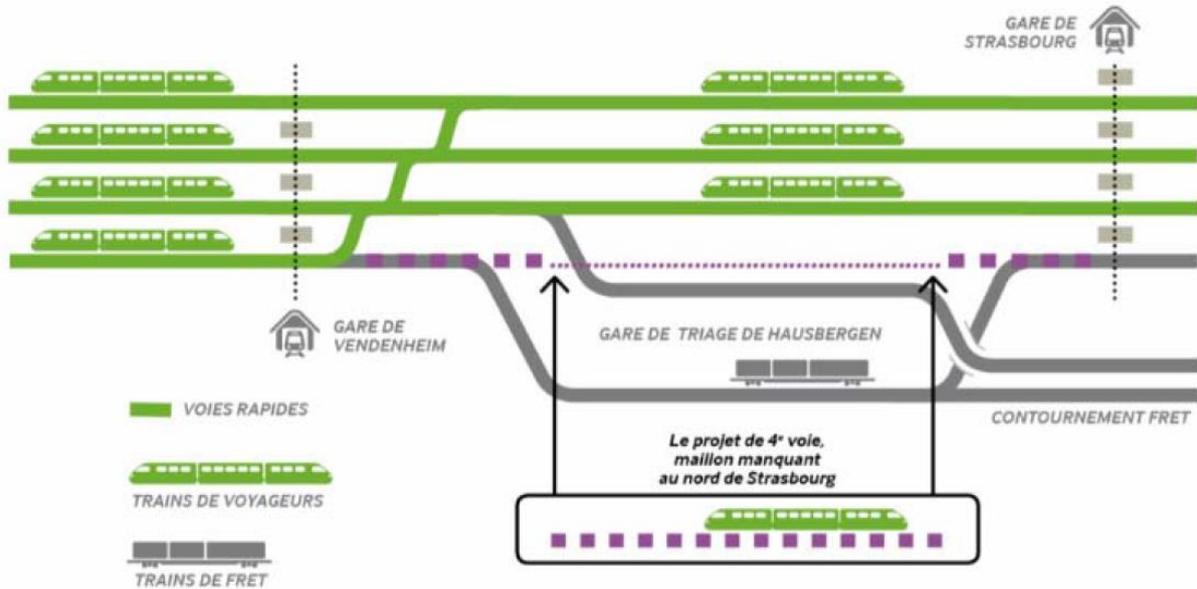
Le principe de ce choc d'offre est de faire revenir les usagers du TER au plus vite en rajoutant des circulations là où elles coûtent le moins cher (en heures creuses, le week-end) car elles ne nécessitent aucun matériel roulant nouveau ni aucune embauche de personnel, mais où le potentiel de croissance de la fréquentation est fort et le niveau d'offre actuel insuffisant.

Ce projet doit notamment permettre d'améliorer de nombreuses lignes desservant Strasbourg, puisque 40% des développements d'offre prévus concernent des lignes ayant pour origine ou destination la capitale régionale.

Projet	Fréquence envisagée	nb de circulations supplémentaires	M Km-tr/an
Nancy/ Strasbourg en Jour ouvré (JOB) 2022	1 AR/h en 2022	3,5 AR Nancy/Strasbourg	0,16
Nancy/Strasbg WE 2022	Pas plus de 2h d'intervalle 2022	3 AR Nancy/Strasbourg les samedis et 1 AR les dimanche	0,07
TER 200 JOB 2022	à la 1/2h de Strasbourg jusqu'à Bâle	6 AR Mulhouse/Bâle et 3 AR Strasbourg Bâle	0,31
TER 200 Samedi 2021	1 AR/h TER 200 et 1 AR/h Strasbourg/ Mulhouse	8 AR Strasbourg Bâle et 8 AR Strasbourg Mulhouse	0,17
TER 200 Dimanche 2022	1 AR/h	2 AR Strasbourg/Bâle le Dimanche	0,03

➤ À partir de 2023 : la mise en service de la 4^{ème} voie d'accès à la gare de Strasbourg (Vendenheim)

La réalisation de la 4^{ème} voie d'accès à la gare de Strasbourg est un investissement structurant, dont le coût global aura été de 109M€ dont 37M€ financés par la Région Grand Est.



Cet aménagement doit permettre de nombreux gains d'efficacité dans la gestion des circulations ferroviaires desservant la gare de Strasbourg. À sa mise en service fin 2022, il aura permis de créer 6 km de voies supplémentaires pour améliorer l'exploitation de la zone, qui supporte actuellement une circulation de 350 trains/jour dont 170 TER. Il permettra :

- D'accepter 10 à 14 trains par heure sur cette section avec la 4^{ème} voie, avec une vitesse possible portée à 160 km/h.
- Une meilleure cohabitation des trafic TGV/fret/TER.
- Une robustesse améliorée, en réduisant le nombre de croisements entre les trains.

Dès 2023, cette 4^{ème} voie va permettre une première étape de développement significative du trafic de l'étoile ferroviaire de Strasbourg. Près de 60 % d'offre supplémentaire pourrait être mise en œuvre, soit, sur une année, un volume d'offre total de l'ordre de 9,3 M trains.km. Ceci représente 30% par rapport à l'offre totale du TER Fluo Grand Est sur l'ensemble de la Région.

A ce jour, l'avancement des études ne permet pas de définir précisément les sauts d'offre sur l'ensemble des lignes et des gares. Le tableau suivant donne néanmoins des indications sur le très grand bénéfice que pourraient en tirer les usagers.

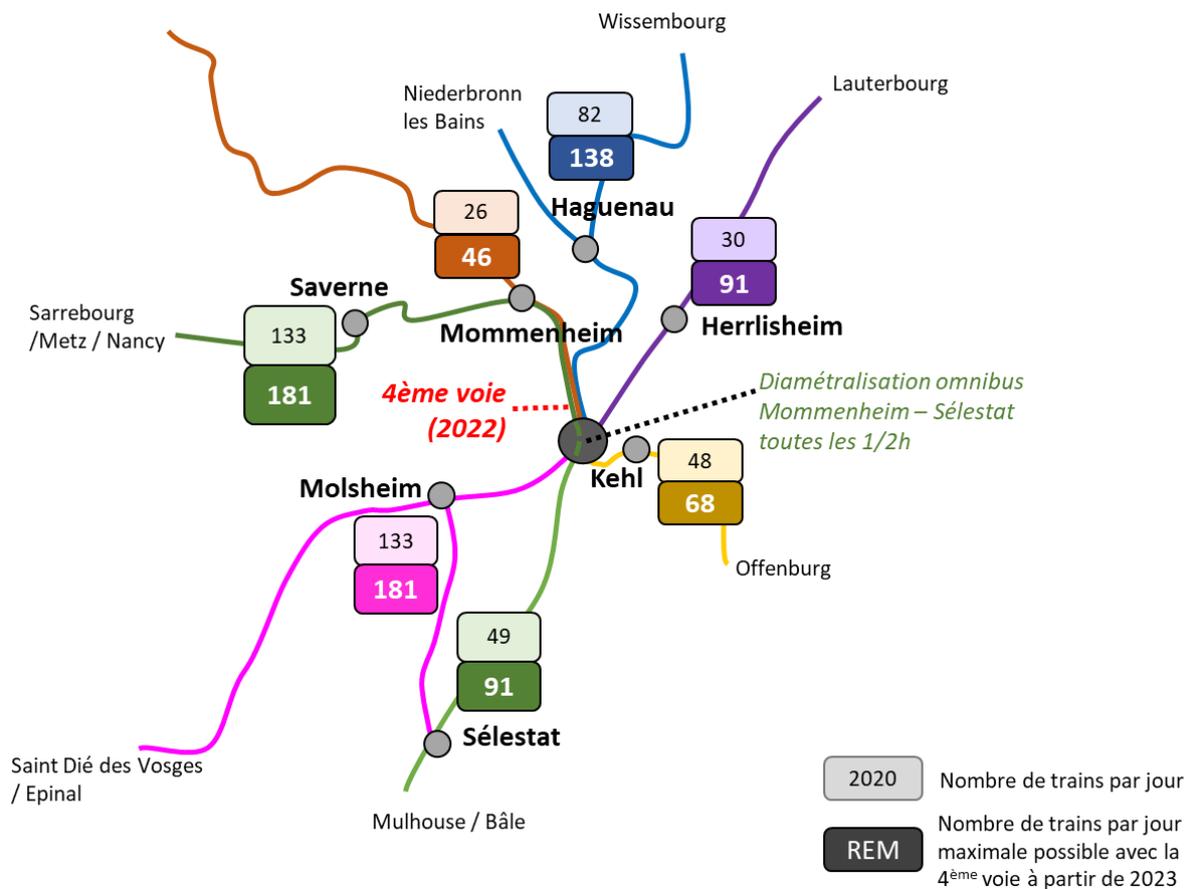
Gare	Nombre d'arrêts par jour actuellement (2018)	Nombre d'arrêts prévisionnels par jour après la mise en œuvre de la 1ère phase du REM	Augmentation %	Axe ferroviaire
Bischheim	30	en cours	en cours	Lauterbourg
Entzheim	119	en cours	en cours	Molsheim
Fegersheim	48	78	63%	Sélestat
Geispolsheim	40	75	88%	Sélestat
Graffenstaden	22	61	177%	Sélestat
Krimmeri	50	74	48%	Kehl
Hoenheim	30	en cours	en cours	Lauterbourg
Roethig	41	en cours	en cours	Molsheim
Lingolsheim	41	en cours	en cours	Molsheim
Mundolsheim	48	68	42%	Strasbourg-Vendenheim unifié
Vendenheim	54	138	156%	Strasbourg-Vendenheim unifié
La Wantzenau	27	en cours	en cours	Lauterbourg

L'offre définitive sera précisée dans les prochains mois, en visant les principes suivants :

- La systématisation de la 1/2h sur toutes les lignes toute la journée.
- Un premier élargissement de l'amplitude horaire (jusque 22h-22h30 au moins, voire plus tardivement encore si cela est techniquement et économiquement possible).
- De premières diamétralisations.
- Le développement de l'offre le week-end (sur un ratio modéré /projet automne 2020)

Lorsque cela sera réalisable avec un engagement limité de moyens complémentaires, il sera aussi recherché une intensification de la desserte aux heures de pointe.

Progressivement, suite à cette première étape, l'offre pourra encore être améliorée, pour atteindre à terme le schéma cible suivant :



La mise en place de ce schéma définitif dépendra à la fois des marges de manœuvre financières dégagées par les partenaires, mais aussi de la capacité de la Région à assurer les très lourds travaux de renouvellement des infrastructures nécessaires sur les lignes de desserte fine du territoire (LDFT) concernées, en particulier en Nord Alsace. Pour mémoire, la Région Grand Est, prenant acte de l'incapacité de SNCF Réseau de maintenir le réseau des petites lignes ferroviaires, a demandé le transfert de gestion de ces lignes, et prépare pour cela un marché de partenariat, marché dont la mise en service aura lieu en 2025.

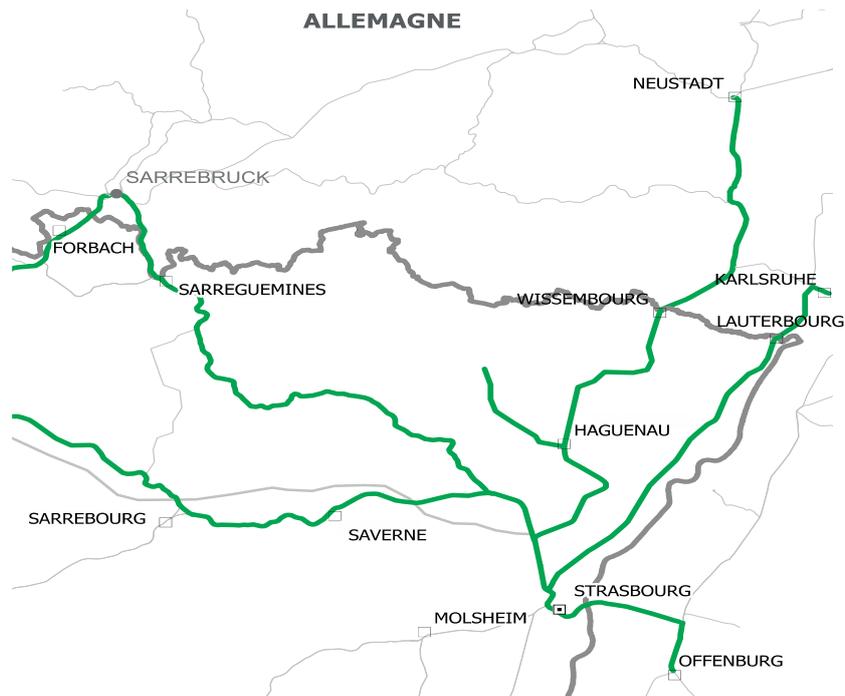
➤ À partir de 2025, la mise en service des nouvelles liaisons transfrontalières vers l'Allemagne

Outre l'amélioration des liaisons domestiques permise par la 4^{ème} voie, la Région Grand Est travaille avec ses partenaires allemands (les 3 Länder transfrontaliers de la Région Grand Est : Bade-Wurtemberg, Rhénanie-Palatinat, Sarre) à un appel d'offre significatif permettant de lancer ou d'améliorer 7 liaisons transfrontalières.

Les lignes concernées (depuis Strasbourg) sont :

- Strasbourg-Offenburg toutes les 30mn.
- Strasbourg/Lauterbourg/Karlsruhe (60mn).
- Strasbourg/Wissembourg/Neustadt (60mn).
- Strasbourg/Sarreguemines/Sarrebrück/Metz (60mn).

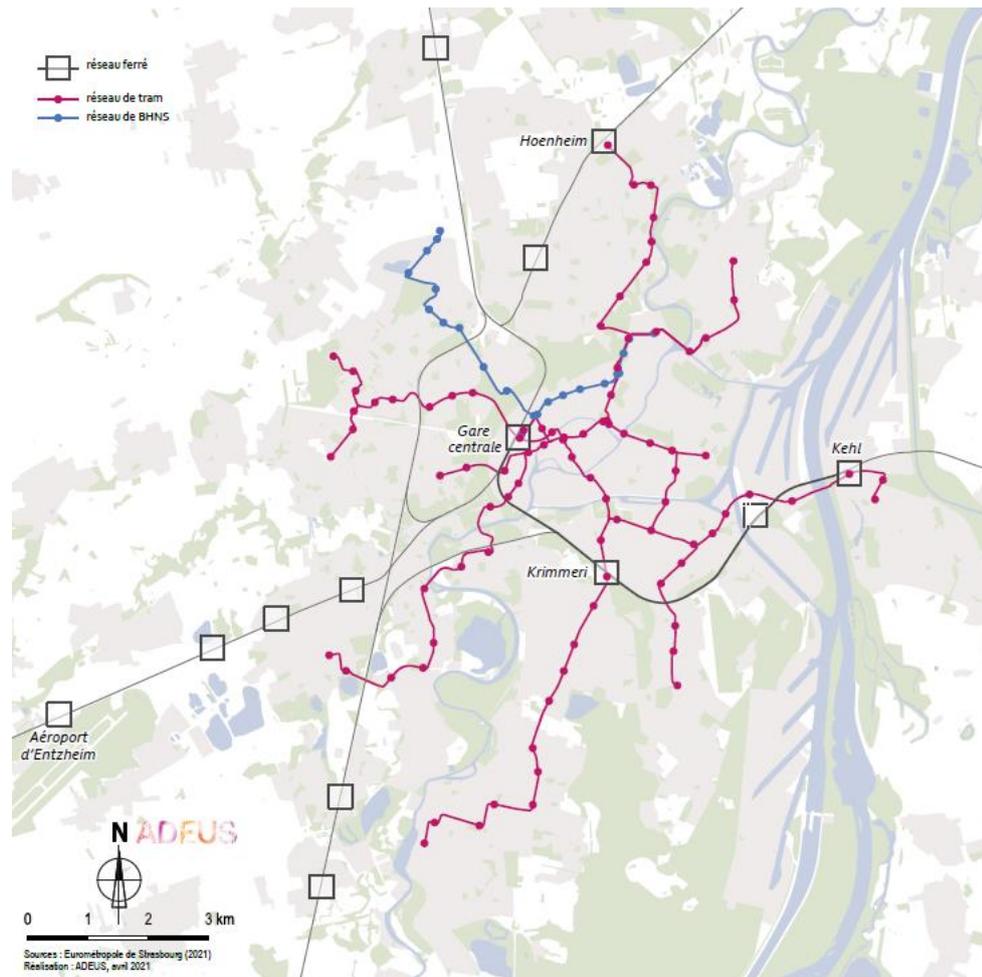
Pour mettre en œuvre cette offre, 30 trains Regiolis transfrontaliers ont été achetés par la Région Grand Est et les 3 Länder, soit une commande de 375M€.



➤ À l'horizon 2030 et après : un schéma encore plus ambitieux nécessitant d'importants investissements d'infrastructures

À horizon 2030, l'offre de service ferroviaire pourra encore être améliorée. Il s'agira d'exploiter au maximum les capacités de l'infrastructure existante en :

- Améliorant la signalisation pour obtenir le rendement maximal de la 4^{ème} voie.
- Augmentant les capacités d'emport des trains.
- Diamétralisant les lignes autant que faire se peut pour minimiser les temps de passage en gare de Strasbourg, et en particulier via la création d'une liaison traversante en direction de la zone de Port du Rhin et de Kehl, afin de décharger le tramway et de desservir une zone à forte potentiel. Ceci nécessite :
 - La création d'une nouvelle voie en gare de Kehl pour aménager un terminus ;
 - L'aménagement de la gare de Krimmeri ;
 - L'aménagement d'une nouvelle halte ferroviaire à Port du Rhin.



Complémentarité des TCSP urbains et du Réseau express métropolitain

Les premières études pour atteindre ces objectifs sont actuellement en cours et menées avec l'Etat et SNCF Réseau.

Enfin, post 2030, il s'agira de restructurer complètement la gare de Strasbourg pour la rendre beaucoup plus capacitaire avec :

- L'extension des quais existants.
- La création de nouveaux quais.

Ce dernier projet, extrêmement structurant, doit aussi voir ses études débuter prochainement.

3. Le volet routier du REM

Le réseau de cars interurbains doit devenir une composante du réseau structurant de l'agglomération au même titre que le train ou le tramway, il complète le réseau ferré pour tous les secteurs qui n'en disposent pas en permettant aux usagers de rejoindre le cœur de l'agglomération sans correspondance et en leur proposant des niveaux de service équivalents à ceux proposés par le train en terme de fréquence et d'amplitude.

Il s'agit de mettre en place un réseau de lignes Express basé sur les principes suivants :

- Le cadencement de l'offre continue sur la journée : fréquences de 30 min, dans les 2 sens.

- L'intensification des dessertes aux heures de pointe pour les lignes rejoignant l'agglomération, pouvant aller jusqu'à 5 min sur les itinéraires les plus chargés.
- L'augmentation de l'amplitude horaire, en cohérence avec l'offre mise en place pour le train et le réseau structurant CTS (4h30-0h30).
- La création de lignes diamétralisées.
- La recherche de correspondances TER ou Tram/BHNS.

Pour améliorer l'efficacité et l'attractivité du service mis en place, les lignes interurbaines ne doivent pas se limiter à la seule desserte du cœur de l'agglomération. Elles doivent permettre également de desservir les principaux pôles générateurs de l'agglomération (quartier d'affaires du Wacken, Espace Européen de l'Entreprise, Hôpitaux, Etoile, Pôle d'innovation d'Illkirch...). Il s'agit d'organiser des points d'échanges entre les lignes de cars et le réseau urbain (notamment les rocade) mais aussi de développer des lignes diamétralisées permettant de rejoindre facilement les principaux pôles générateurs de l'agglomération et de multiplier les points de connexion avec une correspondance.

Le REM routier vise à intensifier les services de cars interurbains selon des standards d'offre « urbaines » et à élargir le périmètre de pertinence des dessertes de cars interurbains dans l'agglomération. La vitesse et la régularité de la circulation des cars sont deux conditions indispensables à l'attractivité du service. Elles supposent la mise en place d'aménagements permettant de garantir la fiabilité du service tout au long du parcours, y compris dans les secteurs les plus contraints de l'agglomération. Le projet doit s'appuyer sur la mise en place de voies réservées sur le système M35/M351, mais aussi sur des aménagements et mesures de priorité sur les voiries pénétrantes tant au sein de l'Eurométropole qu'en dehors, notamment sur les D31 et D41 à l'ouest de Strasbourg.

La Région Grand Est a entamé en partenariat avec l'Eurométropole l'élaboration d'un schéma directeur des transports interurbains.

Les premiers renforts significatifs d'offre doivent quant à eux pouvoir être mis en service en bonne articulation avec l'ouverture du COS, en début d'année 2022. Ces renforts concerneront principalement les lignes empruntant les couloirs réservés qui seront aménagés dans le même temps sur la M35, à partir de la rentrée 2022, après quelques mois d'expérimentation de ces couloirs sur la base de l'offre actuelle.

➤ Le projet de gare basse

L'exploitation du REM routier selon les niveaux de performance et de fiabilité décrits ci-dessus nécessite la mise en place d'un pôle d'échanges situé au plus proche du cœur de l'agglomération permettant également l'exploitation de lignes diamétralisées. Le site de la gare basse apparaît comme un site adapté pour l'aménagement d'une gare routière largement dimensionnée, tant de par sa proximité avec le système M35/M351 que par sa grande proximité avec la gare centrale et le centre-ville.

Néanmoins, pour être efficiente, une gare routière localisée en Gare Basse doit remplir les conditions suivantes, qui aujourd'hui ne sont pas réunies :

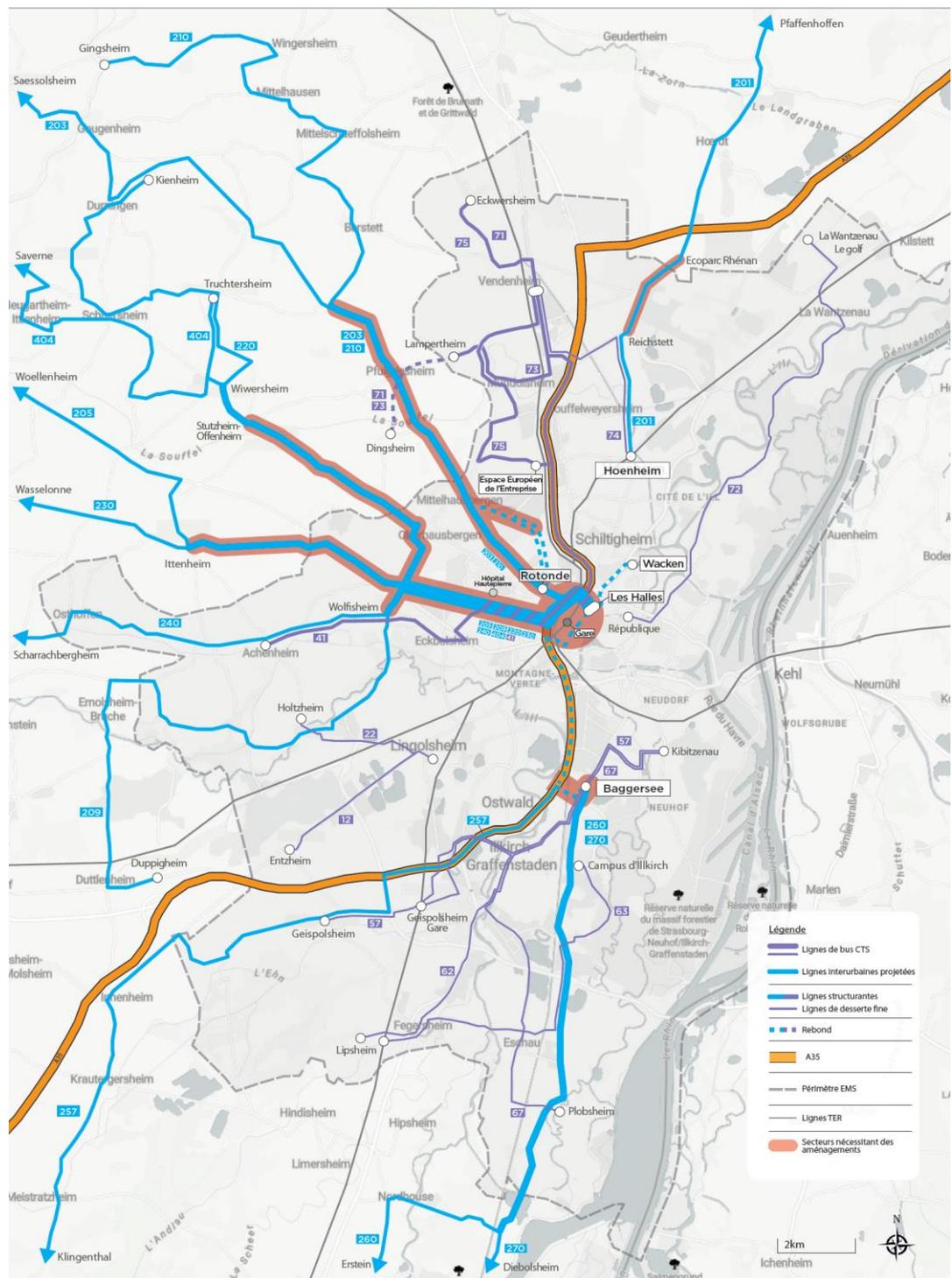
- Des accès au système M35 privilégiés de et vers la rue des Remparts, supposant un travail important sur l'échangeur de Cronenbourg et sur l'entrée de la Porte Blanche,
- Un accès au centre-ville et au réseau tramway/BHNS facilité par un lien efficace et confortable vers le parvis de la gare,
- Un accès facile et direct aux quais de la gare pour accéder rapidement à une offre ferroviaire développée et permettant de participer à la diffusion des flux dans l'agglomération.

La réalisation d'une gare routière en Gare Basse, à l'ouest de la gare centrale, est un projet de moyen terme du fait du temps nécessaire à la libération du foncier et au relogement des activités de maintenance ferroviaire et aux délais de réalisation d'une liaison efficace vers la gare ferroviaire et la place de la gare.

Il est donc nécessaire, pendant la durée la plus courte possible, mais sans doute de l'ordre d'une dizaine d'années, de disposer au plus proche du centre-ville d'un certain nombre d'arrêts de desserte affectés aux lignes interurbaines ou périurbaines. Le secteur Halles – Travail – Sébastopol apparaît comme particulièrement adapté pour la mise en place d'une « halte routière passante », dans la mesure où il permet de s'appuyer sur le site actuel de la gare routière dont l'état de vétusté est avéré. Il s'agit donc de réaliser à court terme les points d'arrêts nécessaires à l'exploitation des cars interurbains, sans qu'ils n'y effectuent pour autant leur terminus.

L'Eurométropole de Strasbourg en partenariat avec la Région Grand Est s'engage à réaliser les aménagements nécessaires à l'adaptation du site des Halles permettant l'exploitation de lignes passantes, n'y effectuant pas leur terminus, ainsi que les aménagements de voirie permettant aux cars d'y accéder en s'affranchissant autant que faire se peut des contraintes circulatoires.

Réseau cible de l'offre routière du REM



4. La requalification de la M35

La M35 constitue un des supports du schéma directeur du REM. Avec la mise en service à venir de l'A355, la M35 perd sa fonction d'itinéraire de transit et peut donc pleinement concourir au développement de l'offre en transport en commun.

Au moment de la mise en service de l'A355, la M35 se verra dotée de voies réservées expérimentales dédiée au covoiturage à deux personnes, aux transports en commun et aux taxis dans le cadre de l'arrêté du 24 août 2020

relatif à l'expérimentation d'une signalisation relative aux voies de circulation réservées à certaines catégories de véhicules sur certains axes. Cette expérimentation aura lieu sur les secteurs à trois voies de circulation.

Cet aménagement de court terme, réalisé dès la mise en service de l'A355, porte un double objectif : celui d'éviter un appel de trafic nouveau sur la M35 lié au vide créé par le trafic de transit reporté sur l'A355, et d'inciter à l'usage plus collectif des véhicules pour lutter contre les pollutions, les émissions de carbone et les encombrements.

Pour le moyen terme, dès 2022-2023, selon les études et le projet qui sera retenu par les exécutifs de l'Eurométropole et de la Région, une voie pourrait être dédiée aux seuls transports en commun dès lors que les nouveaux services testés seraient compatibles avec l'acceptabilité sociale des mesures ; chaque usager se voyant offrir une nouvelle offre de transport en remplacement à la voiture particulière. Cette voie sera étudiée sur l'ensemble de la M35, secteur central inclus et devra accompagner les bus et cars de leur origine à leur destination finale en temps de parcours garanti dans la mesure du possible.

En lien avec les besoins des transports publics urbains et interurbains et conformément aux évolutions d'usage de ces infrastructures routières, l'évolution d'échangeurs (Forges, Hoenheim, Baggersee) sera étudiée et cofinancée par les partenaires.

La programmation partenariale de transformation de la M35 devrait s'achever en mai 2021.

La Région Grand Est et l'Eurométropole s'engagent à travailler de manière partenariale sur le sujet, en développant une logique d'offre ambitieuse, cohérente sur l'ensemble de l'axe et compréhensible par les usagers.

5. Le projet de TSPO et la requalification de la M 351

Le projet TSPO porte une ambition forte de desserte des territoires ouest de Strasbourg sur un bassin de population d'environ 50 000 habitants. À ce jour, les services interurbains qui empruntent tout ou partie de cet axe Est-Ouest sont en limite de capacité et justifient pleinement un investissement à la hauteur des enjeux de mobilité alternative sur ce corridor encore trop utilisé par la voiture individuelle (90% des échanges avec l'Eurométropole depuis les territoires Ouest).

Plus précisément, les objectifs visés par le projet TSPO se déclinent comme suit :

- Renforcer l'offre de transport en commun et adapter les infrastructures support.
- Améliorer les performances et le cadencement du TSPO.
- Relier et mailler les réseaux urbains et interurbains en section urbaine.
- Prendre en compte l'évolution de la M 351 comme future entrée majeure de Strasbourg.

La desserte sur le territoire urbain doit pouvoir se diffuser au travers de plusieurs points de connexion avant la destination finale du cœur d'agglomération afin de permettre une meilleure efficacité et une attractivité du dispositif de mobilité dans l'Eurométropole. Pour ce faire, plusieurs points d'arrêt sont étudiés, sans déséquilibrer le gain de temps procuré par le TSPO :

- Le point d'entrée d'agglomération au droit de l'échangeur de Wolfisheim, à l'intersection de plusieurs projets d'infrastructures de déplacements (TSPO, Tram Ouest) et d'un nouveau P+R à construire, incitant fortement au report modal ;
- Le pont Eluard, permettant un échange avec le tramway D et assurant la desserte de plusieurs équipements d'intérêt régional (lycée Marcel Rudloff, zone d'activité, zone commerciale de HautePierre) ;
- L'échangeur (à venir) des Forges permettant d'assurer un lien direct entre les quartiers de HautePierre et de Koenigshoffen et desservant parallèlement la zone d'activité des Forges et le CHU de HautePierre. Par ailleurs, la ligne expresse de rocade 50 constituera un outil de diffusion complémentaire efficace pour la desserte des territoires de première couronne ouest de part et d'autre de la M 351.

Le projet TSPO est actuellement inscrit au CPER 2015/2020 pour un montant global de 36 M€ et les travaux sont aujourd'hui engagés entre Ittenheim et l'entrée de l'Eurométropole. Les travaux du TSPO dans sa partie urbaine doivent être réalisés à l'horizon 2024 grâce à l'engagement volontariste de l'ensemble des partenaires.

6. Le développement du réseau structurant urbain

Si l'Eurométropole dispose déjà d'un réseau de transports en commun (notamment tramway) développé et efficace, son évolution apparaît nécessaire dans le cadre de la mise en place progressive d'une Zone à Faible Emissions. Relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole, au moyen de transports publics fiables et décarbonés, constitue un impératif tant en termes de climat que de santé et de développement global de l'agglomération.

Le développement du réseau de transports en commun structurants doit donc permettre de mieux connecter les différents territoires qui composent l'EMS, d'établir de meilleures connexions entre Strasbourg et les premières et deuxième couronnes et d'améliorer la capacité du réseau à diffuser les flux dans l'agglomération notamment à partir des gares et des différents points d'accroche du Réseau Express Métropolitain.

Trois extensions de tramway doivent compléter le réseau structurant de l'Eurométropole d'ici 2025.

1. Le tramway F sera poursuivi à l'Ouest jusqu'à Wolfisheim en passant par Poteries, afin de desservir les quartiers de Koenigshoffen et du Hohberg ainsi que le Zénith.
2. Une ligne de tramway sera prolongée vers le Nord jusqu'à Bischheim.
3. Ces deux extensions seront complétées par un projet inscrit au Contrat Triennal : il s'agit de la liaison Gare centrale - institutions européennes en tramway, investissement nécessaire pour desservir le nœud d'Homme de Fer, répondre aux fortes demandes de liaison gare-université et préparer le réseau à supporter une fréquentation accrue.

L'extension de la ligne G du BHNS jusqu'à Danube via la Place de l'Etoile contribuera également à soulager la partie centrale du réseau, tout en reliant directement la Gare centrale au Nouvel Hôpital Civil (mise en service en 2023).

Ces projets sont indispensables au succès du REM et permettent d'absorber et de distribuer les flux arrivants en gare centrale ; les signataires de ce protocole s'engagent à contribuer à la réalisation de ces projets structurants.

7. L'aménagement et le développement des pôles d'échange

L'amélioration du service induit par le Réseau Express Métropolitain va accentuer l'attractivité des gares sur l'ensemble du périmètre du projet. Elle rend d'autant plus nécessaire l'adaptation de ces pôles d'échanges aux nouveaux besoins de transport.

L'aménagement des pôles d'échanges sur le périmètre de l'Eurométropole est de sa compétence avec une participation de la Région Grand Est, dans le cadre du programme DIRIGE. L'aménagement des espaces ferroviaires liés à des enjeux de sécurité ou de confort des voyageurs reste du ressort de la SNCF.

L'Eurométropole a engagé une nouvelle phase de modernisation des PEM dans l'Eurométropole sur la période 2020-2025 (délibération du 29 novembre 2019). Un budget de 4,2 millions d'euros dédié aux études et travaux de réalisation a été inscrit au Programme Pluriannuel d'Investissement de l'Eurométropole. La démarche autour des

PEM est à l'initiative de l'Eurométropole et menée de manière partenariale, en lien avec le développement de l'offre dans ces gares. Les études pré-opérationnelles autour des 8 pôles d'échanges multimodaux identifiés ont été engagées (Mundolsheim, Graffenstaden, Entzheim, Vendenheim, La Wantzenau, Bischheim, Strasbourg-Roethig, Fegersheim-Lipsheim). Ces projets ont été intégrés aux demandes de subventionnement du plan de relance.

Il est essentiel que les travaux engagés autour des pôles d'échanges s'accompagnent d'une mise à niveau de l'ensemble de l'espace gare :

- Amélioration de l'accès des gares de l'EMS.
- Sécurisation des espaces d'attente (élargissement et rénovation des quais, si nécessaire).
- Amélioration du confort d'attente : abris, information voyageurs...

De ce point de vue, toutes les gares de l'Eurométropole ont, plus ou moins selon les gares, besoin d'être mises à niveau de ce qui doit être réalisé conformément à la promesse de service du REM.

Le cas échéant, des opérations urbaines autour des gares, cohérentes avec les orientations du SRADDET et du SCOTERS d'un urbanisme orienté rail, pourront ponctuellement nécessiter de libérer du foncier occupé par des parkings qui pourraient être ouvragés.

Au-delà du périmètre de l'Eurométropole, la Région Grand Est a pour enjeu de développer efficacement l'intermodalité entre des transports routiers, que ce soit les liaisons des cars intermodaux, ou les déplacements des véhicules particuliers, avec les transports ferroviaires.

Dans ce cadre, la Région Grand Est doit définir un schéma directeur des PEM afin d'identifier ceux qui doivent faire l'objet d'une intervention prioritaire sur :

- Le développement des capacités de stationnement (VP et vélo).
- L'amélioration de l'intermodalité et de l'accessibilité tous modes.

Des démarches sont d'ores et déjà en cours à Brumath, Haguenau, Bischwiller, Sélestat ou Molsheim. Des projets d'aménagement de PEM pourront alors émerger dans le cadre du programme DIRIGE en partenariat avec les communes et EPCI concernées.

8. Le développement de l'usage des modes actifs

➤ Le vélo

L'Eurométropole est depuis toujours la capitale du vélo en France, première de tous les classements nationaux et dans le peloton de tête dans les classements internationaux. Ainsi, en 2019 :

- Strasbourg a été classée 1^{ère} du baromètre des villes cyclables de la Fédération des usagers de la bicyclette dans la catégorie des villes de plus de 200 000 habitants, alors qu'Illkirch Graffenstaden était première dans la catégorie des villes de 20 000 à 50 000 habitants.
- La Métropole Strasbourgeoise a aussi été classée 5^{ème} ville au classement mondial « villes amies du vélo » développée par la société danoise Copenhagenize, avec un score de 70,5%, certes à une distance raisonnable des trois leaders que sont Copenhague, Amsterdam et Utrecht (de 88 à 90%), mais loin devant Paris (61,6%) ou encore Berlin (56,3%).

Dans le cadre du présent schéma directeur, la Région Grand est et l'Eurométropole s'engagent à collaborer sur les deux sujets suivants :

➤ L'intermodalité vélo/TER et vélo/car

En lien avec le projet de Réseau express métropolitain, le vélo est un formidable accélérateur de l'attractivité des gares et un élargissement de leur zone de chalandise. Le couple vélo + train permet de faciliter la gestion des PEM (réduction de la congestion automobile de rabattement vers les TER), de desservir des zones dont la densité ne justifierait pas de ligne de transport public de rabattement, de diffuser à partir de la gare centrale mais aussi depuis toutes les gares du REM pour atteindre les lieux de travail, d'études ou de loisirs, et ce avec les temps de parcours globaux les plus performants et donc les plus susceptibles de concurrencer la voiture . Le cofinancement des aménagements cyclables en lien avec les gares, des parkings vélo abrités et sécurisés suffisamment dimensionnés, voire des services vélos ou VAE à disposition en libre-service dans les gares sont envisagés, avec les autorités organisatrices et gestionnaires de voiries concernés.

Si pour les usagers quotidiens, le stationnement en gare est indispensable afin de préserver la capacité d'emport des trains et de ne pas dégrader la performance de l'exploitation, pour les usagers occasionnels, les vélos doivent aussi pouvoir être embarqués à bord des trains, dans la mesure des contraintes techniques imposées par le matériel roulant et des besoins de capacité. Outre les équipements généralisés et suffisamment dimensionnés dans les trains, des aménagements permettant d'amener facilement les vélos jusqu'aux quais sont nécessaires et seront poussés par les partenaires.

Ces principes de développement sont également valables pour la partie routière du REM pour laquelle cette logique de rabattement vélo est insuffisamment développée.

Dans le cadre de son plan vélo qu'elle prévoit d'approuver début 2022, la Région Grand Est mettra en place un plan d'actions spécifique pour développer l'intermodalité vélo/TER et vélo/car. Les actions suivantes seront notamment mises en œuvre : amélioration de la capacité de stationnement des pôles d'échanges, travail sur la capacité d'emport à bord des trains, prime à l'achat pour les abonnés et les futurs porteurs de la carte Fluo ½ tarif...

➤ L'accélération de la réalisation des axes structurants vélo dans l'agglomération strasbourgeoise

La crise sanitaire l'a, plus que jamais, démontré : le vélo est certainement le mode de déplacement qui doit trouver toute sa place dans l'agglomération strasbourgeoise et plus globalement dans l'ensemble du bassin d'attraction de l'Eurométropole. La politique cyclable de l'Eurométropole, en synergie et en cohérence avec l'impulsion créée par

la LOM, vise à repositionner la solution vélo au cœur des mobilités quotidiennes : améliorer la qualité de vie et de l'air bien évidemment, mais aussi faciliter la réappropriation de l'espace public par la promotion des modes actifs de nature à renforcer la convivialité et le bien vivre ensemble (limiter la congestion, encourager de nouvelles formes de solidarité, rapprocher les gens et les territoires, etc.).

Strasbourg a été, des années durant, pionnière en la matière. Aujourd'hui, l'Eurométropole et la Région Grand Est se doivent d'engager une nouvelle étape et de redonner au vélo une nouvelle longueur d'avance, sur la diversité des territoires. Pour faire face aux défis climatique, économique, social et démocratique, il est nécessaire que cette politique soit, au moins, autant centrée sur l'humain que sur les infrastructures. En effet, malgré les efforts déjà fournis, la part modale du vélo augmente moins rapidement que ce qui serait nécessaire pour atteindre les objectifs de parts modales, et surtout sa pratique pour les déplacements du quotidien reste une affaire de convaincus (stagnation de l'usage du vélo dans les quartiers, prégnance du sentiment d'insécurité...). Le potentiel de développement de l'usage du vélo est pourtant important : 500 000 déplacements de moins de 5km sont encore réalisés en voiture, tous les jours, dans l'Eurométropole de Strasbourg. Doubler la part modale vélo (à 16%) d'ici 2030 par rapport à 2009, c'est convertir un tiers des déplacements en voiture de moins de 5km vers le vélo.

Enfin, le vélo est aussi pertinent pour dépasser les frontières ; c'est le cas de la liaison transfrontalière Strasbourg – Offenbourg portée des deux côtés du Rhin mais aussi des liaisons radiales à tisser entre l'EMS et les territoires des EPCI limitrophes ; la Région pourra y contribuer, notamment en complémentarité des aménagements favorables à ses lignes routières interurbaines.

En conséquence, un effort massif d'investissement pour compléter les maillons manquants du schéma directeur vélo repris dans le Plan d'Actions pour les Mobilités Actives (PAMA) sera engagé. 100 millions € seront consacrés à l'évolution du réseau de pistes cyclables, afin de réduire les discontinuités et de permettre des déplacements sécurisés dans toute l'Eurométropole. 14 projets ont été délibérés lors du Conseil du 20 novembre 2020, représentant 20 millions € profitant à sept communes du territoire : ces projets sont subventionnés à hauteur de 4 millions d'euros par l'Etat.

➤ La marche à pied

Tout comme pour le vélo, les gares nécessitent des aménagements de rabattement de qualité pour les piétons, mode particulièrement sensible à son environnement et à la sécurité routière ; l'infrastructure ferroviaire pouvant générer des coupures urbaines générant de longs détours dissuasifs pour les piétons, des passerelles sont parfois nécessaires pour accroître l'attractivité des gares du REM.

Plus largement, la marche progressant dans tous les territoires de l'EMS et du Bas-Rhin (cf enquête ménages 2019), il convient d'accompagner son usage par une recherche de praticité, de compacité et de vitesse, de confort et de sécurité. C'est ce qu'a fait l'Eurométropole dans le PAMA de 2019 et qui est actuellement détaillé et repris par les communes dont celle de Strasbourg qui s'apprête à délibérer son ambitieux plan piétons.

9. Les usages partagés de l'automobile

➤ Le covoiturage

Les partenaires du protocole s'engagent à accompagner les démarches déjà mises en œuvre (promotion du covoiturage via Optimix, aménagement d'aires de stationnement par la CEA, promotion auprès de leurs propres salariés) par, non seulement la mise en place de voies réservées sur le système ex-autoroutier, mais également une promotion active dans mais surtout au-delà de l'Eurométropole puisque l'intérêt du covoiturage s'accroît avec la distance parcourue.

➤ L'autopartage

L'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est sont aujourd'hui les deux principaux actionnaires de la coopérative d'autopartage régionale Citiz Grand Est, en étant présentes chacune à hauteur de 155 000€ dans son capital. Ce sont de loin les deux collectivités les plus engagées dans la structure.

Dans les mois et les années à venir, ce partenariat a vocation à se renforcer, non seulement via l'utilisation des véhicules Citiz par les agents et élus des deux collectivités, mais aussi par une progression continue de la participation au capital de la coopérative, dans la limite des statuts de cette dernière.

Outre les participations nouvelle ou croissante des partenaires du protocole dans le capital de la SCIC Autotrement - Citiz, le développement de l'autopartage dans les gares du REM afin de faciliter les trajets des derniers kilomètres sera encouragé par les partenaires du protocole, au même titre que l'usage par leurs salariés de ces services permettant de réduire leur parc en propre et in fine le nombre de kilomètres produits en automobile.

10. Le déploiement de la mobilité électrique

L'Eurométropole de Strasbourg est équipée d'environ 70 points publics de charge pour véhicules électriques.

Au niveau national, la loi 2015-990 du 17 août 2015, relative à la transition énergétique pour la croissance verte, a fixé comme objectif 7 millions de points de recharge publics et privés à l'horizon 2030.

Dans cette perspective, l'Eurométropole de Strasbourg a décidé, au travers d'un Appel à Initiatives Privées (A.I.P), de déployer massivement des bornes de recharge pour véhicules électriques et hybrides sur le domaine public.

Le groupement ENGIE/ FRESHMILE, attributaire de l'A.I.P, implantera ces prochains mois sur le territoire, à travers une convention cadre d'une durée de 15 ans (jusqu'en 2035), en tant qu'aménageur-opérateur, 90 bornes (environ 150 points de charge) de puissance variable (22 kW, 50 kW, 150 kW) en fonction des secteurs et taux d'utilisation attendus.

Chaque commune se verra dotée d'au moins une borne électrique.

De son côté, la Région Grand Est développe une politique visant à accélérer le déploiement des bornes de recharge électrique sur l'ensemble de son territoire, afin de ne pas cantonner l'usage des véhicules électriques aux seuls trajets internes aux agglomérations. Ainsi, son objectif est de 2 400 bornes de recharge dans la région Grand Est en 2021 et 5 500 à l'horizon 2030. Hors du territoire de l'Eurométropole, la Région Grand Est subventionnera ainsi les installations des collectivités locales avec des aides allant de 2 500 € à 8 000 €. Sur le territoire de l'Eurométropole, elle subventionnera les projets portés par des bailleurs sociaux ou copropriétés pour leurs résidents et par des entreprises pour leurs salariés, dans la limite de 1000 projets pour chacun de ces deux types de bénéficiaires à l'échelle du Grand Est.

11. Une offre servicielle et tarifaire complète et lisible

Afin de développer les pratiques d'intermodalité dans les transports collectifs de voyageurs, la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg ont mis en place depuis plusieurs années un grand nombre de conventions tarifaires avec leurs opérateurs de transports en commun ou avec d'autres acteurs (Citiz et Vel'Hop notamment).

Elles ont notamment pour objectifs de développer l'usage des transports collectifs au sein de l'EMS, de faciliter l'accès, la lisibilité et la simplicité d'usage combiné entre les différents modes (CTS, CTBR et SNCF, autopartage)

et de permettre aux usagers d'obtenir des abonnements adaptés à leurs besoins, au moindre coût, en leur évitant une double tarification s'ils utilisent plusieurs réseaux pour un trajet.

Ce travail, conjoint entre les deux collectivités et mené sur plusieurs années, a permis la création de différents supports permettant de combiner l'utilisation des réseaux ou de services :

- Le PassMobilités avec la possibilité offerte d'utiliser les transports en commun urbain, le vélo et la voiture (via l'autopartage ou l'utilisation des P+R).
- La carte Simplicités permettant de charger ses abonnements TER primo/presto et d'utiliser le réseau de la CTS.
- La Badgeo, via une contremarque, permet l'utilisation des transports, urbains, inter-urbain et TER sur le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg, etc.

Si ces avancées sont positives pour les usagers, un travail de fond reste à mener sur les années à venir afin de simplifier l'accès à ses solutions de mobilités et de les enrichir avec une offre servicielle élargie et modulable (paiement à l'usage, possibilité de combinaison de modes à la carte...) et de proposer sur le territoire de l'aire urbaine, voire transfrontalière, une unique solution de support permettant d'y inclure des services individualisés.

L'organisation d'un tel projet portera également sur l'information et la lisibilité de ces nouveaux services pour les rendre attractifs et compréhensibles par tous, usagers quotidiens ou occasionnels.

Il s'agira donc de prévoir un cadre tarifaire et un dispositif billettique permettant un usage fluide et simplifié de l'ensemble des solutions de mobilité offertes.

12. Les outils communs

La réalisation d'un schéma directeur aussi ambitieux nécessite la mise en œuvre de plusieurs outils, avec notamment l'objectif de dégager les moyens financiers nécessaires à l'ensemble des projets décrits ci-dessus.

➤ *Le lobbying commun pour la mise en œuvre d'un nouveau système de financement des infrastructures de transport en France*

Point aveugle de la récente Loi d'Orientation des mobilités (LOM), le financement des infrastructures de transports en commun en France est notoirement insuffisant.

Aujourd'hui, les constats suivants doivent être tirés :

- Les autorités organisatrices de la mobilité, qu'elles soient urbaines ou régionales, ont devant elles d'imposants programmes d'investissements, non seulement pour développer leurs réseaux, mais aussi pour en assurer le renouvellement et la maintenance.
- L'Etat n'est pas quant à lui en mesure d'assurer une programmation financière sur le long terme. Tout au contraire, les collectivités ne savent pas qu'elles seront leurs dotations de l'année N sur l'année N+1.
- Des freins systémiques au développement de l'offre de transports existent. C'est notamment le cas pour les péages ferroviaires, où, contrairement à nos voisins européens, le choix d'une politique de tarification élevée pénalise la croissance des circulations. Le fait de faire peser une part très significative du financement de SNCF Réseau (57% des recettes issues des péages contre 35% seulement en Suisse) amène à une politique de tarification des circulations néfaste pour leur développement. Résultat, les infrastructures ferrées françaises sont nettement moins utilisées que dans la moyenne européenne, en particulier sur le fret.
- La pandémie a en outre sévèrement atteint le système avec :
 - de lourdes pertes de recettes et une fréquentation qui reprendra après la crise à des niveaux sensiblement moins élevés qu'en 2019 ;

- un versement mobilités qui sera atteint par la crise économique et qui mettra lui aussi du temps à retrouver ses niveaux antérieurs.

Une réforme de ce système est indispensable, sur l'exemple de nos voisins suisses, qui aujourd'hui, ont sécurisé la programmation de leurs grands investissements jusqu'en 2035 et travaillent à ceux de la période 2035-2050.

Comme en Suisse, un véritable fonds de financement des infrastructures de transport en commun doit être créé, et reposé sur un bouquet d'outils.

Parmi ceux à envisager, on peut notamment citer :

- La réforme du système de péages, permettant notamment une régionalisation de la tarification de SNCF Réseau, avec l'objectif d'aider les développements d'offre et de permettre aux collectivités d'investir aux côtés du gestionnaire d'infrastructure plutôt que d'accroître la charge sur leurs dépenses en fonctionnement.
- La mobilisation des futurs péages autoroutiers à la fin programmée des concessions.

➤ La collaboration croisée CTS/CTBR

L'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est ont initié de longue date un partenariat fructueux afin de mieux se coordonner pour répondre pleinement aux besoins de mobilité de leurs habitants et des usagers du territoire, aux nouvelles pratiques de déplacement et au défi posé par la nécessaire transition énergétique. En effet, et conformément aux dispositions des lois MAPTAM et NOTRE, chacune de ces entités est l'interlocutrice de l'autre sur l'ensemble des problématiques d'aménagement du territoire (organisation du transport public de voyageurs, urbanisme, équilibre du maillage territorial en termes de services et d'équipements, intermodalité...), mais avec des responsabilités différentes et complémentaires :

- D'un côté, la Région anime et coordonne les schémas de desserte pour limiter les inégalités territoriales et promouvoir une stratégie de développement équilibrée du territoire.
- De l'autre, l'Eurométropole de Strasbourg assure une desserte fine au sein de son territoire.

Ce partenariat a été renforcé depuis 2019 avec la création concomitante de deux opérateurs intégrés à l'actionnariat croisés : les SPL CTS pour l'exploitation du réseau de transport urbain, et CTBR pour l'interurbain, où sont logées les compétences nécessaires pour répondre aux défis de modernisation de l'offre et des réseaux de transports.

Les deux autorités organisatrices ont donc saisi cette occasion pour impulser la mise en œuvre d'un schéma d'exploitation inédit en France, en développant de nouvelles habitudes de travail pour faire coopérer les acteurs locaux, à la fois verticalement et horizontalement, et ainsi donner toute sa cohérence d'ensemble à la stratégie de transition écologique et démocratique du territoire, au travers d'actions concrètes et coordonnées à différentes échelles (projet concerté et commun de gare routière, communauté tarifaire et ambition partagée en matière de développement de recettes, information voyageurs, coordination dans la conception mais aussi la production en temps réel de l'offre, etc.).

➤ L'étude sur l'opportunité de la création d'un syndicat mixte transports « SRU »

Afin de :

- Créer un espace de dialogue politique et technique sur le sujet des déplacements au sein des aires urbaines allant au-delà du couple Eurométropole/Région en associant l'ensemble des intercommunalités et, si elle le souhaite, la collectivité européenne d'Alsace.

- Mettre en œuvre des actions qui ne pourront pas être financées sans ressources supplémentaires.
- Accélérer la réalisation des projets existants,

la Région Grand Est et l'Eurométropole sont partenaires d'une étude menée conjointement sur l'opportunité de création d'un syndicat mixte transports « SRU », dont les conclusions devraient être rendues à la fin de l'année 2021.

Cet éventuel futur syndicat mixte aura vocation à intervenir dans le domaine de ses compétences obligatoires (coordination de l'offre, tarification et information multimodales) mais aussi et surtout dans le champ des compétences qu'il pourra prendre de manière facultatives pour accompagner les grands projets de ce schéma directeur.

➤ La Société Publique Locale (SPL) ferroviaire « Grand Est Mobilités »

Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi ferroviaire de 2018, la Région Grand est confrontée à la nécessité, de prendre en main plusieurs missions de service public stratégiques sur lesquelles interviennent aujourd'hui d'autres entités, et en particulier SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, privant la collectivité d'une partie de ses prérogatives.

Ce défi de compétences et de ressources humaines auquel la Région devra faire face a été résolu par nombre de nos voisins Länder allemands en créant des sociétés publiques locales. C'est par exemple le cas du Bade-Wurtemberg qui, par le biais de la société NVBW, dont le capital est détenu à 100% par le Land, s'est doté d'un outil performant de mise en œuvre de sa politique.

Aussi, les élus de la Région Grand Est ont validé, le 28 janvier 2021, de suivre le même chemin, en actant le principe de la création d'une Société Publique Locale ferroviaire.

Cette SPL régionale aurait en conséquence vocation à assurer les missions suivantes :

- Études de marketing et d'exploitation, permettant de définir les offres de service, les moyens de production nécessaires et le modèle économique.
- Conception et pilotage de la politique commerciale déclinée dans l'action commerciale, la tarification, la distribution, l'information et la communication produit, les relations clients.
- Suivi des résultats, trafic, ventes, analyse du marché et veille concurrentielle.
- Politique de lutte contre la fraude.
- Mesure de la qualité et de la satisfaction, mise en œuvre de la politique qualité régionale.
- Préparation des appels d'offres et pilotage opérationnel des contrats de service.
- Gestion des biens du service, matériel, installations et infrastructures.

L'Eurométropole sera partenaire de cette SPL, au capital duquel elle participera, à hauteur de 2%, aux côtés de la Région Grand Est et des autres grandes agglomérations régionales.