

MOBILITÉS

UNE NOUVELLE ÈRE

Proposer une solution à chacune et chacun,
pour des déplacements pratiques et qualitatifs,
et protéger le climat et la qualité de l'air.

LES MOBILITÉS SONT AU CŒUR DES DÉFIS DE NOTRE ÉPOQUE

Il y a 30 ans, Strasbourg a fait le choix de réimplanter un réseau de tramway, un choix audacieux qui a transformé en profondeur le rapport de notre ville aux déplacements. Aujourd'hui, face à la crise climatique, à la pollution de l'air¹, aux enjeux sociaux, aux problèmes de circulation et de stationnement, aux nuisances sonores, c'est toute la métropole qui doit trouver un nouvel élan pour une mobilité durable, efficace, apaisée et accessible à toutes et tous.

Le temps n'est plus à la politique des petits pas, ni aux investissements routiers monumentaux et inefficaces. Le temps est venu d'une alternative forte, d'un véritable droit à la mobilité, accessible dans tous les quartiers, et qui soit à la hauteur de la ville de demain. L'équipe conduite par Jeanne Barseghian a l'ambition de relever ces défis, avec un regard neuf et volontaire.

Les propositions de la Liste Strasbourg Écologiste et Citoyenne en matière de mobilité s'articulent autour de quatre principaux axes :

- + Un réinvestissement ambitieux dans les transports publics.**
- + La transformation de la ville au bénéfice des piétons et vélos.**
- + Une nouvelle approche de la place et de l'usage de la voiture.**
- + Des nouvelles solutions pour le transport de marchandises.**

¹ 48 000 décès prématurés en France selon Santé publique France

1. RÉINVESTIR LES TRANSPORTS PUBLICS POUR TOUTES ET TOUS



Pour répondre aux attentes des habitant-e-s, au défi climatique et améliorer la qualité de l'air, le réseau de transports publics devra entrer dans une nouvelle ère, avec une offre accessible, à des horaires élargis et des fréquences accrues dans tous les quartiers.

Dès aujourd'hui, améliorons en profondeur le réseau tram et bus existant

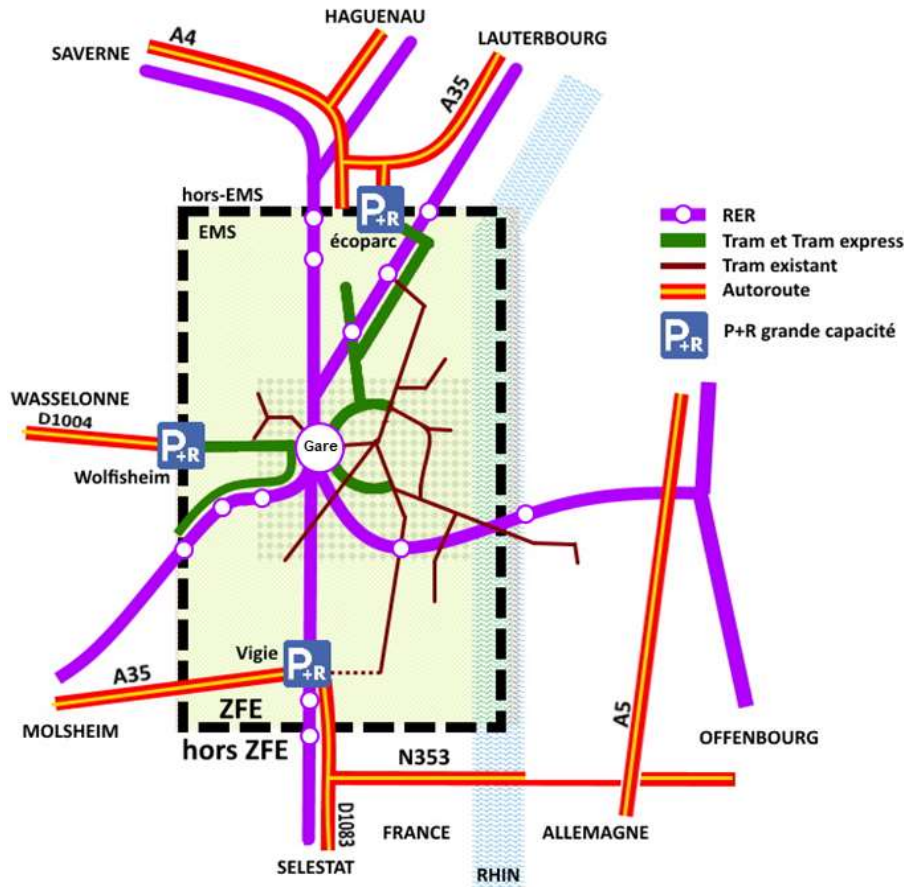
- **Plus qualitatif** : couloirs de bus, priorité aux feux, augmentation de fréquence, et des amplitudes horaires.
- **Plus accessible** : gratuité pour les moins de 18 ans, les moins 25 ans sans ressources, refonte de la tarification solidaire et accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
- **Plus simple** : révision du système de validation tram/bus pour gagner du temps.

Préparons demain en investissant dans les transports publics

- **Un réseau express métropolitain** (type RER ou S-Bahn) utilisant le réseau ferré existant : Saverne-Sélestat, Molsheim-Haguenau, Lauterbourg-Offenburg.
- **Deux extensions du tramway**, vers Schiltigheim et vers Wolfisheim
- **Une ligne de contournement** du centre-ville, via la Gare centrale, afin d'éviter les nœuds saturés (Homme de Fer, République).
- **Deux lignes de tram express** entre l'aéroport, la gare centrale et l'éco-parc de Reichstett (circulant sur le réseau ferré et tramway).
- **Une offre de transport à la demande** spécialement adaptée aux zones d'activités.

Grâce à ce nouveau réseau constitué de trois niveaux (RER, tram express et tram/bus), notre objectif est que la majorité des déplacements en transport collectifs n'excèdent pas 30 minutes au sein de l'EMS.

Schéma : hypothèse d'évolution du réseau RER et tramway à terme



Concilier accessibilité du territoire et qualité de l'air

Quotidiennement, plus de 450'000 personnes entrent ou sortent de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS), tous modes de déplacement confondus. Afin d'encourager le report de la voiture² vers les transports alternatifs et d'accompagner la mise en œuvre la ZFE³ :

- **3 nouveaux P+R (parkings relais) de grande capacité** pour le report modal (vers les transports publics, les vélos et vélos cargos, le covoiturage, l'autopartage...).
- **L'A35 est maintenue mais reconfigurée** : vitesse abaissée à 70 km/h voire 50 km/h, avec aménagement de voies réservées au covoiturage et aux transports publics, notamment pour accélérer les lignes de cars interurbaines (avec arrêts desservant le territoire)

² Les véhicules individuels représentent 40% des émissions gaz à effet de serre, et induisent encombrements, nuisances sonores, et insécurité.

³ ZFE = zone à faibles émissions, limitant progressivement la circulation des véhicules selon leur vignette Crit'Air.

2. TRANSFORMER LA VILLE AU BÉNÉFICE DES PIÉTONS ET DES VÉLOS

Les déplacements à pied et à vélo sont prioritaires dans tous les aménagements réalisés sur l'espace public. La ville doit être pensée à l'échelle du pas de ses habitant·e·s, encourager les services de proximité, permettre la convivialité et les échanges apaisés. Elle doit donner une place au vélos et aux nouvelles formes de pratique du vélo, qui contribuent à démotoriser la mobilité sur tout le territoire.

Des cheminements piétons et cyclables continus, confortables et sécurisés

- Priorité aux piétons, avec comme objectif de généraliser des trottoirs de 2m de large sans mobilier ni autres obstacles.
- Mise en œuvre d'un réseau express vélo, avec l'aménagement de 100 km de pistes spécialement adaptées sur la durée du mandat (15 km par an). Ces pistes d'une largeur confortables seront conçues pour nécessiter un minimum d'arrêt pour relier les quartiers et communes de l'Eurométropole.

Résoudre les conflits par un meilleur partage de l'espace

- Une voie cyclable de contournement du centre piétonnier connectée au réseau express vélo.
- Application et mise en avant des règles du code de la route : priorité aux piétons dans les aires piétonnes, les cyclistes mettent pied à terre aux heures d'affluence ou utilisent la voie de contournement.
- Conflit piétons / vélos / autos : amende minorée et pédagogique, avec obligation de stage de conduite à travers les centres de formation de l'agglomération.

Développer l'assistance électriques des vélos et des vélos cargos

Les vélos à assistance électrique (VAE) et vélos cargos à assistance électrique sont des solutions alternatives à la voiture au quotidien. Ils permettent de se déplacer vite, loin, avec peu d'effort et avec des charges lourdes, mais coûtent encore cher. Pour démocratiser leur usage nous proposons :

- La mise en place d'un système d'acquisition de type *leasing* (LOA) facilitant l'acquisition de VAE et vélo-cargos.
- Le développement de l'usage des vélos cargos pour les activités (livraisons, artisans, professions libérales, administrations...).

3. UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA PLACE ET DE L'USAGE DE LA VOITURE

La voiture est un outil de déplacement polyvalent, qui permet de couvrir de nombreux besoins de déplacement. Mais face à la crise climatique, aux problématiques de pollution de l'air et à l'encombrement de l'espace public, nous développerons des solutions alternatives à son usage et à son stationnement en voirie.

Un stationnement en silo plutôt qu'en voirie

Afin de pouvoir octroyer plus de place aux modes actifs, aux espaces de nature et aux lieux de convivialité, nous souhaitons réduire la place prise par la voiture individuelle sur l'espace public. Cet objectif passe par les solutions alternatives (tram express, réseau express vélo...) et une nouvelle organisation du stationnement.

- **Améliorer la gestion du stationnement en voirie** : remise à plat du système de contrôle (Streeteo) pour un fonctionnement plus simple et plus juste.
- **Libérer l'espace public du stationnement automobile** : encourager le transfert du stationnement en voirie vers des solutions en silo, à travers des tarifs incitatifs.
- **Créer des parkings silos réversibles**, qui complètent l'offre existante : ces nouveaux parkings intégreront des services en rez-de-chaussée, et seront conçus pour que leur usage puisse évoluer (conversion progressive d'espaces de parkings en logements ou activités).

La voiture partagée plutôt qu'individuelle

Encourager les solutions d'autopartage avec l'augmentation des points de location, promouvoir les solutions de covoiturage en milieu urbain, et adopter l'autopartage et le covoiturage pour les déplacements des agents des collectivités.

La conversion des moteurs plutôt que le changement de véhicule

Dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE, et dans une logique d'économie circulaire, développement d'une filière de conversion des moteurs des voitures et camions vers des carburants peu polluants (GNV, Gaz naturel véhicule ou hydrogène).

Un changement de comportement encouragé et accompagné

- **Services de conseil en mobilité** à destination des particuliers et des entreprises, en lien avec le réseau de services de mobilité.
- **Une Prime de démotorisation** à destination de celles et ceux qui abandonnent leur voiture personnelle (offres spéciales sur les services de mobilité ou conversion de la motorisation du véhicule)



4. DE NOUVELLES SOLUTIONS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

En cohérence avec la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) visant à limiter la pollution de l'air, les solutions de transport par voies ferrées, fluviales et par vélos cargos seront développées.

Les entreprises, en notamment de transport, sont d'ores et déjà mobilisées pour la transition énergétique de leurs déplacements. Elles doivent faire face aux contraintes réglementaires (émissions de gaz à effet de serre et de polluants) ainsi qu'aux problématiques de circulation et d'accès à la ville. Nous donnerons l'impulsion pour faciliter l'accès aux nouvelles solutions et accompagnerons tous les acteurs concernés.

- Mise en œuvre d'un ferroutage local (camions sur les trains) pour accéder au Port de Strasbourg et afin de supprimer le transit urbain du centre-ville.
- Renforcer l'accès de Strasbourg par les corridors européens.
- Elaboration de solutions sur-mesure avec les grands pôles générateurs de trafic : zones d'activités, commerces, hôpitaux (expérimentation d'un tram fret).
- Poursuite et développement des fonctions de logistique urbaine par voie d'eau (port du quai des Pêcheurs)