



## **Contribution à l'enquête publique** **sur le plan local d'urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg**

ASTUS a pris connaissance des documents issus du plan local d'urbanisme dont l'enquête publique se déroule du 4 avril au 20 mai 2016 et qui va définir les règles d'aménagement au sein de l'Eurométropole de Strasbourg pour les trente prochaines années.

ASTUS s'est plus particulièrement intéressée au programme d'orientations et d'actions concernant la thématique des déplacements et les grandes orientations visant à développer et coordonner les différents réseaux de transports en commun.

Cependant, plusieurs points lui posent question.

Concernant la création d'une nouvelle ligne structurante de transport reliant Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg via la route de Brumath, le mode de transport n'est pas défini alors que la délibération du conseil communautaire du 12 juillet 2013 parle de la création d'une ligne de tramway sur fer pour relier le centre de Strasbourg aux communes du nord. Dans une seconde phase, au-delà de 2020, il n'est pas encore acquis que cette nouvelle ligne aille à terme jusqu'à Vendenheim et le futur pôle d'échange multimodal de la gare. Récemment adoptée, la modification du plan d'occupation des sols actuel de la ville de Schiltigheim va permettre la création de nombreux logements, bureaux et service sur l'ancien site de France Télécom et la friche de la brasserie Fischer. Cette densification programmée doit naturellement être accompagnée de mesures destinées à favoriser la mobilité des nouveaux habitants.

Après consultation de la liste des emplacements réservés et des plans de zonage, il apparaît qu'aucune emprise n'a été retenue pour permettre le passage d'une ligne de transport en commun en site propre vers le nord de l'agglomération et notamment sur le site de l'ancienne brasserie Fischer ainsi que le long de la route du Général de Gaulle et de la route de Brumath.

Le développement des transports en commun telle qu'une ligne de tram reliant le centre de Strasbourg et la promotion des modes de déplacements alternatifs que sont la marche et le vélo nous semblent pleinement appropriés et légitimes. D'autres secteurs de l'agglomération sont amenés à se densifier et il est nécessaire de définir en amont quels seront les besoins en mobilités de ces nouvelles zones.

ASTUS a noté le point suivant sur les tracés envisagés au-delà de 2030 afin d'étendre le réseau structurant de transports en commun urbains :

« Tous ces tracés font actuellement l'objet d'une réflexion d'extension du réseau à long terme ou ont fait l'objet d'une délibération en termes de tracés de principe dans le Schéma Directeur des Transports Collectif 2025.

En prenant en compte l'incertitude du choix de tracé et de mode, et en l'absence d'études de définition, un corridor d'étude peut inclure plusieurs emprises différentes inscrites dans la carte. L'objectif de l'inscription de ces tracés est la conservation de la possibilité de mise en place de sites propres sur ces axes, les emprises nécessaires étant à préserver tout au long de ces tracés. »

Concernant le réseau tram, le nœud d'Homme de Fer saturé aux heures de pointe ne permet plus d'injecter de rames supplémentaires. C'est une contrainte au développement du réseau dont des lignes sont encore amenées à être prolongées vers la périphérie.

Une meilleure efficacité et attractivité du réseau de bus est souhaitable à la fois pour l'utilisateur et pour la collectivité de par son renforcement, notamment en seconde couronne, son efficacité et sa lisibilité. En complément, l'expérimentation de systèmes de transports collectifs adaptés aux zones d'activités et zones peu denses de type navettes permettrait d'offrir une complémentarité aux lignes régulières ainsi qu'une intermodalité avec les gares TER périurbaines.

Concernant l'intermodalité du réseau urbain avec le réseau ferré, ASTUS approuve la stratégie ferroviaire à l'échelle du bassin de vie strasbourgeois à l'horizon post-2030 visant à une meilleure intermodalité avec le réseau urbain structurant par la création de trains passants à la gare centrale de Strasbourg et de nouvelles haltes à des points stratégiques permettant des correspondances avec le réseau urbain structurant. Cette stratégie est en cohérence avec la mise en place d'un abonnement unique permettant d'utiliser les réseaux de la CTS et TER.

Il est important de rappeler que dans le cadre de l'accord tarifaire signé entre la Région et l'Eurométropole, tel que le stipule la délibération du conseil de l'Eurométropole du 27 novembre 2015 : « Chaque partie s'oblige à maintenir son niveau d'offre à l'intérieur du territoire de l'Eurométropole tant pour les TER que pour les transports urbains (trams et bus en correspondance avec les gares ferroviaires) telle qu'elle était produite par chacun des exploitants respectifs au moment de la signature de cet accord ».

Au-delà d'un abonnement combiné, ASTUS souhaite la mise en place d'un vrai ticket unique afin que, dans le Périmètre des Transports Urbains de l'Eurométropole, l'accès au TER et aux cars du réseau 67 soit autorisé avec les tickets et abonnements du réseau urbain de la CTS.

Cette mesure permettra d'améliorer l'efficacité des réseaux de transport en développant la complémentarité TER et réseau interurbain, d'optimiser la performance du réseau urbain en intégrant l'étoile ferroviaire et d'améliorer la lisibilité de la tarification multimodale avec un aboutissement à terme à un modèle de type RER S-Bahn.

ASTUS est favorable à une ouverture de la gare centrale à 360° et au développement du quartier de l'arrière gare comme cela existe déjà dans d'autres grandes villes françaises et européennes, avec par exemple la création d'une nouvelle gare routière destinée à remplacer celle des Halles. Ce grand projet contribuerait au renforcement de l'accessibilité multimodale à la gare centrale de Strasbourg en vue de l'augmentation prévisible des flux voyageurs la faisant passer au second rang des gares françaises de province les plus fréquentées après celle de Lyon Part-Dieu.

ASTUS rappelle enfin qu'elle est opposée au projet de grand contournement ouest et prône des solutions alternatives qui auront le mérite d'intégrer les transports en commun. Ainsi, le futur BHNS de rocade (sud, ouest, nord) doit être à plus long terme un maillon d'intermodalité avec de futures extensions du réseau tram vers l'ouest et le Transport en Site Propre Ouest de l'agglomération pour inciter au report d'une partie des déplacements automobiles vers les transports collectifs, avec la création de parking-relais en seconde couronne et non proches du centre. Ce sont autant d'arguments légitimes contre un projet coûteux de contournement autoroutier à péage qui, de plus, ne drainera qu'un faible pourcentage de l'A35 actuelle et aura un impact environnemental négatif.

L'Eurométropole ambitionne une croissance de 50 000 habitants en 2030 sur son territoire. Ce sont autant de personnes qui devront se déplacer quotidiennement. Le plan local d'urbanisme et le schéma directeur des transports devront répondre à ces besoins.

Le président  
François GIORDANI