



Autosaisine de la Commission mobilités du Conseil de développement de l'Eurométropole de Strasbourg, validée en comité de coordination le 10 janvier 2022.

Le Conseil de développement de l'Eurométropole de Strasbourg s'inscrit pleinement dans les stratégies nationales et locales de lutte contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air, déclinées par l'Eurométropole de Strasbourg à travers un Plan Climat adopté dès 2019 et l'adoption d'une zone à faibles émissions (ZFE), mise en œuvre progressivement au 1er janvier 2022.

Il a pris acte de la volonté de l'Eurométropole de poursuivre l'évolution des modes de déplacement en vue de réduire la part modale des véhicules automobiles. À travers ses documents de planification, la collectivité a prévu ainsi de faire évoluer la part des déplacements automobiles de 37% en 2019 à 30% en 2030, les déplacements en transport collectif de 15,5% à 17%, les déplacements vélo de 11% à 16%, voire plus, et la marche à pied de 36,5% à 37%[1].

Par ailleurs, le Conseil de développement est conscient que la mobilité est un besoin essentiel de la vie des citoyens, des administrations et des entreprises, ce besoin évolue avec la recherche par l'individu d'une plus grande proximité des services et avec le développement du télétravail.

Dans ce contexte, le Conseil de développement entend apporter ses observations et réflexions sur les possibilités réelles de développer les modes alternatifs de déplacements que sont le transport en commun, la bicyclette, la marche à pied, le covoiturage et l'autopartage, pour diminuer l'usage d'un véhicule automobile.

Pour ce faire, le Conseil de développement étudiera :

- L'organisation des transports publics très développés dans notre métropole mais qui laisse à ce jour des points de difficulté, notamment du fait d'une centralisation à Strasbourg des jonctions intercommunales et de l'éloignement des services pour certains secteurs de la métropole, notamment en 2ème couronne.
- Les obstacles à l'usage de la bicyclette, liés notamment à leur protection contre le vol dans l'espace public comme dans les lieux privés et au déficit de sécurité sur les itinéraires hors site propre.
- Le développement de l'intermodalité afin de favoriser une meilleure jonction entre les modes de déplacement.
- L'accessibilité des zones d'activité et des lieux d'emploi, y compris pour les employés demeurant hors de la métropole, en explorant notamment les solutions de transport alternatif à la voiture et du covoiturage possibles pour certains professionnels.

Le Conseil de développement émettra son avis et ses questionnements après avoir organisé des échanges avec les usagers, les associations d'usagers dans l'ensemble du territoire métropolitain et les élus des communes. Il tiendra compte, dans ses travaux, du déploiement en cours de la ZFE et des questionnements qu'elle pourrait soulever, au regard des observations formulées par le Conseil de développement dans son avis sur l'accompagnement de la ZFE, remis le 2 février 2021.

[1] Données issues du Schéma directeur des transports collectifs de l'Eurométropole de Strasbourg (2010) et du Schéma directeur vélo (2011).