

21 octobre 2012

STRASBOURG : faut-il y mettre les pieds ?



L'image de Strasbourg en matière de politique des déplacements

Une politique volontariste

La Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) se flatte d'être "la première agglomération dans laquelle la part des déplacements réalisés en voiture est passée sous le seuil de 50%". Le tramway y a évidemment contribué : avec 56 km de longueur commerciale, six lignes maillées et 69 stations, le réseau, fréquenté en moyenne (selon la CUS) par plus de 300 000 voyageurs par jour, est le plus important parmi les agglos de province.

Un autre facteur déterminant a été l'engagement résolu des élus en faveur des modes doux. La CUS revendique le leadership national dans la mobilité cyclable, en alignant à l'appui des chiffres impressionnants : plus de 500 kilomètres d'aménagements, 18000 arceaux de stationnement, 4000 vélos en libre-service, 17 parcs à vélos sécurisés à proximité de stations de transports collectifs.

Des extensions des lignes de tramway sont prévues à l'horizon 2014-2015 vers le centre-ville d'Illkirch (ligne A), la commune allemande de Kehl (ligne D), et le coeur du quartier de la Robertsau (ligne E). Un Bus à haut niveau de service (BHNS) devrait joindre fin 2013 la gare de Strasbourg à l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim. Les besoins recensés dans un nouveau schéma directeur des transports prévoient plusieurs nouvelles extensions d'ici 2025. La révision du plan de déplacements urbains, votée en janvier 2012, offre une part accrue aux modes doux ; la part modale de la marche, évaluée à 30 % dans le centre, doit encore progresser en périphérie, grâce à de nouveaux systèmes de fléchage et d'itinéraires dédiés.

La volonté politique de promouvoir un code de la rue, soutenue par le maire de Strasbourg, a connu un contretemps en mai 2011 avec un vote négatif (54,9 %) de la population, consultée sur l'extension des

zones 30 à tous les axes secondaires dans les quartiers de Strasbourg. "Ce vote n'a pas été un coup de frein, estime le maire. Je reste persuadé que l'avenir est dans la réduction de la place de la voiture dans les zones denses des agglomérations." La politique vélo devrait se poursuivre par la création d'un réseau express d'"autoroutes cyclables" bénéficiant d'un revêtement soigné, d'éclairages nocturnes et d'aménagements visant à faciliter le passage aux principaux carrefours.

Cette attitude se retrouve dans les nouvelles normes de stationnement imposées pour les bâtiments neufs. Pour les immeubles d'habitation situées à 500m d'un transport en commun en site propre, l'obligation de places de stationnement voitures a été divisée par deux, soit 0,5 place par logement ; inversement l'obligation d'espaces de stationnement pour les vélos a quasiment doublé, passant à 3% de la "surface hors œuvre nette" (SHON), dont 2/3 accessibles de plain-pied et couverts. Cela donne par exemple dans le cas d'un immeuble de 62 logements à 500 m du tram 31 places voitures et 87 places vélos. Pour les habitants du centre-ville qui ne peuvent avoir accès à des garages privés, la ville a imposé aux parkings publics d'offrir des locaux vélos gratuits et gardiennés, accessibles de plain-pied, de 70 à 200 places. Les normes ont évolué dans le même sens pour les bureaux et les résidences étudiantes.

Pourquoi un "tramway" sur pneus ?

L'idée caressée par les élus d'un tramway sur pneus à guidage monorail pour desservir une future ligne de tram Vendenheim (au nord) – Strasbourg (gare SNCF) – Wolfisheim (à l'ouest) paraît tout-à-fait discutable aux yeux des associations locales (et de la FNAUT). On prétend avec un rail unique faire des économies, en fait les exemples malheureux de Nancy, Caen et Clermont-Ferrand tendent à montrer qu'il n'en est rien, bien au contraire, puisque leur choix a pesé énormément sur les conditions et coûts d'exploitation. Il y a d'autres moyens de faire des économies que ce faux tramway non interconnectable avec les autres et sujet à déraillements : par exemple, à défaut d'un "Bus à haut niveau de services" si la largeur des voies ne le permet pas, un tramway compact comme l'a adopté Besançon. Vouloir sauver une industrie locale (en l'occurrence Lohr, reprise récemment par Alstom) ne doit pas conduire à sacrifier l'argent des contribuables et le confort des usagers.

Quels résultats ?

Les élus Strasbourgeois ont très bien su valoriser leur politique auprès des médias, ce qui a valu à la ville des récompenses de plusieurs jurys. Que faut-il en penser ? Il ne s'agit pas ici de présenter une étude détaillée assortie de chiffres savants, mais plutôt un ressenti de la part de différents types d'utilisateurs, ressenti au vu duquel ont été décernés par un jury des *pieds* (appréciations globales positives) et des *pots d'échappements* (appréciations globales négatives).

Déplacements quotidiens

Aspects positifs

Les 6 lignes de tramway forment un réseau bien maillé, en site protégé, qui dessert 7 communes sur les 28 de la CUS, avec une amplitude du service quotidien de 19 à 20 heures. Les fréquences - en règle générale, 6 à 8 minutes d'intervalles de passage entre 7h et 19h - sont encore renforcées dans la zone centrale par de nombreux troncs communs. En soirée, les horaires des trams et des bus sont aménagés pour que les correspondances tram-bus dans les principales stations d'échange soient garanties et immédiates ; au départ de certaines stations de tram et pour la desserte de certaines communes éloignées, le bus est remplacé le soir par un taxi (service Taxibus).

Sont également à mettre à l'actif du réseau de la CUS :

- les efforts en matière d'accessibilité : le tram est accessible de plein pied (avec des dispositifs d'accès provisoires dans le cas de la ligne A) ; les arrêts de bus ont vu pour la plupart leur trottoir rehaussé, les véhicules étant eux-mêmes en majorité à plancher bas, avec une palette d'accès et un emplacement réservé à un voire deux fauteuils roulants (mais certaines lignes comme la 10 sont à la traîne),

- le souci de faciliter l'intermodalité, avec 8 parcs-relais pour les voitures, 17 véloparcs sécurisés placés à proximité des principales stations de tram, une formule d'abonnement combiné bus + tram + location de voiture (Auto'trement), 5 pôles reliant les cars départementaux (Réseau 67) au réseau de tramway,

- les nombreuses formules de tickets et d'abonnements, selon 4 catégories d'âge. Les abonnements sont rechargeables sur Internet et auprès de certaines banques. La tarification "solidaire" exclut toute gratuité mais offre l'accès à un tarif minimal (2,30 euros par mois) pour les foyers les plus démunis.

Aspects négatifs

Les critiques les plus fortes portent sur le réseau d'autobus. Il comporte certes une trentaine de lignes qui viennent renforcer le maillage offert par le tramway, mais le maillage en question se distend considérablement en périphérie. Au-delà de la zone centrale, les liaisons de rocade sont rares (27, 40, 50, 70), et disparaissent presque complètement en deuxième couronne, où de ce fait l'utilisation de la voiture reste prépondérante. Et qu'attend-t-on pour prolonger la ligne 2 jusqu'à Kehl ?

Parmi les autres motifs d'insatisfaction :

- les dessertes en soirée sont nettement insuffisantes. Ainsi, sur des lignes aussi importantes que la 4 et la 6, il manque des départs du centre-ville à 22h, 23h et 0h30, qui permettraient une desserte à la demi-heure. Des déficiences de desserte en soirée sont également à souligner pour des lignes telles que 2, 10, 13, 15, 14/24, 15, 17, 50, 70. Si l'on veut pour la CUS un réseau de transport intégré et non pas deux, il faut que l'offre de service des bus se rapproche le plus possible de celle des tramways, au moins pour les lignes principales ;

- les horaires sont souvent mal respectés, y compris aux heures creuses où une correspondance ratée avec le tramway est la plus pénalisante. C'est encore plus grave quand les bus partent en avance, ce qui n'est pas rare ;

- si les temps d'attente sont affichés aux stations de tram, ils ne le sont pas (sauf exceptions) aux arrêts de bus. Et, bien sûr, l'usager n'est pas mis au courant des annulations ; il peut certes les consulter par Internet ou SMS, mais les indications affichées ne sont pas toujours fiables, sans compter le fait qu'on vous fait payer ces consultations ;

- de nombreux arrêts, y compris dans le centre, n'offrent aucun abri. La largeur insuffisante du trottoir l'explique parfois, sans le justifier : dans ces cas, il devrait presque toujours être possible d'installer ne serait-ce qu'un simple auvent.

À mentionner aussi : des défaillances d'entretien provoquant l'absence d'annonces sonore ou d'affichage à l'écran dans le véhicule ; des bus qui ne sont pas tous de première fraîcheur (mais il est vrai qu'on les remplace régulièrement) ; le manque de couloirs réservés le long des quais ; des déficiences dans l'information (traitées ci-après dans *Sorties occasionnelles*).

Un dernier motif – mais non des moindres - d'insatisfaction concerne les conditions tarifaires des déplacements à l'intérieur de la Communauté Urbaine de Strasbourg - à laquelle il faut adjoindre Kehl en Allemagne au vu des échanges nombreux existant entre les deux. L'ensemble urbain qu'elles constituent ne compte pas moins de 14 gares TER avec une très bonne qualité de desserte entre ces gares et la gare centrale de Strasbourg (intervalles de départ en période de pointe entre le quart d'heure et la demi-heure, temps de parcours faibles). Mais étant donné que la plupart du temps le trajet ne s'arrête pas (ou ne commence pas dans l'autre sens) à la gare centrale, il faut ajouter au coût du train celui du tram ou du bus. Et c'est là que cela devient dissuasif ! Un exemple qu'a illustré l'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise (**ASTUS**) : un trajet TER + tram entre la gare de Fegersheim-Lipsheim et la place de l'Homme de Fer ne prend que 24 minutes... mais coûte 4,50 euros en ajoutant les tarifs du train et du tram. On peut certes pour le même trajet prendre bus + tram pour le prix de 1,60 euros... mais cela prend 58 minutes ! Une revendication d'ASTUS est donc que le ticket (ou l'abonnement) tram + bus autorise les déplacements tous modes à l'intérieur de la CUS : tram et bus de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (**CTS**), trains et cars TER-SNCF, cars du Réseau 67 du Conseil général. Veut-on ou non encourager les déplacements alternatifs à la voiture ?

Sorties occasionnelles

Aspects positifs

Le réflexe "transports collectifs" pour des sorties occasionnelles est conditionné bien sûr par l'existence de l'offre (voir "aspects négatifs"), mais aussi par une bonne qualité de l'information. Sous cet aspect, les points positifs à souligner sont :

- la qualité du plan tram + bus, affiché à toutes les stations de tram et aux arrêts bus comportant un abribus (et qu'on peut se procurer à l'agence commerciale de la CTS). Ce plan, très lisible, renseigne sur les parcs relais, les véloparcs, les stations Vélhop, les départs de Taxibus, les stations Auto'trement, mais aussi les monuments, mairies, postes, collèges, lycées, hôpitaux, maisons de retraite, lieux de culte, auberges de jeunesse, stades, piscines etc. On peut toutefois regretter que les gares TER ne soient pas très visibles et ne soient pas toutes indiquées (la même observation vaut pour les fiches horaires de bus) ; et, si on veut chercher la petite bête, que les lignes de bus ne se différencient pas assez des lignes de tram ;

- l'excellent plan touristique "Visitez Strasbourg en bus et en tram" fourni par la CTS,

- la richesse des informations proposées par le site de la CTS (www.cts-strasbourg.fr) avec ses plans de réseau, sa recherche d'itinéraire, ses horaires, son info trafic, ses temps d'attente bus et tram temps réel,

- la consultation interactive StrasMap sur site Web et Smartphone, qui permet d'afficher une cartographie par mode (TC, vélo, voiture), fournit un moteur de recherche d'adresse, et affiche des indices de qualité de l'air, histoire de responsabiliser le citoyen !

Sous l'aspect tarifs : un forfait bus + tram 24 h est proposé pour 4 euros, et seulement 5,70 euros pour 3 personnes. Un ticket unique "Alsa+" permet de circuler librement pendant 24h sur tous les réseaux bus + tramway + trains et cars soit du département soit de la région. Une formule analogue existe pour un groupe le week-end.

Aspects négatifs

Il va de soi que les critiques faites sur le réseau de bus pour les déplacements quotidiens (insuffisance des dessertes en soirée, horaires mal respectés, temps d'attente non affichés etc.) s'appliquent également aux déplacements occasionnels. Il faut y ajouter l'absence ou la déficience de desserte le dimanche sur des lignes de rocade importantes comme 27, 50, 70 (et une fréquence insuffisante le samedi pour cette dernière). Enfin, il n'existe pas de formule de transport à la demande.

La qualité de l'information est aussi un élément déterminant quand il s'agit de déplacements occasionnels. Peut-on à cet égard se satisfaire que la capitale européenne qu'est Strasbourg dispose d'une unique agence CTS (située au centre-ville) ?

Les arrêts de bus non pourvus d'abris n'affichent que des petits plans de réseau très peu lisibles (tracés géométriques, pas de fond de plan, les rivières n'apparaissent même pas). Présence d'abri ou pas, il n'y a plus de plan situant les arrêts de bus dans le voisinage (mais il y en a aux arrêts de tram).

Les pôles d'échanges intermodaux (Gare centrale, Rotonde, Baggersee, Montagne Verte, Hoenheim Gare), s'ils offrent des correspondances commodes avec les lignes de cars départementaux (Réseau 67) - et ont parfois des qualités artistiques comme Rotonde, n'affichent aucun plan de ces lignes (lesquelles n'apparaissent pas non plus sur le plan général bus-tram). À signaler aussi, à Hoenheim, une confusion révélatrice d'un manque de concertation entre les exploitants : cette station s'appelle "Hoenheim Gare" côté tramway et, à 50 mètres de là, "Hoenheim Tram" côté train...

Côté informatique, le site de la CUS (www.strasbourg/deplacement) est d'une présentation peu attrayante et n'est pas mis à jour.

Sous l'aspect des commodités tarifaires offertes, il faut déplorer que certains tickets comme Alsa+ évoqués ci-dessus ne soient pas disponibles auprès des buralistes (ce qui pénalise la majorité des habitants qui n'ont pas de station de tram à proximité).

Les taxis, pourtant si utiles pour des déplacements occasionnels, sont un parent pauvre : ils sont peu visibles, leurs stations n'apparaissent sur aucun plan (alors que les stations Auto'trement de ce service de location de voitures apparaissent sur le plan général bus-tram).

Jeunes

Aspects positifs

L'abonnement mensuel donnant droit à l'utilisation des tramways et bus de la CUS (+ Kehl) va de 2,30 à 22,80 euros pour la tranche 4-18 ans. Les jeunes ont également droit à un tarif particulier (12,30 euros) pour le carnet de 10 voyages bus + tram + cars départementaux.

Les jeudis, vendredis et samedis soir, une ligne de bus de nuit spéciale à fréquence horaire dessert les lieux de vie nocturne, les lieux animés des quartiers étudiants et les cités universitaires de Strasbourg.

Les nombreux aménagements cyclables (chapitre ci-après) sont, évidemment, un élément positif au bénéfice des déplacements des jeunes.

Aspects négatifs

Il existe, ici comme ailleurs, des services de bus spéciaux, que l'on peut consulter sur le site de la CTS, desservant pendant les périodes scolaires les collèges, lycées et centres de formation. Ces services sont accessibles à tous les élèves titulaires d'un abonnement 4-18 ans au réseau de la CUS (voir ci-dessus). Ce sont des solutions de secours, mais qui n'aident pas le jeune à se comporter de manière autonome, et à "apprendre" la ville. La voiture en est évidemment une autre : quand l'espace est colonisé par elle, l'impératif de sécurité oblige à emmener l'enfant à l'école... en voiture, ce qui conduit à un cercle vicieux.

Il serait pourtant intéressant de mettre à l'étude des propositions telles que :

- l'aménagement systématique de cheminements spécifiques aux abords de chaque école,
- l'interdiction corrélative du "dépose-minute" devant l'école (générateur du cercle vicieux dénoncé ci-dessus),
- des appels multipliés au volontariat, ou l'emploi de personnes en insertion, pour des accompagnements collectifs d'enfants sur des trajets à pied ou en vélo (opérations "pédibus" ou "vélobus").

Autre point : pourquoi avoir supprimé le "Bus de l'été", qui permettait aux jeunes des quartiers défavorisés d'aller vers les plans d'eau (lac Achard, Ballastière) ?

À vélo

Aspects positifs

Les nombreux aménagements réalisés depuis des années en faveur du vélo, évoqués en introduction, ont conduit à une part de ce mode dans les déplacements atteignant 15% dans le centre et 8 à 9% sur les communes périphériques. Des associations comme le Comité d'Action Deux-Roues sont de plus en plus sollicitées pour des marquages vélos, du contrôle technique, de l'apprentissage et des animations ; La CUS a édité deux cartes des aménagements et itinéraires cyclables, l'une sur Strasbourg et l'autre sur la Communauté urbaine : on y voit tracées de véritables "autoroutes cyclables" (Piste des forts, EuroVéloroute, Itinéraire cyclable transfrontalier) auxquelles s'ajoute une trame dense de pistes et bandes cyclables. Y apparaissent tout ce qui intéresse le vélo : parcs vélos, locations (Vélhop), boutiques, lieux de réparation, maisons de cyclistes, mais aussi les bâtiments publics, gares, hébergements jeunes, campings, baignades etc.

D'autres points positifs à souligner sont :

- le "tourne à droite" autorisé aux cyclistes au feu rouge : 60 carrefours environ sont équipés, 60 autres sont prévus,
- les vélos admis dans le tram aux heures creuses,
- un grand "véloparc" dans la gare de Strasbourg, et un espace vélos dans tous les parcs voitures du centre-ville.

Aspects négatifs

Citons :

- le manque d'aménagements dans un certain nombre de communes en périphérie. Il en résulte une part modale du vélo dans ces communes bien inférieure aux 8 à 9% cités plus haut (seulement 3% dans certains quartiers d'habitat social comme Hautepierre, selon une statistique 2009),
- de moins en moins de place pour les vélos dans les TER,
- l'obligation faite aux utilisateurs du vélo en libre-service (Vélhop) de retourner le vélo à l'endroit où il a été emprunté.

Un problème à gérer

Dans la zone centrale, le vélo partage de nombreux espaces publics avec le piéton : places, quais, trottoirs, voies vertes... Une séparation rigide n'est en effet ni possible ni souhaitable dans de nombreuses configurations : elle doit faire place à la notion d'espace partagé, où le plus faible a priorité sur le plus fort. Il n'empêche que la montée en puissance du vélo conduit parfois à des conflits qu'il faut savoir gérer : un

exemple en est fourni au chapitre suivant. Au demeurant, la cohabitation sur un même trottoir n'est souhaitée ni par les uns ni par les autres : quand trottoir il y a, la place naturelle du vélo est sur la chaussée.

À pied

Aspects positifs

Strasbourg a su valoriser ses atouts auprès du marcheur, du promeneur, du visiteur, en aménageant dans l'île centrale un vaste réseau de rues et places piétonnes... Ceci en attendant les réalisations du Plan piéton qui prévoit dix actions ciblées pour favoriser la marche, y compris en dehors de l'hypercentre. Souhaitons qu'elles conduisent à "libérer" de jolies places comme celle du Marché Neuf, réduite aujourd'hui à n'être plus qu'un parking.

La généralisation de l'emploi du gaz naturel de ville (GNV) comme carburant pour les bus constitue un pas supplémentaire dans la réduction de la pollution.

Aspects négatifs

- Moins d'un an après le "non" à la consultation publique sur la généralisation du 30 km/h dans les rues de Strasbourg, la ville a dû faire une nouvelle fois marche arrière en abandonnant l'expérimentation de la zone de rencontre de la rue de Zürich, dans le quartier historique de la Krutenau : il reste encore beaucoup de sensibilisation à faire auprès des commerçants, restaurateurs et autres citoyens pour effacer des années d'imprégnation automobile.

- Il manque des bancs dans les rues piétonnes et les places autour de la cathédrale. Les bancs ne servent pas qu'aux "vieux" : ils sont prisés des touristes, familles et groupes. Ils font partie intégrante de l'animation urbaine, et ne doivent pas être sacrifiés à la "clochardophobie" et à l'hostilité des gérants de café soucieux de maintenir en leur sein la clientèle assise.

- Les trottoirs sont trop souvent encombrés par un mobilier, surtout publicitaire, qui n'a rien à y faire. On observe aussi de plus en plus fréquemment des "squattages" de trottoirs par des commerçants qui y exposent leurs articles, obligeant les piétons à descendre sur la chaussée.

- Le choix fait pour le partage de certaines voies entre piétons et cyclistes est parfois discutable : ainsi, la bande cyclable du quai Kléber se situe au bord de l'Ill, le piéton étant déporté vers la terre ferme. Or, le promeneur, inévitablement attiré vers la contemplation de la rivière, n'a de cesse de s'accouder au parapet, au risque de gêner les cyclistes... ou de se faire raboter.

- Le stationnement sauvage sur un certain nombre de trottoirs, qui entrave les déplacements, est un problème récurrent : pour ne citer qu'un exemple, trottoirs et pistes cyclables font les frais du stationnement anarchique dans le périmètre de la foire expo. Contrairement à d'autres villes, les mesures employées pour lutter contre ce fléau sont exceptionnelles.

Livraisons

Les livraisons, indispensables à la vie de la cité, sont un élément essentiel à prendre en compte dans toute réflexion sur l'aménagement urbain, l'objectif recherché devant être une réduction des nuisances apportées et des conflits d'usage liés à l'occupation de la voirie.

Le document "*Plan de protection de l'Atmosphère de Strasbourg – Etat de la révision du Plan de Déplacements Urbains de la CUS*" du 4 juillet 2011 contient, comme il se doit, une page intitulée "Vers une politique globale de gestion des marchandises" où l'on se propose de "développer les modes de livraison alternatifs", d' "optimiser et améliorer les conditions de livraison à destination" et, à plus long terme, d' "intégrer la création de Centres de Distribution Urbains".

On retrouve les mêmes bonnes intentions exprimées à chaque PDU de rationaliser les livraisons dans le but de réduire l'encombrement, la pollution et la consommation d'énergie : mais jusqu'à présent, les choses en sont restées là !

Décisions du jury

Au vu des considérations ci-dessus et en en retenant les aspects les plus caractéristiques, le Jury populaire désigné par le réseau FNAUT Déplacements urbains, réuni en instance délibérative le 21 octobre 2012, a décerné ce jour à la Communauté Urbaine de Strasbourg les hautes distinctions suivantes :

4 pieds :



pour la qualité de son réseau de tramway, à tous points de vue : dessertes, maillage, amplitude, fréquences, accessibilité, fiabilité



pour l'encouragement incessant à l'utilisation de la bicyclette en tant que mode de déplacement quotidien, par de multiples aménagements conçus en étroite symbiose avec les transports collectifs



pour la poursuite de la reconquête de l'espace urbain, la multiplication des zones de rencontre et la volonté de promouvoir un code de la rue



pour la volonté affichée d'assurer dans les meilleures conditions l'intermodalité, manifestée par les parcs-relais, les véloparcs, Autotrement, les correspondances avec les TER et Réseau 67.

3 pots d'échappement :



pour l'insuffisance de l'offre de transports en commun en deuxième couronne, où la voiture reste le mode dominant



pour une offre bus qui n'est pas à la hauteur de l'offre tramway, en ce qui concerne tant l'amplitude que les fréquences en soirée, la présence d'abris et de plans de quartier aux arrêts



pour l'absence d'intégration tarifaire de tous les modes de déplacements (bus, tram, train, autocar) à l'intérieur de la Communauté urbaine (tickets et abonnements unifiés, aux tarifs des bus et des tramways), qui constitue une incitation à utiliser la voiture.

Enquête menée en collaboration avec
l'Association des Usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise (**ASTUS**)

avec la participation de
l'association **CACTUS** et du
Comité Action Deux-Roues (non motorisés) (**CADR 67**)

Mémoire et décisions du jury validés par
la Délégation Alsace et le Bureau de la FNAUT
le 7 décembre 2012