



Commission des équipements et de l'aménagement durable

1171 - Actions transversales dans le domaine des transports

Avis relatif au projet de Plan de déplacements urbains de la CUS - Adhésion du Département à l'Association "AGIR" - Subvention exceptionnelle au GART

Rapport n° CP/2012/319

Service gestionnaire :

Service des déplacements, transports et grands équipements

Résumé :

La Communauté Urbaine de Strasbourg a lancé la révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) fin 2008. A l'issue de cette démarche qui a associé un certain nombre de personnes publiques, dont le Conseil Général, le Conseil Communautaire de la CUS a arrêté le projet de Plan de Déplacements Urbains le 27 janvier 2012.

Conformément au code des transports, un avis sur le projet de PDU doit être rendu par le Conseil Général afin de former le dossier qui sera soumis à enquête publique.

Par ailleurs, le présent rapport a pour objet de proposer l'adhésion du Département à l'association AGIR qui fédère les autorités organisatrices de transport et les exploitants indépendants.

Enfin, le Département est adhérent de l'association GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport), qui sollicite une aide exceptionnelle suite à l'organisation des Rencontres Nationales du Transport Public à Strasbourg du 12 au 14 novembre 2011.

I. Avis relatif au projet de Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine de Strasbourg

A. Contexte et méthodologie d'élaboration du Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document stratégique d'organisation des déplacements tous modes à court et à moyen terme. Il définit les principes d'organisation du stationnement, de la circulation, de l'offre de transport collectif et de manière générale toutes les mesures qui touchent au déplacement en lien avec le développement de la ville. Il est rendu obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996. Il est élaboré par l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains sur le territoire de son Périmètre de Transports Urbains (en l'occurrence la CUS).

Le premier Plan de Déplacements Urbains de la CUS a été approuvé le 7 juillet 2000. Il organisait les déplacements sur une période de dix ans. Depuis l'approbation de ce document, le contexte a évolué par la création d'infrastructures de transport et de nouveaux équipements. Le Conseil de communauté a donc décidé lors de la séance du 19 décembre 2008 de lancer la révision du Plan de Déplacements Urbains.

La révision du PDU s'inscrit dans un cycle de planification stratégique. En effet, le PDU se doit d'être compatible avec le SRCAE – *Schéma Régional Climat Air Energie* (ex-PRQA), le SCOTERS et le PPA – *Plan de Protection de l'Atmosphère*. Il doit également prendre en compte le PCET – *Plan Climat Energie Territorial*. Le PDU doit également tenir compte du Programme Local de l'Habitat qui a été adopté en mars 2009 et du PLU communautaire en cours d'élaboration afin que ses orientations trouvent une transcription dans les documents d'urbanisme, conformément au Grenelle de l'Environnement qui souligne que le PLU intercommunal intègre le PDU et le PLH.

Au niveau méthodologique, la révision du PDU a fait l'objet d'une vaste démarche participative sur près de trois années, impliquant l'intervention d'acteurs nombreux : élus, techniciens, associations, grand public, experts, bureaux d'études et agences d'urbanisme. Le Conseil Général était notamment associé au Comité partenarial de la mobilité (échelon politique), au comité technique ainsi qu'à différents ateliers thématiques.

A l'issue de ces 3 années d'élaboration, le projet définitif de PDU a été arrêté par le Conseil de communauté du 27 janvier 2012. A la suite de cet arrêt, l'avis des personnes publiques associées est sollicité et sera joint au projet de PDU pour former le dossier soumis à enquête publique.

Il est à noter que le Conseil Général avait déjà fait part de ses contributions au rapport final du PDU à l'occasion d'un courrier adressé le 30 novembre 2011 à la CUS, lequel listait un certain nombre de remarques concernant la mise en œuvre d'actions partenariales.

B. Orientations du PDU de la CUS

A la suite de l'état des lieux et de la production de scénarios contrastés, le PDU de la CUS s'est fixé un plan d'actions basé sur 5 axes d'intervention et 39 actions.

1. Compléter le panel et l'efficacité des alternatives à l'usage individuel et excessif de la voiture particulière

Cet axe consiste à flécher les modes de déplacement alternatifs que la collectivité encouragera par son action, sans pour autant en signifier l'exclusivité. Selon le type de déplacement et le territoire, il s'agira en priorité de développer les modes actifs pour des distances inférieures à 3 km (marche et vélo), les transports collectifs qui doivent non seulement poursuivre leur déploiement dans le cœur de l'agglomération mais aussi de réussir à gagner en attractivité dans les zones les plus excentrées de la CUS. Et enfin d'encourager l'usage partagé de la voiture (covoiturage et autopartage) ainsi que les innovations en matière de mobilité.

Le Conseil Général est concerné au titre :

- de l'optimisation de son offre de transports collectifs interurbains (Réseau 67) sur les axes structurants des principaux bassins de déplacement de l'agglomération. Il s'agit notamment de l'axe ouest vers le Kochersberg, couvert par le futur TSPO, et de l'axe sud Strasbourg - Eschau - Plobsheim vers Erstein.
- de la mise en œuvre d'un Réseau Express Vélo (REVE), caractérisé par des itinéraires cyclables à haut niveau de service, s'appuyant principalement sur le réseau cyclable structurant du Département.
- du développement du covoiturage à travers l'aménagement de parkings de covoiturage interurbains, permettant de capter les flux automobiles en amont de l'aire urbaine strasbourgeoise.

2. Sensibiliser, convaincre, accompagner, faciliter les différents usages modaux

Il s'agit d'accompagner les habitants et usagers dans leur changement de comportement afin de renforcer l'efficacité de la création de nouvelles infrastructures. Cela se traduit notamment par la mise en place d'un bouquet de services à la mobilité (billettique,

information, utilisation des NTIC) permettant de centraliser toutes les offres à l'échelle communautaire, de promouvoir les plans de déplacements entreprise et de communiquer plus largement sur les aspects santé, sécurité et coûts des déplacements pour lever certains freins psychologiques à l'utilisation d'un nouveau mode de déplacement.

Le Conseil Général n'est pas directement concerné par cet axe 2.

3. Réduire l'usage individuel de l'automobile quand les alternatives sont efficaces

Le principal levier d'action reste la contrainte sur le stationnement à travers la mise en place d'une politique de régulation des places de stationnement publiques et privées. Les autres actions portent sur la limitation des nouveaux projets routiers (sauf ceux permettant d'accompagner les extensions urbaines ou de créer des liaisons entre quartiers ou contournements de communes). La limitation du trafic sur l'A35 constitue également un objectif, avec une action phare consistant en la réservation d'une voie de l'A35 pour les transports collectifs et le covoiturage, sur la section traversant le territoire de la CUS.

Le Conseil Général est concerné au titre de la gestion du réseau routier départemental en interface avec le réseau communautaire (notamment articulation avec le projet de VLIO) ainsi que de l'utilisation future de l'éventuelle voie réservée sur l'A35 au Réseau 67 et aux covoitureurs.

4. Cohérence transport / urbanisme

Cette cohérence vise à assurer une densité minimale et de la mixité fonctionnelle autour des secteurs à forte desserte en transports collectifs et modes actifs. Une telle mesure doit permettre de tirer le meilleur profit de ces territoires particulièrement accessibles et, d'autre part, d'améliorer la fréquentation des transports en commun sans investissements supplémentaires. Cette démarche doit intervenir dans le cadre d'un travail de coordination à l'échelle du bassin de vie entre acteurs de l'urbanisme et du transport, de manière à lier dès la conception les projets urbains et les questions de déplacements.

Ceci vaut naturellement pour les grands projets d'extensions urbaines et les grands projets de transports en commun (comme le TSPO).

Le Conseil Général est concerné au titre de la réalisation du TSPO qui nécessite de coordonner les différents acteurs du territoire afin de tirer profit au maximum de l'infrastructure de transport et d'assurer sa bonne intégration dans le territoire en lien avec les projets opérationnels des collectivités locales (habitat, équipement, déplacements doux...). A ce titre, le Conseil Général engage une démarche prospective d'aménagement et de développement autour du TSPO en partenariat avec les acteurs du territoire et les autres cofinanceurs du TSPO : Etat, Région, CUS.

5. Vers une politique globale de gestion des flux de marchandises

Les actions proposées dans le cadre de ce nouveau PDU permettent la mise en place d'une politique globale de gestion des flux de marchandises à l'échelle de l'agglomération. Le PDU permet d'organiser et de rationaliser les flux de transport de marchandises en garantissant à la fois l'approvisionnement des commerces, des industries et des ménages mais aussi l'amélioration du cadre de vie et l'attractivité économique de l'agglomération. Cela passe notamment par le développement d'espaces logistiques ou l'utilisation de véhicules plus respectueux de l'environnement.

Le Conseil Général est concerné à double titre : l'aménagement de la RD 1083 et la plateforme départementale d'activités économiques de Fegersheim-Lipsheim financée dans le cadre du Contrat de Territoire de l'Agglomération Strasbourgeoise (CTAS).

C. Remarques du Conseil Général

Dans son ensemble, le projet soumis recueille l'assentiment du Conseil Général, tant pour la qualité de la démarche portée que pour l'ambition des orientations fixées, notamment en terme de report modal.

Plus précisément, il est apprécié la volonté :

- d'accorder une place prépondérante au développement des modes actifs et des transports collectifs de manière à diminuer l'usage de la voiture individuelle, à travers la recherche d'une cohérence entre incitation à l'usage des modes alternatifs, information des usagers et contrainte sur la voiture individuelle (régulation du trafic et du stationnement).
- d'avoir une approche globale des déplacements sur un périmètre de mobilité allant au-delà du territoire institutionnel et d'y rechercher une synergie avec les projets d'urbanisme du territoire
- de raisonner suivant le principe général du domaine de pertinence des modes de transport, par type de territoire et de déplacements, permettant d'améliorer la coordination des différents modes, en vue de leur efficacité, et d'accroître leur lisibilité auprès des usagers et habitants.

Associé à la mise en œuvre de plusieurs actions, le Conseil Général confirme sa volonté de s'impliquer aux côtés de la CUS afin de renforcer la part modale des déplacements alternatifs à la voiture individuelle et d'améliorer la qualité de vie au sein de l'aire urbaine.

Il est rappelé un certain nombre de remarques formulées par le Conseil Général à l'occasion de la première contribution transmise en novembre 2011.

- *Infrastructures cyclables*

Le Département s'accorde sur le principe de Réseau Express VElo (REVE), action qui s'appuie principalement sur le réseau cyclable structurant départemental.

A ce titre, une concertation devra être menée pour définir les modalités techniques, juridiques et financières de la mise en place du REVE en associant également Voies Navigables de France pour ce qui concerne les aménagements le long des canaux.

D'ores et déjà, il faut noter que le niveau de service d'entretien réalisé par le Département ne correspond pas aux attentes exposées dans le projet de REVE (dénivellement et fréquence d'entretien notamment) et devra faire l'objet d'une attention particulière, sachant que le Département ne pourra pas assurer un niveau d'intervention complémentaire.

En complément, le Conseil Général propose d'instaurer une réflexion commune sur la stratégie de comptage des cyclistes et sur l'amélioration de la connaissance des usagers à partir d'un partage d'enquêtes qualitatives.

- *Transports collectifs interurbains*

Pour le tronçon sud Strasbourg - Eschau - Plobsheim vers Erstein, le Département réitère son besoin d'études techniques et financières complémentaires, afin d'approfondir la possibilité d'une desserte améliorée en rapport avec les attentes de la CUS et tenant compte des capacités résiduelles des cars au regard de l'offre de service actuelle.

De manière plus générale, une réflexion d'optimisation de la desserte de la 2nde couronne semble opportune dans le cadre d'un partenariat équilibré entre nos deux autorités organisatrices de transport CUS/CG.

Pour le Département, l'enjeu prioritaire se concentre plutôt sur les axes de pénétration entre le Kochersberg et la CUS. Cela se justifie au regard :

- des volumes de desserte voyageurs actuels qui font du Réseau 67 le principal mode de déplacement alternatif sur ce couloir de déplacement, dépourvu de voies ferrées,

- des investissements consentis et à venir sur ces axes par le Conseil Général (amélioration des temps de parcours sur la RD 1004 grâce aux systèmes de priorité bus + TSPO)
- des projets d'urbanisation jugés plus dynamiques à l'ouest qu'au sud de la Communauté Urbaine.

S'agissant du TSPO, celui-ci entrera en 2012 dans sa phase travaux sur la partie interurbaine. Les conditions requises pour son attractivité optimale sont une continuité de la desserte jusqu'au centre-ville (gare routière des Halles) et un temps de trajet concurrentiel minimisant les ruptures de charges. Dès lors, la prise en compte de la continuité du TSPO dans les programmes d'aménagement des voiries empruntées constitue une condition qui doit engager les acteurs concernés et qu'il serait utile de préciser au PDU.

Enfin, si l'objectif de diminution des entrées VL sur la CUS est ambitieux, il conviendra de rester attentif, à budget contraint, à la pertinence en terme de transport en commun de tout renforcement de la desserte en transports collectifs interurbains.

- *Articulation transport / urbanisme*

Le Conseil Général partage l'enjeu d'une meilleure articulation de l'urbanisation avec les transports en commun. A ce titre, il a engagé une démarche dans le cadre de son agenda 21 sur l'axe du TSPO. A travers cet exemple, le Conseil Général réaffirme la volonté de mener une démarche proactive sur ce sujet, dans son périmètre de compétence d'AOT.

- *Réseau routier*

Il convient de rappeler dans la fiche action 8.1 « Optimiser le fonctionnement du réseau autoroutier » la nécessité d'évaluer les reports liés à la mise en place d'une voie de circulation réservée aux transports collectifs et au covoiturage sur l'A35. Pour le moment, cette mesure n'a pas fait l'objet d'une évaluation (bien que demandée par le Département et l'Etat).

D'autre part, malgré ce qui est écrit, il n'est pas prévu de limitation de vitesse à 50km/h sur le contournement d'Oberschaeffolsheim Wolfisheim (COW).

- *Covoiturage*

Le Département souhaite amplifier la pratique du covoiturage à l'échelle du Bas-Rhin. Pour y parvenir, un schéma directeur des parkings de covoiturage est en cours d'élaboration. Il a pour objectif de renforcer le réseau de parkings actuel via de nouveaux aménagements et une labellisation de parkings existants.

A ce stade, les orientations concernant ce schéma ne sont pas encore arrêtées mais une logique de maillage de parkings à proximité des grands nœuds routiers départementaux et en zone interurbaine sera recherchée afin d'inciter conducteurs et passagers à se regrouper le plus en amont possible du territoire communautaire.

Il convient toutefois de rappeler que la réalisation de ces aménagements s'effectuera progressivement, suivant une programmation pluriannuelle bâtie à partir des priorités d'aménagement.

Le renforcement des infrastructures de covoiturage destinées à accompagner le réaménagement de l'A35 serait à notre sens à traiter comme un projet spécifique venant en complément du schéma directeur ci-dessus.

Enfin, concernant la promotion du site internet de covoiturage départemental, nous vous proposons d'associer nos forces auprès des entreprises et administrations de la CUS engagées dans une démarche de Plan de Déplacements Entreprise afin de les encourager à converger vers le site départemental « Covoiturage Bas-Rhin » plutôt qu'à créer leur propre site internet.

II. Adhésion du Département du Bas-Rhin à l'association AGIR

L'association AGIR est une association fondée par des élus en 1987 qui se positionne comme une structure de services destinés à ses adhérents.

Pour les autorités organisatrices, AGIR a développé une offre opérationnelle permettant d'aider les élus et les techniciens dans la gestion quotidienne des transports.

Aujourd'hui, l'association compte 98 adhérents dont 14 conseils généraux et 14 régies ou sociétés publiques locales (SPL) départementales.

Par ailleurs, l'association a la particularité de fédérer à la fois des autorités organisatrices et des opérateurs, non liés par actionnariat à l'un des grands groupes de transport.

Les services proposés par AGIR à ses adhérents sont les suivants :

1. Service question/réponse réactif par téléphone ou par courriel
2. Assistance de 5 jours minimum par an réalisée sur site
Ces jours d'assistance sont réalisés par l'équipe permanente ou par des experts reconnus. (ex réalisés en 2010 : mise en place de transports à la demande, diagnostic territorial, assistance à l'élaboration de schéma directeur d'accessibilité, création d'une SPL, assistance et conseil juridique sur les marchés publics etc.)
3. Service de formation réservé aux Autorités Organisatrices
AGIR organise des formations tout au long de l'année destinées à ses adhérents. Le programme de formation laisse une part importante aux problématiques départementales.
4. Des groupes de travail
AGIR met à disposition des adhérents les moyens nécessaires à la tenue de groupes de travail tels que :
 - Groupe de travail « AOT »
 - Groupe de travail « Départements »
 - Groupe de travail « Transport à Haut niveau de Service »Ces groupes de travail sont l'occasion pour les participants d'échanger sur leurs pratiques et de réfléchir collectivement aux problématiques les concernant. AGIR peut faire remonter les fruits de ces réflexions auprès des pouvoirs publics compétents.
5. Des clubs utilisateurs sur du matériel spécifique (billettique)
6. Une plateforme d'échange : le RésO (réseau social permettant d'échanger des informations entre membres)

Le montant annuel de l'adhésion à AGIR pour les départements de plus d'1 million d'habitants est fixé à 8 000 € par an.

Considérant la complexité du domaine des transports, notamment d'un point de vue juridique, l'assistance proposée par AGIR pourrait être un réel appui pour le Conseil Général du Bas-Rhin. En outre, l'association AGIR agit de manière plus soutenue dans l'organisation, la gestion et l'exploitation des transports départementaux que le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transports).

Cette adhésion à AGIR ne remettrait pas en cause l'adhésion du conseil Général au GART, même si cette association qui regroupe également des autorités organisatrices régionales, départementales et urbaines, consacre généralement moins de moyens aux problématiques départementales qu'AGIR.

III. Subvention exceptionnelle au GART

Le Département est adhérent de longue date au GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport). Cette association, actuellement présidée par M. Roland RIES, fédère la majorité des différentes autorités organisatrices françaises (régions, départements, agglomérations), dont les autorités organisatrices alsaciennes (Région, Haut-Rhin, CUS, M2A, Sélestat, Haguenau, etc.).

Le GART est par ailleurs membre du GIE Transport Public, dont l'objectif est le lobbying en faveur des transports publics, aux côtés de l'UTP (Union du Transport Public) et de la FNTV (Fédération Nationale des Transporteurs de Voyageurs). A ce titre, le GIE organise la journée nationale du transport public, dans le cadre de la semaine nationale de la mobilité, à laquelle notre Département s'associe régulièrement, mais aussi un congrès national annuel du transport public (en Province les années impaires et à Paris les années paires).

C'est à ce titre que se sont tenues à Strasbourg du 12 au 14 novembre 2011 les Rencontres Nationales du Transport Public. Le GIE n'a pas sollicité d'aide particulière pour la tenue de ce salon du transport, mais le GART, qui a réalisé certaines conférences et des manifestations annexes réservées à ses adhérents, sollicite le Département pour une aide exceptionnelle, en plus de notre cotisation annuelle (fixée à 22 500 € pour les départements de plus d'1 million d'habitants).

Aussi, il est proposé que le Département verse au GART une subvention d'un montant de 25 000 €, à titre exceptionnel, dans le cadre de la manifestation strasbourgeoise.

Code de l'enveloppe budgétaire	Imputation M 52	Crédits prévus sur l'enveloppe (BP, DM, reports)	Crédits disponibles (non engagés)	Crédits proposés
21981	65-6574-60	52 000,00 €	33 000,00 €	33 000,00 €

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

La Commission permanente du Conseil Général, statuant par délégation et sur proposition de son Président :

- émet un avis favorable au projet de Plan de déplacements urbains de la communauté urbaine de Strasbourg

- approuve l'adhésion du Département à l'Association AGIR et le versement à ce titre d'une cotisation d'un montant de 8 000 € pour l'année 2012

- décide d'attribuer au GART une subvention exceptionnelle d'un montant de 25 000 € dans le cadre des dépenses engagées pour les Rencontres Nationales du Transport Public qui se sont déroulées du 12 au 14 novembre 2011 à STRASBOURG.

Elle autorise par ailleurs son président à signer le moment venu la convention à intervenir à cet effet entre le GART et le Département, convention établie selon le modèle annexé au règlement financier départemental.

Strasbourg, le 26/04/12

Le Président,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a stylized representation of the name Guy-Dominique Kennel.

Guy-Dominique KENNEL