

# La Révolution des Mobilités

Des solutions de mobilités durables  
pour tous·tes, partout

Bien



# L'édito

Le temps des ajustements à la marge est révolu. Les urgences climatiques, sociales et sanitaires imposent un véritable changement de modèle : **une révolution.**

Il nous faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre, pour limiter le changement climatique, pour un avenir vivable, un territoire respirable. Il nous faut réduire une dépendance aux énergies fossiles devenue intenable. Parce que nous considérons la mobilité comme un droit pour toutes et tous, nous devons aujourd'hui plus que jamais le défendre. Révolutionner les mobilités, c'est agir sur tous les fronts, c'est voir en grand et élargir le champ. Parce qu'il faut embrasser l'ensemble de nos déplacements et transports, sans ne rien céder ni sur l'équité territoriale, ni sur la justice sociale. Révolutionner les mobilités, c'est donner le pouvoir aux habitantes et habitants de l'Eurométropole; le pouvoir de se passer de leur voiture de temps en temps ou tout le temps. Ce qui est révolutionnaire, c'est de permettre à chaque personne d'accéder au mode de transport le plus adapté à chacun de ses déplacements, qu'il s'agisse du train, du vélo, des transports collectifs ou à la demande, de la marche..

Ce qui est révolutionnaire, c'est ce changement des pratiques de mobilités : nous allons non seulement le rendre possible mais surtout le démocratiser.

Tous les enfants et jeunes de moins de 18 ans circulent désormais gratuitement sur notre réseau. C'est un levier puissant d'émancipation, de changement de pratiques. Quant aux automobilistes concernés par la mise en place de la zone à faibles émissions, ils bénéficient d'aides financières et de conseils personnalisés en mobilité via l'agence du climat.

Le maillage cyclable resserré et amélioré, gagnera en performance notamment sur les distances plus importantes. Quant au tram, nous l'étendons au nord et à l'ouest de la métropole pour s'articuler avec le transport à la demande et un réseau de cars express encore étoffé. Les voies ferrées et petites gares reprendront du service avec la création de l'un des premiers réseaux express métropolitain et européen, en partenariat avec la Région Grand-Est. De nouveaux aménagements des espaces publics permettront de sécuriser les piétons et d'encourager la marche.

Autrement dit, là où les infrastructures et les services manquent, nous les créons. Là où elles sont sous-utilisées, nous augmentons les cadences pour des déplacements rapides, simples et surtout abordables.



**Pia IMBS**  
Présidente  
de l'Eurométropole  
de Strasbourg



**Jeanne BARSEGHIAN**  
Maire de Strasbourg



**Danielle DAMBACH**  
Présidente déléguée

# Som- maire

## **L'Eurométropole, un territoire engagé pour la mobilité**

**6**

- ↔ **Parts modales : une forte progression des modes alternatifs à la voiture en 10 ans** 8
- ↔ **Une forte progression de l'usage du vélo et des transports publics en 10 ans dans l'Eurométropole** 9
- ↔ **Instituer une véritable Révolution des mobilités** 10

## **Développer des solutions de transports collectifs pour toutes et tous**

**12**

- ↔ **Déployer le 1er Réseau Express Métropolitain Européen de France** 14
- ↔ **Étendre le réseau de tramway et de bus à haut niveau de service** 15
- ↔ **Améliorer les dessertes de proximité et l'accessibilité du réseau** 16

- Un réseau de bus structurant plus performant : Chron'hop
- Le transport à la demande comme maillon complémentaire du réseau régulier
- Des solutions de transport adapté
- Une tarification solidaire pour favoriser le droit à la ville et la mobilité pour toutes et tous
- La gratuité pour les moins de 18 ans
- Prendre le train comme le bus



## **Reprendre un vélo d'avance et favoriser la marche**

**20**

- ↔ **Développer les infrastructures cyclables sur tout le territoire** 21
- ↔ **Faciliter l'usage du vélo à travers le développement  
de nouveaux services** 22
  - Apprendre à faire du vélo
  - Aider à l'achat d'un vélo à assistance électrique, d'un vélo-cargo à assistance électrique ou la motorisation d'un vélo classique
  - Favoriser l'accès aux vélos
  - Soutenir un éco système d'acteur-rices facilitant la pratique du vélo
  - Développer le stationnement vélo sécurisé
- ↔ **Mettre en selle et sensibiliser en s'appuyant sur les déplacements  
quotidiens travail/domicile** 23
- ↔ **Favoriser la marche et des espaces plus inclusifs** 24

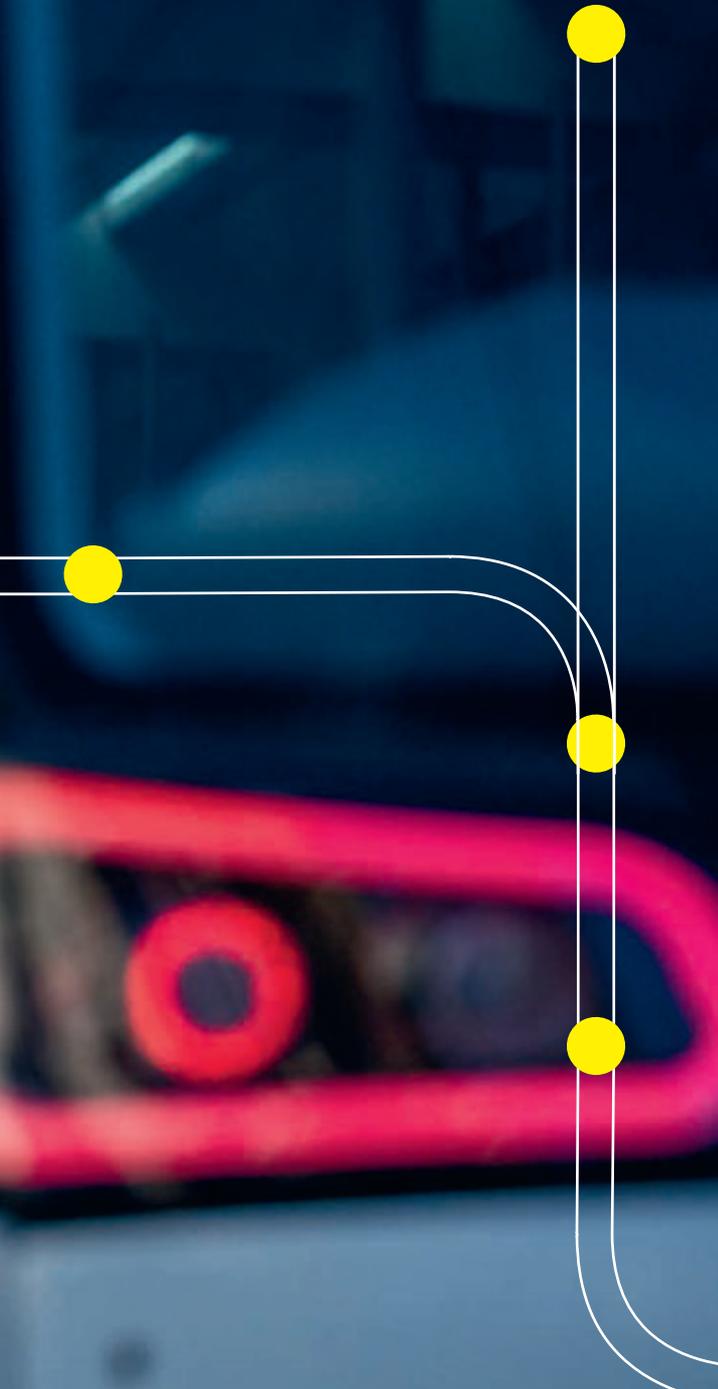
## **Accompagner les changements pour faire évoluer les pratiques de mobilités**

**26**

- ↔ **Limiter progressivement la circulation des véhicules les plus polluants  
pour mieux respirer** 27
- ↔ **Conseiller, favoriser l'innovation et accompagner financièrement  
ces évolutions** 27
- ↔ **Étoffer le bouquet de services alternatifs à l'autosolisme  
sur l'agglomération** 28
  - Proposer l'autopartage
  - Faciliter le covoiturage: mise en place du dispositif Aut'hop
  - Faire évoluer les grandes voies routières d'entrée à l'Eurométropole
  - Orienter vers les parkings en ouvrage et P+R
- ↔ **Accompagner les employeurs du territoire pour faire évoluer  
les pratiques de mobilité** 31
  - Optimix: un outil développé par l'Eurométropole au service des employeurs
  - Des challenges ludiques comme « Au boulot à vélo »
- ↔ **Développer une logistique urbaine plus durable** 31
- ↔ **Transporter l'art dans la ville** 32



**L'Eurométropole,  
un territoire  
engagé pour  
la mobilité**

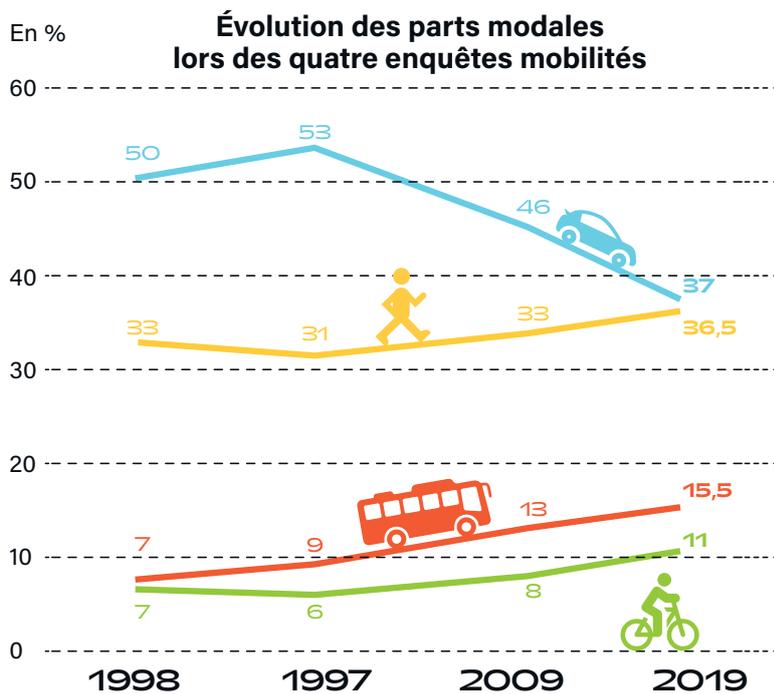
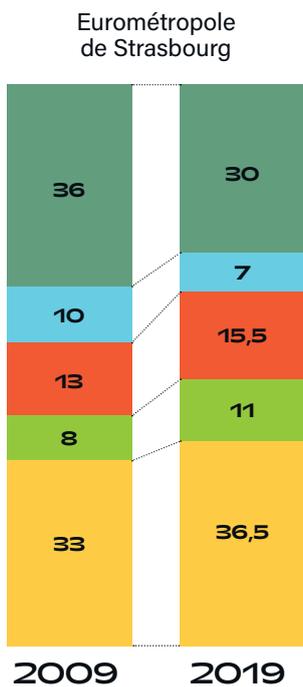


L'Eurométropole de Strasbourg a réalisé un virage majeur en 1994 avec l'inauguration de la première ligne de tramway, dans le but de réduire la place de la voiture en ville au bénéfice des transports en commun, des vélos, de la marche et d'une grande qualité des espaces publics. Cette évolution forte a engagé un mouvement continu depuis, liant le déploiement du tram et des modes actifs avec l'amélioration de la qualité de vie en ville et de l'attractivité d'une agglomération porteuse d'un projet de transition écologique

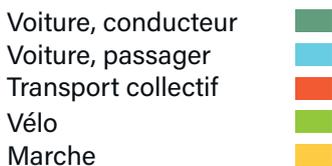
Cette dynamique **s'est élargie vers la première et la deuxième couronne** grâce à une complémentarité des modes de transport (parking-relais, pôles d'échanges multimodaux, itinéraires cyclables sécurisés, hiérarchisation du réseau bus ou encore déploiement de transport à la demande) garante de l'équité territoriale afin de **proposer pour chaque territoire les réponses adaptées en terme de mobilité.**

En 20 ans, sur l'Eurométropole de Strasbourg, la part des transports en commun augmente de 9 à 16%, le vélo de 7 à 11% et la marche de 31 à 36% quand celle de la voiture dans les déplacements quotidiens est passée de 53% à 37%.

# Parts modales: une forte progression des modes alternatifs à la voiture en 10 ans



## Parts modales, en %



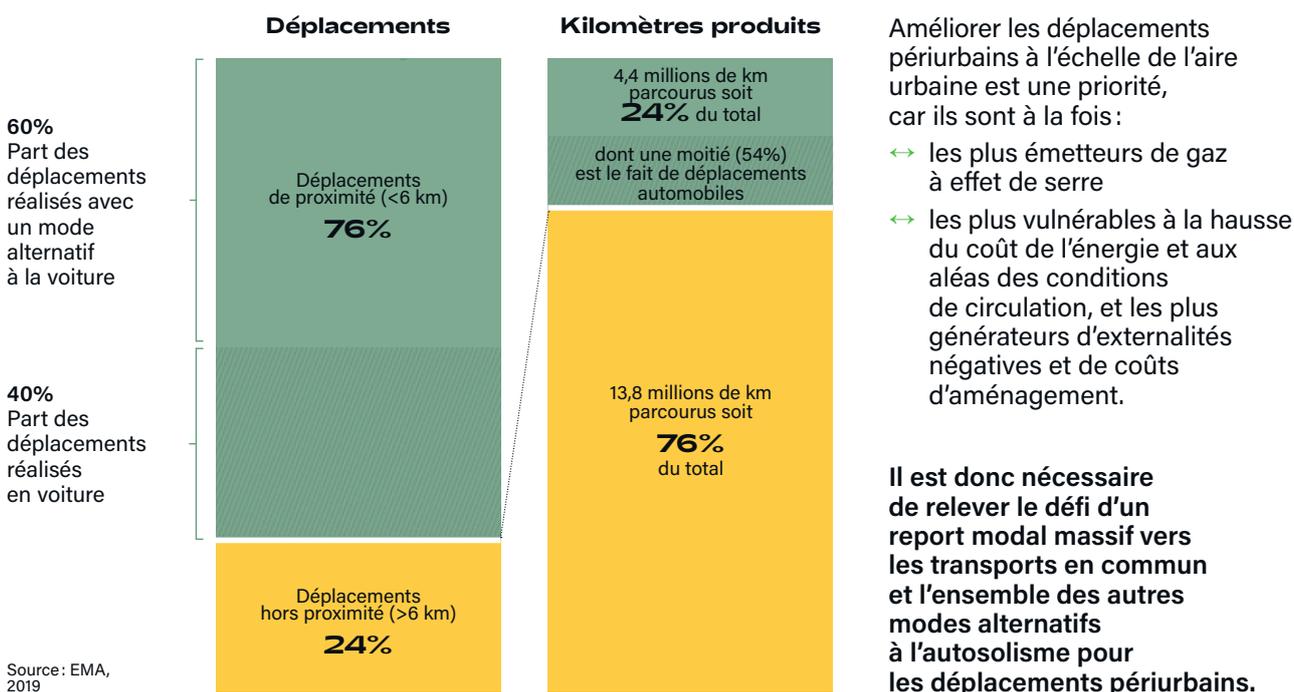
### La part modale du vélo

France → 3%

Allemagne → 12%

Source : Enquête Mobilités 2019, exploitation ADEUS

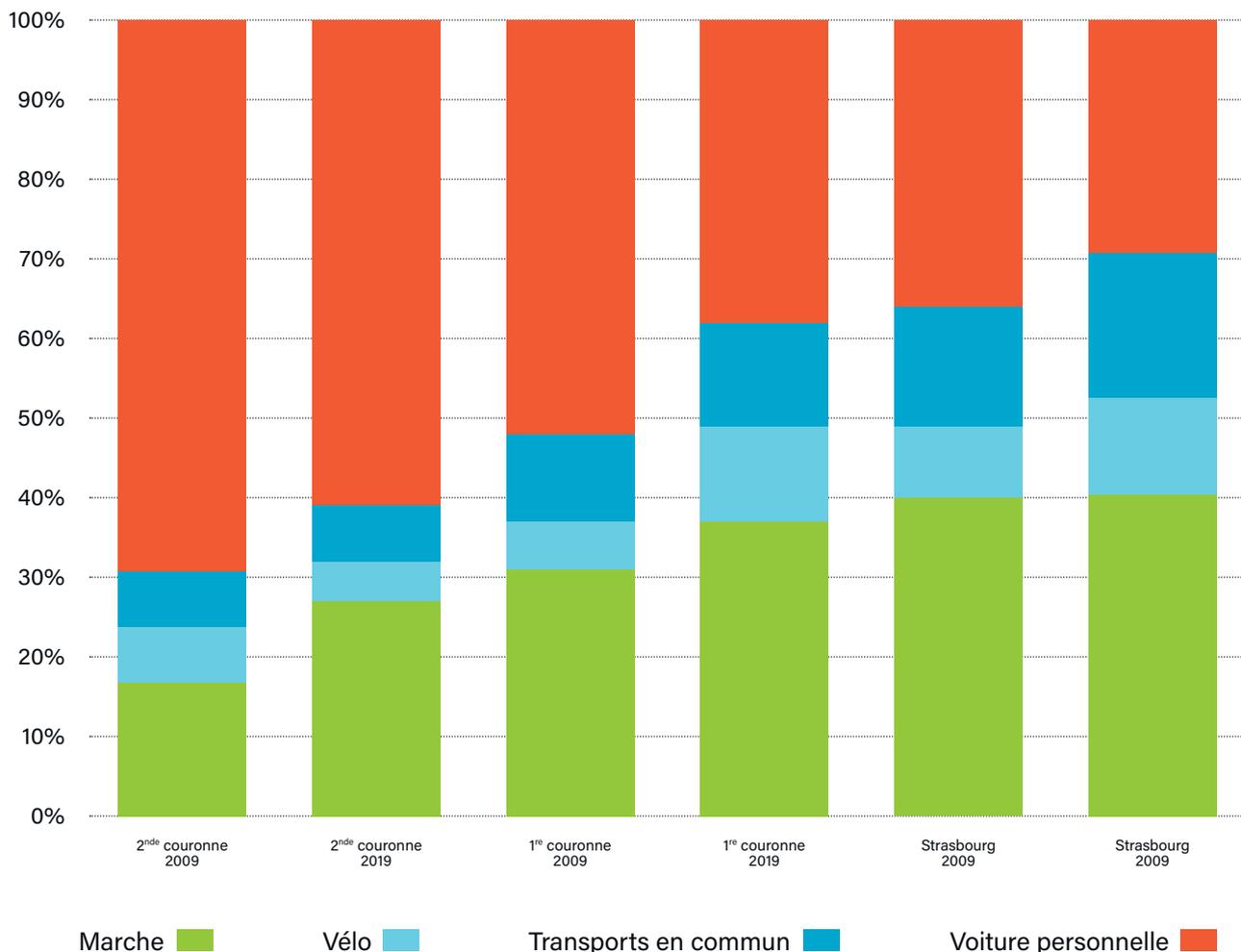
L'usage de la marche à pied et du vélo croît fortement sur les déplacements de moins 3km, qui représentent 2/3 des déplacements. Près d'un tiers des 500 000 déplacements quotidiens de moins de 5 kilomètres restent effectués en voiture. L'usage du vélo et des transports collectifs urbains croît fortement sur les distances de 3 à 5km. L'usage des transports collectifs interurbains croît sur les distances de plus de 20km. **339 000 déplacements en lien avec l'EMS (interne ou Bas-Rhin/EMS) de plus de 10 km réalisés chaque jour.**



# Une forte progression de l'usage du vélo et des transports publics en 10 ans dans l'Eurométropole

## Part modale des résidents de l'Eurométropole de Strasbourg

Enquête ménages déplacements 2009, enquête modes actifs 2019



Si cette évolution est notable, il est de nombreux défis à relever afin que les mobilités soient encore plus durables. Les urgences climatiques, sociales et sanitaires imposent un changement de modèle. La pollution de l'air tue en effet chaque année 500 personnes dans l'Eurométropole. De plus, le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France.

En 2019, il représente 31% des émissions françaises de GES. Depuis 1990, les GES des transports ont augmenté de 9%, stabilisées depuis 2008. Enfin, l'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compense pas l'augmentation de la circulation. Il est donc urgent d'agir pour répondre efficacement aux enjeux de mobilité qui nous concernent toutes et tous au quotidien.

Répondre à l'urgence climatique, améliorer la qualité de l'air et favoriser le droit à la mobilité pour toutes et tous suppose de :

- ↔ Créer des infrastructures et des services adaptées et efficaces pour les habitant·e·s, les visiteur·e·uses mais aussi les acteurs économiques.
- ↔ Proposer des alternatives à la voiture quand c'est possible pour des raisons écologiques ET économiques. En effet, la voiture coûte cher et d'autres solutions de déplacement **permettent de protéger le pouvoir d'achat des ménages**.
- ↔ Aménager et penser le territoire, ses usages, de manière à réduire le nombre et la portée des déplacements, mieux partager la ville et accompagner les changements de comportement de manière positive à travers une offre de services, d'aides et des tarifs adaptés.

## Instituer une véritable Révolution des mobilités

Depuis 2020, face à ces défis, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg ont engagé une véritable révolution des mobilités avec de grands projets de transport appuyés par une politique volontariste d'accompagnement au changement de pratiques.

En tout, plus d'un demi-milliard d'euros vont être investis entre 2020 et 2026 dans des travaux majeurs pour les habitant·es et visiteur·euses de l'agglomération.

Des projets au plus près de la population sont engagés pour apaiser les circulations et les espaces publics. À plus grande échelle, la collectivité s'investit auprès de la Région Grand Est pour penser les mobilités sur l'aire strasbourgeoise et bas-rhinoise.

**L'Eurométropole souhaite donner le pouvoir à ses habitant·es de se passer de leur voiture de temps en temps ou tout le temps. Il s'agit ainsi de permettre à chaque personne d'accéder au mode de transport le plus adapté à chacun de ses déplacements, qu'il s'agisse du train, du vélo, des transports collectifs ou à la demande, du covoiturage ou de l'autopartage, de la marche.**

Cette révolution doit permettre à tout le monde de trouver sa place dans le fonctionnement de nos territoires que ce soit à travers la variété de son offre de services que des accompagnements mis en place. Il s'agit de favoriser la cohésion sociale et territoriale, la place des plus jeunes qui sont les ambassadeur·rices de la mobilité de demain, mais aussi assurer aux plus vulnérables le droit à la ville ainsi que l'égalité entre les femmes et les hommes dans les déplacements.

Cette politique qui change nos vies et nos villes se décline aussi à travers de multiples projets au plus près des habitant·es et de leurs attentes : apaisement des circulations dans les quartiers résidentiels, rues-écoles, réduction des stationnements sur voirie au bénéfice de la végétalisation et des modes actifs.

Ces projets qui changent le quotidien se construisent en lien avec les habitant·es et le monde économique dès que possible dans le cadre d'ateliers et des concertations réglementaires ou de proximité.







**Développer des solutions  
de transports collectifs  
pour toutes et tous**

Les trajets du quotidien compris entre 10 et 80 km s'effectuent très majoritairement en voiture et représentent plus de la moitié des émissions du gaz à effet de serre des transports. Plus de quatre habitant·es du périurbain sur cinq se rendent ainsi à leur travail.

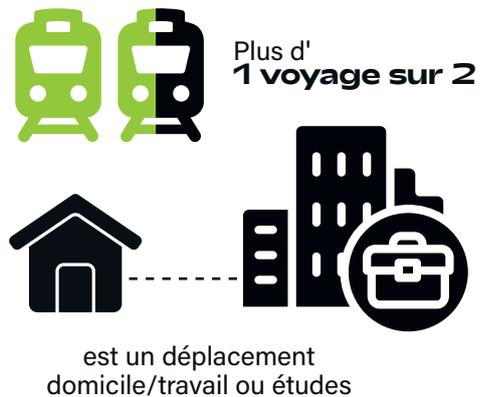
Il s'agit pour la métropole de traiter les alternatives aux déplacements les plus polluants, ceux qui sont périurbains, et pour lesquels les usagers sont les plus exposés aux fluctuations des coûts de l'énergie et à la congestion. Cela se concrétise au travers du déploiement d'un Réseau Express Métropolitain européen ferroviaire et de cars express qui permet de desservir les dizaines de milliers de résident·es du département se déplaçant quotidiennement dans la métropole.

Cette ambition implique un travail approfondi pour transformer les gares du territoire en pôles d'échange multimodaux et dimensionner la gare de Strasbourg à la hauteur des enjeux d'intermodalité à l'échelle du territoire, mais aussi nationale et européenne.

## La gare de Strasbourg en quelques chiffres...

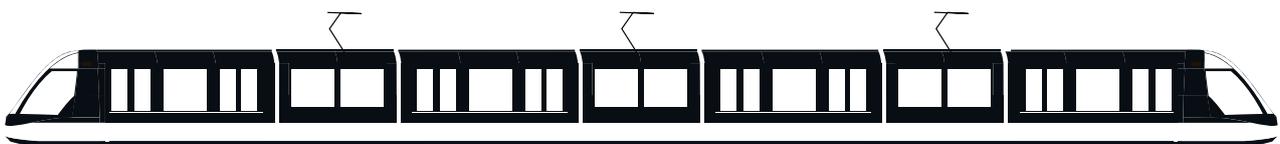


2<sup>ème</sup> gare la plus fréquentée  
(hors Région Parisienne)

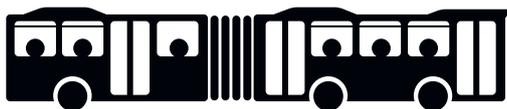


Dans ce cadre, le développement du réseau de tramway et de bus est indispensable car il vise notamment à absorber les nouveaux flux arrivant en gare de Strasbourg et à offrir une desserte inter-urbaine et intra-urbaine robuste depuis la gare. Ces déploiements constituent donc un important vecteur de transformation des déplacements, mais aussi de la ville par le réaménagement des espaces publics traversés.

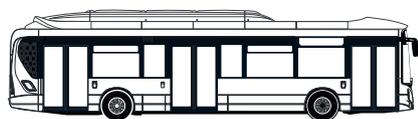
## Le réseau en quelques chiffres...



6 lignes de tramway



2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)



39 lignes de bus

(+ des cars interurbains de la Compagnie de transport du Bas-Rhin CTBR- et le REME ferroviaire)

# Déployer le 1<sup>er</sup> Réseau Express Métropolitain Européen de France

L'Eurométropole et la Région Grand-Est, au travers d'un partenariat d'une ampleur inédite et un co-financement à part égale du saut d'offre, ont préparé le REME (Réseau Express Métropolitain Européen). Ce projet se base sur le réseau de 12 gares existantes sur le territoire et fait le lien avec les gares et le réseau ferroviaire du bassin de vie.

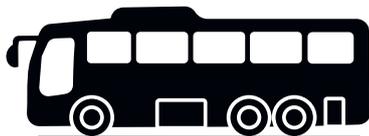
Depuis décembre 2022, 650 trains supplémentaires par semaine entrent ou sortent de la Gare de Strasbourg grâce la mobilisation de la SNCF et d'un financement partagé entre la Région et l'Eurométropole pour un total annuel de 15 millions d'euros en fonctionnement.



**650 trains** supplémentaires par semaine



**15 millions d'euros** par an de financement partagés entre la Région Grand-Est et l'Eurométropole de Strasbourg



**Le REME s'appuie sur l'élargissement massif de l'offre de trains, mais aussi de cars express à l'échelle inter-urbaine.**

- ↔ des voies réservées pour les lignes de cars express,
- ↔ l'extension des horaires de circulation (de 5h à 22h),
- ↔ un cadencement nettement renforcé sur quasiment toutes les lignes desservant l'Eurométropole, ainsi que sur l'ensemble de son bassin de vie.

**Objectif:** concurrencer et réduire l'usage de la voiture individuelle à l'échelle du bassin de vie et faire des transports publics un mode de transport encore plus fiable, décarboné et efficace.



**100 millions d'euros** de financement partagés entre l'État, la Région Grand-Est, l'Eurométropole de Strasbourg et la Collectivité Européenne d'Alsace pour la réalisation du tronçon urbain du Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO).



# Étendre le réseau de tramway et de bus à haut niveau de service

L'Eurométropole a décidé d'étendre son réseau de tramway, déjà particulièrement développé pour une agglomération de 510 000 habitantes, dans le cadre de sa politique globale d'amélioration sans précédent de l'offre de transports publics. **Une ligne va être prolongée vers les communes du Nord, une autre vers les communes de l'Ouest, et une interconnexion directe sera mise en place entre la gare TGV et les institutions européennes.**

Au-delà des enjeux de desserte de secteurs densément peuplés, ces projets ont aussi pour objectif de **décongestionner** l'actuel nœud des lignes de tramway, dont la plupart se croisent place de l'Homme de Fer, dans l'hyper centre-ville.

Cela permettra de desservir des quartiers non encore irrigués par le réseau de tramway et aussi de connecter directement le Parlement européen, la Cour européenne des Droits de l'Homme, le Conseil de l'Europe, etc., depuis la gare TGV de Strasbourg.

Par ailleurs et plus largement, les extensions de lignes s'accompagnent de nombreux projets urbains sur leurs tracés et leurs voisinages, pour requalifier en profondeur des axes aujourd'hui réservés au trafic routier.



## ↔ Projet Tram Ouest

### L'infrastructure:

- 4 km de nouvelles voies, 30% en site banalisé
- 8 nouvelles stations
- 6 km de pistes cyclables bidirectionnelles
- 1 nouveau parking relais de 100 places

### Les espaces publics:

- Réorganisation de l'espace public en faveur des modes actifs et de la végétalisation et des commerces de quartier
- Maintien et développement des places de livraisons et PMR
- Des trottoirs d'une largeur minimale de 2m libres d'obstacle

### L'environnement:

- Environ 600 nouveaux arbres plantés
- Démarche de gestion intégrée des eaux pluviales



## ↔ Projet Tram Nord

### L'infrastructure:

- 5 km de nouvelles voies
- 9 nouvelles stations
- 6,5 km de pistes cyclables protégées et sécurisées
- 1 nouveau parking d'environ 300 places à l'entrée de la Neustadt

### Le réseau:

- 3 lignes étendues et réorganisées
- 48 500 habitants desservis directement par le tramway
- 22 000 emplois desservis directement par le tramway
- 46 000 nouveaux voyages en + chaque jour
- +15% de déplacements en transports en commun

### L'environnement:

- + de 600 arbres plantés
- 1 nouveau parc urbain de 16 ha
- +38% d'espaces verts sur l'avenue des Vosges
- -18% de polluants liés à la circulation routière
- -25 à -30 décibels sur l'avenue des Vosges ou la route de Bischwiller
- -2,6°C de température au sol



En complément, la ligne G du BHNS a été prolongée depuis la Gare Centrale sur environ 5,3 km le long des boulevards de ceinture du centre-ville permettant une desserte de nombreux services publics (écoles, hôpital, centre administratif, CAF...) et un désenclavement de certains quartiers. Grâce à cette extension, des correspondances avec toutes les lignes de tram du réseau sont également fortement améliorées. La fréquentation de la ligne a doublé depuis la mise en service du prolongement. Elle atteint aujourd'hui près de 25 000 voyages par jour.

## Améliorer les dessertes de proximité et l'accessibilité du réseau

### Un réseau de bus structurant plus performant: Chron'hop



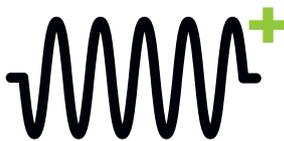
Pour renforcer l'appropriation du réseau bus par les usagères et les habitantes, le réseau bus est désormais repensé avec la création des lignes « Chron'hop », lignes de bus à haute performance, complémentaires au tramway.

Ces lignes de bus proposent un service à **forte fréquence**, avec une **large amplitude en soirée**, et une **forte visibilité**. Les lignes Chron'hop devraient transporter à terme **près de 120 000 voyageurs par jour**.

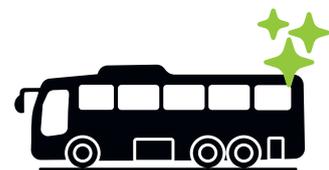
#### Les grands principes de l'offre Chron'hop :



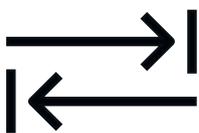
Une amplitude horaire élargie de 5h30 à 00h30 du lundi au samedi et de 6h à 00h30 le dimanche.



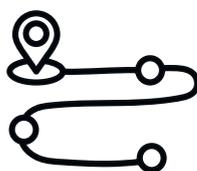
Fréquence de passage plus importante que les bus traditionnels : toutes les 7/8 minutes en heures de pointe et 10 minutes en heures creuses du lundi au vendredi.



Des véhicules dédiés, récents et reconnaissables



Un tracé plus lisible pour les usagères avec un aller/retour identique.



Un trajet plus fluide grâce à la réalisation d'aménagements dédiés.



Un accès toutes portes afin de fluidifier la montée/descente à bord des bus, stabiliser les temps de parcours avec moins de perte de temps aux arrêts et améliorer le confort des voyageureuses.

## Le transport à la demande comme maillon complémentaire du réseau régulier



Flex'hop s'appuie sur un système de réservation numérique ou par appel téléphonique sur la base d'une destination définie et d'un créneau horaire de départ ou d'arrivée souhaité. La commande peut s'effectuer entre 15 jours et 30 minutes avant le départ. Le véhicule dédié, **un minibus électrique** de 9 places, vient chercher ses passagères à l'heure annoncée, à un des 200 arrêts de bus du réseau CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois), de la CTBR (Compagnie des Transports du Bas-Rhin) ou encore à l'un des 66 arrêts spécifiques des lignes de transport à la demande Flex'hop. Le principe est de **desservir des secteurs comme certaines zones industrielles ou des territoires peu densément peuplés** où la desserte en bus classique ne peut être optimisée et avec une amplitude horaire identique à celle du réseau de tramway (de 5h à minuit). Dans les communes de la seconde couronne de l'agglomération, Flex'hop rencontre un grand succès notamment auprès d'un public sans solution de mobilité autonome.



Plus de **650** voyages par jour



Plus de **4500** voyages hebdomadaires



**8,5** kilomètres de distance moyenne



**15** minutes de trajet en moyenne



**9 000** clients différents



**2 700** clients uniques environ par mois



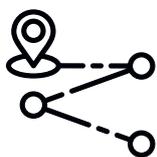
**25** communes desservies sur **33** et une connexion avec Kehl

### Des solutions de transport adapté

Le service Mobistras permet à ses **2400 inscrits.es** de réserver un trajet d'une adresse à une autre adresse. Son accès est réservé aux personnes titulaires d'une carte d'invalidité ou d'une carte mobilité inclusion mention invalidité ou priorité et ayant effectué la démarche d'inscription. Les autres personnes souhaitant utiliser le service doivent remplir un dossier accompagné d'un certificat médical. Leur demande est ensuite analysée par une commission d'évaluation médicale.



#### *Les grands principes de l'offre Mobistras :*



**33** communes de l'Eurométropole desservies + le centre-ville de Kehl



Un voyage peut être **réservé par téléphone** ou **par internet**.



Possibilité de voyager entre 6h et 22h30 du dimanche au mercredi et de 6h à 23h30 du jeudi au samedi.



Le prix d'un voyage correspond au prix d'un ticket unitaire CTS.

## Une tarification solidaire pour favoriser le droit à la ville et la mobilité pour toutes et tous

La tarification solidaire du réseau de transport urbain de l'Eurométropole permet de bénéficier d'une réduction sur le prix des abonnements. Les tarifs sont fixés **en fonction de l'âge, du Quotient Familial (QF) ou de l'échelon de bourse pour les étudiants**. L'abonnement solidaire s'échelonne de 3,4 euros à 25,70 euros par mois (plein tarif: 56 euros).

### La gratuité pour les moins de 18 ans

Strasbourg.eu  
eurométropole

Maman !  
Tram + Bus = 0 € 😊

Tu me fais faire  
des économies.  
Merci ma Chérie !

DÈS LE 1<sup>ER</sup> SEPTEMBRE 2021  
**ABONNEMENT BUS + TRAM**  
**GRATUIT**  
pour les moins de 18 ans  
HABITANT L'EUROMÉTROPOLE

ALLIANCE POUR LE CLIMAT

PORT DU MARQUE OBLIGATOIRE

cts-strasbourg.eu  
Souscription à partir du 14 juin

© STRASBOURG

Depuis le 1er septembre 2021, **les eurométropolitaines de moins de 18 ans bénéficient de la gratuité des transports en commun urbain**. Fin 2019, la CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois) dénombrait environ 30 000 abonnées de cette tranche d'âge (à peine 22% du total) contre **plus de 68 000 jeunes abonnées** aujourd'hui. Le coût de cette mesure est estimé à 8 millions d'euros par an.

Cette gratuité est justifiée par la forte dépendance de cette population aux transports en commun. Elle vise également à inciter les parents à ne pas utiliser leur véhicule pour transporter leurs enfants mineurs vers leur établissement scolaire.



**68 000**

jeunes bénéficient de la gratuité des transports en commun, soit **3% de la population totale de l'Eurométropole**.



**80%**

des abonnées aux transports urbains bénéficient de la gratuité ou de la tarification solidaire **sur un total de 184 000 abonnées**.

### Prendre le train comme le bus

Depuis décembre 2016, la tarification intégrée permet aux abonnées CTS (Compagnie des Transports Strasbourgeois) résidant dans l'Eurométropole d'**utiliser le train et les cars interurbains FLUO 67 sur le territoire de celle-ci sans surcoût**. C'est une solution supplémentaire de déplacement en transports en commun s'ajoutant au bus et au tramway. Ainsi, les jeunes de moins de 18 ans bénéficiant de la gratuité des transports urbains circulent également sans surcoût à bord des TER et des cars interurbains dans toute l'agglomération. Cette offre existe depuis la rentrée 2024 pour les trajets occasionnels pris avec l'application CTS.



A young man and woman are standing on a city sidewalk, talking. The man is wearing a pink t-shirt and black pants, and is holding a green bicycle. The woman is wearing a colorful top and a blue skirt, and has a blue jacket draped over her shoulder. They are in a modern urban setting with a red brick building in the background and other pedestrians. The scene is bright and sunny. There are yellow circular graphic elements on the right side of the image.

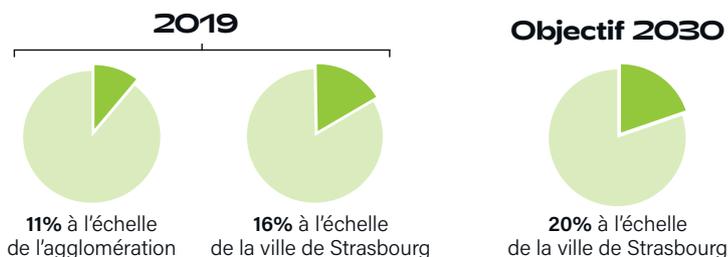
**Reprendre un vélo  
d'avance et favoriser  
la marche**

L'Eurométropole de Strasbourg est engagée dans une dynamique de développement de la pratique cyclable depuis de nombreuses années. Les mesures d'accompagnement mises en place ces dernières décennies, volontaristes et favorables à ce mode actif de déplacement, ont permis au territoire **de devenir le premier territoire cyclable de France et l'un des premiers en Europe.**

**Face à l'urgence climatique, sanitaire et sociale, l'Eurométropole de Strasbourg a fait des mobilités actives un enjeu dominant de sa politique des mobilités. En effet, dans un contexte d'urgence à préserver et à améliorer la qualité de l'air et le climat, la pratique du vélo joue un rôle crucial aussi bien pour la planète que pour la santé.**

**750 km**  
de voies et d'aménagement cyclables dans le territoire

#### Part modale des déplacements réalisés à vélo



Avec près d'un tiers des 500 000 déplacements quotidiens de moins de 5 km effectués en voiture, promouvoir l'usage du vélo auprès de tous les publics reste **un défi majeur pour la métropole**. Les efforts nécessaires pour conforter ce mode de déplacement vertueux et le rendre plus accessible aux habitantes du territoire constitue un levier majeur. Complémentaire aux modes de transports collectifs (tram, bus, train), le développement de la pratique cyclable et de la marche permet une mobilité active bonne pour la santé, décarbonée et accessible financièrement.

## Développer les infrastructures cyclables sur tout le territoire



Pour développer les infrastructures cyclables, et ainsi favoriser la sécurité des cyclistes, l'Eurométropole de Strasbourg s'est dotée d'**un schéma directeur vélo**. Il a pour but d'articuler le développement des aménagements vélo réalisés dans des opérations spécifiques (Vélostras) ou des projets de voirie et de transports en commun. L'objectif est d'avoir un développement cohérent du réseau et un maillage toujours plus fin.

En complément, et pour développer un réseau structurant vélo, l'Eurométropole s'est également dotée, en 2021 et pour 5 ans, d'**un plan vélo de 100 millions d'euros**. Ce plan vélo permet de financer des opérations répondant aux grandes orientations suivantes :

- Placer le vélo au bon endroit sur les axes de circulation afin de **réduire les conflits** avec les automobilistes sur les grands axes routiers et les conflits avec les piétons par exemple sur le futur Ring contournant la Grande Île de Strasbourg.
- **Créer du lien entre la première et la seconde couronne de l'agglomération**, ainsi qu'avec les intercommunalités voisines. Il s'agit de travailler sur les franchissements et la création de nouvelles liaisons.
- **Améliorer le réseau structurant Vélostras**, en développant la première et la deuxième rocade, ainsi que les rabattements vers les itinéraires structurants, et en réduisant les points noirs du réseau.
- **S'appuyer sur les projets structurants de transports en commun** pour développer des kilomètres d'aménagements cyclables sur les axes majeurs.

Dans le cadre du plan vélo, les pistes cyclables créées doivent, dans la limite des contraintes techniques, répondre à plusieurs critères d'aménagement (site propre, largeur de 4 mètres pour une piste bidirectionnelle, éclairage...) pour permettre le confort et la sécurité des cyclistes. En complément, et en fonction des opportunités, des aménagements plus légers sont également mis en place.

# Faciliter l'usage du vélo à travers le développement de nouveaux services

## Apprendre à faire du vélo



Encourager à l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge est un axe majeur des politiques de promotion de la pratique, et une clé de réussite pour la faire progresser. Les acteurs associatifs et locaux jouent dans ce cadre un rôle important sur le territoire en proposant des formations adultes et enfants ou encore des temps de challenges ou de découverte ludiques, soutenus par la collectivité :

- ↔ 95 écoles regroupant plus de 9000 élèves ont participé au challenge local « À l'école à vélo » en 2023, ouvert aux autres modes actifs en 2024.
- ↔ Le programme « Savoir Rouler à Vélo » a été dispensé auprès de plus de 4200 enfants du territoire depuis 2021 grâce aux intervenants locaux.
- ↔ Par ailleurs, chaque année, environ 200 adultes et 80 enfants apprennent à faire du vélo lors de formations assurées par le CADR67.
- ↔ Un partenariat avec Vélhop permet de bénéficier gratuitement d'un temps de remise en selle avec cette même association pour gagner en confiance et adopter les bons réflexes, même adulte
- ↔ Des actions approfondies dédiées à l'écomobilité scolaire ont été menées dans 4 écoles élémentaires du territoire en 2023 et 2024 dans le cadre du programme CEE MOBY en partenariat avec l'Agence du climat de l'Eurométropole.

## Aider à l'achat d'un vélo à assistance électrique, d'un vélo-cargo à assistance électrique ou la motorisation d'un vélo classique

Cette aide peut varier de 150 à 500 euros selon le type d'équipement qui est acquis et selon les conditions de ressources.

- ↔ Une enveloppe de 3 millions d'euros est allouée au dispositif et plus de 6000 habitantes ont bénéficié de l'aide depuis 2021.
- ↔ Plus de 300 demandes de vélos-cargos, appréciés pour leurs nombreux avantages par les familles et pour le transport de charge.
- ↔ L'aide s'appuie sur un réseau de partenaires Vélooptimiste constitué de plus de 50 revendeurs-réparateurs sur le territoire.

## Favoriser l'accès aux vélos



L'Eurométropole de Strasbourg propose depuis 2010 aux habitantes et aux visiteur·euses le service Vélhop de vélos partagés. Le service a su s'adapter aux besoins sur le territoire en diversifiant ses interventions dans les toutes les communes, et en proposant de nombreux modèles :

- ↔ **Plus de 2,1 millions de journées location en 2022.**
- ↔ **Plus de 1800 étudiant·es abonné·es** au service en 2022-2023.
- ↔ Les Vélhop à assistance électrique (VAE) ont joué leur rôle d'aide à la décision d'achat : **97% des usager·ères ayant testé le VAE se sont dit convaincu·es** par l'essai et 40% d'entre eux·elles ont déclaré avoir acheté un vélo à l'issue de l'essai selon les résultats d'une enquête menée en 2020 et 2021.
- ↔ Depuis l'été 2023, l'offre des vélos Vélhop s'est considérablement enrichie avec **de nouveaux vélos inclusifs** et des sorties découvertes associées : assise surbaissée, tricycle électrique ou mécanique, double fauteuils (twister), vélo fauteuil, vélo plateforme et vélotaxi.

## Soutenir un éco système d'acteur-rices facilitant la pratique du vélo



Les acteurs associatifs locaux constituent une richesse pour le territoire en contribuant à favoriser la pratique du vélo. Ils accompagnent les usager-ères au quotidien, à l'école, dans les communes et dans les quartiers. Interlocuteurs privilégiés de la collectivité pour appréhender l'amélioration continue de l'offre à l'échelle du territoire, ils sont ainsi des acteurs prépondérants pour l'apprentissage de la pratique à tout âge, le conseil, la prévention et le « savoir rouler à vélo ».

## Développer le stationnement vélo sécurisé

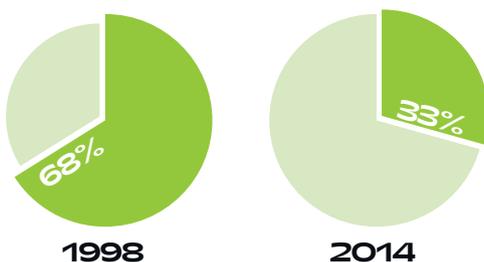
Levier important pour la sécurité des cyclistes et l'attractivité de la pratique, le stationnement vélo est très dense sur le territoire. Ainsi, l'offre en stationnement vélo sécurisé s'est développée dans l'Eurométropole de Strasbourg : des abris vélo dans les gares TER avec un financement partagé EMS / Région, 2 véloparcs à la gare centrale de Strasbourg de 3000 places chacun (après extension en 2027) et 19 véloparcs CTS près des arrêts de tram. Dans de nombreux parking voiture en ouvrage, des arceaux vélo gratuits et en libre-accès existent (Austerlitz, Broglie, Les Halles P3, Woldi, Étoile P2 Cinéma etc...). Enfin, l'EMS transformera le parking voiture sous le parvis de la gare en un véloparc de plus de 2100 places pour une ouverture prévue début 2026. Il s'agira du plus grand parking vélo de France.

## Mettre en selle et sensibiliser en s'appuyant sur les déplacements quotidiens travail/domicile

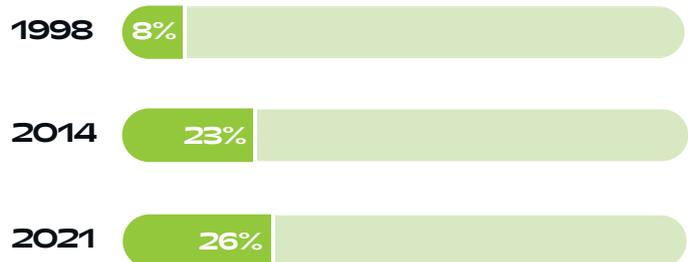
- ↔ Le Challenge Au boulot à vélo est inédit en France. Créé par le CADR67 il y a 15 ans, il se tient tout le mois de juin depuis plusieurs années. L'objectif pour chaque organisation participante (entreprise, administration, association, coopérative) est d'enrôler le plus grand nombre de collaborateur-ices, puis de cumuler le plus de kilomètres à vélo sur des trajets quotidiens domicile / travail. En 2024, le challenge a battu tous les records des éditions précédentes, en regroupant **875 entreprises** et **16 450 vélotaffeur-ses** : le plus grand challenge dédié au déplacement à vélo à l'échelle métropolitaine en France.
- ↔ La Ville et Eurométropole de Strasbourg ont mis en œuvre de nombreuses actions de leur plan de mobilité employeur auprès de leurs agent.es telles que la création d'un atelier d'autoréparation des vélos personnels, l'octroi d'un Forfait Mobilités Durables de 300 euros à près de 2000 agent.es, la mutualisation des cartes d'abonnements Badgéo destinées aux trajets professionnels dans des boîtes à clé, ou encore la diffusion de vidéos sur l'intranet mettant à l'honneur les pratiques de déplacements des agent.es.

Les résultats sont encourageants :

### Part des agent-es de la collectivité se déplaçant en voiture individuelle



### Part des agent-es se déplaçant à vélo

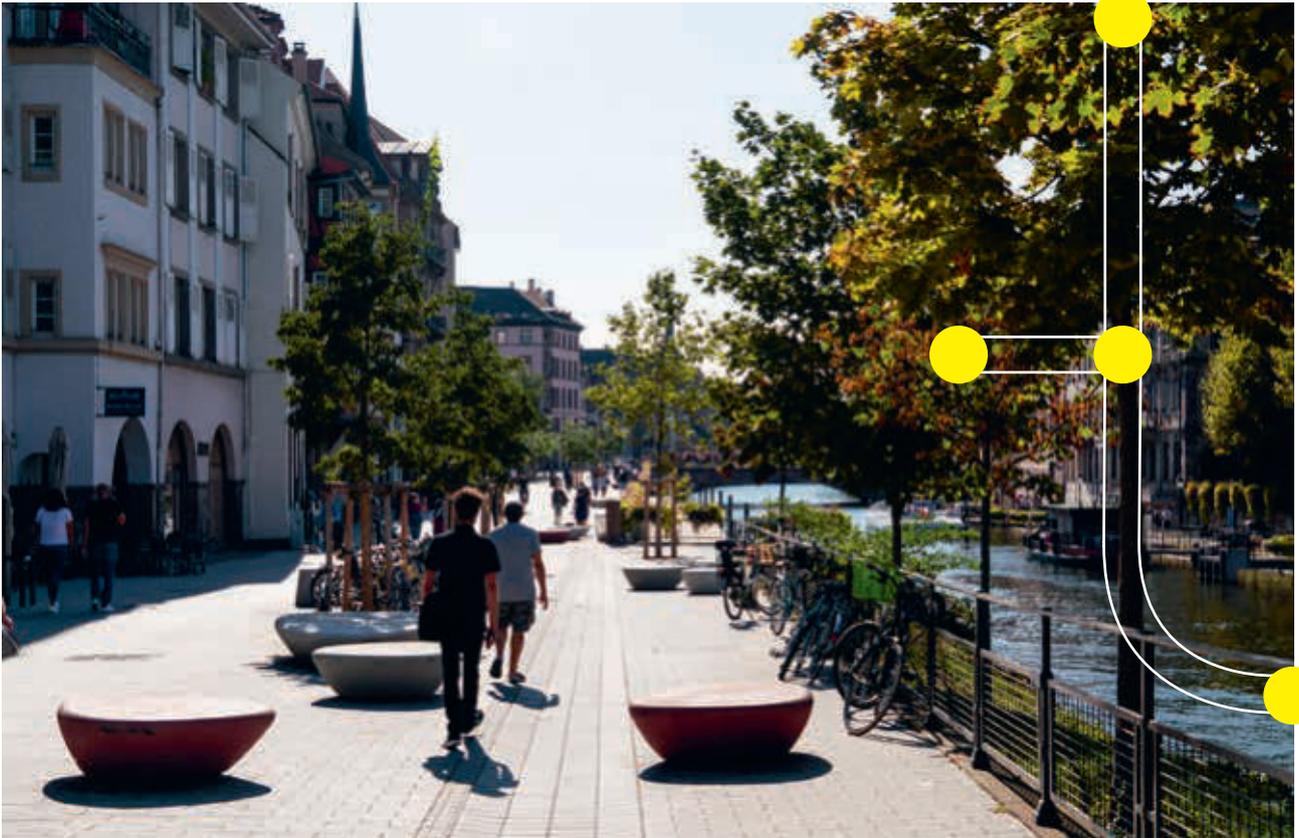


### Part des agent-es utilisant les transports en commun



Obtention du label « Employeur pro-vélo » niveau or décerné par la FUB, en décembre 2023.

# Favoriser la marche et des espaces plus inclusifs



Mode durable de déplacement par excellence, répondant aux enjeux du dérèglement climatique, de la pollution de l'air et du bruit, bénéfique pour la santé, la marche est par ailleurs un mode de déplacement particulièrement abordable. Les actions engagées dans le cadre du Plan piéton 2012-2020 ont permis de **maintenir à 40% la part des déplacements quotidiens des strasbourgeois-es réalisés à pied.**



ville de France à disposer d'un **plan piéton**



des élèves d'école publique disposent d'un **accès sécurisé** à leur école.



des écoles de Strasbourg ont un **accès apaisé** (rue-école, zone piétonne, zone de rencontre...).

**66 opérations réalisées** depuis mai 2021 pour améliorer les cheminements piétons, sans compter les opérations d'entretien ou de réfection de cheminement.



de la voirie est en **zone apaisée** (zone de rencontre, piétonne, voie verte et sentiers piétons).



des voies de desserte strasbourgeoises sont en **zone 30, zone de rencontre ou zone piétonne.**

*Pour continuer sur cette lancée, Strasbourg déploie des dizaines d'actions concrètes pour rendre la marche plus agréable, sûre, efficace et accessible sur tout le territoire.*

**Objectif du Plan piéton 2021-2030 :** permettre à l'ensemble des résidentes d'accéder à pied, partout et à tout moment, en autonomie et en sécurité, à leurs besoins quotidiens (emplois, habitat, soins, commerces, loisirs), en ne parcourant que de courtes distances. Il s'agit aussi de créer un espace public de qualité mieux partagé au profit des piéton-nes, arborés grâce à un ambitieux plan canopée et dans lequel la place accordée à la voiture est réduite.

La marche reste parfois difficile ou peu attractive particulièrement dans les quartiers périphériques. Il s'agit donc d'améliorer les liaisons à pied de quartier à quartier, vers les grands équipements de l'agglomération et le rabattement sur les terminus des transports en commun.

Il est connu que la sédentarité est corrélée avec le niveau socio-économique : les personnes en difficulté sortent moins de chez elles. Le Plan piéton développe des actions spécifiques en direction de ces publics pour que l'expérience de la marche soit positive et renforce le lien social.



**ZONE**



**SAUF CATÉGORIES**



**CONTRÔLES  
PÉDAGOGIQUES**



**JUSQU'AU  
31/12/2023**

**Accompagner les  
changements pour faire  
évoluer les pratiques  
de mobilités**

L'Eurométropole de Strasbourg développe parallèlement une politique variée et ambitieuse d'accompagnement au changement de pratiques.

## Limiter progressivement la circulation des véhicules les plus polluants pour mieux respirer

Concernée par des dépassements réguliers des seuils de qualité de l'air, l'Eurométropole fait partie des territoires d'application des Zones à faibles émissions. La collectivité s'est emparée de ce dispositif pour améliorer concrètement la qualité de l'air tout en accompagnant au mieux le territoire dans sa transition.

### Mieux respirer : c'est ça l'idée !

Lors de la co-construction initiale de la ZFE-m, la collectivité s'est engagée à réaliser des bilans annuels et évaluations approfondies. Les résultats permettront d'adapter les dispositifs pour répondre aux besoins soulevés.

La Zone à Faibles Émissions-mobilité concerne les véhicules personnels, les véhicules utilitaires légers, les poids lourds, les autobus et autocars, les deux et trois roues motorisées. Elle s'adresse aux particuliers et aux professionnel·les et s'applique en continu, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, sur le tout le territoire. Ainsi, elle garantit une équité de traitement, une lisibilité et un partage des gains en matière d'amélioration de la qualité de l'air.

Les interdictions de circulation des véhicules en fonction de leur vignette Crit'Air se renforceront de manière progressive, avec **l'exclusion par étapes des véhicules les plus polluants**, afin de ne réserver la circulation qu'aux véhicules les moins polluants (Crit'Air 1 et 0 en 2028, avec des étapes intermédiaires).

**Une phase pédagogique précède chaque date d'interdiction définitive de circuler.** Pendant ces phases pédagogiques, un accompagnement renforcé et personnalisé est proposé et le contrôle par les forces de l'ordre est sans sanction. Le calendrier mis en place a pour objectifs de permettre à tout le monde de prendre le temps d'adapter ses pratiques de mobilité et de réaliser les démarches de demandes d'aides.

### Répartition du parc des voitures légères immatriculés dans l'Eurométropole

selon la catégorie Crit'Air et suivant le type de motorisation au 1<sup>er</sup> janvier 2023



## Conseiller, favoriser l'innovation et accompagner financièrement ces évolutions

↔ Pour répondre au besoin d'accompagnement financier des citoyen·nes de l'Eurométropole, le budget global alloué à l'accompagnement des particuliers et des entreprises pour le changement de pratiques de mobilité ou de véhicule est porté à 50 millions d'euros. Ces aides s'inscrivent en complément des plus de 500 millions d'euros d'investissements engagés au cours du mandat pour développer les mobilités alternatives.

### 3 aides sont proposées pour accompagner la ZFE :

- Le compte-mobilité : un porte-monnaie numérique avec 2000 à 2500€ à dépenser dans les mobilités alternatives à la voiture individuelle
- L'aide à la conversion pour les particuliers : 2000 à 4000€ pour le remplacement d'un véhicule à terme interdit par un véhicule Crit'Air 1 ou 0, neuf ou d'occasion
- L'aide à la conversion pour les professionnels : 1500 à 15 000€ pour le remplacement d'un véhicule, variable selon la typologie et la motorisation du véhicule.

3612

aides à la conversion  
attribuées à des particuliers  
et professionnels

194

"compte-mobilité"  
ouverts

11M€

versés par la collectivité



Afin de bénéficier des aides, il est nécessaire d'effectuer un conseil en mobilité auprès de l'agence du climat. À la suite d'un diagnostic de mobilité, elle présente les solutions de mobilités et informe les bénéficiaires de leur éligibilité aux aides.

- ↔ Aides aux projets innovants : **le dispositif START ZFE doté d'une enveloppe de 300 000 euros** vient soutenir les démarches exemplaires en matière de transition appliquée au domaine des transports, de la mobilité et de la logistique urbaine. Ce dispositif vise aussi à encourager le développement des entreprises du territoire, en valorisant leur savoir-faire et leur capacité d'innovation. Cet appel à projet vise à amplifier la dynamique collective et les démarches locales de transition écologique et sociale et à conforter l'Eurométropole de Strasbourg, comme laboratoire européen des transitions.
- ↔ **Un conseil individualisé et gratuit est proposé par l'Agence du climat** aux habitant·es et entreprises afin de les aider à trouver des solutions décarbonées à leurs déplacements, leur permettre d'obtenir tous les renseignements sur les modalités de leurs pratiques et solliciter les aides existantes.
- ↔ **Le projet « Solutions d'Éco-Mobilité Inclusive dans l'Eurométropole de Strasbourg » (SEMIS)\*** vise à accompagner des publics pour qui l'accès à la mobilité peut représenter un frein au quotidien. Portée par l'Eurométropole de Strasbourg, l'agence du climat et l'association Mobilex, cette expérimentation a pour ambition de faire évoluer le comportement de mobilité des habitant·es des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) ainsi que de certaines catégories d'agent·es de l'Eurométropole (à horaires atypiques et/ou basés sur des sites peu desservis en transports en commun). La méthode utilisée, « GD6D », consiste en un accompagnement individuel et personnalisé. Le dispositif s'accompagne également d'actions de sensibilisation à la qualité de l'air et à la Zone à Faibles Émissions (ZFE-m) en QPV. À terme, le projet ambitionne de s'étendre à d'autres QPV et d'autres employeurs de l'Eurométropole.

\* lauréat de l'appel à manifestation d'intérêt TIMS « Territoire Inclusion Mobilité Sobriété » pour la période 2024-2026

## Étoffer le bouquet de services alternatifs à l'autosolisme sur l'agglomération

*Si l'usage de la voiture diminue régulièrement, elle reste nécessaire pour certains usages et pour certains déplacements. L'Eurométropole accompagne les entreprises et les habitant·es vers d'autres façons d'utiliser la voiture.*



### Proposer l'autopartage

L'autopartage est la mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usager·es et pour la durée et la destination de leur choix.

Il se distingue de la location traditionnelle par une mise à disposition des véhicules en libre-service 24h/24 et 7j/7, avec des conditions d'utilisation souples qui permettent des trajets de moins d'une heure à plusieurs jours et sans remise des clés en main propre.

Plusieurs services d'autopartage sont disponibles sur le territoire. Les stations sur le domaine public sont majoritairement destinées à de l'autopartage en boucle : chaque véhicule dépend d'une station et doit être retourné à sa station de départ pour mettre fin à la location.

Selon les études récentes (Ademe, 6t), un·e abonné·e à un service d'autopartage réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 10% et l'usage d'une voiture en autopartage remplacerait 5 à 8 voitures particulières. Par ailleurs, l'inscription à un service d'autopartage fait, en moyenne, diminuer fortement l'utilisation de la voiture personnelle : environ 31% de jours en moins d'utilisation.

L'Eurométropole de Strasbourg est une des premières agglomérations de France à proposer un tel service en 2001, et **la première à proposer un service d'autopartage dit en free-floating en 2015**. Le réseau est notamment présent dans de nombreuses gares TER de la région et déploie des offres groupées avec des réseaux de transport en commun urbains.

Tous les programmes de parkings publics comportent des emplacements réservés et **le maillage des stations libre-service, particulièrement dense, s'étend dans les communes de périphérie de l'Eurométropole**.

L'idée est de faire de l'autopartage une solution supplémentaire en faveur des mobilités de chacune, quitte à se passer d'un véhicule individuel pour celles et ceux qui n'en n'ont pas un usage régulier ou pour des besoins professionnels occasionnels.

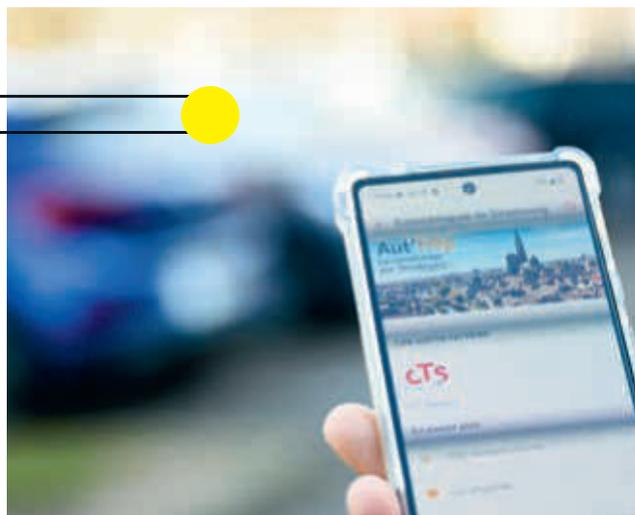


**125 stations d'autopartage**  
sur le domaine public pour **195 véhicules**



**49 véhicules**  
disponibles en freefloating

## **Faciliter le covoiturage: mise en place du dispositif Aut'hop**



Le développement du covoiturage est une alternative efficace à l'usage de la voiture individuelle et de plus en plus développée dans les territoires.

Le taux d'occupation moyen des véhicules, de 1,4 personne, signifie que la majorité des trajets quotidiens sont effectués par une personne seule en voiture (l'autosolisme).

Ce chiffre illustre la nécessité de poursuivre le développement d'offres de mobilité compétitives et complémentaires et d'optimiser l'usage de la voiture sans l'exclure de l'offre de mobilité.

Par ailleurs, dans un contexte énergétique qui pèse de plus en plus fortement sur le budget des ménages, le covoiturage constitue une offre supplémentaire pour réduire le coût des trajets domicile/travail tout en renforçant l'offre de service actuelle.

Deux leviers sont mobilisés pour développer le covoiturage :

- ↔ **l'aménagement de lignes de covoiturage** susceptible d'assurer une connexion avec les principaux pôles multimodaux, sans entrer dans le centre-ville de Strasbourg, se poursuit en concertation avec les communes concernées, les autorités organisatrices des mobilités voisines et les acteurs du territoire compétents sur le sujet.
- ↔ **le dispositif Aut'hop**, plateforme lancée en mars 2024 de mise en relation entre conducteur·rices et passager·ères. Ce dispositif a été promu tant auprès des entreprises du territoire que des habitant·es. Une incitation financière est associée au lancement de cette plateforme pour encourager la pratique. L'incitation s'applique pour les trajets remplissant certains critères : trajet entre 5 et 50 km, partant ou arrivant dans l'Eurométropole et n'entrant pas en concurrence avec un itinéraire réalisable directement en tramway ou en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Un trajet éligible engendre la gratuité pour les passager·ères et une rémunération entre 1,50 euros et 4 euros par passager·ères transportées pour les conducteur·rices. Une expérimentation du dispositif avec ces critères est en cours pendant 1 an. Le dispositif a connu un démarrage très rapide dans l'Eurométropole, répondant à un besoin du territoire.

Ces leviers se déploient en lien avec la mise en œuvre de voies réservées sur la M35, principale voie pénétrante nord/sud et la rocade urbaine de la Métropole.

## Faire évoluer les grandes voies routières d'entrée à l'Eurométropole



L'objectif est de faire de ces voies routières des axes multimodaux. Dès le mois de décembre 2021, **deux voies réservées au covoiturage et aux transports en commun** sur la M35 dans les sens entrants vers Strasbourg au nord et au sud ont été mises en place. Initialement actives aux moments les plus chargés elles sont depuis mi-juillet 2024 réservées tous les jours de la semaine entre 7h et 20h.

Dans le même temps la vitesse a été abaissée à 70 km/h sur la partie centrale très fréquentée de la rocade urbaine (M35) et à 90 km/heure sur les portions d'approche de Strasbourg de l'axes ou à 70 km/h sur les créneaux horaires d'activation des voies réservées.

Pour la première fois en France, **une station de car interurbain placée à niveau sur la route** sera directement connectée à un réseau de transport urbain. Les cars express pour la mobilité du quotidien deviennent attractifs dès lors qu'ils offrent un service performant et concurrentiel à la voiture particulière. L'aménagement de voies réservées et d'arrêts sur autoroutes permet de fiabiliser la circulation et la desserte voyageurs des cars express. L'aménagement multimodal de la M351 consiste en la requalification de l'axe depuis l'Ouest de l'agglomération jusqu'au cœur de Strasbourg. Il vise à offrir aux cars de la Région Grand Est, exploité par la Compagnie des Transports du Bas-Rhin, un temps et une fiabilité de parcours maîtrisés.

- ↔ Création de voies réservées aux transports en commun en lieu et place de la bande d'arrêt d'urgence.
- ↔ Construction de la première station pour les cars express sur une 2x2 voies dans une Métropole.
- ↔ Construction dans un environnement urbain dense et des trafics allant de 25 000 à 90 000 véhicules par jour.

**Ces transformations multimodales de la M35 et de la M351 sont destinées à réduire la pollution atmosphérique et sonore, à favoriser l'usage des transports collectifs et à réduire les congestions.**

## Orienter vers les parkings en ouvrage et P+R



Une stratégie adaptée de régulation de l'offre privée et publique de stationnement constitue un puissant levier pour orienter les usages de la voiture particulière et favoriser la multimodalité.

Il s'agit ainsi pour la Ville et l'Eurométropole de favoriser la fluidité de la circulation en incitant au stationnement le plus en amont possible du centre-ville élargi, en Parking Relais (P+R) particulièrement.

Enfin, il s'agit d'encourager chacune, visiteur·euse et résident·e, à stationner en ouvrage plutôt qu'en voirie. Ainsi, les espaces publics pourront être libérés pour développer les pistes cyclables, les cheminements piétons, ou végétaliser.

Les capacités et conditions de stationnement disponibles dans les parkings sont des facteurs décisifs de limitation de l'usage de l'automobile et du changement de comportement.

La régulation doit s'adapter en fonction :

- ↔ de la qualité de desserte en transports collectifs,
- ↔ des besoins de stationnement résidentiel sur l'espace public,
- ↔ des besoins de stationnement pour les client·es des commerces, les patient·es, les visiteur·euses et les livraisons.

**Strasbourg.eu**  
eurométropole

**11 ouvrages propriété**  
de l'Eurométropole de Strasbourg =  
environ **6400 places** de stationnement



**10 Parkings-Relais (P+R) =**  
environ **3300 places** de stationnement

# Accompagner les employeurs du territoire pour faire évoluer les pratiques de mobilité

## Optimix: un outil développé par l'Eurométropole au service des employeurs

Depuis plus de vingt ans, l'Eurométropole de Strasbourg s'engage aux côtés des entreprises du territoire pour faire évoluer les mobilités, notamment sur les trajets domicile-travail. Cette démarche comprend du conseil (réglementation, offre de service mobilité du territoire,...), de l'accompagnement à l'organisation d'événements et la mise à disposition d'une application numérique.

Cette dernière permet de réaliser un diagnostic des déplacements des salariées et d'aider à l'élaboration d'actions adaptées (augmenter la prise en charge de l'abonnement transport en commun, mettre en place le forfait mobilité durable, augmenter la surface de stationnement vélo...).



**26 employeurs** ont utilisé la nouvelle plateforme de diagnostic, soit **6000 salariés**



Près de **300 employeurs** reçoivent tous les trimestres la newsletter d'information Optimix

## Des challenges ludiques comme « Au boulot à vélo »



Le principe du challenge est simple : une compétition par équipe dans laquelle chaque établissement participant – entreprise, association, administration, collectivité – doit cumuler le plus grand nombre de kilomètres effectués à vélo par son personnel sur des trajets domicile travail et/ou professionnels pendant le mois de juin.

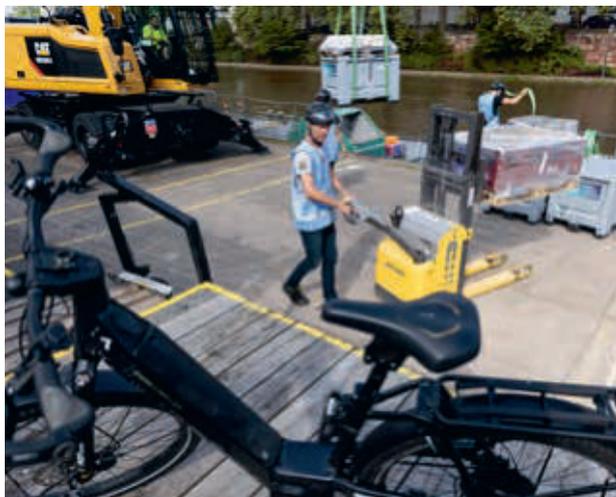
L'objectif est de mettre le pied à l'étrier à celles et ceux qui ne sont pas encore cyclistes mais qui pourraient aisément le devenir en raison d'une distance domicile-travail raisonnable, ou d'une intermodalité facile.

**860**  
établissements  
inscrits en 2023

+ **17 000** cyclistes

**2 millions de km**  
parcourus

## Développer une logistique urbaine plus durable



Alors que la logistique occupe une place de plus en plus importante dans nos systèmes de consommation, l'Eurométropole a fait de la transition du secteur une priorité politique. Dotée d'une véritable feuille de route pour une logistique urbaine durable, élaborée en dialogue avec les acteurs du secteur, la collectivité décline son engagement en faveur des solutions de transport vertueuses.

Après avoir créé un espace d'échange avec les transporteurs depuis 2013 et une zone à circulation restreinte (livraisons en hyper-centre limitées aux véhicules de – de 7,5t de 6h à 11h30), un service de livraison fluviale et en vélos-cargos a émergé (17 400 livraisons entre 2019 et 2022). Dans cette optique, l'Eurométropole concentre son intervention sur le foncier logistique et la promotion du fret fluvial.

L'Eurométropole élabore également une stratégie foncière et immobilière afin de mailler le territoire en espaces logistiques favorisant le report modal et la décarbonation des moyens de transport. Pour prolonger le travail entamé par la collectivité et l'agence d'urbanisme (ADEUS), l'Eurométropole s'associe à la recherche pour développer des outils améliorant la connaissance du territoire, évaluer et localiser le besoin en foncier. L'objectif est de dédier du foncier pour ce secteur d'activités stratégiques.

En parallèle, un effort constant est déployé pour développer le transport par voie fluviale. Fort de ses infrastructures historiques (canaux, quais, port), et d'un premier service viable et vertueux (ULS), l'Eurométropole porte des projets avec Voie Navigable de France (VNF) pour démultiplier les flux fluviaux. L'enjeu est de structurer un réseau d'infrastructures de transbordement en interface avec le Port Autonome de Strasbourg (2<sup>e</sup> port fluvial de France) grâce aux voies fluviales à petit gabarit. Un réseau de sites de transbordement pour multiplier les origines et destinations pour le fret fluvial est en création.

Des études de faisabilité concernant deux sites ont déjà démarré. Les marchés publics des grands projets générateurs de flux de poids lourds, notamment dans le BTP, et de l'accompagnement au changement sont mobilisés pour inciter au report modal vers les voies fluviales.

L'Eurométropole est particulièrement investie sur la logistique du dernier kilomètre, à travers un mix de réglementations d'accès au centre-ville et de promotion réussie de solutions fluviales et de cyclo-logistique.



**27**  
minutes

c'est la **durée de parcours de la barge** qui transporte les conteneurs de marchandises de l'entrepôt portuaire jusqu'au débarcadère situé à deux pas de la cathédrale de Strasbourg.

## Transporter l'art dans la ville



Le réseau de transport est un levier de diffusion de l'art dans la ville. Bus et tram sont habillés artistiquement et participent ainsi à diffuser l'art dans la ville et donnent envie de prendre les transports.

---

## Crédits photos

---

- © Jean-François BADIAS / Strasbourg Eurométropole (p.11)
- © Christian CREUTZ (p.12)
- © Jérôme DORKEL / Strasbourg Eurométropole (p.14)
- © Stoa (p.15)
- © Atelier Alfred Peter (p.15)
- © Jean-François BADIAS / Strasbourg Eurométropole (p.16)
- © Elyxandro CEGARRA / Strasbourg Eurométropole (p.16)
- © Jean-François BADIAS / Ville de Strasbourg et Eurométropole de Strasbourg (p.17)
- © Ernest LAEMMEL / Cus (p.17)
- © Christian CREUTZ (p.19)
- © Christian CREUTZ (p.20)
- © Frédéric MAIGROT / Strasbourg Eurométropole (p.21)
- © Valentine ZELER / Strasbourg Eurométropole (p.22)
- © Frédéric MAIGROT / Strasbourg Eurométropole (p.22)
- © Valentine ZELER / Strasbourg Eurométropole (p.23)
- © Jérôme DORKEL / Strasbourg Eurométropole (p.24)
- © Christian CREUTZ (p.25)
- © Jérôme DORKEL / Strasbourg Eurométropole (p.26)
- © Elyxandro CEGARRA / Strasbourg Eurométropole (p.28)
- © Philippe STIRNWEISS / Strasbourg Eurométropole (p.29)
- © Jérôme DORKEL / Strasbourg Eurométropole (p.30)
- © Jérôme DORKEL / Strasbourg Eurométropole (p.30)
- © Jérôme DORKEL / Strasbourg Eurométropole (p.31)
- © Jean-François BADIAS / Ville de Strasbourg et Eurométropole de Strasbourg (p.31)
- © Jérôme DORKEL / Strasbourg Eurométropole (p.32)
- © Jérôme DORKEL / Strasbourg Eurométropole (p.34-35)

---

## Typographies

---

- © Adieu / Good Type Foundry
- © Acumin / Robert Slimbach, Adobe Originals

---

## Mise en page

---

Agence Ligne à Suivre,  
11 rue Mariano, 67100 Strasbourg  
03 88 21 43 20



**Découvrez  
le programme**



# 30 ans de tram

U&S Photo © Jérôme Dorckel

Strasbourg.eu  
eurométropole

CTS

STRASBOURG, CAPITALE EUROPÉENNE

2025

Willkommen  
venue

Welkom

Καλώς ήλθατε  
Tere tulema  
Bienvenido  
Terve  
Добре дошли  
Willkommen