

Capitale  
européenne

Strasbourg.eu  
eurométropole

# Volet Déplacements du PLUi

le 9 avril 2015



**DUAH**

PROSPECTIVE  
PLANIFICATION  
TERRITORIALE

## Un second PDU seulement arrêté

- Arrêt du PDU par délibération du 27 janvier 2012
- PDU soumis à PPA mais non soumis à enquête publique
- Un lien fort entre urbanisme et déplacements
- Des objectifs ambitieux

Strasbourg.eu  
eurométropole

Capitale européenne

Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine de Strasbourg

Projet soumis pour arrêt 25.11.11

UNION EUROPÉENNE  
Région Grand Est

10 avenue de la Paix - 67000 Strasbourg  
Téléphone : 03 88 21 11 00 - Fax : 03 88 21 11 01  
Courriel : [strasbourg@uef.fr](mailto:strasbourg@uef.fr) - [www.uef.fr](http://www.uef.fr)

PRO CONTACT

10 rue de la Malherbe - 67000 Strasbourg  
Téléphone : 03 88 21 11 00 - Fax : 03 88 21 11 01  
Courriel : [strasbourg@uef.fr](mailto:strasbourg@uef.fr) - [www.uef.fr](http://www.uef.fr)

UNION EUROPÉENNE  
Région Grand Est

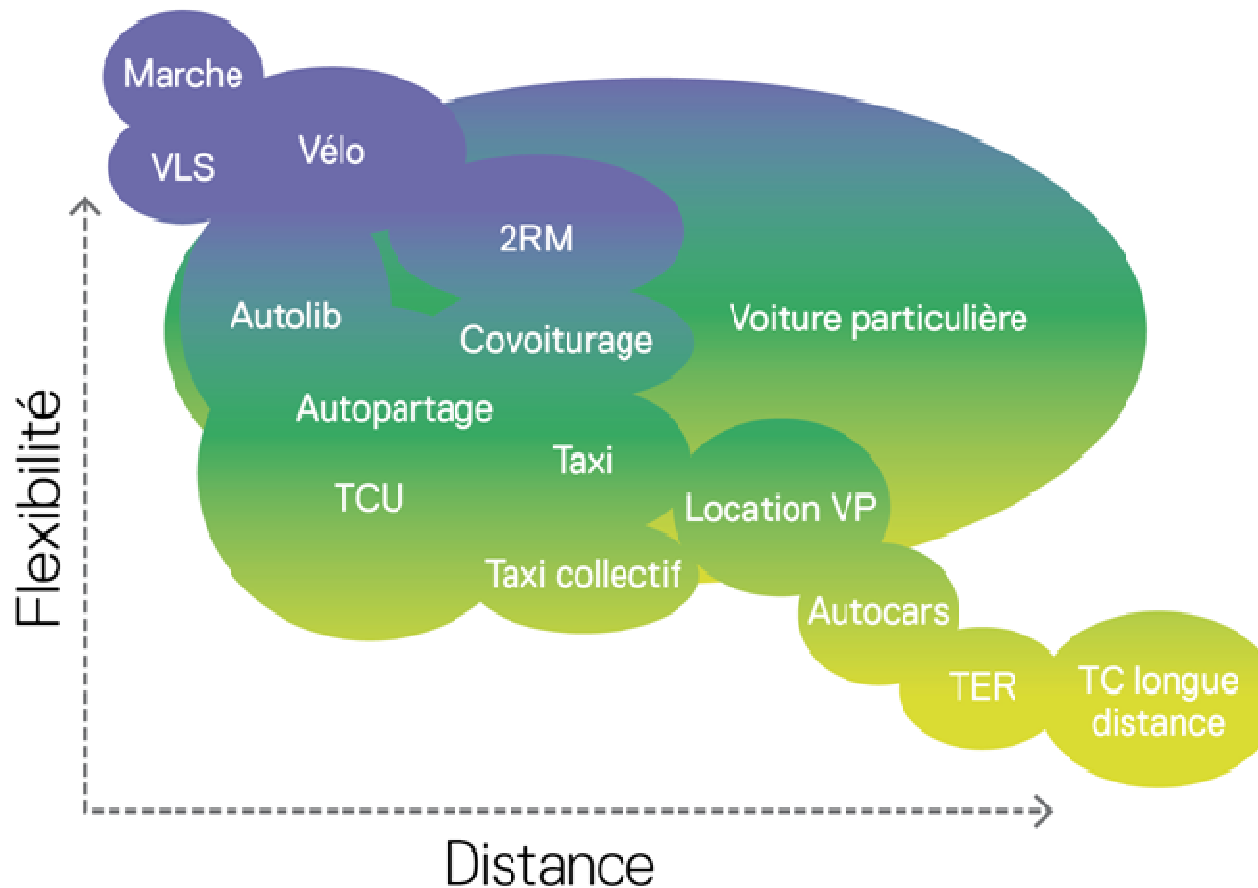
10 rue de la Malherbe - 67000 Strasbourg  
Téléphone : 03 88 21 11 00 - Fax : 03 88 21 11 01  
Courriel : [strasbourg@uef.fr](mailto:strasbourg@uef.fr) - [www.uef.fr](http://www.uef.fr)



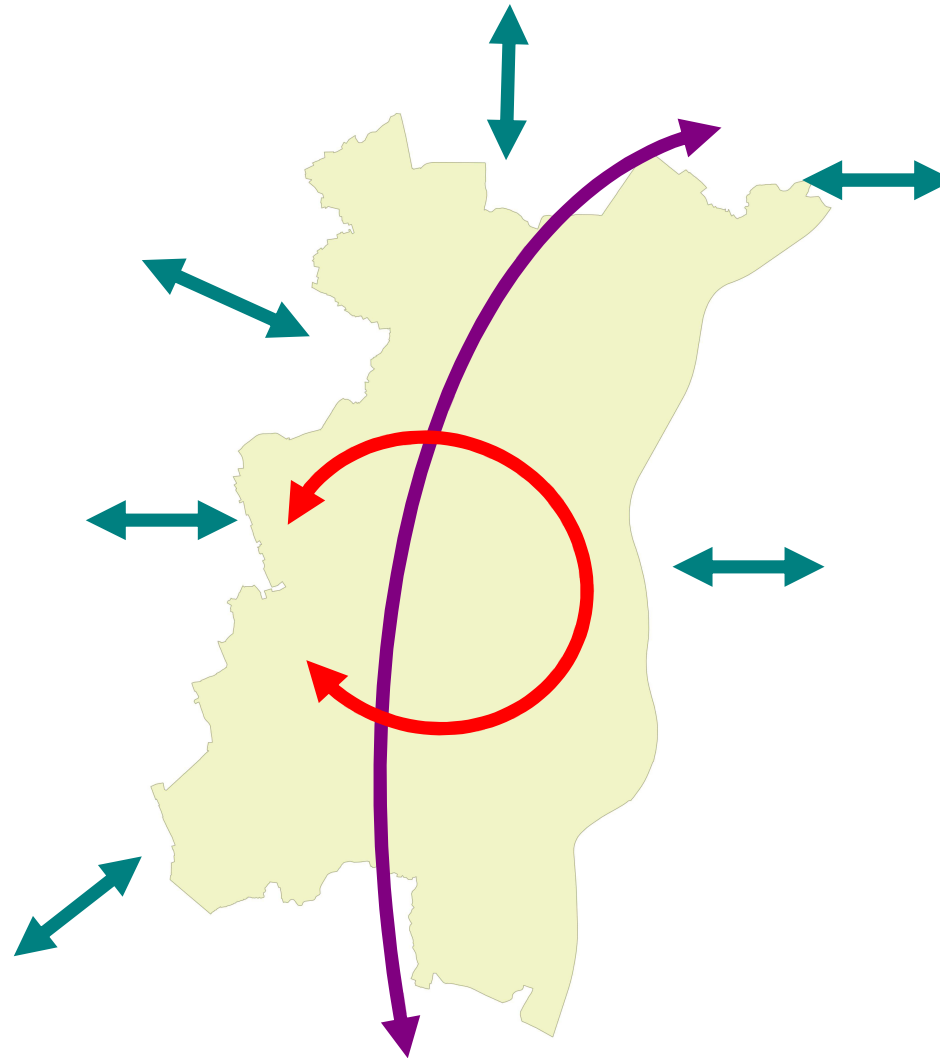
# *Le plan d'actions et son impact sur le territoire*

## Les enjeux du PDU d'aujourd'hui (PADD)

→ Favoriser chaque mode de déplacements dans sa zone de pertinence

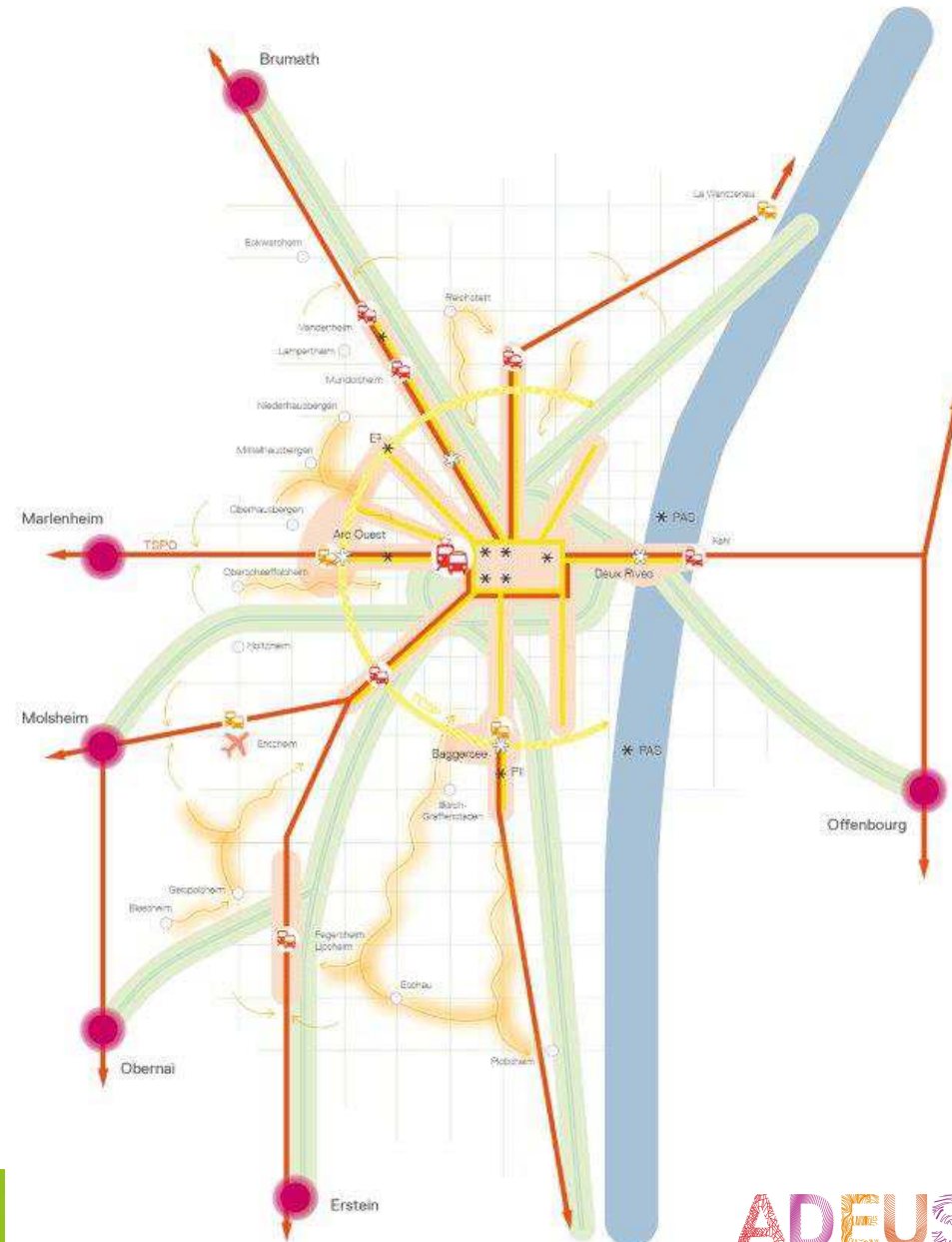


## Quel est le bon périmètre pour la mobilité ?

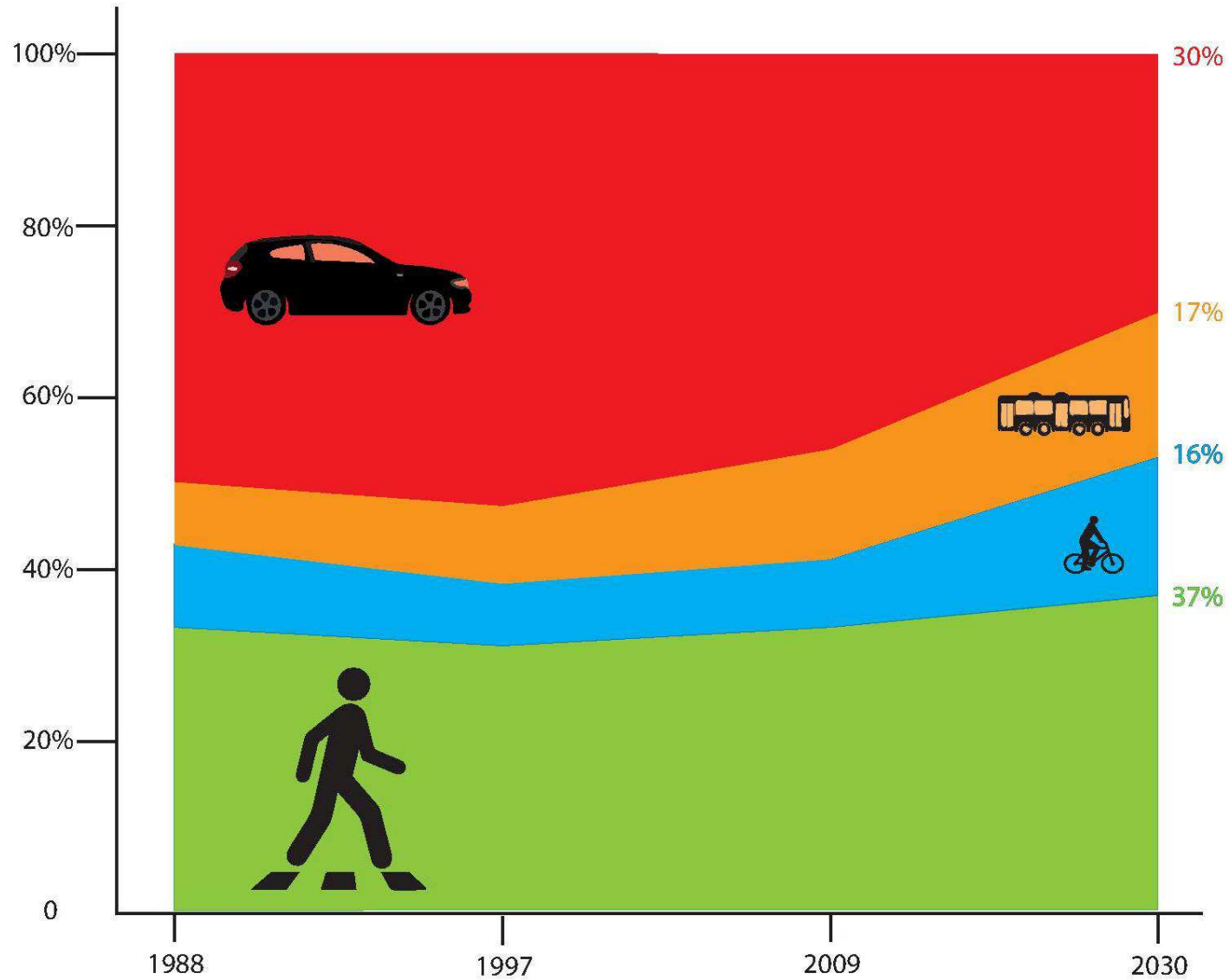


## Une métropole durable, des proximités et connectée

- Besoin de desserte des zones d'habitat et des sites économiques à enjeux
- Réseau d'accessibilité rapide à la métropole
- Réseau de modes actifs en lien avec la trame verte et bleue
- Maillage d'espace public à l'échelle du piéton et du vélo



## Des objectifs ambitieux à l'horizon 2030





## Deux nouvelles pièces déplacements

- le Programme d'Orientations et d'Actions (POA)
- l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

### POA

- Esprit du PDU
- Une politique des déplacements adaptée aux territoires
- Des objectifs d'ici 2030
- 23 Fiches actions réactualisées

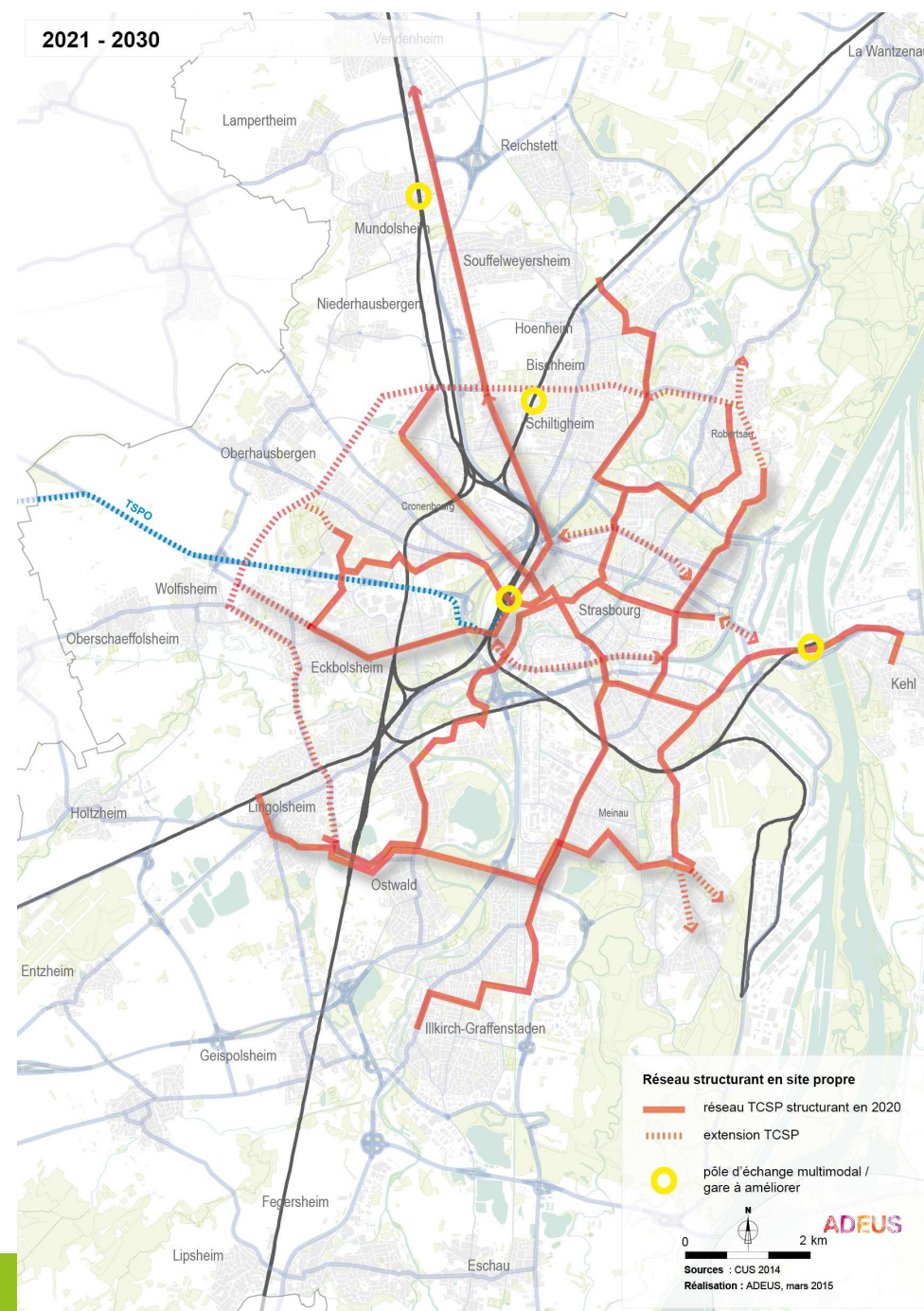
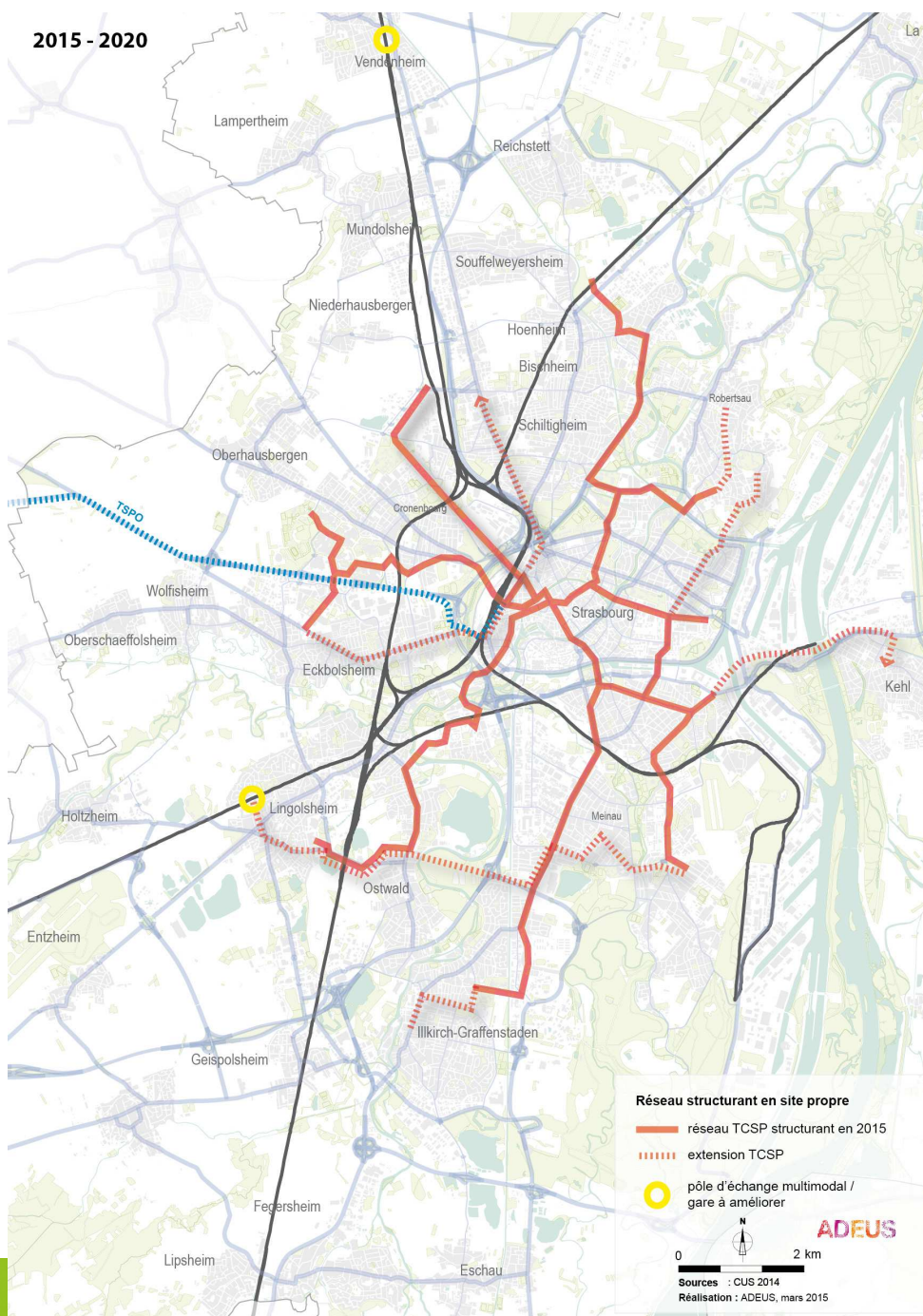
### OAP

#### ***PIECE OPPOSABLE***

- Hiérarchisation du réseau viaire
- Tracés envisagés des futurs TCSP
- Vélostras
- Principes d'organisation du maillage tous modes dans les zones d'extension du PLUm

# *Le lien Transport et Urbanisme*

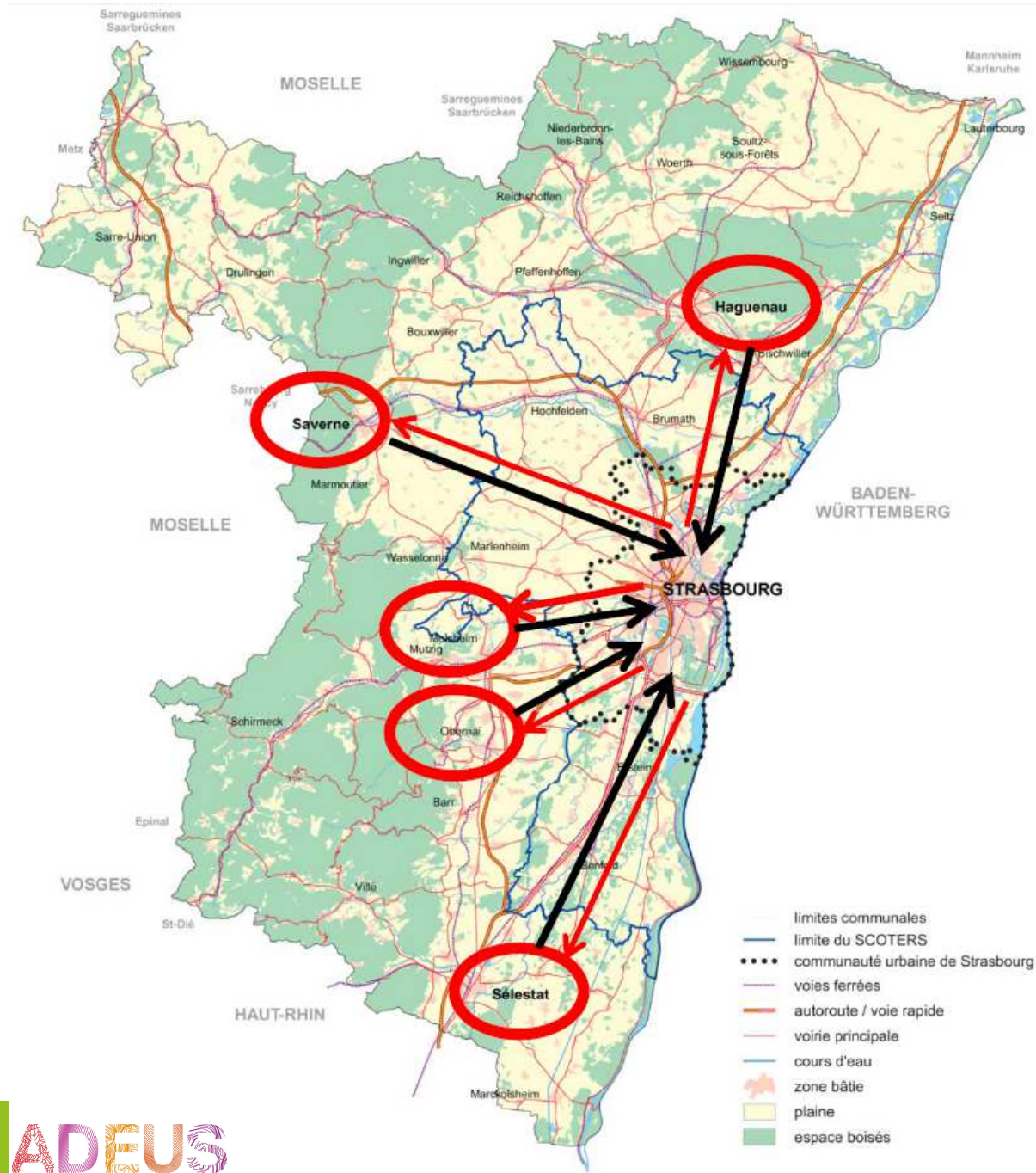
# La métropole connectée : desserte en TC



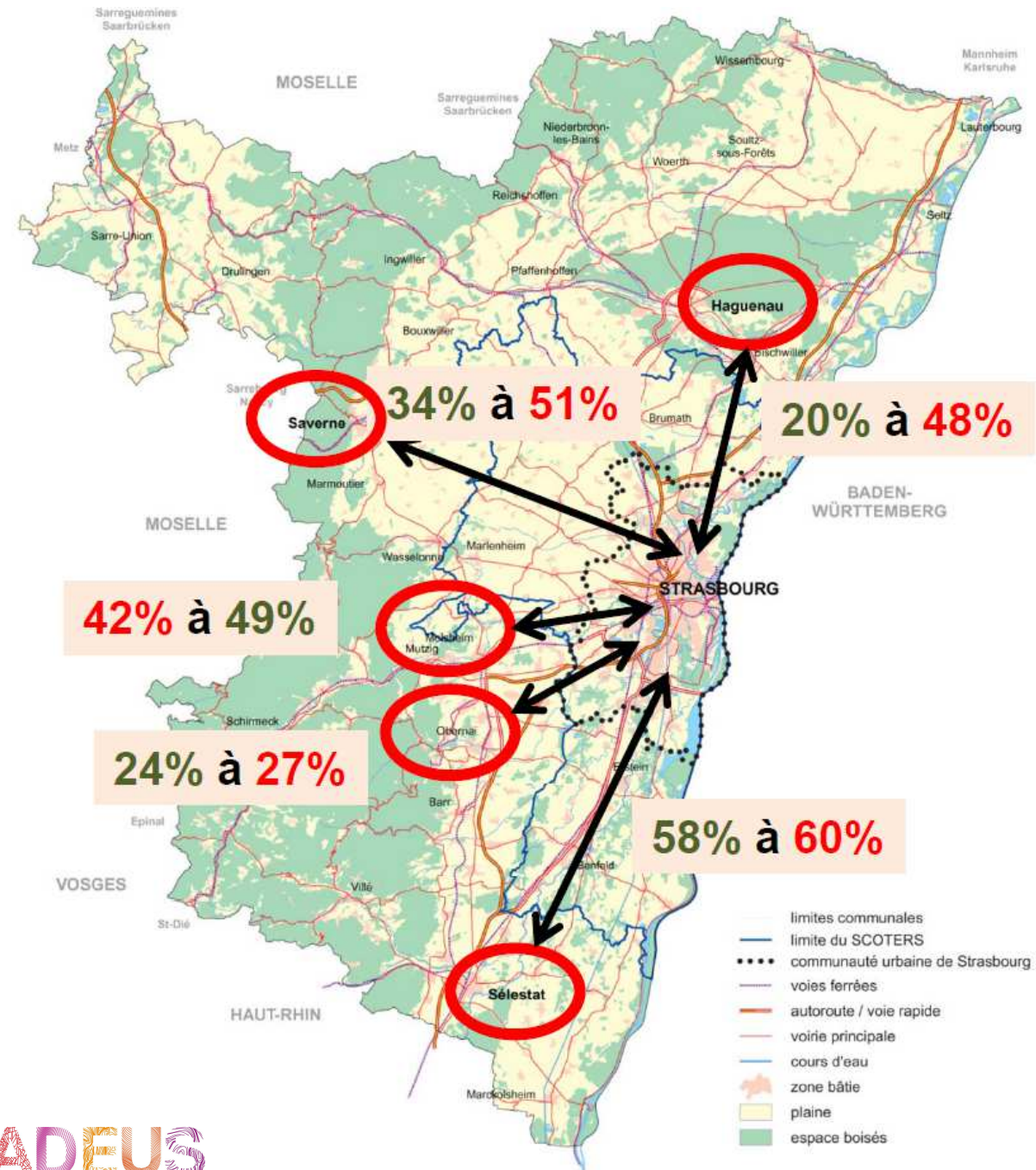
Loin du modèle

« centre – périphérie »

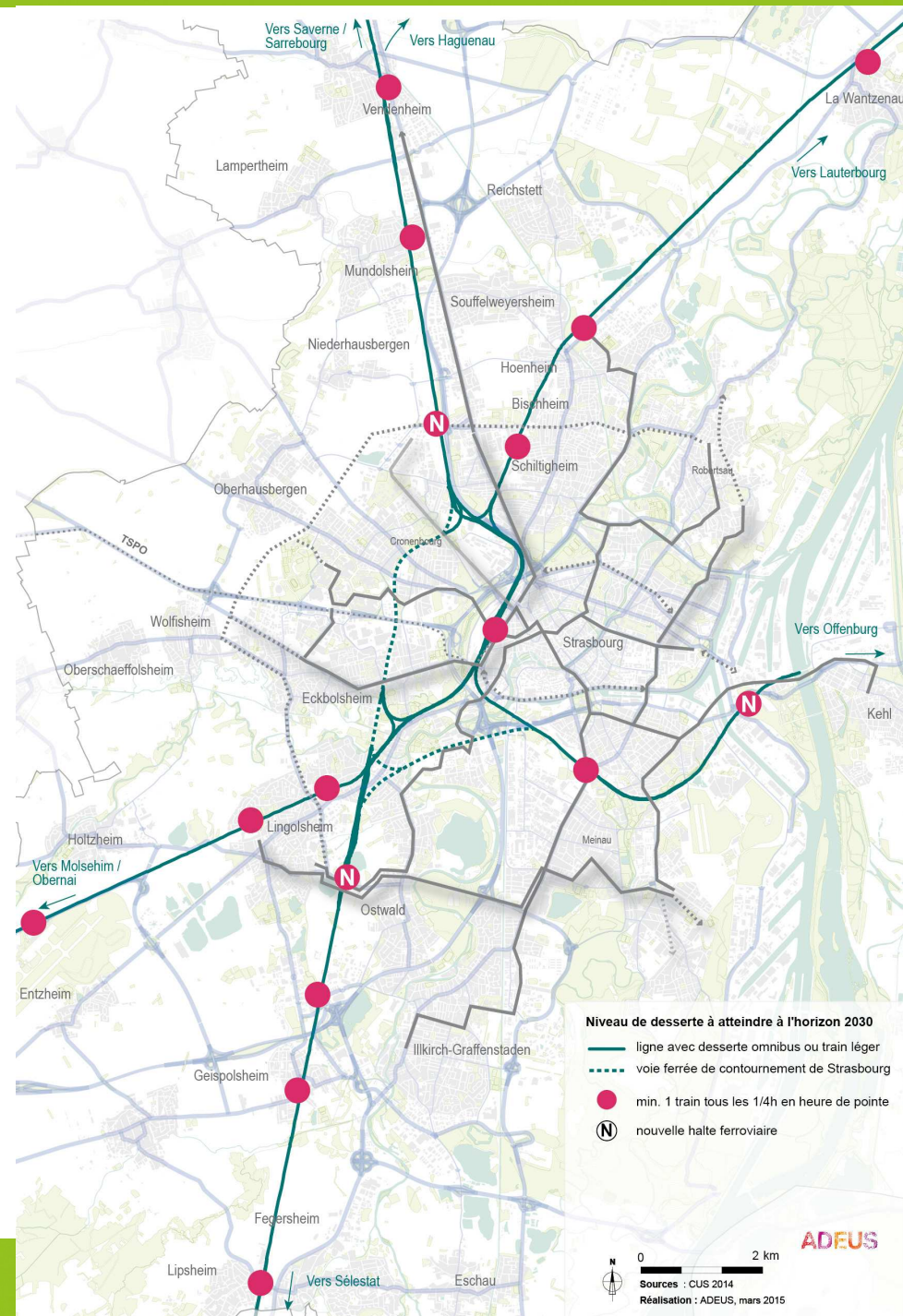
- Molsheim – Strasbourg : **équilibré**
- Environ **2/3** « d'entrants » pour **1/3** de « sortants »



- Des parts modales TC élevées, généralement davantage **vers Strasbourg** que dans le **sens contraire**
- Des différentiels de fréquentation liés à l'organisation du territoire...
- Des différentiels de part TC liés à la capacité des réseaux des villes moyennes à diffuser les flux au sein de leur territoire



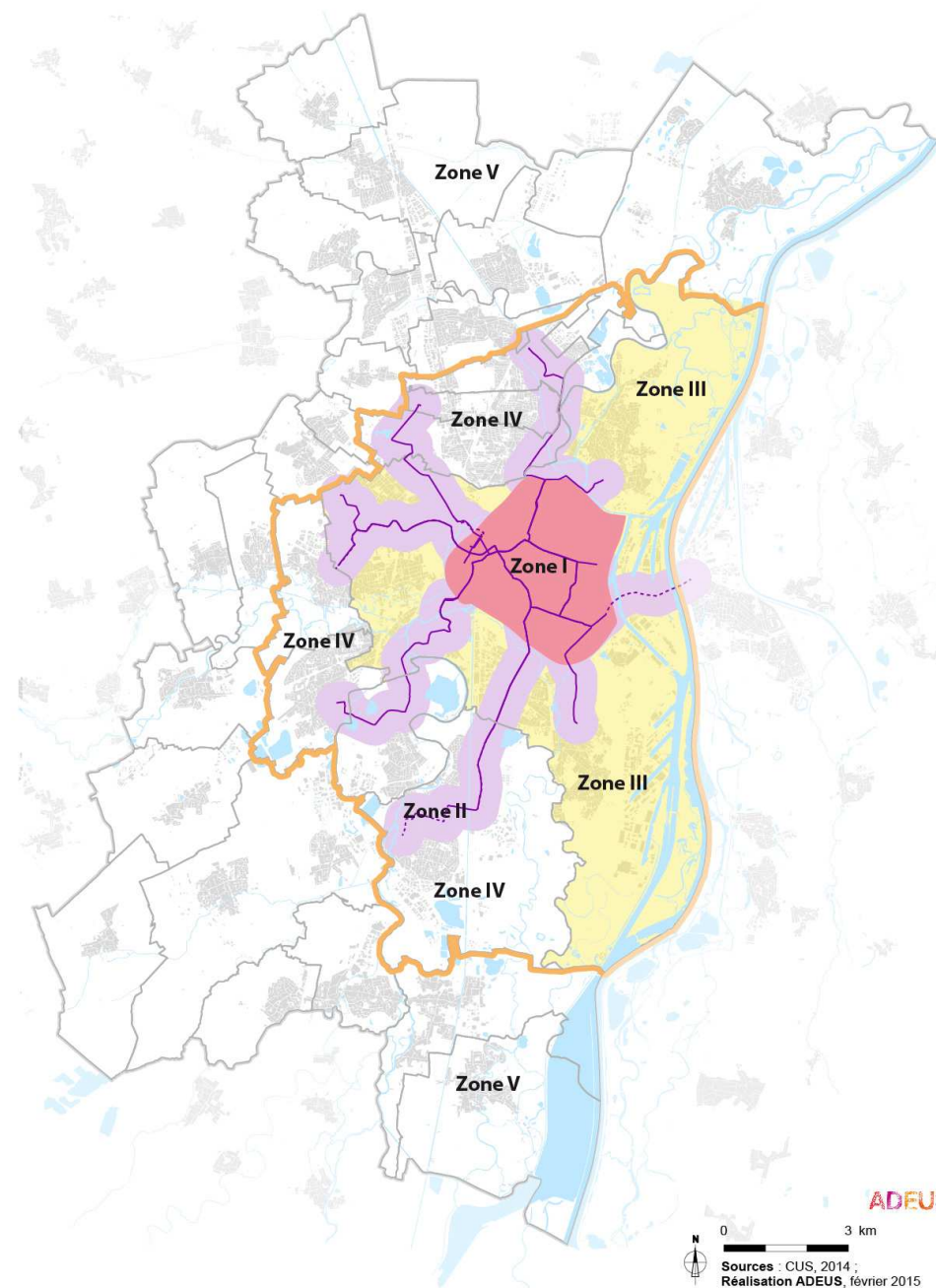
- Favoriser un rabattement sur le réseau ferroviaire le plus en amont possible
- Améliorer le niveau de desserte des gares de l'Eurométropole
- Améliorer le confort et l'usage des pôles d'échange





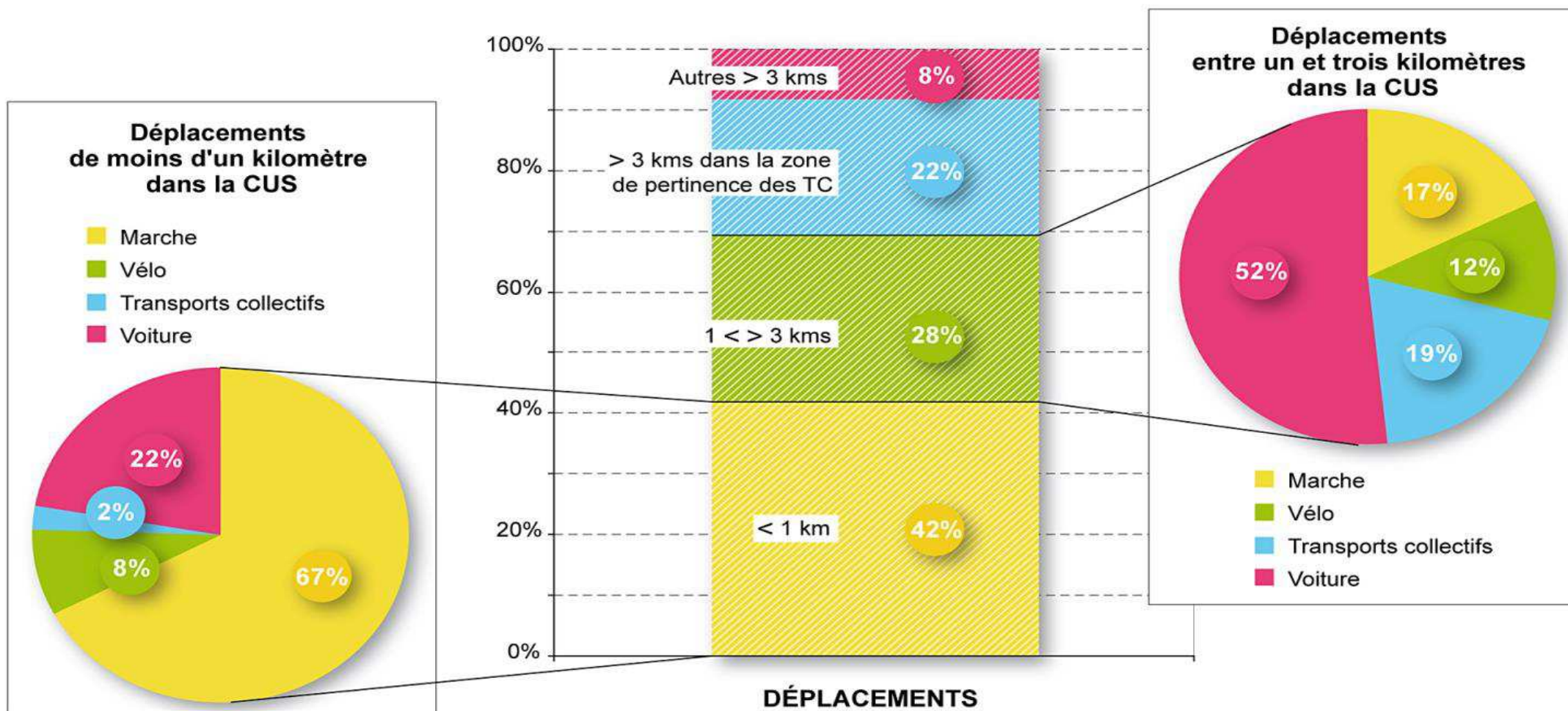
## Enjeux :

- prendre en compte les spécificités du territoire
- répondre aux besoins de première et seconde couronnes
- favoriser le lien transport et urbanisme
- impulser le report modal, pour les migrations domicile-travail

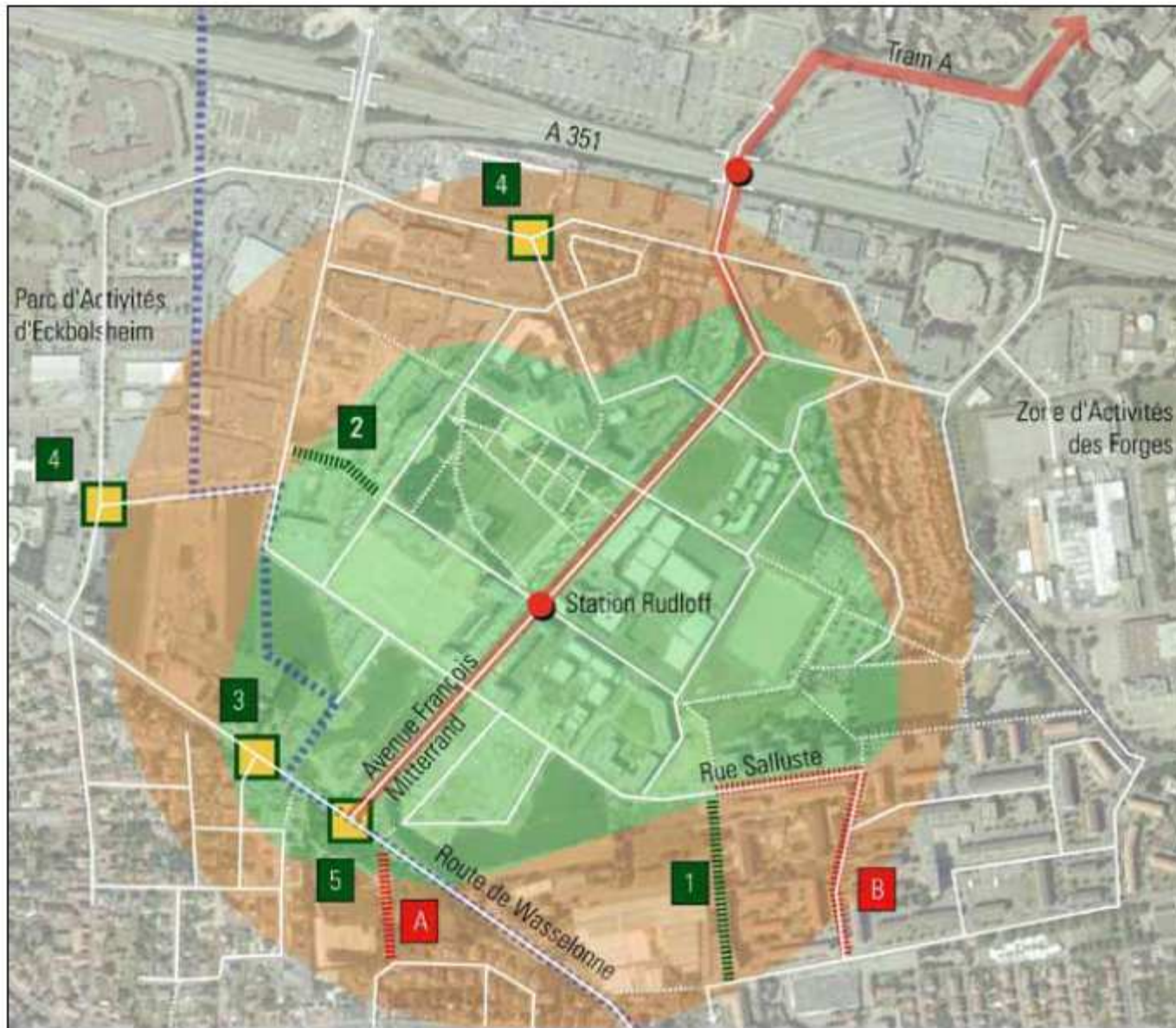




- Une marge importante pour l'usage des modes actifs



## Le Plan Piéton



### LEGENDE

-  Réseau public accessible à l'automobile
-  Réseau public dédié aux vélos et piétons
-  Transports collectifs: tracé de la ligne, station
-  Limites communales
-  Zone située à moins de 500 mètres à pied de la station de transport collectif





### Aménagements proposés au titre du budget "1% piéton"

1. Acquisition et aménagement d'une continuité piétonne sur emprise OPHLM (10 000 euros)
2. Maintien d'une accessibilité piétonne directe vers le Parc d'Activités d'Eckbolsheim (coût faible)
3. Réalisation d'une continuité piétonne à l'impasse des Tulipes à Eckbolsheim (non déterminé)
4. Aménagement de deux traversées piétonnes (60 000 euros)
5. Optimisation du carrefour en faveur des piétons (coût faible)

### Opérations à envisager à plus long terme

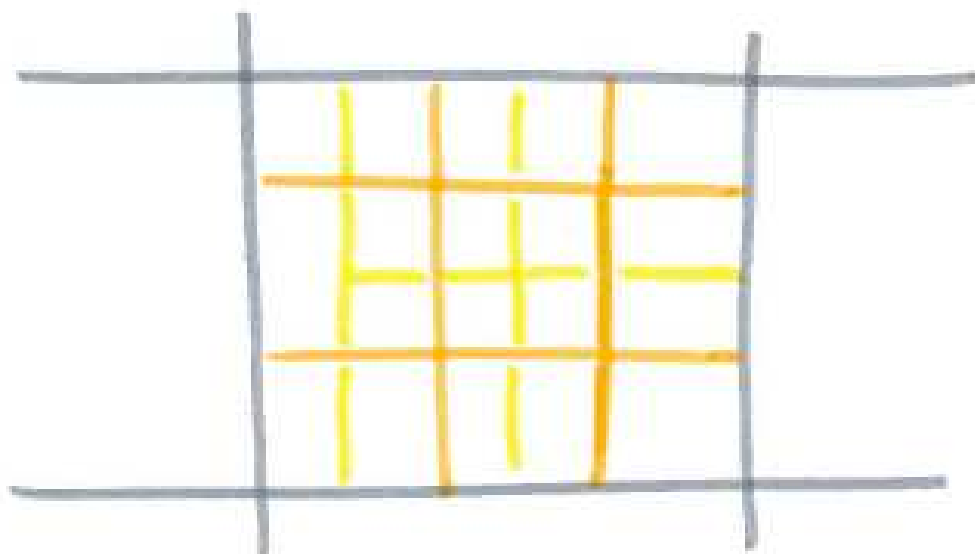
- A. Acquisition et aménagement d'une continuité piétonne
- B. Aménagement de la rue Salluste (150 000 euros)

## La hiérarchisation du réseau viaire

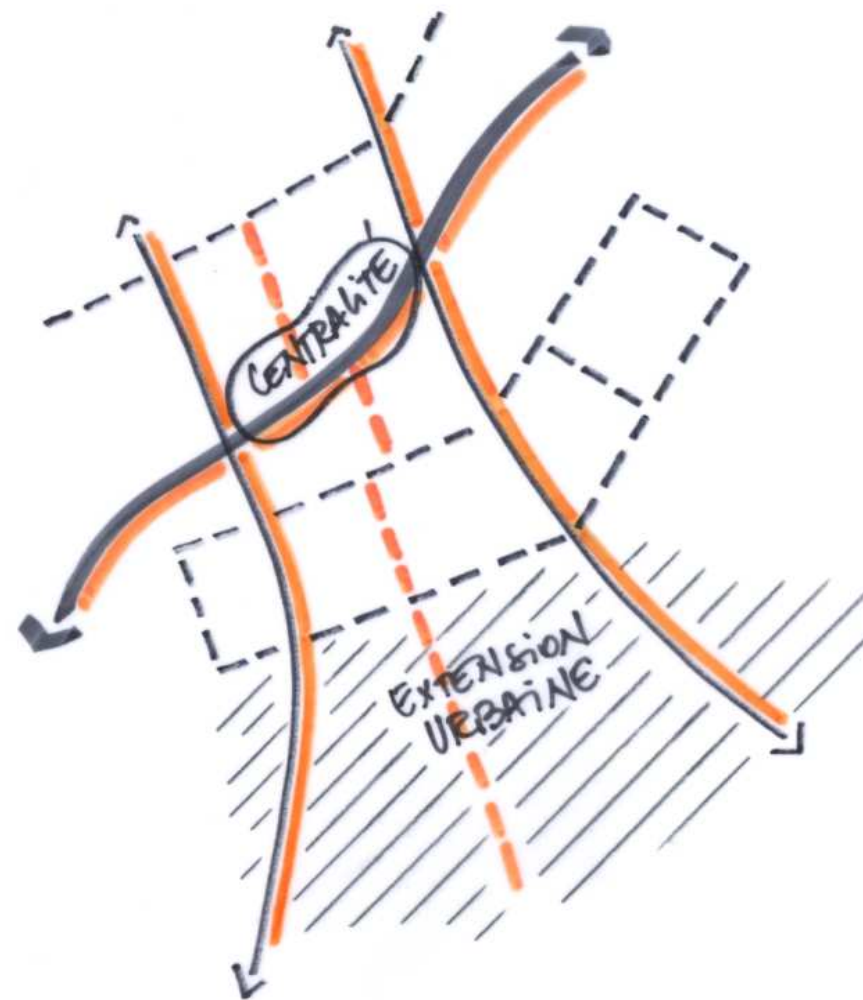
	<b>Hyperstructurant</b>
	<b>Structurant d'agglomération</b>
	<b>Distribution</b>
	<b>Desserte</b>



- Principes d'organisation de la circulation modes dans les nouvelles extensions



- AXES STRUCTURANTS
- ZONES 30 - AMÉNAGÉES POUR LE VELO
- ZONES DE RENCONTRE



- Voie PRIMAIRE STRUCTURANTE
- Voie SECONDAIRE / DISTRIBUTION
- - - Voie RÉSIDENTIELLE / DESSERTE
- CHEMINEMENT mode actif à conforter
- - - CHEMINEMENT piéton à créer

***Merci de votre attention***

# *Annexes*

## L'article 12 sur le stationnement

### Logement

Une proposition de traduction territoriale prenant en compte les besoins différenciés sur le territoire

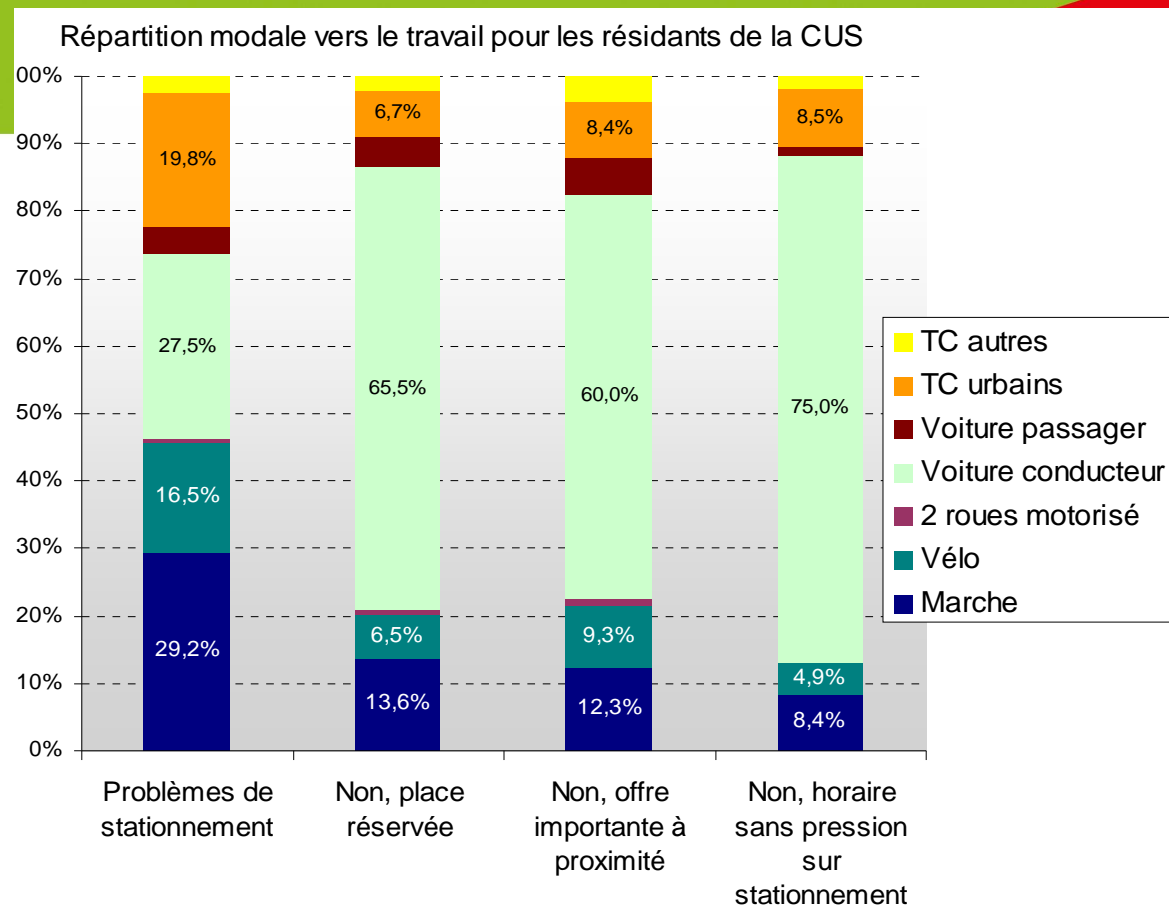
	Nombre de places minimum (par logement)	
	Logement < ou = 2 pièces	Logement > 2 pièces
<b>Zone I</b>	<b>0.5</b>	<b>0.8</b>
<b>Zone II</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Zone III</b>	<b>1</b>	<b>1.5</b>
<b>Zone IV</b>	<b>1.2</b>	<b>1.8</b>
<b>Zone V</b>	<b>1.5</b>	<b>2</b>

Secteur	taux de motorisation par ménage	Norme moyenne par logement, actuellement
<b>Centre de Strasbourg</b>	<b>0,63</b>	<b>0,5</b>
<b>Reste de Strasbourg</b>	<b>0,92</b>	<b>1</b>
<b>1ère couronne CUS</b>	<b>1,08</b>	<b>1,55</b>
<b>2nde couronne CUS</b>	<b>1,58</b>	<b>2,1</b>

## L'article 12

### Bureaux

Une limitation des places bureaux au cœur de la métropole : levier d'action pour le report modal en 2<sup>ème</sup> couronne



### Nombre de places par tranche entamée de 100 m<sup>2</sup>

	Minimum	Maximum
	<b>Zone I</b>	<b>0,2</b>
<b>Zone II</b>	<b>0,5</b>	<b>2</b>
<b>Zone III</b>	<b>1</b>	<b>/</b>
<b>Zone IV</b>	<b>1</b>	<b>/</b>
<b>Zone V</b>	<b>2</b>	<b>/</b>



## L'article 12 sur le stationnement

### Commerces

- Favoriser le petit commerce de proximité
- Trouver un équilibre entre le nombre de clients et le nombre de places pour les grandes et moyennes surfaces

	Nombre de places par tranche entamée de 100 m <sup>2</sup>				
	de 0 à 100 m <sup>2</sup>	de 100 à 300 m <sup>2</sup>	de 300 m <sup>2</sup> à 1000 m <sup>2</sup>	> à 1000 m <sup>2</sup>	
	<b>Minimum</b>				<b>Maximum</b>
<b>Zone I</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,5</b>	<b>1,5</b>
<b>Zone II</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
<b>Zone III</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>Non réglementé</b>
<b>Zone IV</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>Non réglementé</b>
<b>Zone V</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>Non réglementé</b>