

STRATEGIES DE LA VILLE

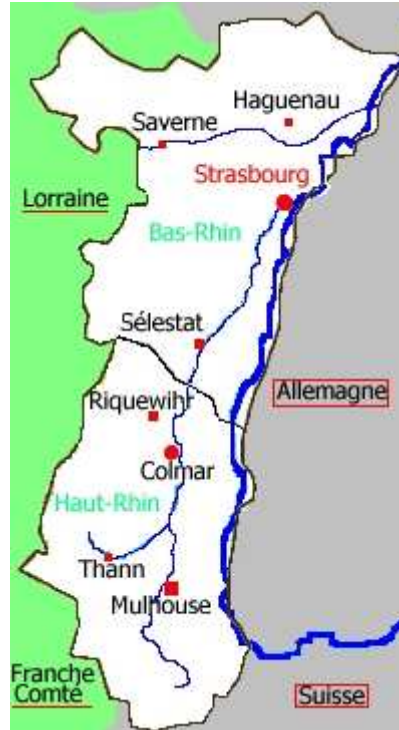
Une métropole européenne,
rhénane, attractive et d'influence
Une métropole durable
Une métropole des proximités

- 35 millions d'habitants dans un rayon de 200 km autour de Strasbourg.
- Accès privilégié à un marché : 75% du pouvoir d'achat de l'Union Européenne se concentre dans un rayon de 700km.
- 1ère région française pour l'attraction des étudiants étrangers.
- 1ère région pour les emplois créés par les investissements étrangers.
- Strasbourg- Kehl : la métropole des Deux Rives fait partie des 13 villes sélectionnées pour le label ÉcoCité.
- Le Port Autonome de Strasbourg est deuxième port fluvial de France.

Présentation et analyse d'un poster

Département géographie,
Université Toulouse Jean-Jaurès

STRASBOURG vers une métropole européenne et durable



Chiffres clés Strasbourg et • le Rhin supérieur

- 6 millions d'habitants
- Pop active : 2,96 millions
- PIB : 165 milliard/an
- 30 établissements d'enseignement supérieur
- 30 cursus universitaires
- 90000 actifs frontaliers

Les enjeux autour de la coopération transfrontalière

- Renforcer la coopération binationale
- Profiter de la croissance Allemande
- Renforcer la connexion avec les territoires extérieurs
- Trouver un équilibre entre une bonne connexion avec les territoires extérieurs et la limitation de l'étalement urbain hors CUS.



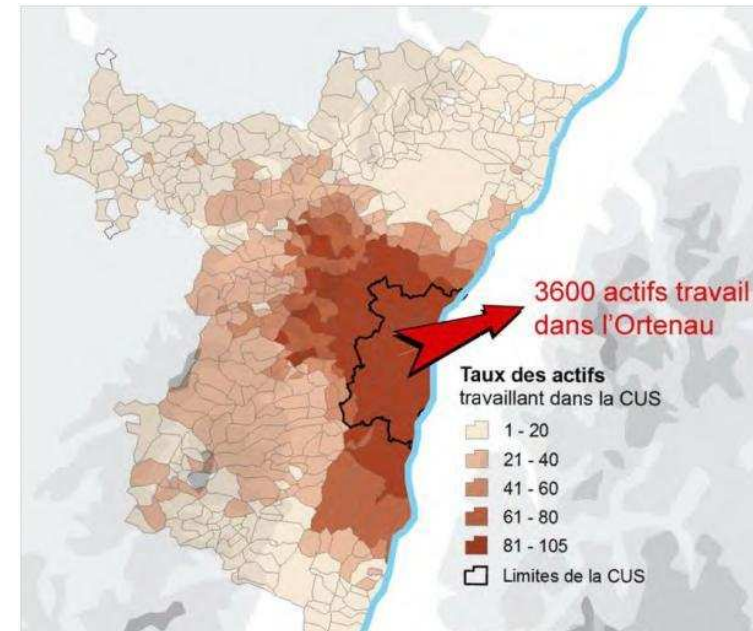
STRASBOURG vers une métropole européenne et durable

Le développement urbain durable peut-il devenir le liant d'une grande agglomération transfrontalière?

Des efforts ont déjà été engagés en matière de développement durable : transports collectifs, pistes cyclables, volonté de densifier pour atténuer le processus de périurbanisation, la mise en valeur des berges des affluents du Rhin...

Aujourd'hui, la ville souhaite poursuivre et accentuer ses efforts grâce entre autre à la démarche écocité

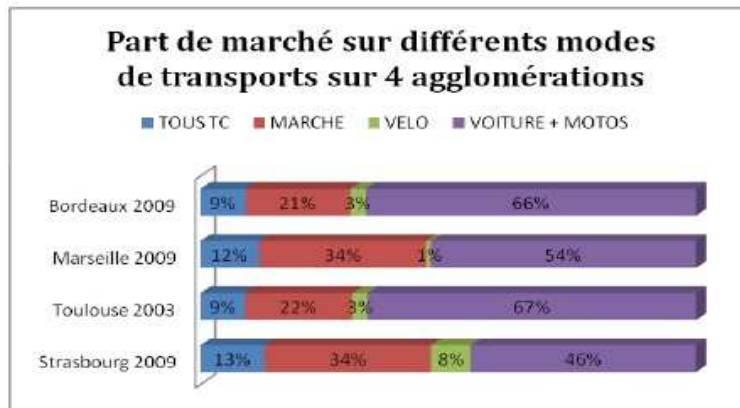
Le développement durable imprègne l'action publique, c'est un objectif majeur de ce territoire urbain



La démarche Ecocité, lancée dans le cadre du Plan ville durable, a permis de faire concourir les grandes agglomérations proposant un programme novateur en matière d'ambitions de croissance de plus de 30 % ainsi qu'avec un objectif d'accueil de 50 000 habitants supplémentaires en une génération. Cette démarche est intégrée à une approche transfrontalière : le projet Des Deux Rives. Ce projet s'inscrit au coeur des problématiques de développement durable, de mixité sociale et de fonctions urbaines. Il s'agit également de construire un projet transfrontalier cohérent grâce notamment à l'extension de la ligne D du tram vers la ville allemande de Kehl.

Le rôle des mobilités dans la construction de la proximité et de la ville durable

STRASBOURG vers une métropole européenne et durable



Un réseau de transport en commun efficace dans la première couronne

La CUS a fait le choix de privilégier la desserte en transports en commun des principaux pôles d'emplois.

Pour se faire, elle a mis en place au début des années 90 sa première ligne de réseau de tramway d'une longueur de 9.8km. Aujourd'hui, le réseau de tramway est constitué de 6 lignes pour 52 km de lignes, faisant passer la part des TC de 9 % en 1997 à 13% en 2009.

L'installation des lignes de tram a permis non seulement d'améliorer l'accessibilité des secteurs directement desservis, mais aussi l'ensemble du territoire qui a bénéficié du report de l'offre en bus.

L'offre en transports en commun reste cependant insuffisante en seconde couronne. Ceci est à mettre en lien avec l'usage important de la voiture et avec le manque de densité et donc à un coût trop élevé pour la collectivité.

Strasbourg en pôle position en matière de transports doux...

L'agglomération strasbourgeoise se distingue par la part élevée des déplacements qui sont effectués à pied ou à vélo. Ainsi, elle se positionne dans les premières agglomérations de France, devant des villes comme Toulouse ou Marseille. Elle occupe loin devant la première place en matière d'utilisation du vélo, 8% des déplacements se font à vélo. En comparaison, l'agglomération toulousaine se situe à 3%. Voir le schéma de gauche : " Types de déplacements dans 4 villes".

La limite budgétaire au développement des transports collectifs

L'argent versé par la CUS pour l'exploitation du réseau a été multiplié par 4 depuis 1992. La fréquentation, multipliée par 2.5 n'a pas permis de dégager des recettes commerciales à la hauteur des enjeux de financement.

L'augmentation du budget des transports en commun ne peut plus croître de manière élevée du fait de l'augmentation des coûts des réseaux mais aussi à cause du désengagement de l'Etat concernant le financement des transports publics locaux. Dès lors, la marge de manoeuvre du développement des réseaux des transports en commun est limitée.



Les enjeux autour de la mobilité

Faire revenir la population dans le centre urbain pour diminuer le trafic routier qui engendre la congestion des réseaux et des problèmes au niveau environnemental,

Un enjeu économique, en lien avec l'évolution du coût de l'énergie,

Faciliter les déplacements dans la proximité.

Répondre aux besoins de mobilité, tout en incitant les usagers à privilégier les modes doux et l'usage des transports collectifs, est essentiel dans la métropole, qui cherche par ailleurs à accroître son rayonnement et pourrait, si son attractivité se renforce, connaître une augmentation des flux.