

# Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

Commission de suivi

**ARTICULER URBANISATION  
ET TRANSPORTS EN COMMUN**

Compte rendu du 19 mai 2006  
à Stutzheim-Offenheim

**Membres du Syndicat mixte présents :**

Monsieur Jean Daniel ZETER, Maire de Stutzheim-Offenheim  
Monsieur Daniel HOEFFEL, Maire de Handschuheim, Vice Président du SCOTERS  
Monsieur Xavier MULLER, Maire de Marlenheim  
Monsieur Pascal MANGIN, Vice Président de la Communauté urbaine de Strasbourg  
Monsieur Frédéric LE JEHAN, Conseiller communautaire  
Monsieur Robert LUSTIG, Maire de Benfeld

**Membres des Personnes publiques associées présents :**

Monsieur Christian ACKER, Conseil Général du Bas-Rhin  
Monsieur Franck SIEGRIST, Conseil Général du Bas-Rhin  
Madame Clara JEZEWSKI- BEC, Région Alsace  
Monsieur Jean-Claude CLAVERIE, Direction Départementale de l'Equipement

Monsieur Michel REVERDY, Directeur du Syndicat Mixte pour le SCOTERS  
Madame Christine SANCHEZ-MARTIN, Syndicat Mixte pour le SCOTERS  
Monsieur Hervé LEROY, Directeur de l'ADEUS  
Mme Géraldine MASTELLI, ADEUS  
Monsieur Benoît VIMBERT, ADEUS

Monsieur Jean Daniel ZETER, maire de Stutzheim-Offenheim anime la commission « Articuler urbanisation et transports en commun ». Il accueille les participants dans sa commune.

Monsieur ZETER souligne que l'enjeu du SCOTERS est sa traduction concrète sur le terrain. C'est pourquoi, pour faciliter sa mise en œuvre et anticiper les risques de blocage pour les orientations les plus délicates, deux commissions ont été proposées aux élus : la commission « Articuler urbanisation et transports en commun » et une commission qui se déroule en parallèle « Produire 4000 logements par an ». Il rappelle également que l'objectif des commissions est de favoriser le débat entre élus et l'appropriation des problématiques par les différents acteurs du territoire.

Monsieur ZETER propose alors d'aborder ces commissions en deux temps :

- Des ateliers de travail d'élus du Comité syndical, auxquels sont associés les personnes publiques qui ont accompagné l'élaboration du SCOTERS : Région, Département, Etat. Ces ateliers pourront être trimestriels et seront alimentés par les analyses de l'ADEUS.
- Des commissions élargies à l'ensemble des élus et aux représentants du mode socio-économique et associatif... pour débattre plus largement de la mise en œuvre du SCOTERS

Monsieur ZETER rappelle également que l'objectif de cette première réunion est de définir et de hiérarchiser ensemble les principaux points de blocage dans la production de logements, pour ensuite en déduire en séance les axes de travail prioritaires pour 2006.

Monsieur ZETER passe alors la parole à l'ADEUS qui rappelle les orientations du SCOTERS qui concernent les transports et déplacements et présente la problématique. Après cette présentation, Monsieur ZETER propose de passer au tour de table des élus et d'engager le débat.

Monsieur Daniel HOEFFEL souhaite intervenir sur trois points :

- Il estime que, sur les grandes orientations du SCOTERS, on ne peut être que d'accord. La question de la fluidité des radiales pose cependant question, étant donné notamment l'éparpillement des zones d'activités.
- Concernant l'attractivité des transports en commun, Monsieur Hoeffel souligne la différence de niveau de service entre la desserte de proximité (retards, surcharge de voyageurs...) et la desserte longue distance (TGV) largement favorisée par la SNCF. Il estime ainsi que les conditions de transports venant d'Erstein et Benfeld ne sont pas satisfaisantes.
- Par ailleurs, dispose-t-on d'éléments montrant le transfert des usagers depuis la voiture vers le transport collectif suivant les conditions climatiques ? Que peut-on escompter ?

Madame Clara JEZEWSKI-BEC (Région Alsace) insiste sur le fait qu'il n'est pas question de négliger la desserte de proximité avec l'arrivée du TGV. La réalisation de la 3<sup>ème</sup> voie au sud améliorera cette desserte.

Monsieur Xavier MULLER revient sur la présentation de l'ADEUS. L'idée de créer des sentiers piétons-cycles entre quartiers lui paraît excellente, même si c'est un projet à moyen terme. Il rappelle cependant que les pistes cyclables sont essentiellement utilisées par les promeneurs, quelques élèves du collège, mais très peu par les personnes qui vont travailler en raison de l'enchaînement des déplacements. Il faudra changer les états d'esprits, ce qui est affaire de long terme. Par ailleurs le Kochersberg reste un no man's land en matière de transport en commun alors qu'il est très convoité. Même pour les bourgs centre, le Transport Routier Guidé se fait attendre et devrait avoir une branche vers Truchtersheim. Il y a urgence pour ce secteur.

Monsieur Jean Daniel ZETER souligne que le travail de la commission amènera une multitude de solutions ponctuelles :

- certaines relevant des Autorités Organisatrices de Transport
- certaines relevant des communes
- certaines relevant des comportements individuels

Il rejoint Monsieur Xavier MULLER : l'urbanisation autour de Truchtersheim prévue par le SCOTERS (bourg centre), avec des habitants qui travaillent essentiellement à Strasbourg, nécessite la mise en place d'un transport en commun. De plus le public est sensibilisé aux transports en commun dans le Kochersberg et est aujourd'hui captif de la voiture. Le TRG devrait aller vers Truchtersheim avant d'aller à Wasselonne. La zone entre Oberhausbergen et Wolfisheim, avec l'autoroute, les secteurs de services et d'emplois et le transport en commun en site propre prévu par le SCOTERS est un endroit idéal pour implanter un parking relais.

Monsieur Pascal MANGIN rappelle l'intérêt de promouvoir l'auto partage (société Auto'trement) pour permettre aux habitants de renoncer à une deuxième voiture en ville. Le taux d'équipement dans le Kochersberg est aujourd'hui de 3 voitures par ménage contre 1,5 à Strasbourg, en corrélation avec les transports en commun. Par ailleurs, Monsieur MANGIN souligne un risque de contradiction et d'utilisation non rationnelle de l'espace : Le développement des parkings autour des gares prend beaucoup d'espace pour les voitures (mouvements pendulaires), espaces qui seraient mieux employés s'ils étaient urbanisés. La construction de parkings est en contradiction avec les investissements engagés pour augmenter les aménités des gares.

Monsieur Daniel HOEFFEL s'inquiète de l'utilisation du train par les habitants si aucun parking n'est prévu.

Monsieur Robert LUSTIG rappelle l'échec de la tentative de liaison bus Rhinau - gare de Benfeld. La contrainte horaire a découragé les habitants.

Monsieur Frédéric LE JEHAN souligne la disponibilité d'espace autour des gares dans la région en raison notamment de l'éloignement de certaines gares du centre ville. La densification semble donc possible.

Monsieur Hervé LEROY (ADEUS) note que 100 places suffisent pour un parking proche de la gare : urbanisation et stationnement peuvent être compatibles.

Madame Clara JEZEWSKI-BEC (Région Alsace) rejoint Monsieur LEROY : le calibrage du parking doit se faire en fonction des besoins locaux. C'est ce qui se fait dans le cadre du programme d'aménagement des gares de la Région Alsace, avec l'exemple de Herrlisheim.

Monsieur Jean Claude CLAVERIE (DDE 67) informe la commission qu'un stagiaire de la DDE67 a fait le tour des gares du SCOTERS sur la question des lieux de centralité. Il note qu'il reste peu de place disponible, que les parkings sauvages sont nombreux. L'amélioration de la qualité des parkings est donc importante et pose notamment la question des parkings en silo. Monsieur CLAVERIE s'inquiète également du piège que peut représenter un nouveau centre d'urbanisation autour d'une gare avec une urbanisation linéaire du centre ancien au nouveau centre.

Monsieur Jean Daniel ZETER estime que tous ces éléments ne sont pas incompatibles :

- on peut éviter le recours à la deuxième voire la troisième voiture
- le parking de la gare peut permettre le rabattement des bourgs périphériques tandis que la marche à pied est favorisée pour les habitants proches de la gare
- l'urbanisation en économisant le sol est possible

Monsieur Xavier Muller souhaite que soit menée une réflexion sur la distribution commerciale. En effet l'éparpillement de l'activité économique implique l'usage de la voiture pour les salariés.

Monsieur Frédéric LE JEHAN rappelle que les arrêts du Transport Routier Guidé ont vocation à reconstituer des centralités économiques et résidentielles. Y a-t-il possibilité pour le SCOTERS de favoriser la concentration de l'urbanisation autour des arrêts ? Il s'agit d'une cohérence d'ensemble pour rentabiliser l'investissement. Monsieur LE JEHAN note également le peu de convivialité de la gare routière à Strasbourg et les problèmes réels de cadencement (1 bus par heure en heure creuse). Quelles sont les ambitions du Conseil Général du Bas-Rhin en matière de bus 67 ?

Monsieur Frank SIEGRIST (CG 67) précise que des tests réguliers sont faits par rapport aux bus. Le Schéma Directeur Déplacements 2005 prévoit le renouvellement des lignes du bassin de Strasbourg en 2007. La concertation sur le TRG est à engager.

Monsieur Jean Daniel ZETER propose d'éviter la centralisation de toutes les activités à Strasbourg afin de rééquilibrer le territoire et d'éviter d'être obligé d'entrer dans Strasbourg.

Monsieur Daniel HOEFFEL insiste sur le fait que cela ne doit pas appauvrir la métropole strasbourgeoise par rapport à Paris.

Monsieur Pascal MANGIN rejoint Monsieur Daniel HOEFFEL : la fonction métropolitaine suppose une concentration. La volonté de rééquilibrage du territoire doit venir de son développement endogène et non d'un transfert de fonctions depuis la métropole vers un autre point, ce qui serait générateur de mouvements pendulaires.

Monsieur Xavier Muller constate la nécessité d'une réflexion approfondie sur le rééquilibrage des activités. Il félicite l'initiative du Conseil Général du Bas-Rhin de rapprocher les services de la population à travers les 7 futurs Maisons du Département.

Monsieur Jean Daniel ZETER souligne qu'il ne s'agit pas de refuser la fluidité du trafic, mais au contraire de la rechercher de manière pertinente. L'installation d'une bibliothèque départementale à Truchtersheim permet par exemple d'inverser les flux. Il en est de même concernant une régulation de la localisation des emplois publics.

Monsieur Pascal MANGIN propose également la contrainte monétaire du péage urbain (telle qu'à Londres, Stockholm, Oslo...). Il s'agit d'une mesure équitable qui pénalise ceux qui vivent le plus en dehors de la ville et viennent seuls en voiture (le co-voiturage est moins cher). Vers un GCO gratuit et une A35 payante ?

Monsieur Jean Daniel ZETER estime qu'il n'est pas gênant d'avoir à payer l'usage de l'autoroute pour peu qu'une alternative en transport en commun existe.

Monsieur Robert LUSTIG s'interroge sur le Transport en commun en site propre prévu par le SCOTERS : pourquoi ne dessert-il pas Fegersheim ?

Monsieur Frédéric LE JEHAN estime qu'il est nécessaire de dépasser les vœux pieux et d'avoir des objectifs quantifiés dans les PLU.

Plusieurs participants suggèrent la réalisation de mini-études autour des gares.

Monsieur Xavier Muller souligne qu'il existe des exemples réalisés ; Geispolsheim-gare, Dachstein-gare.

Monsieur Jean Daniel ZETER note qu'un double travail de communication reste à engager :

- réunions spéciales auprès des maires révisant leur POS
- lobbying auprès du Conseil général du Bas-Rhin et du Conseil régional d'Alsace

Il conclut la réunion par un tour de table sur les sujets à analyser prioritairement dans les prochaines commissions (cf annexe).

Monsieur Pascal MANGIN se propose d'accueillir la prochaine réunion de la Commission à Strasbourg.

Monsieur Jean Daniel ZETER l'en remercie et remercie les membres de la commission pour leur venue et leur participation au débat.

La prochaine réunion de la commission « Articuler urbanisation et transports en commun » aura lieu le vendredi 13 octobre 2006, salle 27 de l'Hôtel de ville à Strasbourg (place Broglie) de 15h30 à 17h.

L'ordre du jour de la prochaine réunion sera communiqué ultérieurement.

---

#### ANNEXE : Thèmes de travail prioritaires retenus

Thème	Priorité	Questions soulevées
Développement les parking gares Améliorer les liaisons vers la gare	1	- densifier ou construire des parkings à coté des gares ? comment penser les gares comme des centralités ?
Développement offre interurbaine	1	- Question du cadencement, notamment des bus (indépendamment du TRG) - Schéma directeur des transports du CG67
Structurer le développement urbain : Zones d'emplois et transports en commun	1	Distribution commerciale et activité économique en lien avec la qualité de desserte en Transports en commun - rééquilibrer les activités - rééquilibrer les emplois des salariés
Limiter les déviations automobiles et contraindre l'usage de la voiture	2	- contraindre financièrement (péage urbain) la voiture ?
Pratiques individuelles	2	- communiquer
Développer un Transport en commun (TC) en site propre de rocade	3	- Quid d'une deuxième couronne TC plus lointaine ?