

T.S.P.O. : Transport en Site Propre de l'Ouest Strasbourgeois



**Réunion SCOTERS
du 10 février 2009**



Orientations stratégiques :

Schéma directeur des transports et déplacements

- Améliorer l'offre de service
 - Optimiser l'exploitation
 - Favoriser l'intermodalité
 - Hiérarchiser le réseau
 - Maîtriser les coûts



Schéma directeur d'accessibilité

- Une mise en **accessibilité optimale d'ici 2015** sur les lignes principales

Les grands principes du schéma :

1.Grands principes

2.La DSP

3.La démarche d'information

4.Echanges

5.Futures lignes

6.Le TSPO

7.Echanges



- 1. Simplifier la compréhension de l'offre du Réseau 67**, sa tarification et améliorer l'information aux clients;
- 2. Favoriser l'intermodalité avec les autres transports collectifs, le vélo et la voiture;**
- 3. Limiter les temps de parcours** par des tracés plus directs, l'optimisation des points d'arrêts et l'expérimentation des voies réservées bus;
- 4. Evaluer régulièrement** les dessertes pour mesurer la fréquentation et la rentabilité, adapter l'offre;
- 5. Expérimenter** les nouvelles lignes avant pérennisation;
- 6. Supprimer les doublons** entre lignes scolaires et lignes du Réseau 67

Hiérarchiser le réseau: rappel des types de lignes

P

Lignes principales :

- ▶ cadencées, rapides, de haut niveau de confort
- ▶ PMR: cars accessibles + 1 arrêt / commune mini

S

Lignes secondaires :

- ▶ irrigation fine, mini. 1 AR / jour + services virtuels
- ▶ PMR : uniquement arrêts si desserte d'un site particulièrement fréquenté par du public handicapé

R

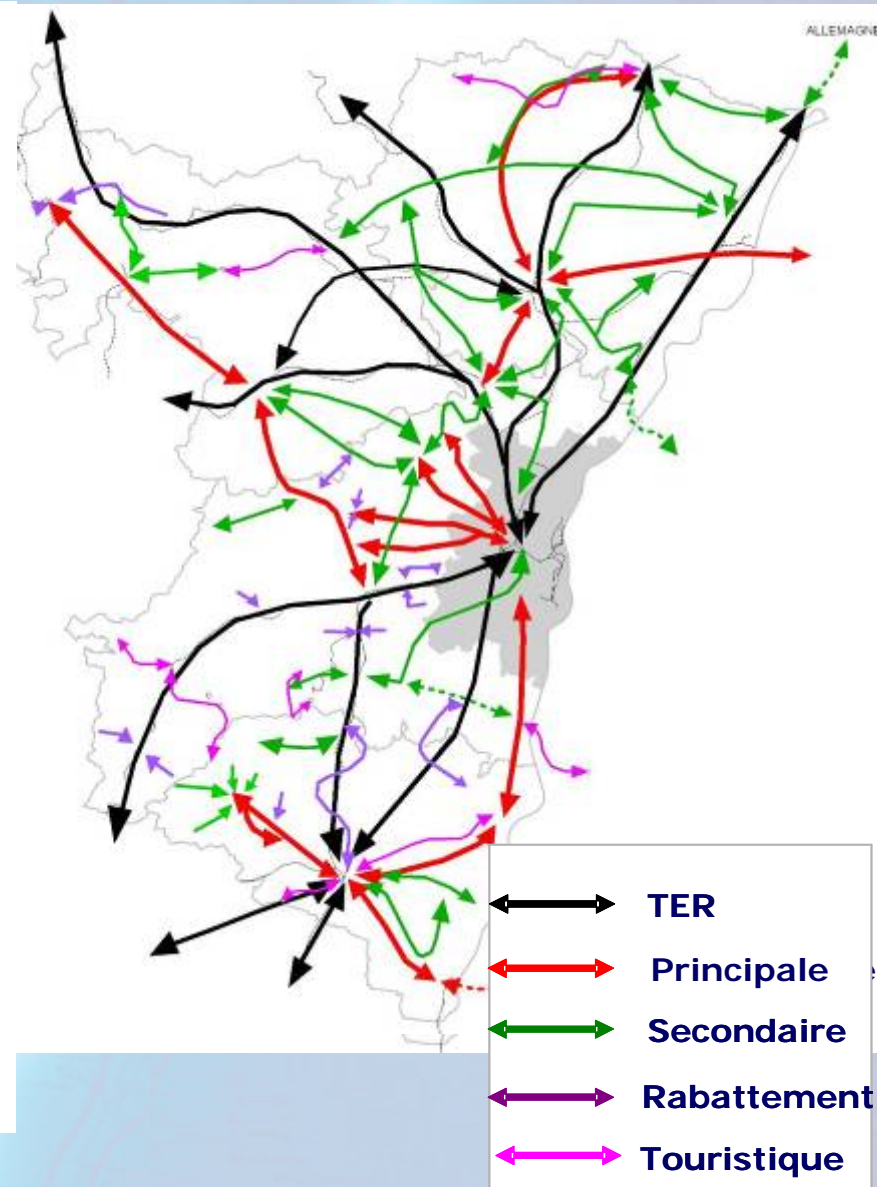
Lignes de rabattement :

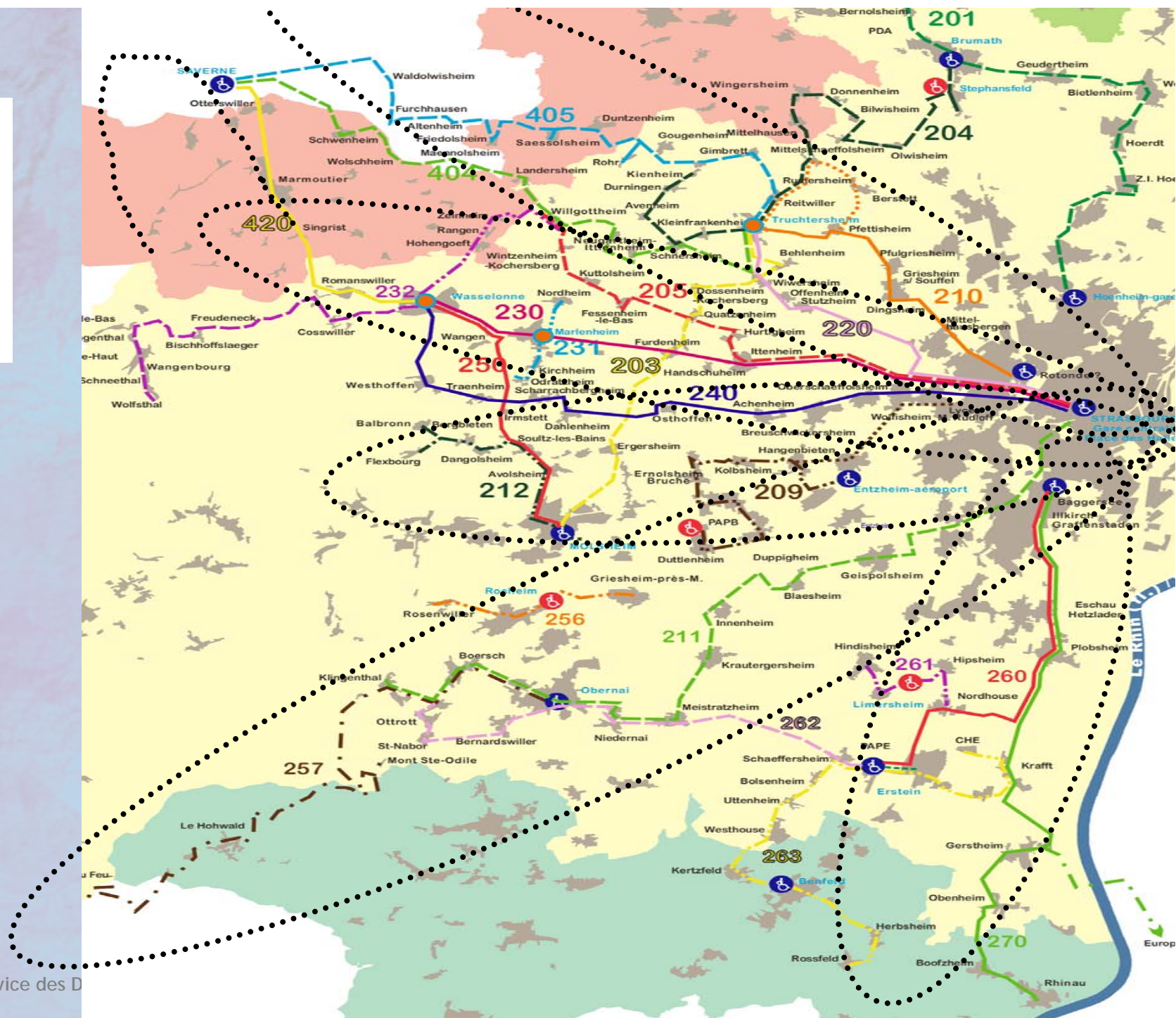
- ▶ courtes, correspondance avec le réseau structurant aux heures de pointe (R67 ou TER), éventuellement complétée par des services virtuels
- ▶ PMR : uniquement si le point de rabattement est accessible

T

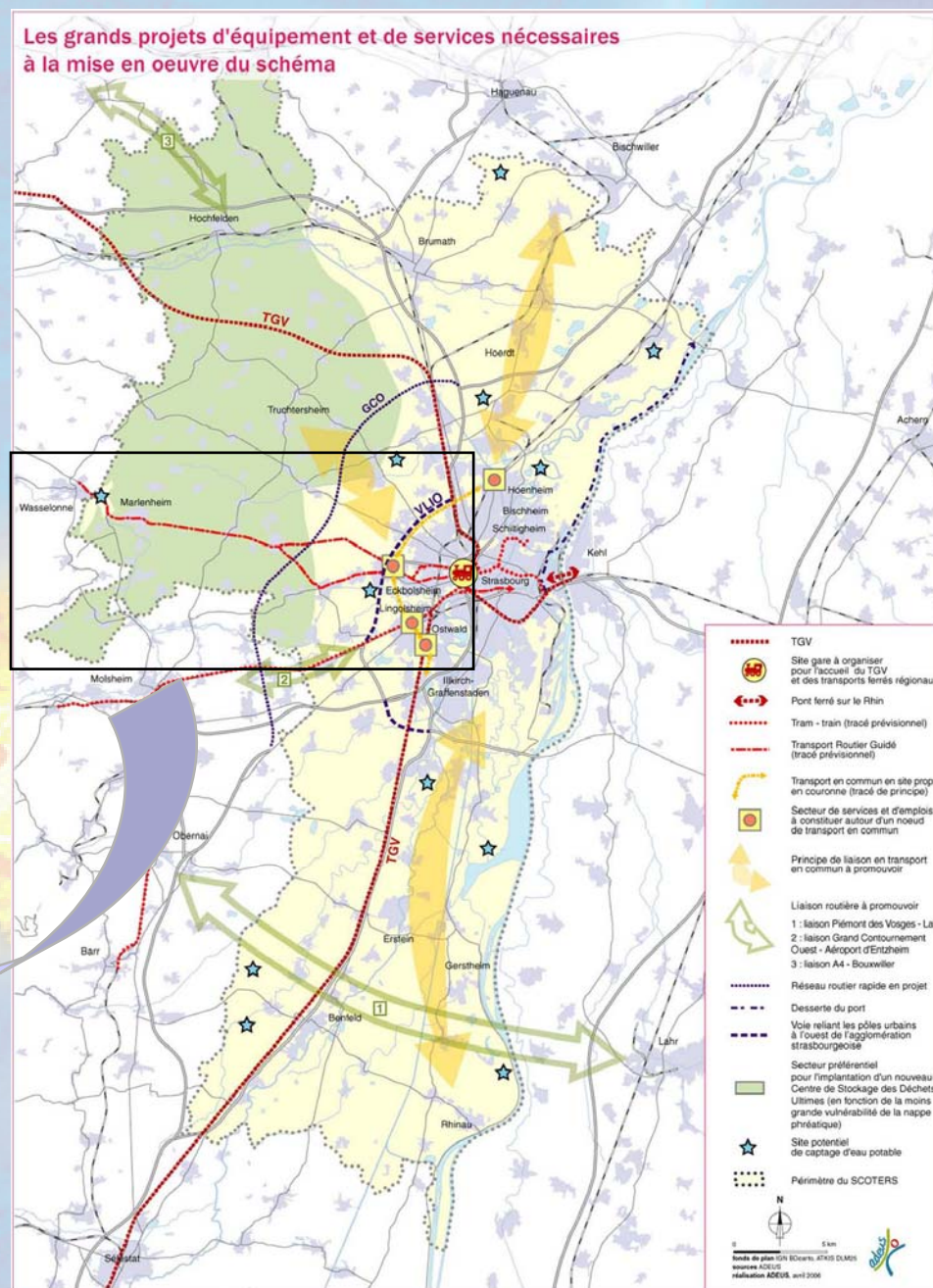
Lignes touristiques :

- ▶ desserte saisonnière des pôles touristiques majeurs
- ▶ PMR : uniquement si le lieu touristique est accessible

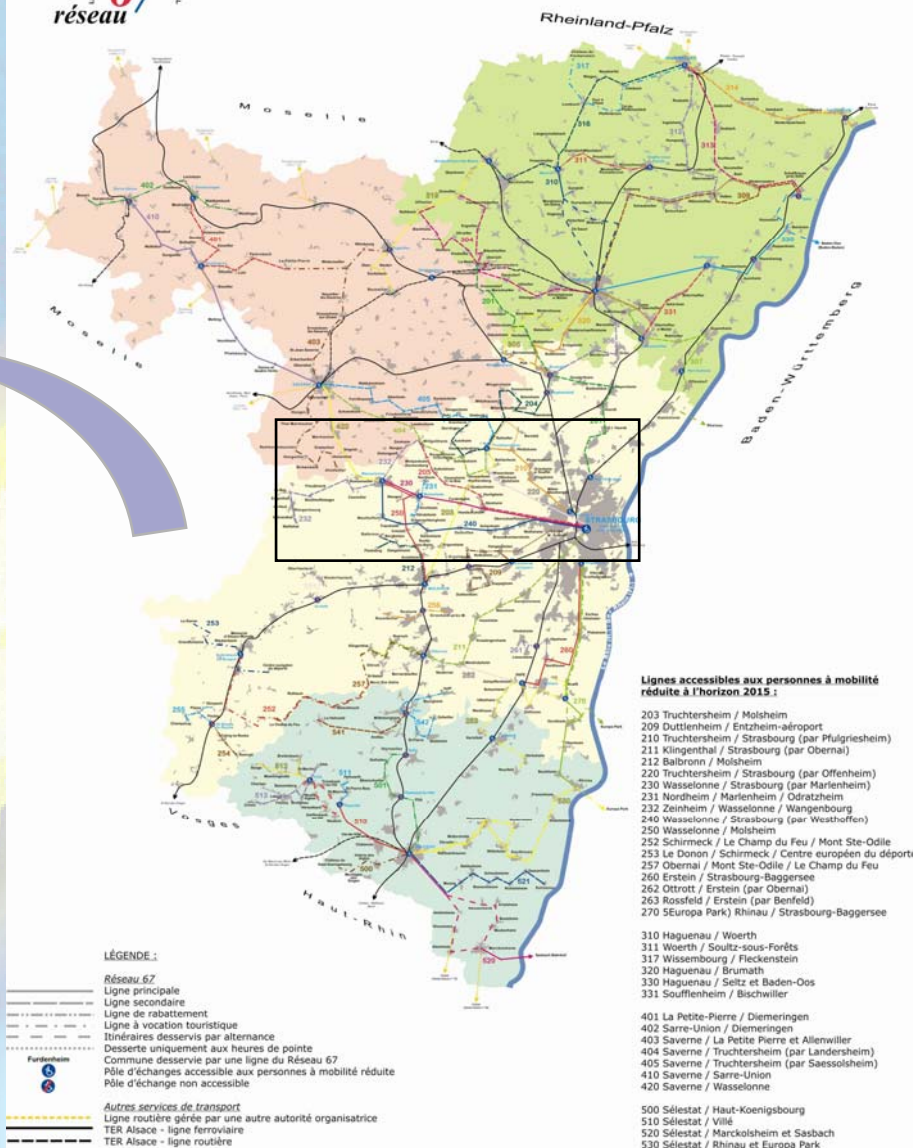




Inscription du T.S.P.O. au S.CO.T.E.R.S



Le Schéma Directeur des Transports et des Déplacements



Le TSPO est inscrit au CPER

« Projet 5 » du contrat de projets 2007 à 2013
- 21 M€



CONSTRUCTION D'UN TRANSPORT COLLECTIF EN SITE PROPRE À L'OUEST DE STRASBOURG

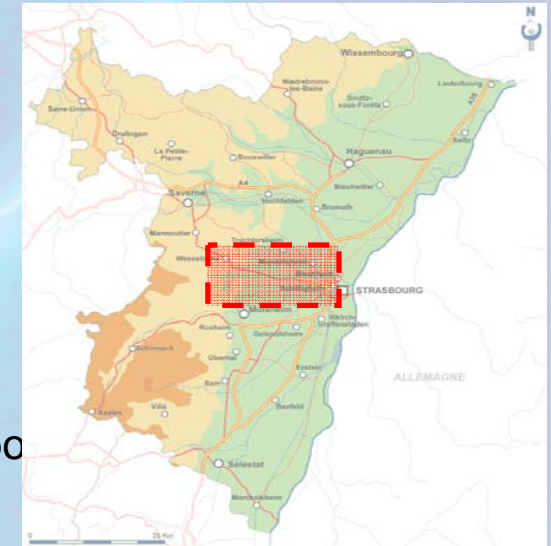
Le projet de Transport Collectif en Site Propre sur l'axe Ouest de l'agglomération de Strasbourg (TSPO) permettra de desservir les villages situés à l'ouest de Strasbourg, dans un secteur exclusivement dépendant de la route et dont les infrastructures sont saturées. Il constituera également une desserte urbaine jusqu'au centre de Strasbourg.

L'Etat et les collectivités territoriales, dans le cadre du Contrat de Projets, financeront une étude globale d'avant projet du TSPO (y compris son articulation avec la ligne F du tram), ainsi que la 1ère tranche de la section interurbaine (Wasselonne-Eckbolsheim).

Les objectifs stratégiques du TSPO

- Répondre au problème de **congestion routière** en cohérence avec les enjeux de développement durable
- Assurer une **desserte efficace** du secteur (temps de parcours, fréquence, limitation des ruptures de charges, ...)
- **Rationaliser l'offre** de transport en commun (coordonner les réseaux interurbain - urbain)
- **Faire évoluer** **souplement l'offre de transport en commun** avec l'évolution de la demande

Découpage du projet en 3 sections fonctionnelles

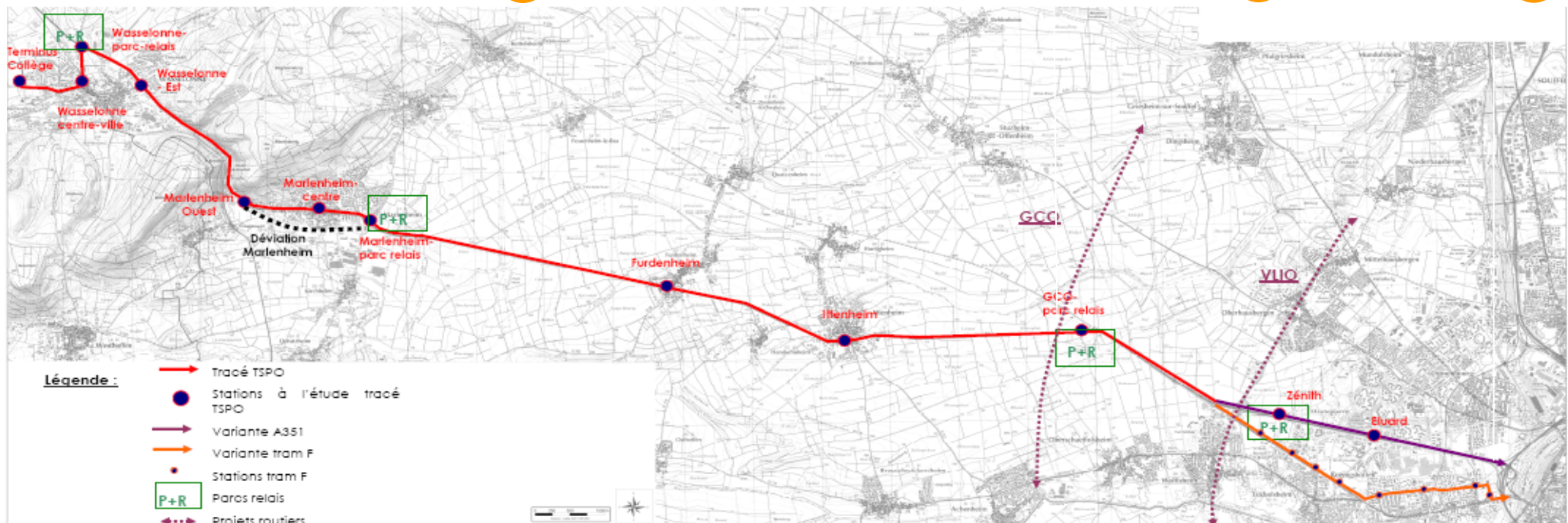


- 1 – Section interurbaine – RD 1004 - maîtrise d'ouvrage : Département
- 2 – Section de transition – RN4 – A351 – maîtrise d'ouvrage : Etat
- 3 – Section urbaine – maîtrise d'ouvrage : Communauté Urbaine de Strasbourg

1

2

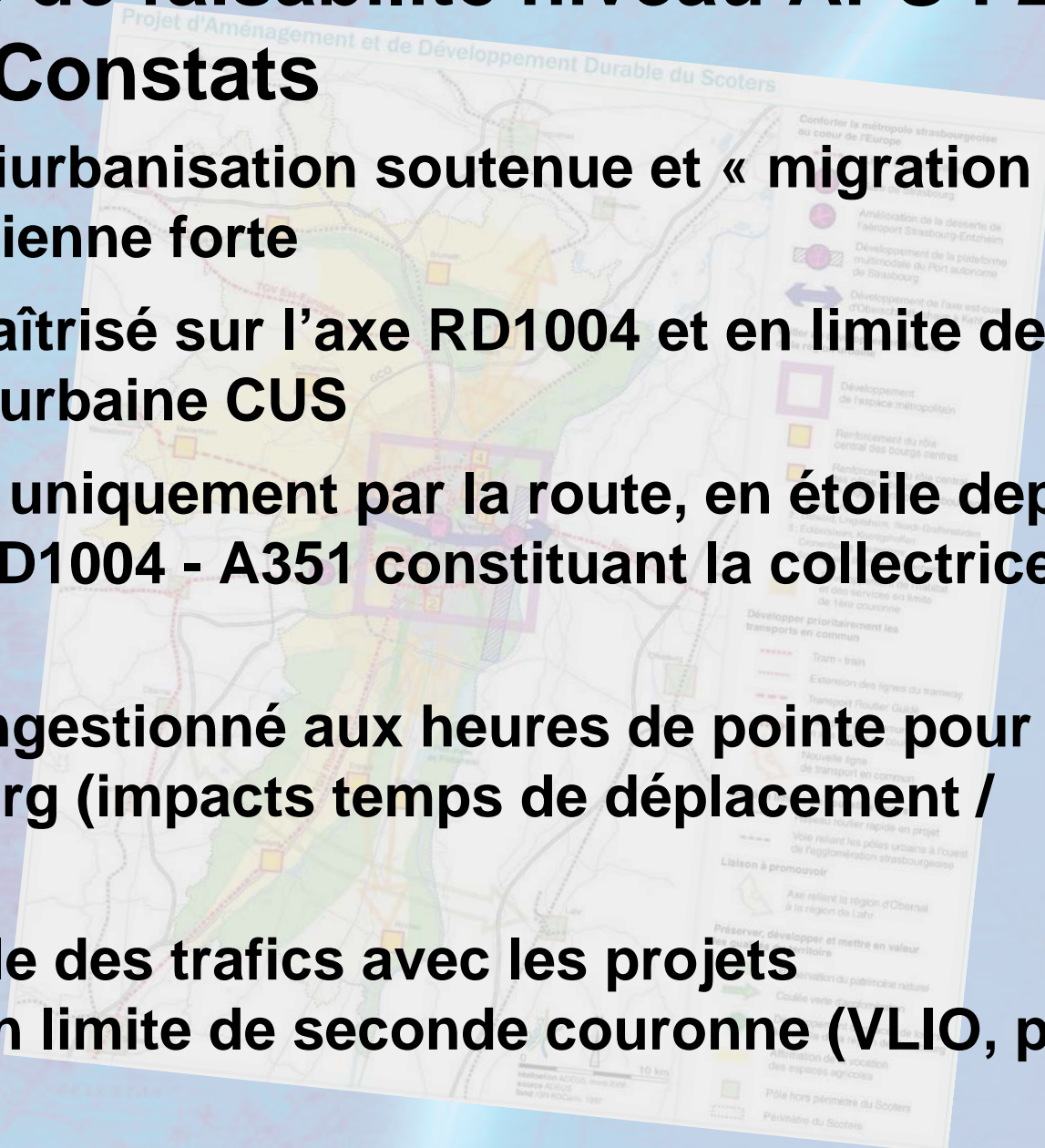
3



-
- Wasselonne**
- Strasbourg**

Etudes de faisabilité niveau APS : 2008 – 2009 - Constats

- Territoire avec périurbanisation soutenue et « migration pendulaire » quotidienne forte
- Développement maîtrisé sur l'axe RD1004 et en limite de seconde couronne urbaine CUS
- Territoire desservi uniquement par la route, en étoile depuis Strasbourg, l'axe RD1004 - A351 constituant la collectrice principale
- Réseau routier congestionné aux heures de pointe pour accéder à Strasbourg (impacts temps de déplacement / nuisances)
- Evolution prévisible des trafics avec les projets d'aménagements en limite de seconde couronne (VLIO, projets urbains Ouest)
- Réseau de transport en commun péri-urbain en pleine évolution



Etudes de faisabilité : 2008 – 2009 – Chiffres

- Périmètre élargi : 62 000 habitants (hors Strasbourg)
- Actifs migrants potentiels : 15 000 personnes (dont 8 150 hors CUS)
- Scolaires captifs : 350
- Clientèle potentielle TSPO fil de l'eau : 8 500 hors CUS
- Fréquentation actuelle : 2 000 voyageurs/j
- Scénario optimiste de fréquentation du TSPO : 3 000 voyageurs/j

Etudes de faisabilité : 2008 – 2009 –

Objectifs

Préciser la zone d'influence

Analyser le besoin dominant (clientèle captive)

Evaluer l'évolution prévisible du besoin et de la demande

Vérifier l'opportunité d'un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service)

Arrêter le programme du projet TSPO

Quel niveau de service attendu ?

Quel parti d'aménagement adapté (nombre de voies) ?

Quels tracés envisageables ?

Quel niveau d'équipement ?

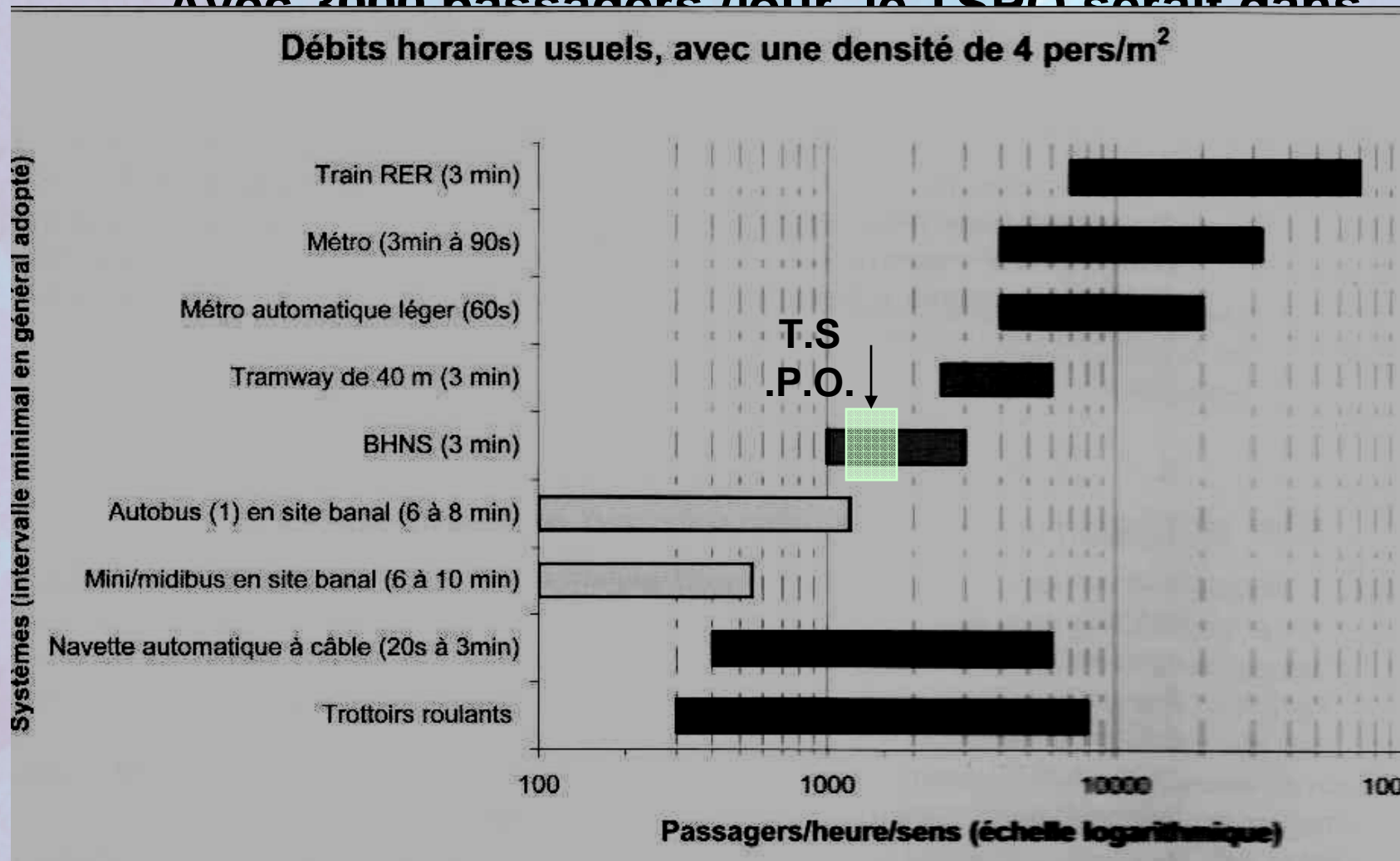
Mode BHNS



Coûts investissement	Entre 5 M€ et 10 M€ le km
Coûts exploitation	Entre 3 et 4 € le km

Choix du mode en fonction du débit

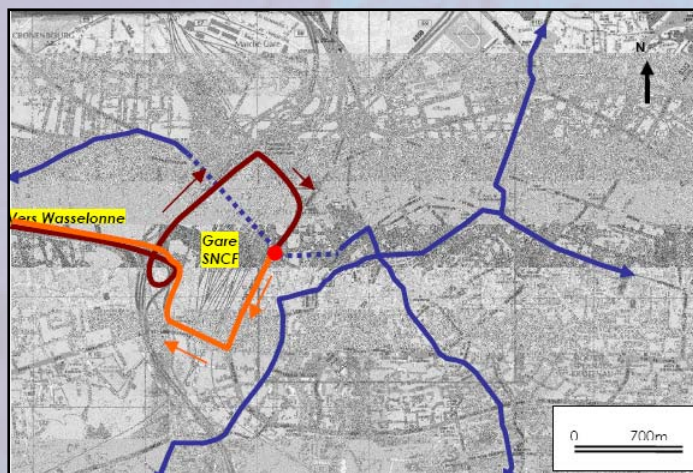
Avec 2000 passagers /jour le TSPD serait dans



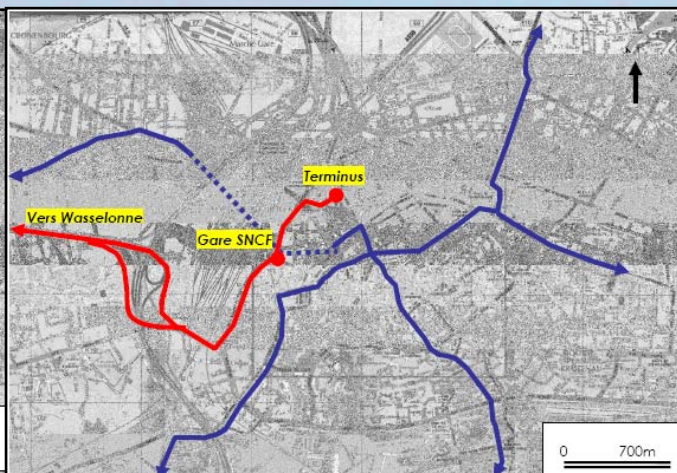
Section 1 : Wasselonne – GCO (~15 km)	Section 2 : GCO-route de Koenigshoffen (~5 km)	Section 3 : Rte Koenigshoffen – terminus (~2km)
---	--	---



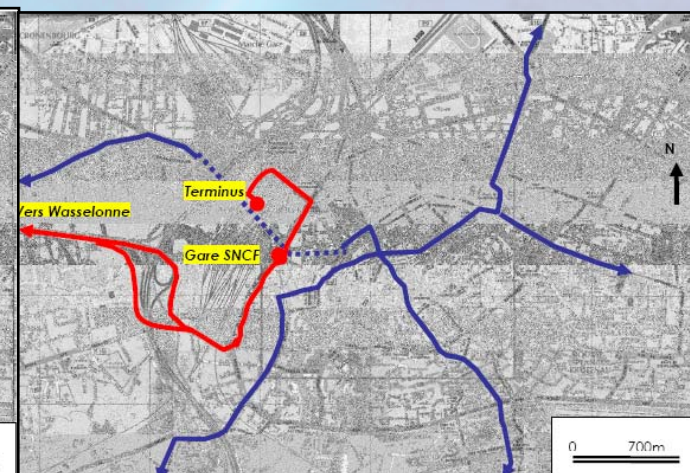
Variantes de tracés en section urbaine



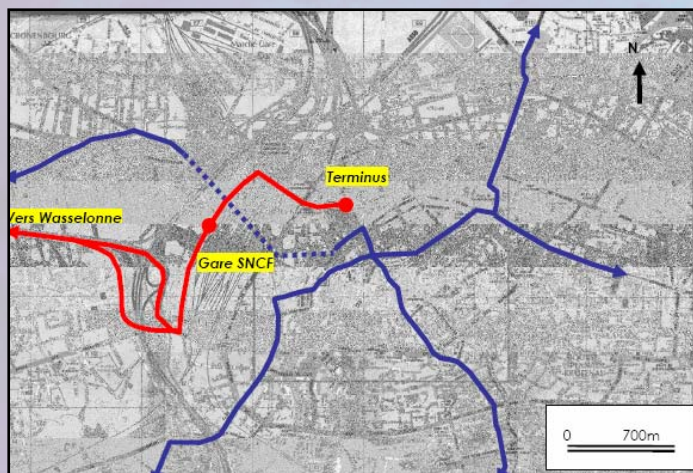
Gare via A35 et pénétrante des Halles



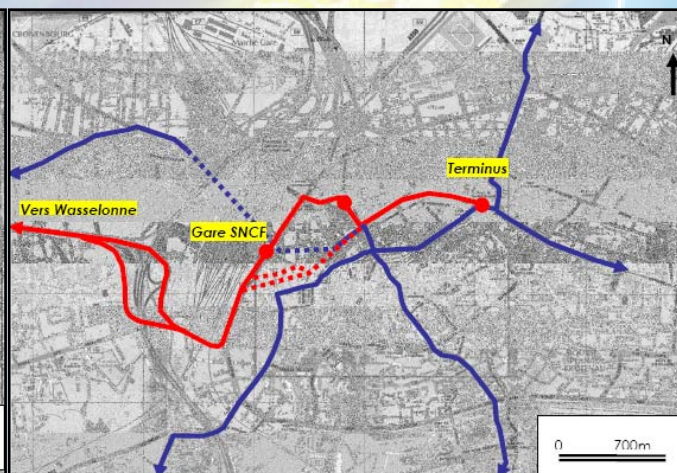
Gare SNCF et gare routière des Halles via Porte Blanche



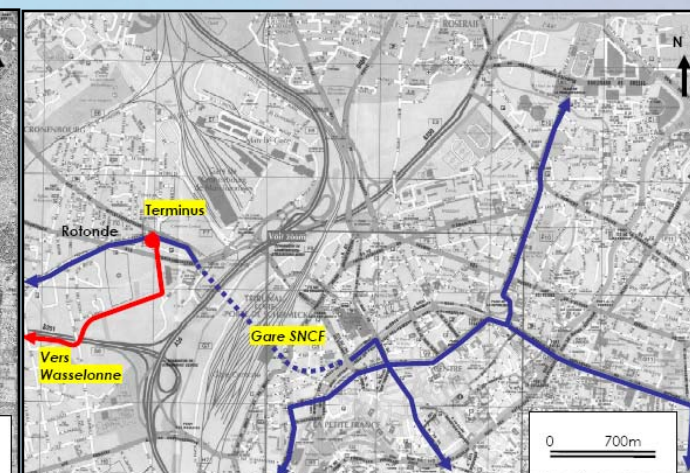
Gare SNCF et gare basse via Porte Blanche



Gare basse et gare routière des Halles via rue des remparts



Terminus République via porte blanche – possibilité gare SNCF et gare routière



Terminus Rotonde – correspondance tram

Premières conclusions :

**Besoins recensés d'une liaison
cadencée rapide Wasselonne -
Strasbourg
Augmentation prévisible et
raisonnable de la
fréquentation actuelle
Investissements compatibles avec
les besoins,
+ possibilités de mises en
service partielles
Niveau de service élevé
(accessibilité, information
voyageurs, confort, ...)
Fréquentation attendue
cadrée par les objectifs du
SCOTERS**

**Solution B.H.N.S
avec tracé direct
par l'A351**

Echéancier détaillé

Poursuite des études :

- Faisabilité technique (MOA à organiser)
tracé A351 + accès à Strasbourg (DRE) - Pôles d'échanges (GCO – VLIO)**
- Choix du tracé urbain et terminus en fonction des projets urbains CUS**
- Partis généraux d'aménagements et études préliminaires
Etudes d'impact**

Début 2009 : consultation des élus des communes

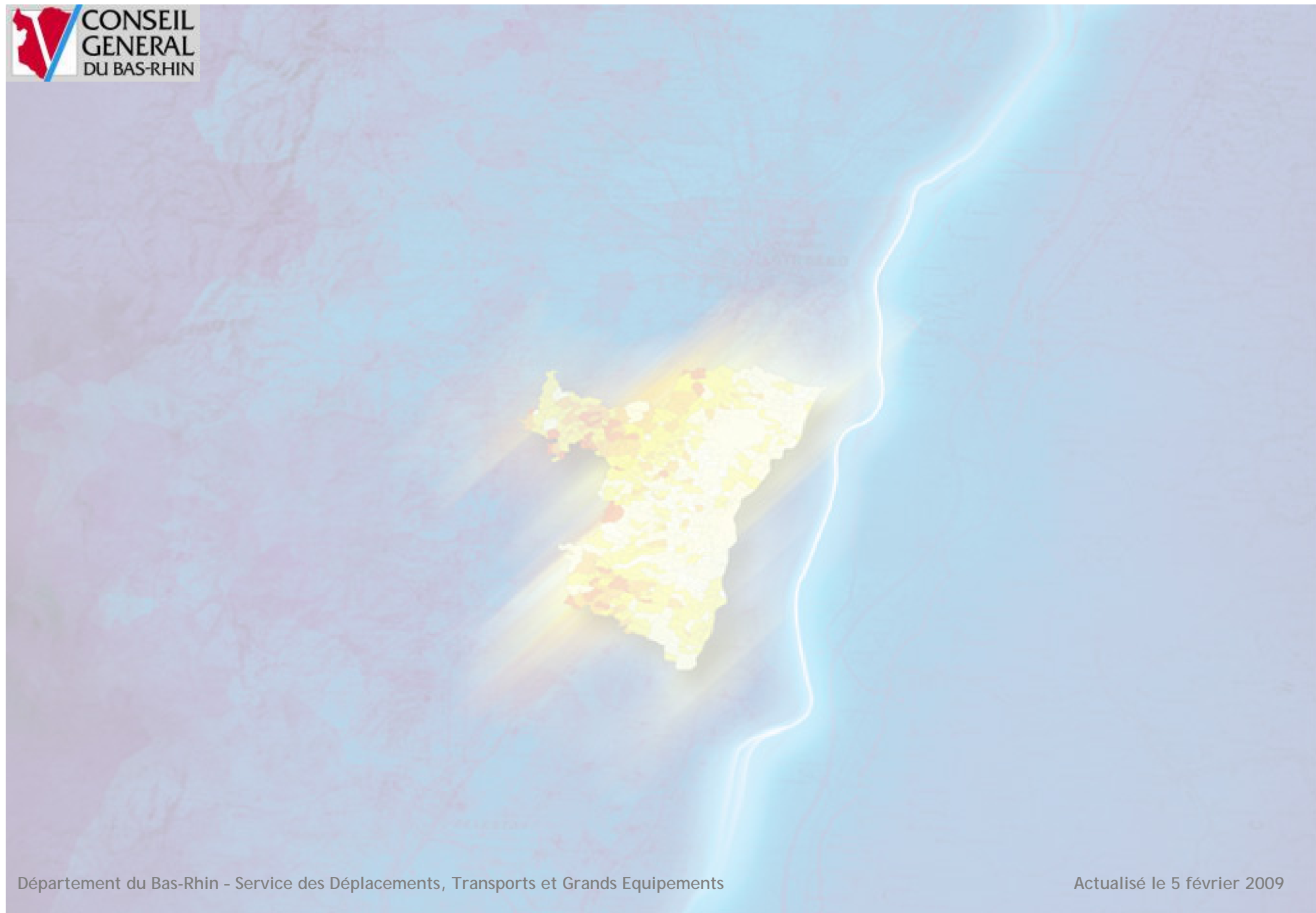
Février 2009 : comité de pilotage politique

2^{ème} trim. 2009 : concertation publique

Début 2010 : Enquête préalable à la DUP

2011 : Etudes de projet, DCE et appels d'offres travaux

Objectif : 1^{ère} phase de travaux pour 2012-2013



4. Molsheim – Plaine de la Bruche

AVANT



APRES

