

# Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

Commission de suivi

**ARTICULER URBANISATION  
ET TRANSPORTS EN COMMUN**

Compte rendu du 3 avril 2007  
à Kilstett

**Membres du Syndicat mixte présents :**

Monsieur Jean-Daniel ZETER, maire de Stutzheim-Offenheim  
Monsieur Daniel HOEFFEL, Président de la Communauté de communes Ackerland, maire de Handschuheim  
Monsieur Gabriel MULLER, maire de Kilstett  
Monsieur Jean-René MUNCH, maire de Furdenheim  
Monsieur Robert LUSTIG, maire de Benfeld  
Monsieur Gabriel MULLER, maire de Kilstett  
Monsieur Henri BRONNER, maire de Vendenheim  
Monsieur Frédéric LE JEHAN, Conseiller communautaire  
Monsieur Jean-Paul LINGELSER, adjoint au maire de Nordhouse  
Monsieur Maurice RUSCHER, adjoint au maire de La Wantzenau

**Membres des Personnes publiques associées présents :**

Madame Clara JEZEWSKI- BEC, Région Alsace  
Monsieur Benoît LOOS, Région Alsace, Direction des Transports  
Monsieur Philippe DOLLE, Région Alsace, Direction des Transports  
Madame Patricia GOUT, Direction régionale de l'Equipement  
Monsieur Jean-Claude CLAVERIE, Direction Départementale de l'Equipement 67  
Monsieur Alexandre PERRAT, Direction Départementale de l'Equipement 67  
Monsieur Bernard SCHNEIDER, Conseil Général du Bas-Rhin  
Monsieur Pierre FIERLING, Conseil Général du Bas-Rhin  
Monsieur Joël MAECHEL, Conseil Général du Bas-Rhin  
Madame Stella STAUB, Directrice du Syndicat Mixte pour le SCOTERS  
Madame Géraldine MASTELLI, ADEUS  
Monsieur Benoît VIMBERT, ADEUS  
Monsieur Laurent STEMMELEN, ADEUS

**Excusés :**

Monsieur Xavier MULLER, Président de la Communauté de communes de la Porte du Vignoble, maire de Marlenheim  
Monsieur Philippe CHARTIER, maire de Lipsheim  
Monsieur Philippe DEBS, maire d'Entzheim  
Monsieur Roland RIES, Conseiller communautaire de la Communauté urbaine de Strasbourg  
Monsieur Sébastien ZAEGEL, maire de Geispolsheim  
Madame Sophie ROHFRITSCH, maire de Lampertheim  
Monsieur René WUNENBURGER, maire de Griesheim-sur-Souffel  
Monsieur Martin ALTEMAIRE, Conseillère communautaire de la Communauté urbaine de Strasbourg  
Madame Geneviève WERLE, Conseillère communautaire de la Communauté urbaine de Strasbourg  
Monsieur Paul SCHMITT, maire de Mundolsheim  
Monsieur Emmanuel ROUEDE, Conseil Général du Bas-Rhin  
Madame Jacqueline TRIBILLON, Communauté urbaine de Strasbourg, Service de la Planification urbaine

Monsieur Jean-Daniel ZETER, maire de Stutzheim-Offenheim anime la commission « Articuler urbanisation et transports en commun ». Il rappelle le sujet de ce quatrième atelier : **les enjeux de la desserte périurbaine en transport en commun**, abordé à travers la refonte du réseau 67 et de l'expérience de Furdenheim pour la mise en place d'un transport en commun en site propre.

M. Gabriel MULLER, maire de Kilstett, accueille les participants à la Mairie.

Après une brève introduction des enjeux de la desserte périurbaine en transport en commun de l'ADEUS (*cf document ci-joint*), le Conseil Général du Bas-Rhin présente le réseau 67 et le schéma directeur des transports et déplacements (*cf document ci-joint*).

M. Jean-René MUNCH présente l'expérience Furdenheim pour la mise en place d'un transport en commun en site propre (*cf document ci-joint*) dans le cadre du projet TSPO dont le Conseil Général du Bas-Rhin précise l'état d'avancement.

### **L'importance de la tarification intermodale**

M. Jean-Daniel ZETER engage le débat par une question adressée au Conseil Général et concernant la mise en place d'abonnements hebdomadaires et mensuels inexistantes actuellement sur le réseau 67.

M. Bernard SCHNEIDER, Conseil Général du Bas-Rhin informe la commission que des réflexions sont en cours, pour la mise en place de ce type d'abonnement.

M. Frédéric LE JEHAN, pose la question de l'existence d'un titre intermodal permettant d'emprunter l'ensemble des modes de transport dans l'agglomération sur le modèle de la carte Orange en Ile-de-France.

M. Bernard SCHNEIDER, précise que les réflexions sur les titres intermodaux sont déconnectées de la refonte du réseau 67 proprement dite. Actuellement, la carte Alsa + assure une fonction multimodale même s'il ne s'agit d'un titre spécifique comme la carte Orange. Cette carte vendue sous forme d'abonnements mensuels ou hebdomadaires, permet d'emprunter l'ensemble des réseaux de transport public en Alsace, soit 10 Autorités Organisatrices de Transport. M. Bernard SCHNEIDER, convient néanmoins qu'il n'existe pas à l'heure actuelle de formule intermodale pour les usagers occasionnels.

M. Maurice RUSCHER souligne l'importance de développer des titres de transport intermodaux à une échelle transfrontalière et cite en exemple la Suisse et l'Allemagne, qui ont réussi à mettre en place une tarification à la fois intermodale et transfrontalière, un seul titre de transport permettant d'emprunter les transports en commun entre Achern et Bâle.

M. Daniel HOEFFEL confirme les propos de M. Maurice RUSCHER en précisant que la mise en place d'une tarification intermodale et transfrontalière donnerait de la substance au livre blanc transfrontalier du SCOTERS, qui ainsi n'en resterait pas au niveau des bonnes intentions.

M. Benoît LOOS, précise que le titre intermodal Europass valable entre la CUS et l'Ortenau existe depuis 1997.

M. Jean-Daniel ZETER propose d'aborder la question de la mise en place de titres intermodaux et transfrontaliers au cours des commissions de l'Eurodistrict. Les déplacements doivent en effet s'envisager aujourd'hui à l'échelle supérieure du Rhin Supérieur.

### **Les variations de l'offre TER avec l'arrivée du TGV**

M. Jean-Daniel ZETER demande des précisions quant aux modifications de l'offre TER à venir avec l'arrivée du TGV en juin 2007, des réductions de l'offre étant annoncées.

M. Benoît LOOS, donne des précisions sur les modifications en cours et les contraintes d'adaptation liées à l'arrivée du TGV. L'arrivée du TGV n'est pas un frein au développement de l'offre TER puisqu'à partir de juin 2007 celle-ci continue de s'étoffer :

- 17% de trains supplémentaires circuleront en Alsace
- 58% de trains supplémentaires circuleront sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg
- 10% de TER 200 supplémentaires circuleront sur des missions plus longues entre Bâle et Metz-Nancy

Le TGV va, par contre, impliquer des contraintes sur l'axe Saverne-Mulhouse où la vitesse des TER devra être améliorée pour permettre d'intercaler les TGV dans le trafic déjà dense sur cet axe. L'offre en nombre de trains restera la même mais certains arrêts devront néanmoins être supprimés (à Vendenheim, Erstein, Limmersheim) pour améliorer la vitesse des TER. La mise en service d'une troisième voie ferrée entre Strasbourg et Erstein permettra de régler en partie le problème.

M. Gabriel MULLER confirme l'amélioration de l'offre pour les circulations adaptées aux déplacements mais souligne le problème des trains en « sens inverse », c'est-à-dire de la périphérie vers la ville de Strasbourg, pour lesquels l'offre se réduit.

M. Benoît LOOS, précise que les contraintes à l'exploitation du TER sont techniques (arrivée du TGV) mais aussi financières et imposées par RFF (péages ferroviaires et droits d'arrêts en gare). Ces contraintes imposent une adaptation de l'offre aux usages observés.

M. Henri BRONNER réagit en pointant la distorsion entre l'ambition annoncée de développer les transports en commun et la réalité des moyens financiers mis en rapport qui limitent d'eux-mêmes la possibilité de structurer le développement de l'agglomération sur les transports en commun.

### **La mise en place d'un transport en commun en site propre : l'expérience de Furdenheim**

M Jean-René MUNCH souligne les avantages pour la commune de Furdenheim de la mise en place de couloirs bus sur la RD1004 et d'un système de feux à l'entrée de la commune coordonné à un feu central. Ce système a permis notamment :

- Des temps de parcours en bus vers Strasbourg améliorés (hausse de l'attractivité du bus observée)
- Une circulation plus fluide dans le village
- Une plus grande facilité de sortie pour les résidents (engins agricoles compris)
- Une meilleure qualité de vie pour les habitants (moins de nuisances)

M. Jean-Daniel ZETER confirme l'intérêt de la mise en place de ce type de système, qui permet d'éviter le recours aux déviations.

M Jean-René MUNCH pointe néanmoins le problème du trafic poids-lourd, qui emprunte la RD30 en provenance du Sud et vient créer des encombrements à l'intersection RD30/RD1004. Il est proposé l'aménagement d'une voie au Sud de Furdenheim permettant de dévier ce trafic (la « patte d'oie »).

M. Daniel HOEFFEL confirme l'urgence pour la commune de l'aménagement de la « patte d'oie ». Par contre, suite à la mise en place du système de feux à Furdenheim, M. Daniel HOEFFEL pointe des problèmes de report de trafic sur des axes routiers proches non adaptés à supporter un trafic important.

M. Bernard SCHNEIDER Conseil Général du Bas-Rhin, confirme ces reports de trafic, sans qu'il soit possible de les quantifier précisément pour le moment. Il précise que l'expérience menée à Furdenheim est novatrice à l'échelle française et que le CERTU va dresser un bilan précis des impacts du système.

### **Le TSPO<sup>1</sup> : état d'avancement et perspectives**

A la suite de la présentation des variantes proposées pour le TSPO M. Jean-Daniel ZETER souligne l'importance de la performance du TSPO, pour qu'il soit compétitif par rapport à la voiture. Il préconise donc la variante la plus directe permettant de relier Strasbourg et Wasselonne le plus rapidement possible et ainsi offrir une alternative crédible à la voiture sur la RD1004 (seule grande radiale en direction de Strasbourg non équipée d'un transport en commun en site propre)

M. Jean-Daniel ZETER pose également le problème de la desserte du Kochersberg, notamment Truchtersheim, par les transports en commun et notamment par le TSPO. Un moyen de transport en commun performant doit être proposé à ces populations très tournées vers Strasbourg. La mise en place d'un tel service viendrait en compensation des préjudices liés à la mise en service du GCO.

M. Frédéric LE JEHAN, pense quant à lui que le tracé direct du TSPO pour plus rapide et plus facile à mettre en œuvre qu'il soit, couperait le TSPO de la population qu'il a à desservir et notamment celle des villages de Achenheim, Oberschaeffolsheim, Wolfisheim et Eckbolsheim.

---

<sup>1</sup> Transport en Site Propre Ouest : ancien TRG

De la même manière, M. Frédéric LE JEHAN fait part de ses inquiétudes à installer un transport en commun lourd sur la future VLIO. Celle-ci ne desservirait en effet pas directement les villages et le transport en commun mis en place se couperait des populations qu'il a à desservir sauf à mettre en place des ruptures de charge préjudiciables à la qualité du service rendu.

Au vu des transformations à venir sur l'ensemble du secteur Ouest de l'agglomération M. Jean-Daniel ZETER propose de mettre au programme de travail de la commission le sujet *des enjeux de la desserte de l'Ouest strasbourgeois et des interconnexions entre transport en commun et futures voiries* (GCO, VLIO).

M. Jean-Daniel ZETER remercie les participants et leur donne rendez-vous pour la prochaine commission.

### **Les prochains rendez-vous**

La prochaine réunion regroupera les deux commissions « urbanisation et transports en commun » et « Produire 4000 logements par an » pour s'intéresser à la problématique du stationnement.

**Cette réunion aura lieu le vendredi 15 juin 2007, de 10h à 12h**

L'ordre du jour et le lieu de cette prochaine réunion seront communiqués ultérieurement.