

Contact :  
 Conseil Général du Bas Rhin  
 tél : 03 68 30 80 00

### Elements de contexte

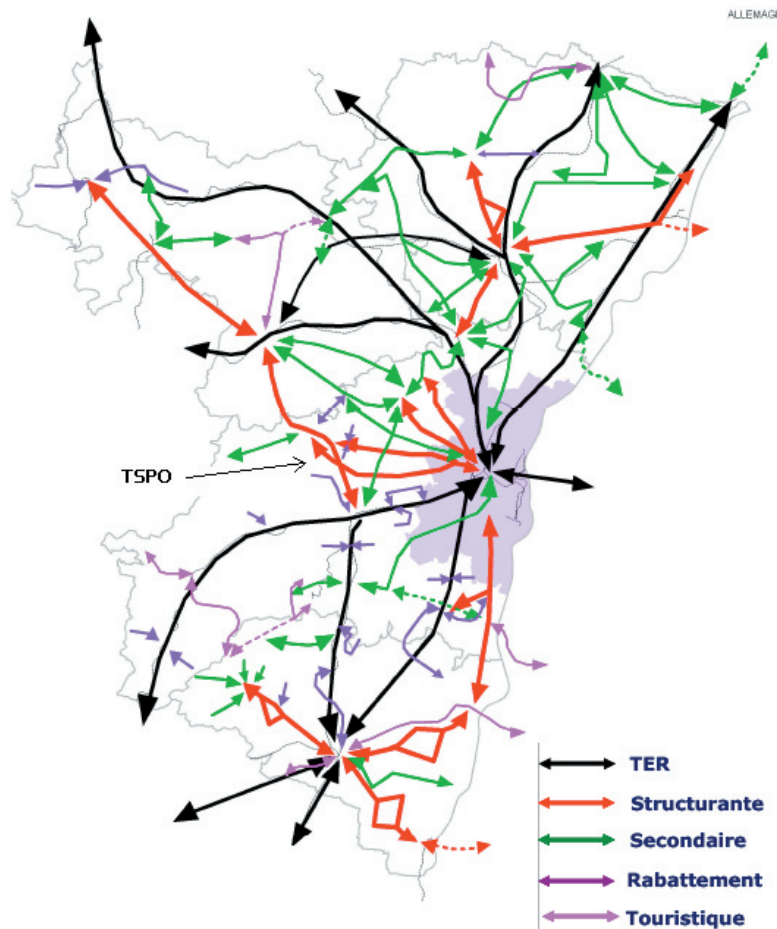
#### Le département du Bas-Rhin

Le département du Bas-Rhin, dont la préfecture est Strasbourg, comporte 527 communes qui rassemblent 1,063 millions d'habitants (RGP 2005). La densité s'élève à 224 habitants par km<sup>2</sup>. Le département fait partie de la région Alsace. Il est limitrophe de l'Allemagne à l'est, le long du Rhin.

#### Le réseau 67

Le réseau 67 comporte 64 lignes régulières qui maillent le territoire départemental. Les lignes sont organisées en quatre bassins de déplacements : le bassin de Strasbourg, le nord, le nord-ouest et le sud du département. Toutes les communes du département ne sont pas desservies par les lignes régulières, mais bénéficient d'une desserte en lignes scolaires, en lignes virtuelles et en lignes accessibles aux personnes à mobilité réduite.

D'après l'enquête annuelle sur les transports collectifs départementaux (CERTU, GART, UTP), plus de 7,3 millions de kilomètres ont été réalisés en 2006 sur les lignes régulières, 7 millions de kilomètres l'ont été pour les services scolaires.



Hiérarchie du réseau départemental du bassin de Strasbourg (source : Conseil Général du Bas-Rhin)

## Le projet TSPO

### Origines et objectifs

L'axe Wasselonne-Strasbourg (25 km) dessert l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise dans laquelle la périurbanisation voit la densité décroître de 400 à 200 habitants par km<sup>2</sup>. L'absence de voie ferrée implique l'usage du réseau routier pour les déplacements vers Strasbourg.

La RN4 (transférée le 1er janvier 2006 au département, RD1004 depuis), sur l'axe entre Strasbourg et Wasselonne, était congestionnée, particulièrement avant et dans les traversées d'agglomération. Cette route était empruntée par deux lignes interurbaines (3 500 voyageurs par jour), pénalisant leurs usagers.

Au milieu des années 90, il est apparu nécessaire de redynamiser les lignes du Réseau 67 qui desservent l'agglomération strasbourgeoise, en particulier sur l'axe de la RN4. L'une des pistes envisagée consistait à concevoir un aménagement en faveur des cars départementaux en rase campagne, hors PTU. Cette première nationale a nécessité la collaboration du Département, de la DDE (gestionnaire à ce moment), du CETE de l'Est, du CERTU et du SETRA.

### Description du système de transport TSPO

La première section de couloir-bus a été ouverte en avril 2000, à l'entrée ouest de Furdenheim en direction de Strasbourg à l'est. Longue de 1 300 mètres, sa voie a été récupérée sur l'une des trois voies de la RN4 et en laissant les deux autres pour la circulation générale. L'aménagement (signalisations verticale et horizontale) a été traité de manière provisoire.

Après une période d'observation de quatre années pleines, le Conseil Général a décidé de poursuivre l'aménagement de manière homogène pour les deux accès à Furdenheim. Les travaux ont été réalisés en août-septembre 2005. Des sas à feux en entrée (mis en service le 1er mars 2006) permettent au car, après détection par GPS, de bénéficier d'une onde verte pour sa traversée.



Le couloir-bus à l'entrée de Furdenheim (source : CETE de Lyon)

## Performances et principaux résultats

Dès l'automne 2000, les temps de parcours des cars en direction de Strasbourg avaient diminué d'une dizaine de minutes en heure de pointe du matin au passage de Furdenheim. La clientèle a progressé en moyenne de 25% par an les deux premières années, qui en plus du TSPO, avaient vu d'autres mesures se mettre en place telle que la tarification départementale.

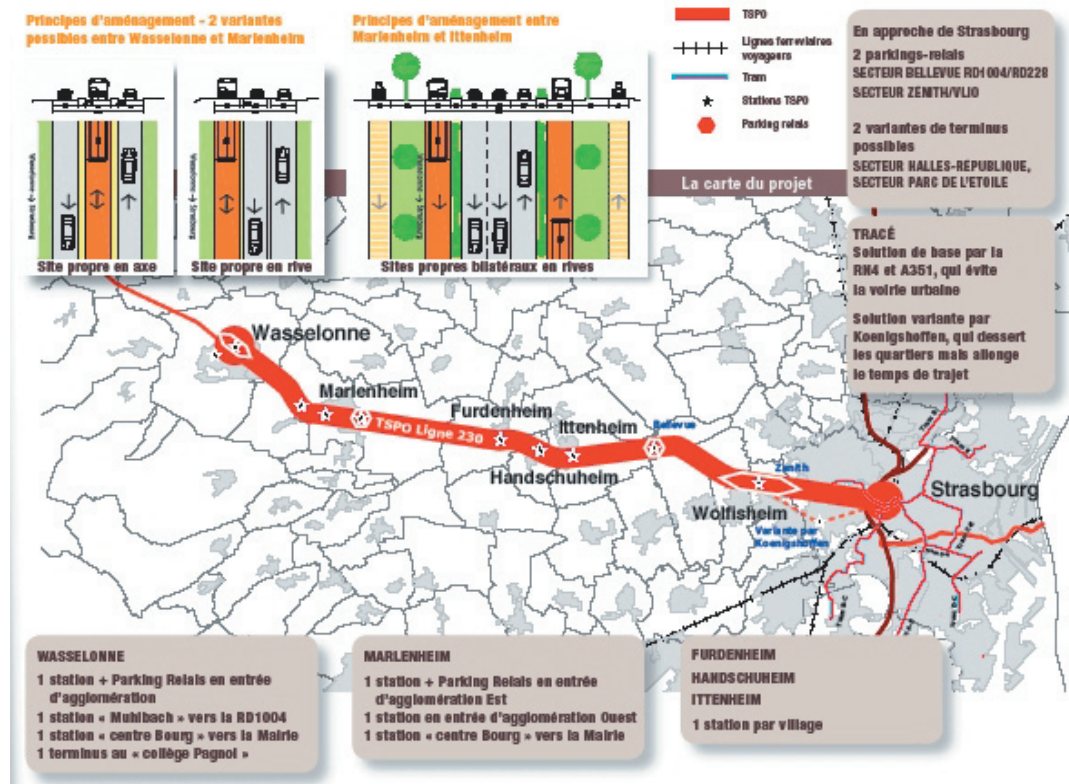
## Mesures de communication accompagnant le projet

La communication autour de la neutralisation permanente d'une voie de la RD 1004, en faveur des cars interurbains, a été complexe. Les Strasbourgeois sont assez habitués au système de priorité et de réduction de capacité (un tramway circule dans la capitale alsacienne). Mais les Bas-rhinois l'acceptent moins rase campagne. Ils souhaiteraient davantage des déviations et des voies rapides pour accéder à Strasbourg.

## Perspectives d'évolution

Pour améliorer la desserte des communes situées à l'ouest de Strasbourg et agir contre la saturation routière, le Conseil Général a décidé de mettre en oeuvre un projet de TCSP sur voie réservée tout le long de l'axe routier entre Strasbourg et Wasselonne.

Ce bus express doit proposer l'équivalent d'une desserte en TER ou en tramway : temps de trajets réguliers, passages fréquents, connexions aisées avec les autres modes de transport (parkings relais, pôles d'échanges, ...).



Plan du projet et principes d'aménagement (source : Conseil Général du Bas-Rhin)

La réalisation d'une première tranche d'aménagement du TSPO, entre Wasselonne et Ittenheim, est prévue dès 2013.

Les enjeux majeurs du TSPO

Le Projet TSPO rassemble trois enjeux majeurs :

- un **temps de trajet attractif** : le voyage en voiture ou en car entre Wasselonne et Strasbourg varie aujourd'hui en fonction de la congestion routière, de 45 minutes à

1h10 le matin, et de 35 à 45 minutes le soir. Grâce au site propre, le temps de trajet serait régulier et de l'ordre de 30 minutes.

- une **liaison efficace avec le centre-ville de Strasbourg**, le mettant en liaison avec :
  - les villages situés à l'ouest ;
  - divers équipements en correspondance avec les principales lignes de tramway urbains : un lycée, des salles de spectacles, un centre commercial, l'hôpital ;
  - la gare centrale SNCF, en desserte directe ou avec des correspondances avec le tramway.
- de **bonnes connexions avec les autres modes de transport** :
  - lignes de cars départementaux,
  - stations de bus et de tramway dès l'entrée ouest de la Communauté urbaine de Strasbourg,
  - quatre parkings-relais.

Une offre de qualité

Le projet TSPO proposera une offre de qualité à travers :

- des Bus à Haut Niveau de Service, de grande capacité, au design et aux équipements proches de ceux d'un tramway (confort, panneaux d'informations voyageurs) ;
- une fréquence de 10 minutes en heure de pointe et de 30 minutes en heure creuse, avec un service de 6h à 22h. Cette offre permet de quasiment doubler celle qui est actuellement proposée entre Wasselonne et Strasbourg ;
- des stations bien équipées : une dizaine de stations seront mises en place, équipées de quais et d'abris voyageurs, de panneaux d'informations voyageurs temps réel (horaires et temps de trajets).

### **Composantes institutionnelles du projet**

Le Conseil Général du Bas-Rhin, organisateur des transports départementaux et propriétaire de la RD1004, est le pilote du projet. A ses côtés, des partenaires financeurs l'aident dans la mise en oeuvre, via le Contrat de projets 2007-2013. Un budget de 21 millions d'euros pour une première tranche d'aménagement de 4 kilomètres entre Wasselonne et Marlenheim (1 million d'euros pour les études, 20 pour les travaux) est prévu par l'Etat, le Conseil Général du Bas-Rhin et le Conseil Régional d'Alsace.

Le projet Strasbourg - Wasselonne nécessite la coordination de différents acteurs du transport, puisqu'il empruntera successivement trois types de voies. La section interurbaine concerne la RD 1004, propriété du Conseil Général du Bas-Rhin, sur près de 13 kilomètres. La section de transition (une douzaine de kilomètres) qui emprunte la RN4 puis l'A351, concerne l'Etat. La section urbaine concerne la voirie urbaine, propriété de la Communauté Urbaine de Strasbourg. Ces trois entités travaillent en étroite collaboration pour définir les aménagements nécessaires au TSPO.



Les trois sections du projet (source : Conseil Général du Bas-Rhin)