Strasbourg
Communauté Urbaine

Maîtrise d'œuvre du prolongement de la ligne de tramway F – 2ème phase

AVANT-PROJET
PREFIGURATION TRAM F

Volume 2 : Contexte Général

RAPPORT CONTEXTE GENERAL

10 juillet 2010

No identification

réf. pièce du projet	AVP Phase	ING Émetteur	GEN Thème	NTE Type	001 N° d'ordre	A2. indice

INGÉROP
Conseil & ingénierie

Mandataire

168/172, boulevard de Verdun
92408 Courbevoie Cedex
Tél. 01 49 04 55 00
Fax. 01 49 04 57 01

BRUNO REMOUÉ + ASSOCIATS
ARCHITECTURE | URBANISME

Ronda Sant Pau 49 bxs 1ª
ES-08015 Barcelona
Tél. +34 93 5522448

Révisions

DATE D'ÉDITION	RÉVISION	NATURE DES MODIFICATIONS	ÉTABLI PAR	VÉRIFIÉ PAR	APPROUVÉ PAR	NB PAGE
12/07/2012	-	Première édition	C. ARNAULD	D. MARTIN-PREVEL	L.GAUTIER	18

SOMMAIRE

1 INTRODUCTION 4

2 CONTEXTE DES PROJETS D'URBANISME 5
2.1 Porte de Koenigshoffen 5
2.2 Aménagement de la gare biface 7

3 CONTEXTE DU PROJET DE TRANSPORT 10
3.1 Tram F 10
3.2 Tram-train 11
3.3 Lignes de bus 12
3.4 TSPO 13
3.5 Restructuration du réseau 15

1 INTRODUCTION

Le présent avant projet s'intègre à l'étude de l'extension de la ligne de tramway F de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

Cette extension va permettre la réalisation du Tram-Train Ouest, projet de réalisation d'un tram-train reliant le cœur urbain de Strasbourg aux communes périphériques de l'Ouest jusqu'à Gresswillen et Barr.

A terme, l'extension de la ligne F de Strasbourg prolongera la ligne F, actuellement en travaux, depuis la station « boulevard Wilson » (gare centrale) jusqu'à son terminus, « Route des Romains », dans le quartier de Koenigshoffen.

Entre la gare centrale et le carrefour du Rempart, le tracé projeté de l'extension emprunte les voies du réseau SNCF, matérialisant l'axe utilisé à terme par le tram-train.
Les incertitudes sur les évolutions du projet de tram-train ont amené la CUS à prévoir phase de « préfiguration du tram F ».

Cette préfiguration consiste à requalifier la route des Romains et la sortie de Koenigshoffen jusqu'à Porte Blanche, de façon à renforcer le lien entre le quartier de Koenigshoffen et le centre de Strasbourg. Pour que les aménagements soient compatibles avec l'arrivée du tramway, certains éléments du système tramway ont été projetés dans cette étude.

2 CONTEXTE DES PROJETS D'URBANISME

2.1 Porte de Koenigshoffen

Le quartier de Koenigshoffen, défavorisé géographiquement du fait de la proximité de la bretelle d'autoroute et de son excentrement, connait depuis quelques années un léger ralentissement de sa croissance. Séparé du centre de Strasbourg par une zone que l'on peut qualifier de « no man's land », le quartier éprouve des difficultés à se développer.

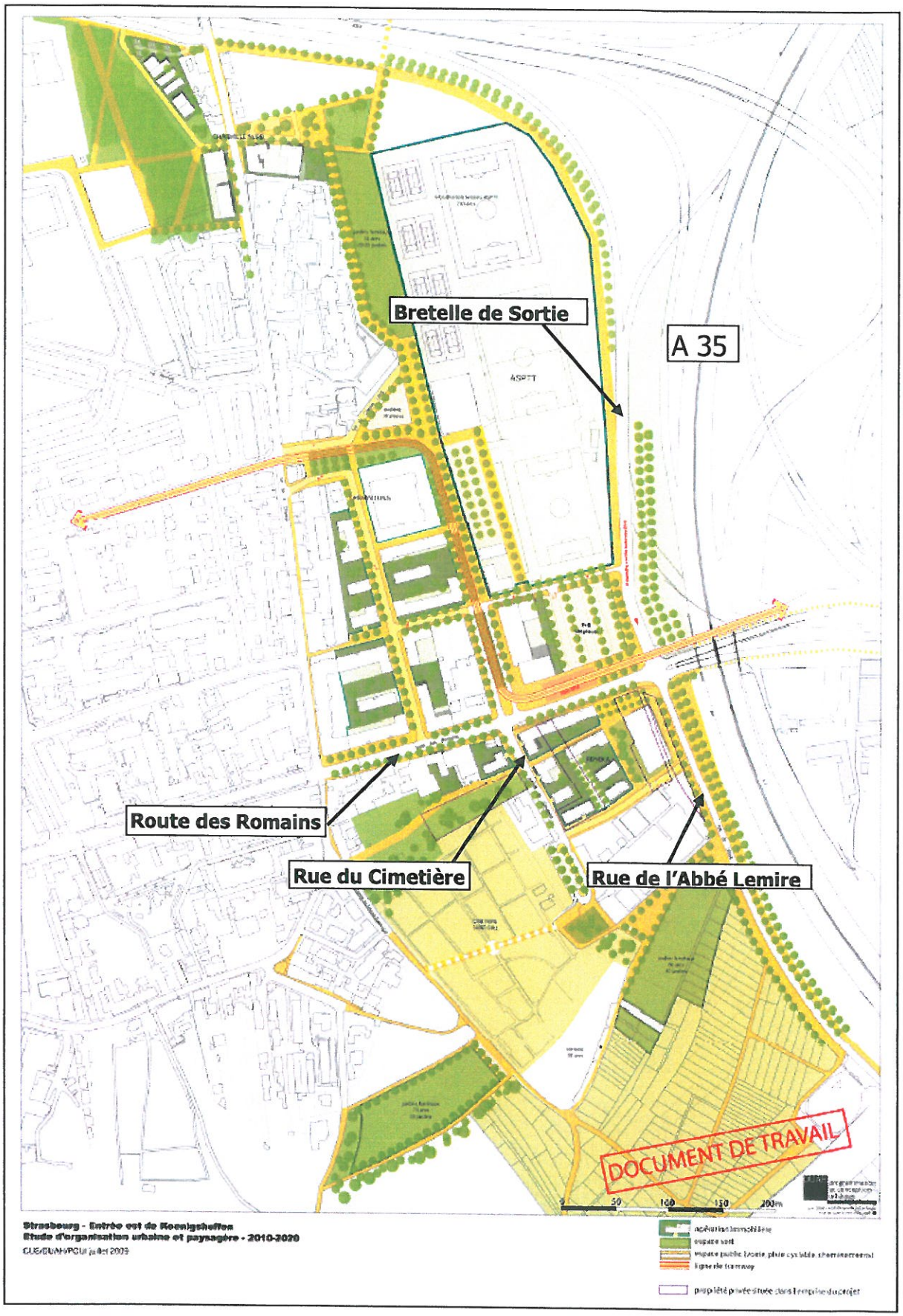
Vue générale du secteur de Koenigshoffen

Désirant relier ses zones périphériques à son cœur urbain, et consciente de la nécessité de revaloriser le quartier de Koenigshoffen, la CUS développe actuellement un projet d'aménagement « Porte de Koenigshoffen ».

Au travers d'un profond réaménagement de l'espace périurbain (cf. plan ci-après), basé sur une bonne utilisation des espaces verts et sur un renforcement du réseau de transports en communs, le projet « Porte de Koenigshoffen » vise à assurer une continuité inter-quartiers et à relier Koenigshoffen au cœur même de Strasbourg.

Le service de Programmation et Conception Urbaine a présenté son plan d'aménagement du quartier de Koenigshoffen au Bureau d'Urbanisme et d'Aménagement en juillet 2009.

Cette démarche de revalorisation de quartier fait partie intégrante de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme prescrite par la Communauté Urbaine de Strasbourg.


Bretelle de Sortie
A 35
Route des Romains
Rue du Cimetière
Rue de l'Abbé Lemire
DOCUMENT DE TRAVAIL
Strasbourg - Entrée est de Koenigshoffen
Etude d'organisation urbaine et paysagère - 2010-2020

Projet « Porte de Koenigshoffen »

2.2 Aménagement de la gare biface

A la suite du rapport Keller et dans la lignée des évolutions contemporaines, la gare centrale de Strasbourg doit poursuivre son évolution de gare à vocation européenne.

Les dernières réflexions sur « la grande gare »[1] insistent sur une nécessité de gestion des flux. Dans un futur proche et en raison d'une politique de développement du transport collectif, la concentration des flux va croissante :

- TGV-Est européen, Paris-Strasbourg.
- Réseau Corail
- Réseau TER
- Tram-train
- Réseaux de tramway.
- Réseau de bus.
- Véhicules particuliers et taxis :
  (Ouverture à l'A35/A351, amélioration de la circulation sur les axes saturés tels que la rue de Koenigshoffen, le carrefour porte blanche, le boulevard de Nancy).

Autant de flux que l'espace de la gare doit être à même de gérer au mieux en favorisant la fluidité et la gestion de l'information.

Dans de nombreuses villes, cette « grande gare » est le résultat d'une évolution vers ce qui est aujourd'hui communément appelé une « gare biface ».

A Strasbourg, cette idée de gare biface est actuellement renforcée par le projet d'aménagement d'un quartier d'affaires situé à l'Ouest du périphérique. L'ouverture de la gare assurerait à ce quartier un développement rapide et certain.

Ce principe d'aménagement en gare biface est un lien fort entre le centre-ville et l'éventuel quartier d'affaires, apportant une réponse efficace à la problématique bien contemporaine de congestion urbaine.

[1] Le concept de la « grande gare » a été développé dans le rapport intitulé la gare Contemporaine, de Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin,

Source : Ecocité-Strasbourg

La configuration double face de la gare centrale présente plusieurs avantages :

- Renouvellement de son accessibilité multimodale (ouverture à l'A35/351, interconnexion tram-train/tram F).
- Revalorisation du quartier de Koenigshoffen grâce à la proximité du quartier d'affaires.
- Amélioration de la circulation sur les axes actuellement saturés (rue de Koenisghoffen, Carrefour Porte Blanche, Boulevard de Nancy)

En effet, son ouverture au Nord-Ouest permet à la gare d'être directement accessible aux quartiers de Koenigshoffen et de Cronenbourg ainsi qu'aux usagers quittant l'autoroute A35/351, évitant de faire un détour contraignant par la porte Blanche et le boulevard de Nancy. Il en résulte une bonne interconnexion entre le quartier de Koenigshoffen et le cœur urbain de Strasbourg, lien renforcé par l'éventuelle présence d'un quartier d'affaires.

Enfin, la facilité d'accès à la gare créée par son ouverture en double face sera particulièrement avantageuse pour les usagers de véhicules particuliers, ils bénéficieront d'espaces d'accueil et de stationnement adaptés.

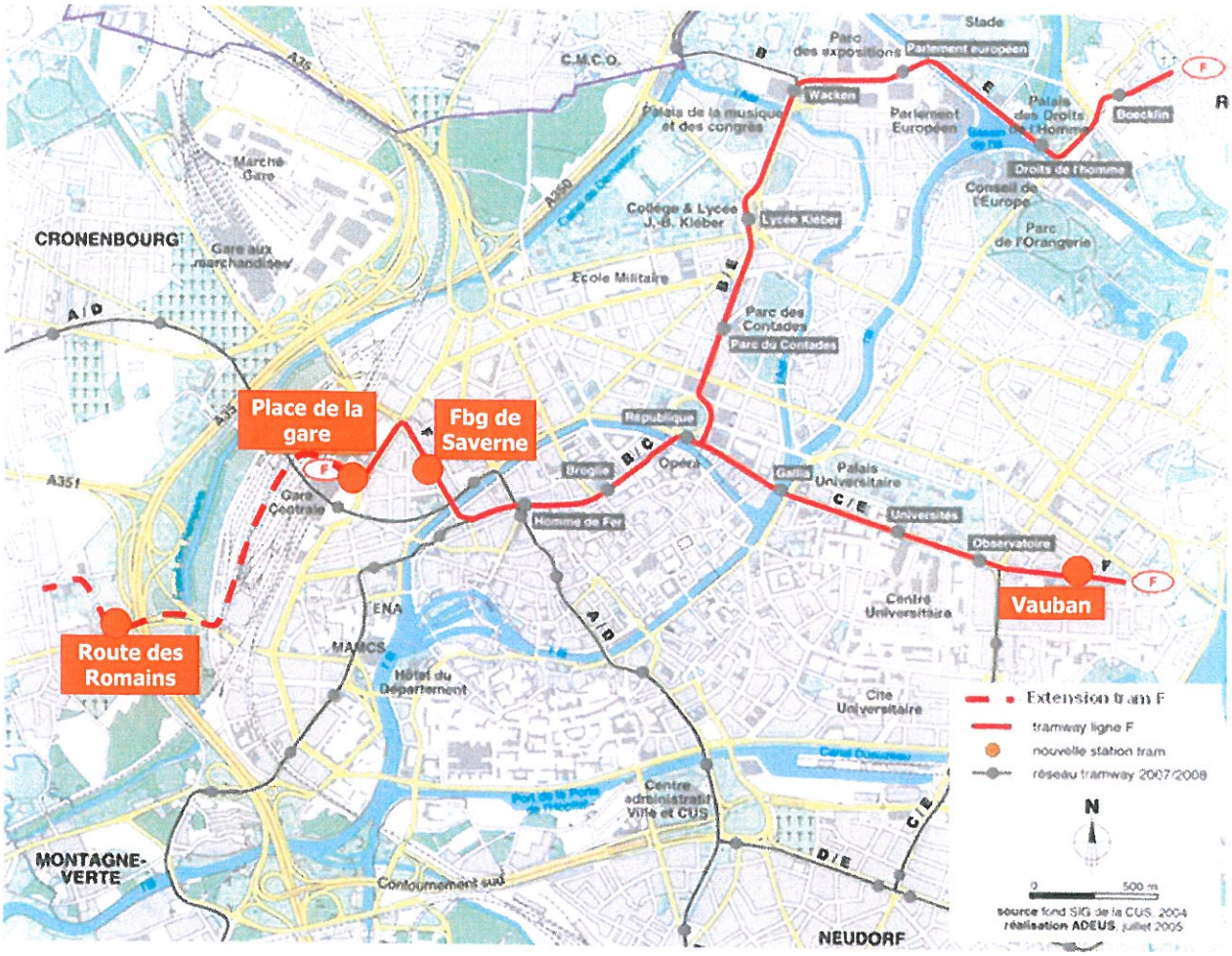
Toutefois, l'horizon de réalisation des cette gare biface n'est pas connue à ce jour

3 CONTEXTE DU PROJET DE TRANSPORT

3.1 Tram F

La première phase d'extension de la ligne F, dont les travaux sont actuellement en cours, va permettre d'améliorer l'interconnexion entre la gare centrale de Strasbourg et le centre de la cité.

Une deuxième phase de l'extension de la ligne F permettra de relier le centre de Strasbourg au quartier de Koenigshoffen via la gare. L'infrastructure tramway de cette deuxième extension sera en partie commune avec le tram train Ouest (TTO), sur la section circulant dans l'emprise de la gare basse. La réalisation de l'ensemble de cette plateforme est à charge de la CUS.



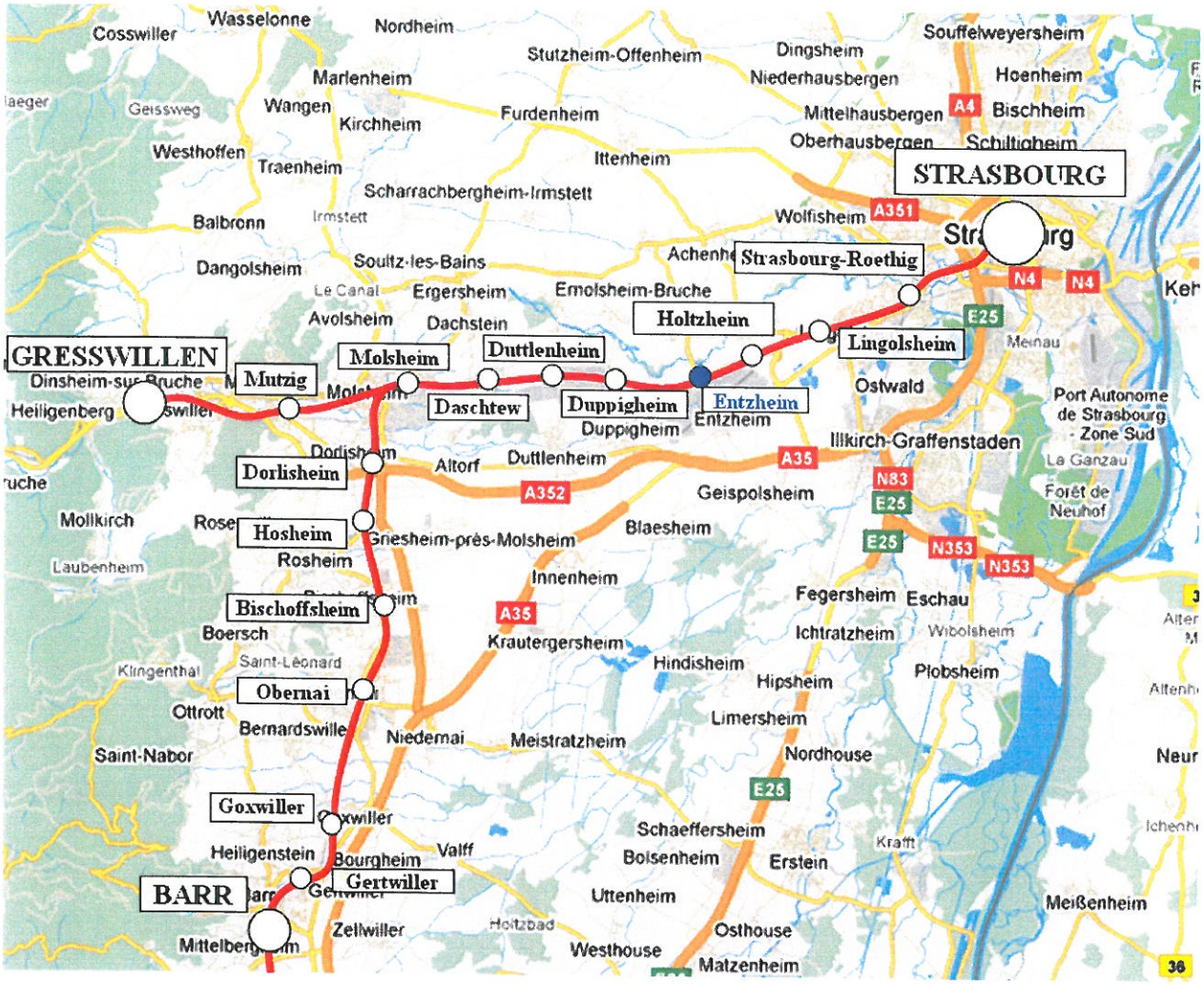
Itinéraire ligne F

3.2 Tram-train

Le projet Tram-Train « Ouest » (TTO) (Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges) consiste en la création d'un transport collectif en site propre capable de desservir la banlieue Ouest de Strasbourg et son centre ville sans rupture de charge dans une gare quelconque.

Les objectifs du projet sont multiples:

- Désengorger l'axe autoroutier Sud-Ouest A35, régulièrement saturé aux heures de pointe.
- Renforcer la cohésion territoriale de la CUS et offrir une qualité de transport et d'échange en éliminant l'obligation de changement de rame en gare de Strasbourg.
- Améliorer la qualité de l'air en réduisant le trafic automobile.



Itinéraire du Tram-Train Ouest

Le projet du TTO reliera les villes de Gresswiller et de Barr au centre urbain de Strasbourg jusqu'aux terminus Vauban et Robertsau.

L'un des principaux atouts du projet repose sur les caractéristiques du tram-train qui possède la spécificité d'utiliser un matériel roulant particulier capable d'emprunter :

- le réseau tramway urbain.

- le Réseau Ferré National.

Ainsi, le passage en gare de Strasbourg peut s'effectuer sans changement de rame.

C'est en 2005 que le comité de pilotage composé des instances directionnelles de l'Etat (DRE), la Région Alsace, le Département du Bas-Rhin, la CUS, RFF et SNCF décident d'un premier phasage du projet. Celui-ci est découpé en deux tranches fonctionnelles :

- la première vise d'une part à améliorer la desserte ferroviaire sur la ligne « Entzheim-Molsheim-Obernai-Barr », par trains « TER » classiques, d'autre part à réaliser l'infrastructure du tram-train sur sa section urbaine dans Strasbourg. Ces dispositions permettront d'exploiter dès la fin de l'année 2010 une nouvelle ligne de tramway appelée ligne « F » qui préfigurera le parcours du futur tram-train.

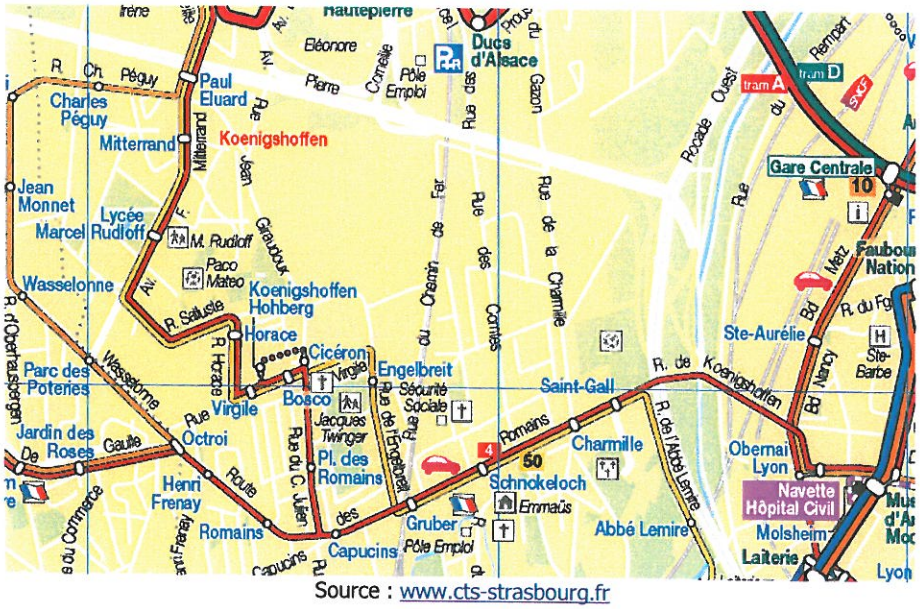
- La deuxième vise à réaliser l'interconnexion, en gare basse de Strasbourg, avec la voie ferrée « Strasbourg-St Dié », et d'étendre le tracé de la ligne F jusqu'au quartier de Koenigshoffen.

- A l'issue de cette deuxième tranche fonctionnelle, le réseau de transport Strasbourgeois disposera donc d'une part d'une nouvelle ligne de tramway « F » desservant le centre urbain entre Vauban et Koenigshoffen, et d'autre part d'un service tram-train sans rupture de charge en gare de Strasbourg.

3.3 Lignes de bus

Deux lignes de bus desservent actuellement le quartier de Koenigshoffen :

- La ligne 4 passe par la porte blanche et emprunte la rue de Koenigshoffen puis la route des Romains.
- La ligne 50 traverse le quartier selon un axe Nord/Sud : après avoir traversé l'autoroute A351, elle descend jusqu'à la route des Romains qu'elle emprunte avant de repartir vers le Sud par la rue de l'Abbé Lemire.
- La ligne 10 permet quant à elle de relier le carrefour de la porte blanche à la gare centrale de Strasbourg.



Source : www.cts-strasbourg.fr

Pour rejoindre la Gare depuis Koenigshoffen, le parcours actuel consiste à prendre la ligne 4 jusqu'à la station Obernai/Lyon, puis de prendre la ligne 10 jusqu'à la gare centrale.

L'extension de la ligne F permettra de relier directement le quartier de Koenigshoffen à la gare centrale de Strasbourg, ouvrant ainsi un accès rapide au cœur du tissu urbain pour les usagers de banlieue.

Avant la mise en service de la section tramway F entre la gare centrale et Koenigshoffen, une modification d'itinéraire du réseau bus pourrait servir de préfiguration du futur trajet du tramway.

L'itinéraire de la ligne 4 du réseau bus de Strasbourg peut être modifié entre le carrefour de la Porte Blanche et la Gare Centrale de manière à offrir une desserte continue. Cet itinéraire serait une alternative à l'absence du tramway.

Cependant, il est à noter que cette question doit être traitée par l'exploitant, la présente proposition ne pouvant être validée que par les autorités compétentes, la CTS en l'occurrence.

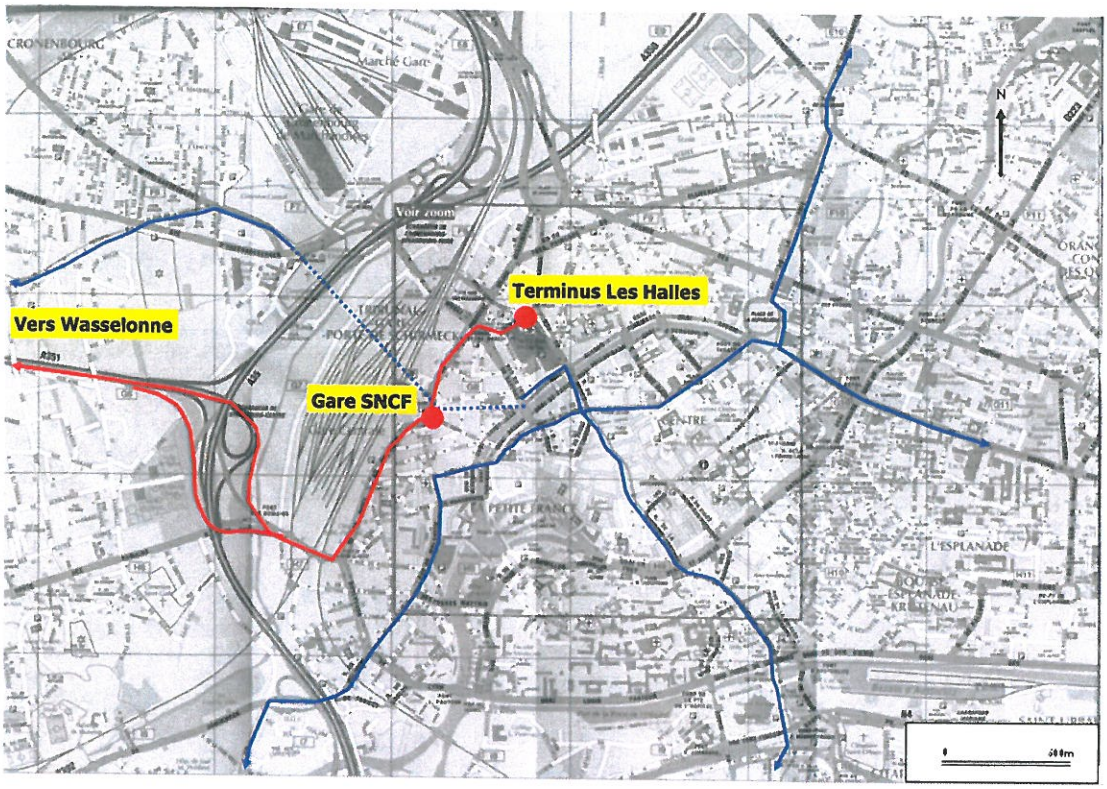
3.4 TSPO

Le Transport en Site Propre de l'Ouest Strasbourgeois (TSPO) est un bus express devant relier Wasselonne au centre de Strasbourg.

Le projet de TSPO a pour objectifs d'améliorer la desserte des communes à l'Ouest de Strasbourg, de soulager la circulation routière, d'améliorer la qualité de l'air et le cadre de vie des habitants.

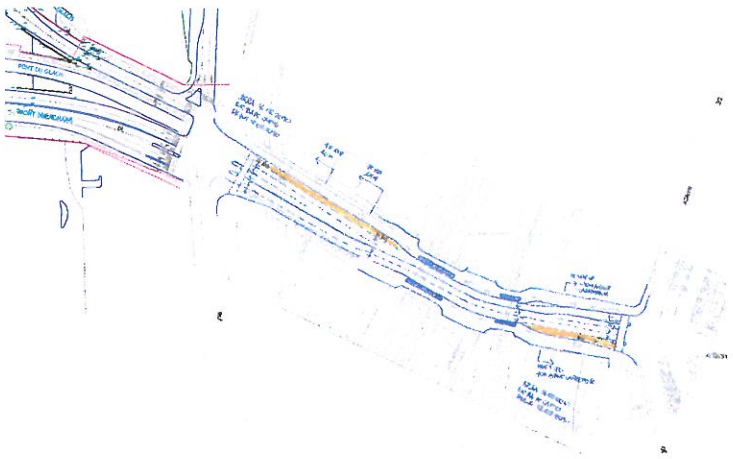
Ce projet s'inscrit au cœur de la politique en faveur du développement durable du conseil général du Bas Rhin, qui projette sa réalisation en 2013.

Plusieurs variantes d'insertion du TSPO dans Strasbourg ont été étudiées. La plus probable est son arrivée par la bretelle d'autoroute A351, son insertion rue de Koenigshoffen jusqu'à porte blanche.
Le TSPO aurait pour terminus la Place des Halles.

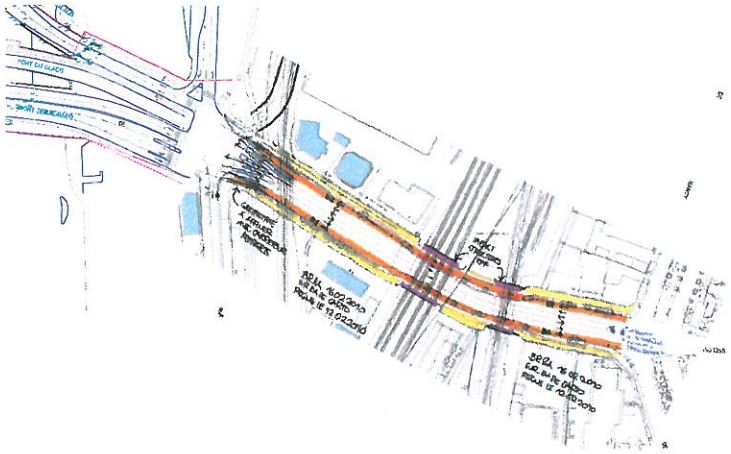


Itinéraire TSPO pris en compte pour cette étude

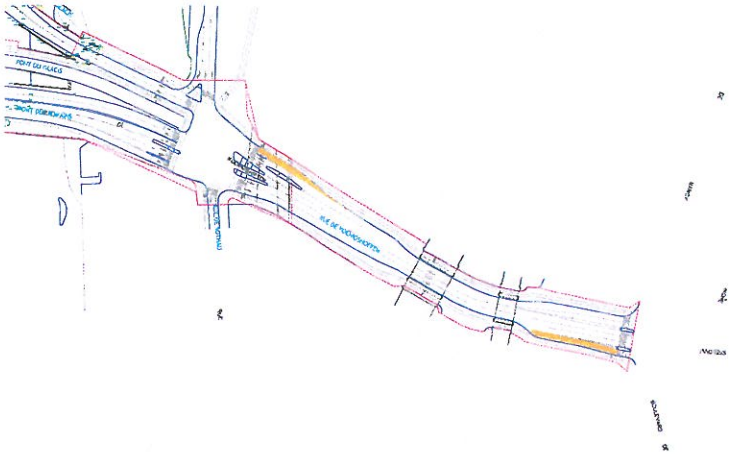
Afin de préserver une rapidité de desserte acceptable, et de ne pas rompre avec le principe « express » du TSPO, diverses possibilités d'aménagement de voirie ont été étudiées sur la rue de Koenigshoffen et à l'entrée porte blanche.



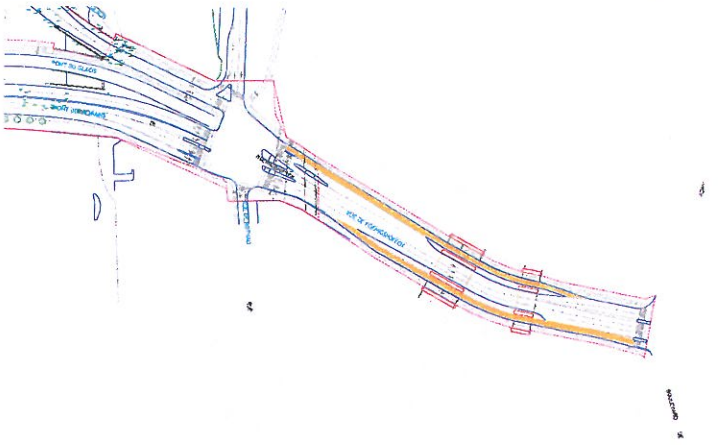
- Variante 1 : couloir d'approche bus ; pont rail repris.



- Variante 2 : couloirs bus continus ; ponts rails repris.



- Variante 3 : couloir d'approche bus ; pont rail existant.



- Variante 4 : couloirs bus continus ; élargissement tunnels piétons.

A court terme, la variante 3 a été retenue. En effet, c'est d'une part la moins coûteuse, d'autre part la moins technique à réaliser (on ne touche pas aux ouvrages d'art). Enfin, les flux de véhicules et les temps d'attente pour le TSPO ne sont pas trop défavorisés par cette configuration.

3.5 Restructuration du réseau

Les divers projets précédemment cités se placent dans un projet plus global de restructuration du réseau de transport en commun strasbourgeois.

Ce projet de restructuration vise à améliorer la qualité de vie au sein de la CUS en faisant des transports collectifs l'outil principal d'aménagement et de gestion des déplacements.

3.5.1 Restructuration générale

La ville de Strasbourg bénéficie d'une place privilégiée dans la zone de l'Est de la France. Elle est le carrefour d'axes ferroviaires d'intérêt européen, pour le réseau voyageur comme pour le réseau fret. D'autre part, la CUS est l'unique autorité organisatrice des transports urbains sur les 28 communes qui la composent.
Aujourd'hui, malgré une bonne desserte en transports en communs, l'agglomération fait face à des inégalités de service selon les zones d'activité. De plus, en périphérie, les contraintes du réseau viaire freinent l'optimisation des services de transport (vitesses commerciales peu compétitives). Enfin, les grands axes d'accès à la commune de Strasbourg sont régulièrement saturés aux heures de pointe.

Ainsi, à travers la restructuration du réseau de transports, la CUS vise plusieurs objectifs :

- Favoriser le développement économique et commercial en facilitant les déplacements dans l'agglomération
- Ouvrir de nouveaux territoires au développement urbain
- Valoriser l'image de Strasbourg et de son centre
- Réduire le trafic automobile sur les axes principaux d'enceinte de la ville

Consciente de l'utilité des transports en commun, la CUS cherche ainsi à optimiser son réseau en créant un maillage soudé sur toute la superficie de l'agglomération.

- Une nouvelle hiérarchisation du réseau d'autocars sera créée
- Les liaisons interurbaines seront renforcées afin d'obtenir une meilleure desserte des communes périphériques.
- Une attention particulière sera portée sur l'intermodalité. Des pôles d'échanges seront crées afin de favoriser les transferts entre véhicules particuliers et transports en communs.

La restructuration s'inscrit dans la continuité des travaux réalisés ces dernières années pour l'extension des lignes de tramway B (2008), C et D (2007), et la création et extension de la ligne E (2007).

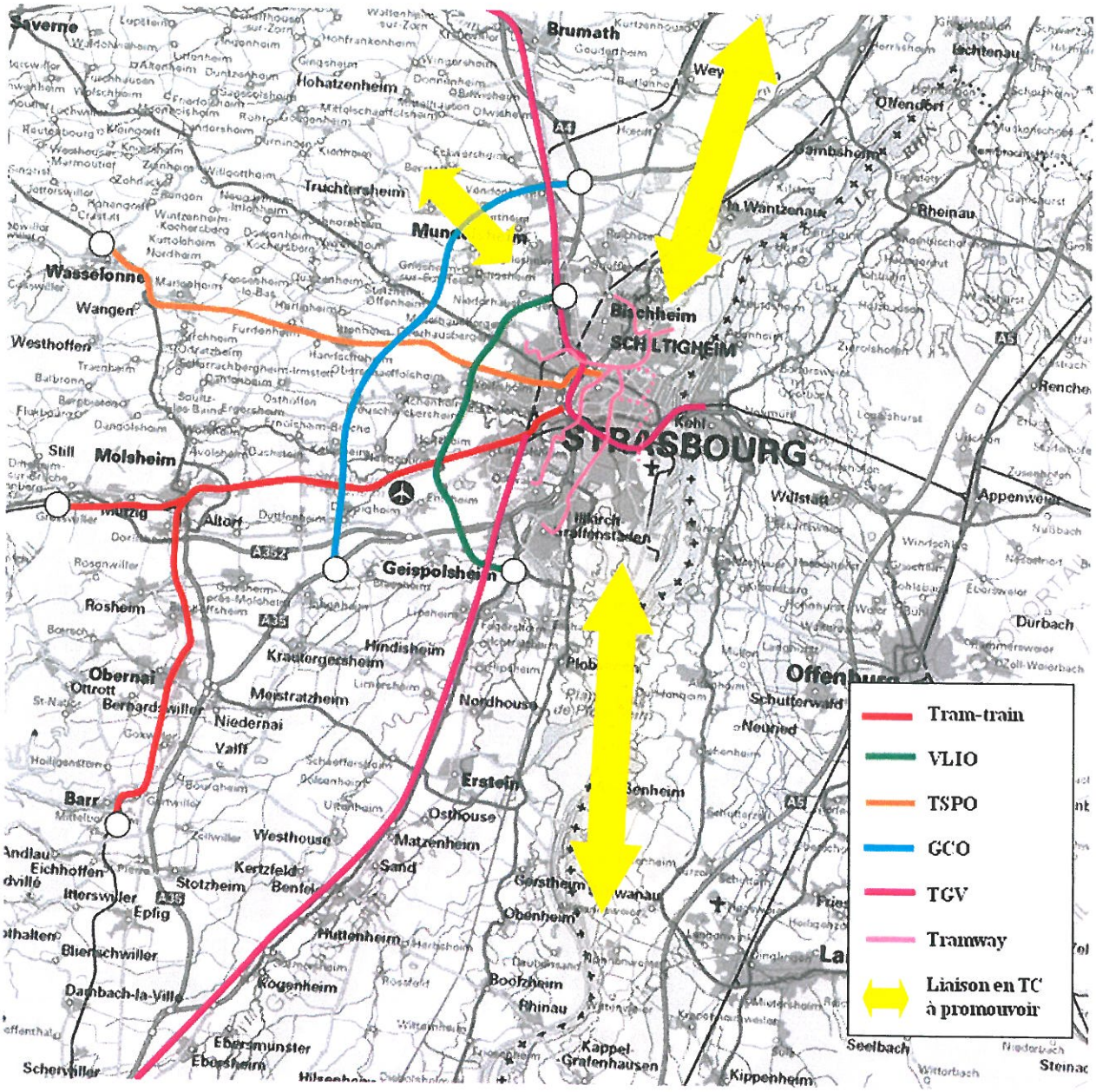
La multiplication des connexions et l'amélioration du maillage du centre urbain contribuent au développement de la mobilité en transports collectifs et offrent une alternative aux déplacements en véhicules particuliers.

La mise en service du tram-train et du TSPO permettra une meilleure connexion avec les bassins de la banlieue strasbourgeoise non desservis par le tramway.

Deux grands projets de rocades routières susceptibles d'impacter la circulation aux alentours de Strasbourg sont menés en parallèle et s'intègrent pleinement dans le projet de restructuration du réseau.

- le Grand Contournement de l'Ouest (GCO) reliera les autoroutes de Paris (A4) et Karlsruhe (A35) au Nord, à celles de Bâle et Lyon (A35) au Sud.
  Il permettra en particulier de décongestionner les axes autoroutiers d'accès à Strasbourg en offrant une alternative aux usagers leur évitant l'entrée dans la ville.

- La Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) est un grand projet d'aménagement de voirie qui permettra de relier directement les communes périphériques de l'Ouest de Strasbourg entre elles. Ce projet, mené par le département du Bas Rhin et par la CUS, prendra en compte le développement de tous les modes de transport, favorisant les échanges intermodaux dans les différentes communes traversées.



Futur Réseau de Transport en Commun

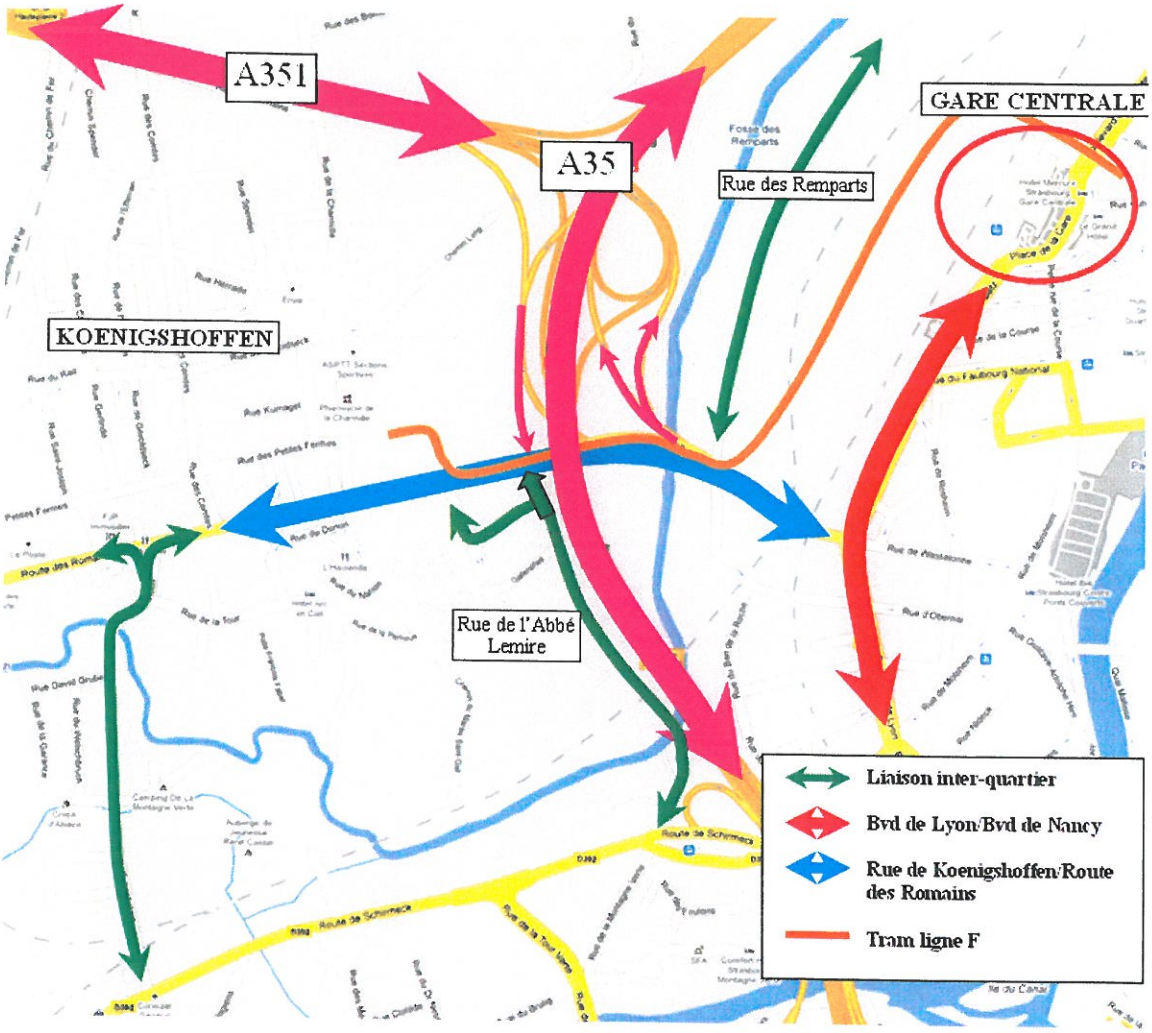
3.5.2 Secteur Ouest

La multiplication des services de transports en communs entre la place de la gare et le quartier de Koenigshoffen d'une part, le réaménagement de la rue du Rempart en axe principal d'autre part, sont les arguments principaux développés afin de désengorger les boulevards de ceinture (Boulevards de Nancy, de Lyon et de Metz), axes régulièrement saturés aux heures de pointe.

Dans le secteur de Koenigshoffen, l'accent est mis sur la nécessité de revaloriser les liaisons inter-quartiers.

Dans le cadre de nouveau aménagements, la rue de l'Abbé Lemire pourra être interdite aux VP dans le sens Sud→Nord, mais autorisée aux transports en communs, cycles et piétons. Une nouvelle voirie reliant

la rue du cimetière et la rue de l'Abbé Lemire pourra être aménagée, créant ainsi une voie de distribution permettant la desserte des quartiers de Koenigshoffen et des quartiers du Sud-Ouest de Strasbourg (Elsau, Ligolsheim) sans passer par le boulevard de Lyon.



Secteur Koenigshoffen : Liaisons inter-quartier à valoriser

Par cette restructuration de son réseau de transports, la Communauté Urbaine de Strasbourg souhaite rendre plus accessible son centre urbain, harmoniser ses faubourgs entre eux et diminuer ses consommations d'énergie par une meilleure organisation de son territoire.