

LES EXPERTISES
DE L'ADEUS

Articulation urbanisation / TSPO

D'un projet de transport
vers un projet de territoire
entre Wasselonne et Strasbourg

Avril 2013



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise



Introduction

Ce diagnostic préalable s'inscrit dans une démarche globale, dont l'objectif est d'accompagner l'arrivée du TSPO sur le territoire et de faire de ce projet d'infrastructure un projet de territoire partagé, s'inscrivant dans une vision prospective de la construction de l'Euro-région.

Ce document servira d'appui pour lancer les futurs échanges avec les territoires pour le Conseil général du Bas-Rhin, le SCOTERS, la CUS, la Région et le SCoT de Saverne.



Cadre général de la démarche

- ✿ S'inscrire dans une démarche d'accompagnement de l'arrivée du TSPO
- ✿ Contribuer à donner de la cohérence d'ensemble, afin que le TSPO ne soit pas qu'un moyen de transport périurbain mais un levier pour l'aménagement du territoire
- ✿ Aider à passer d'un projet d'infrastructure à un projet global de territoire qui soit partagé entre les différents acteurs
- ✿ Identifier les apports du TSPO pour l'ensemble du territoire (CUS et hors CUS) et les interactions à développer

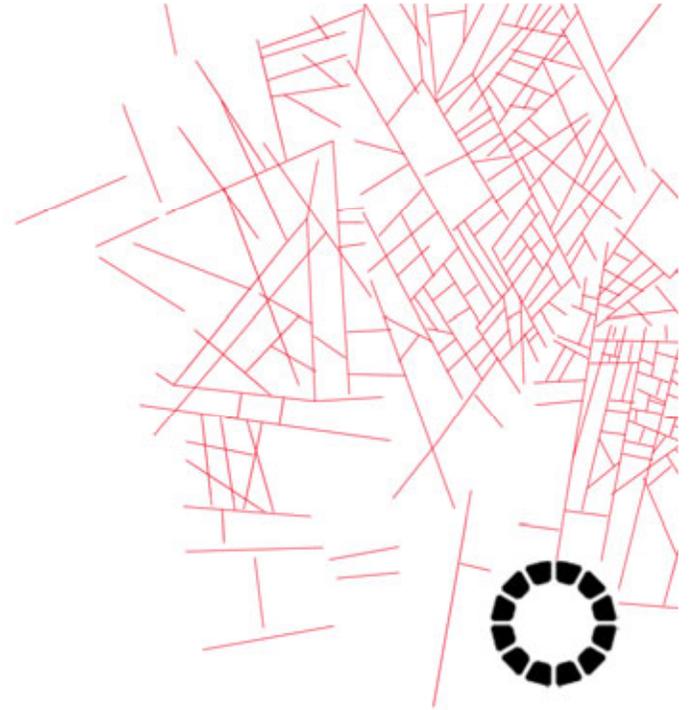


Mettre en lumière les grands enjeux, ouvrir le débat entre les différents acteurs... plutôt que de livrer des réponses...

Sommaire

1. Une première expérience nationale de ce type, à l'échelle d'un territoire périurbain
2. Ce que l'arrivée du TSPO va changer
3. Le grand territoire autour du TSPO
4. Les dynamiques à l'œuvre sur le territoire
5. Les enjeux soulevés par l'arrivée du TSPO
Les questionnements pour les politiques territoriales





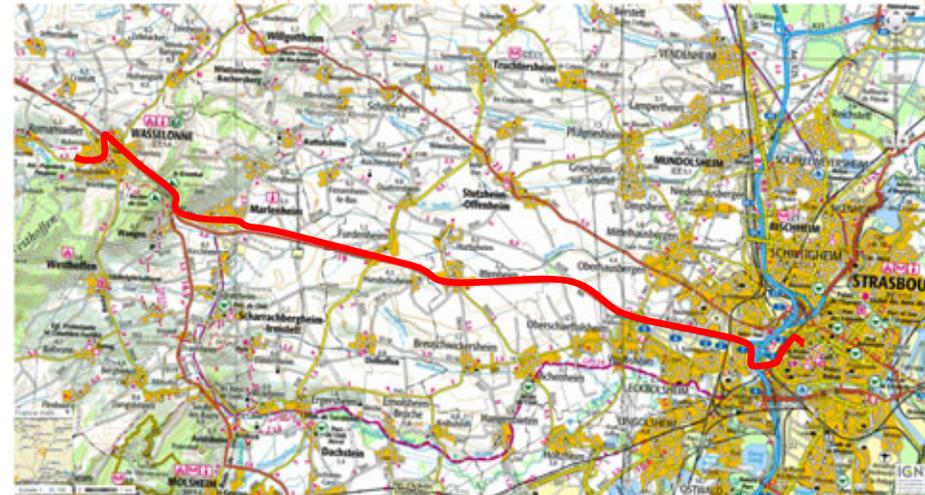
1.

**Une première expérience nationale de ce type,
à l'échelle d'un territoire périurbain**

Une première expérience nationale de ce type, à l'échelle d'un territoire périurbain

- Le TSPO : une première expérience à l'échelle nationale d'un bus à haut niveau de service (BHNS) en milieu périurbain de faible à moyenne densité...
- ... les autres exemples français de BHNS concernent des territoires urbains ou périurbains denses (*Toulouse, Nantes, Grenoble, Metz etc.*)

TSPO (Strasbourg)



Busway (Nantes)



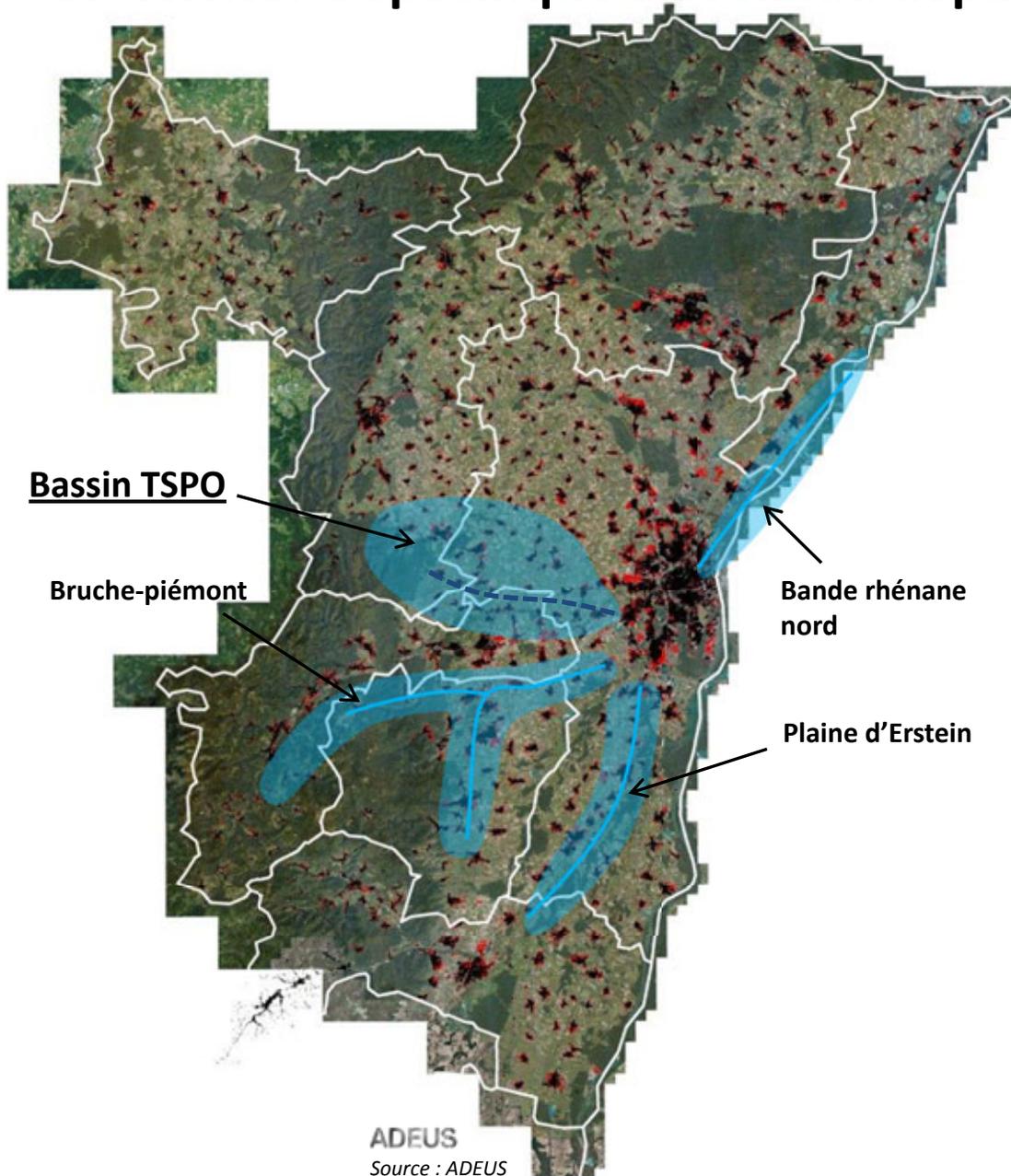
BHNS « Ouest » (Toulouse)



Sources : IGN/ADEUS

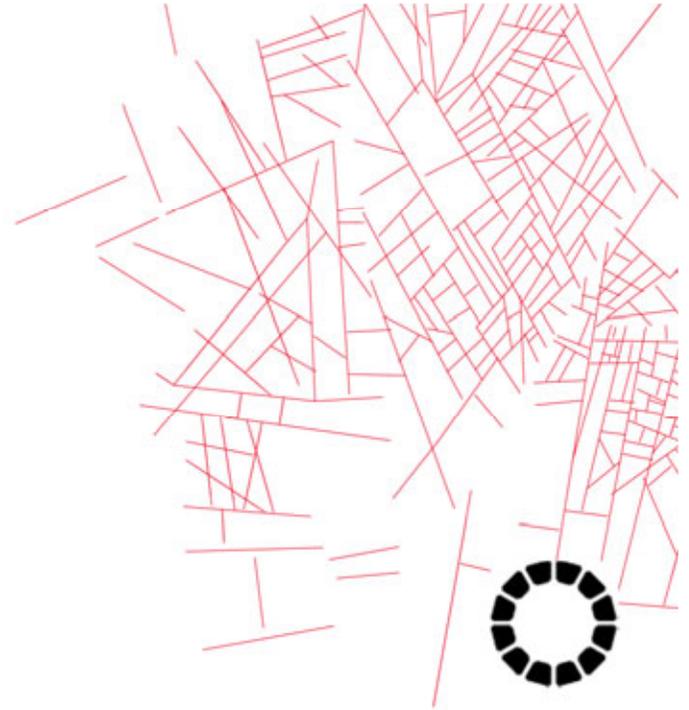
ECHELLES IDENTIQUES

Un territoire spécifique au sein du département



- Une répartition des villages beaucoup plus diffuse dans le bassin du TSP0 que dans les autres bassins du département, qui s'organisent davantage sous forme « linéaire » le long d'un axe TER
- Une taille moyenne plus petite des communes du bassin TSP0 en comparaison à ces autres bassins...

... autant de caractéristiques géographiques qui nécessitent d'élargir le périmètre de réflexion sur l'aire d'influence du TSP0



2.

Ce que l'arrivée du TSPO va changer

Ce que l'arrivée du TSPO peut, ou va changer...

Au-delà des améliorations de l'offre en transport en commun (*vitesse commerciale, régularité, fréquence, capacité, confort des usagers, information et mobilier en station, priorité aux carrefours...*), l'arrivée d'un TCSP peut avoir plusieurs conséquences +/- directes...



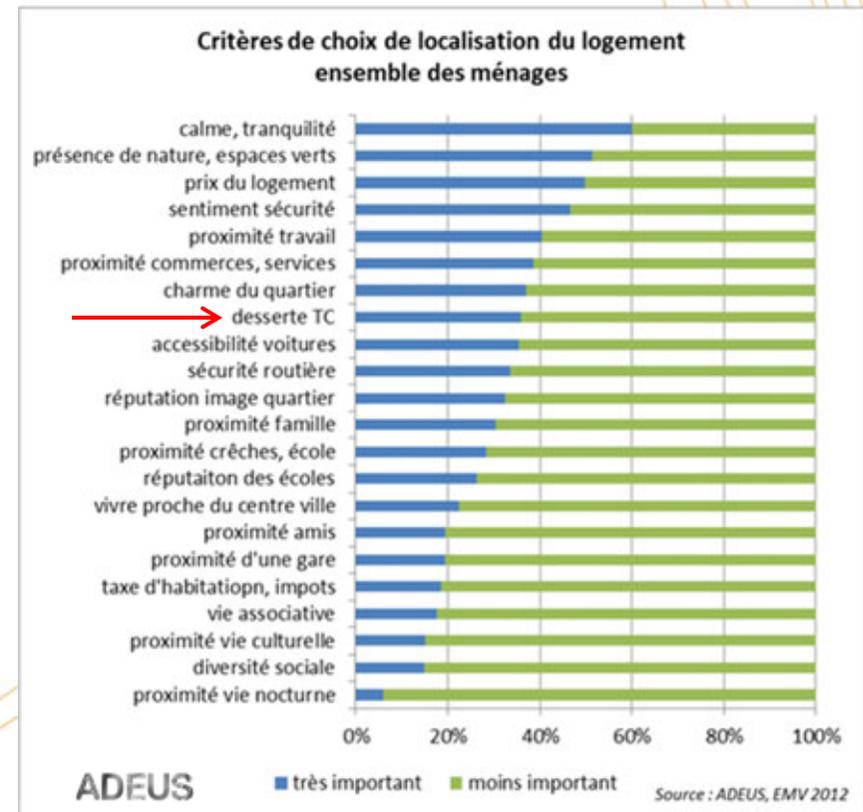
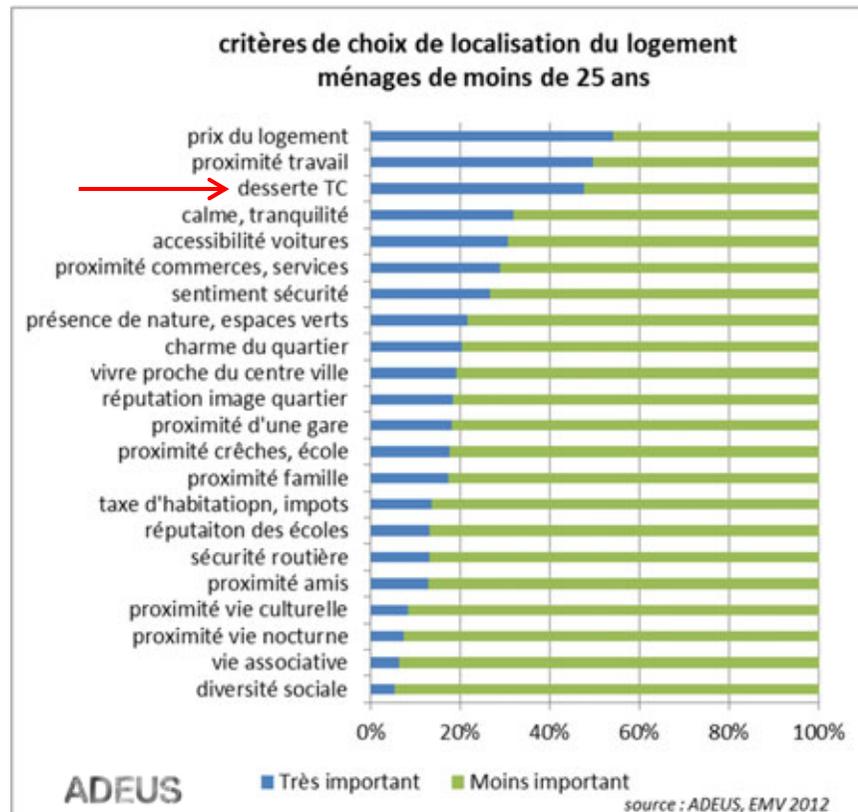
Des enjeux d'attractivité :

- **Hausse de l'attractivité du territoire** pour y habiter ou y implanter des activités
- **Augmentation de la pression foncière**, particulièrement à proximité des arrêts
- **Economie du foncier...** à concilier avec une hausse d'attractivité

Le transport collectif, vecteur d'attractivité d'un territoire...

- Le critère « desserte TC » constitue un élément important dans les choix de localisation du logement et participe de manière importante à l'attractivité d'un territoire
- Les jeunes ménages placent le critère « desserte TC » quasiment au même niveau que le prix du logement et la proximité du travail
- Le critère « desserte TC » est jugé plus important que celui de l'accessibilité voiture, en particulier chez les jeunes ménages
- C'est bien le critère « desserte TC » qui est mis en avant dans les choix des ménages, pas spécifiquement celui de la « proximité d'une gare »

Aspirations des ménages (extrait de l'Enquête Modes de Vies, ADEUS, 2012)



Ce que l'arrivée du TSPO peut, ou va changer...

Des enjeux de mobilité

- **Hausse de l'attractivité de l'offre en bus** par rapport à d'autres modes de déplacement... entraînant une évolution plus ou moins forte des pratiques de mobilités
- **Réduction potentielle de la congestion routière** : bénéfices environnementaux, de sécurité et de qualité de vie



BHNS de Nantes

Des enjeux de partage de l'espace public

- **Nouvelle « image »** générée par un BHNS* dans le « paysage quotidien » des habitants, notamment les espaces publics (*à l'image d'un tramway en ville par exemple*)
- **Requalification et nouveau partage** des espaces publics traversés
- **Possible pression sur le stationnement** sur voirie dans les communes avec arrêts



BHNS de Nîmes

* Bus à Haut Niveau de Service

Les conséquences induites par l'attractivité nouvelle du territoire...

• **Implantation de nouveaux ménages :**

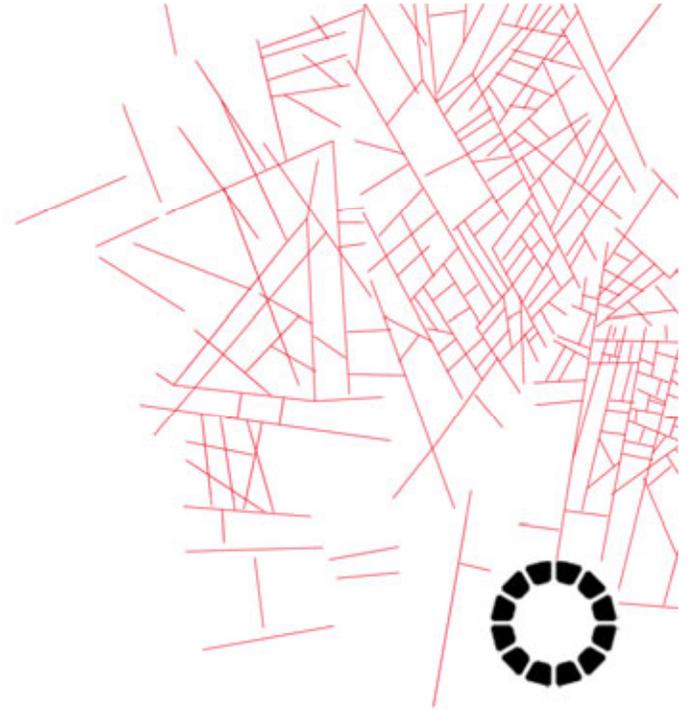
- ⇒ de nouveaux besoins en logements, et donc en foncier ou renouvellement urbain... Ce qui peut entraîner une nouvelle perception sociale de ce territoire, par exemple sur la représentation du « village »,
- ⇒ de nouveaux besoins en services/équipements qui interrogent sur les moyens et les logiques de mutualisation/solidarités,
- ⇒ une augmentation de population faisant « masse critique », favorable au développement de commerces/services de proximité, notamment autour des stations... Cela représente des opportunités pour la vie locale.

• **Hausse « naturelle » du trafic routier, en lien avec l'attractivité du territoire :**

le TSPO a vocation à absorber une part de ce trafic supplémentaire, en offrant une alternative attractive à la voiture individuelle... et ainsi atténuer les effets de la congestion routière

• **Nécessité d'un projet global adapté au territoire, et renforcé par l'imbrication des politiques publiques :**

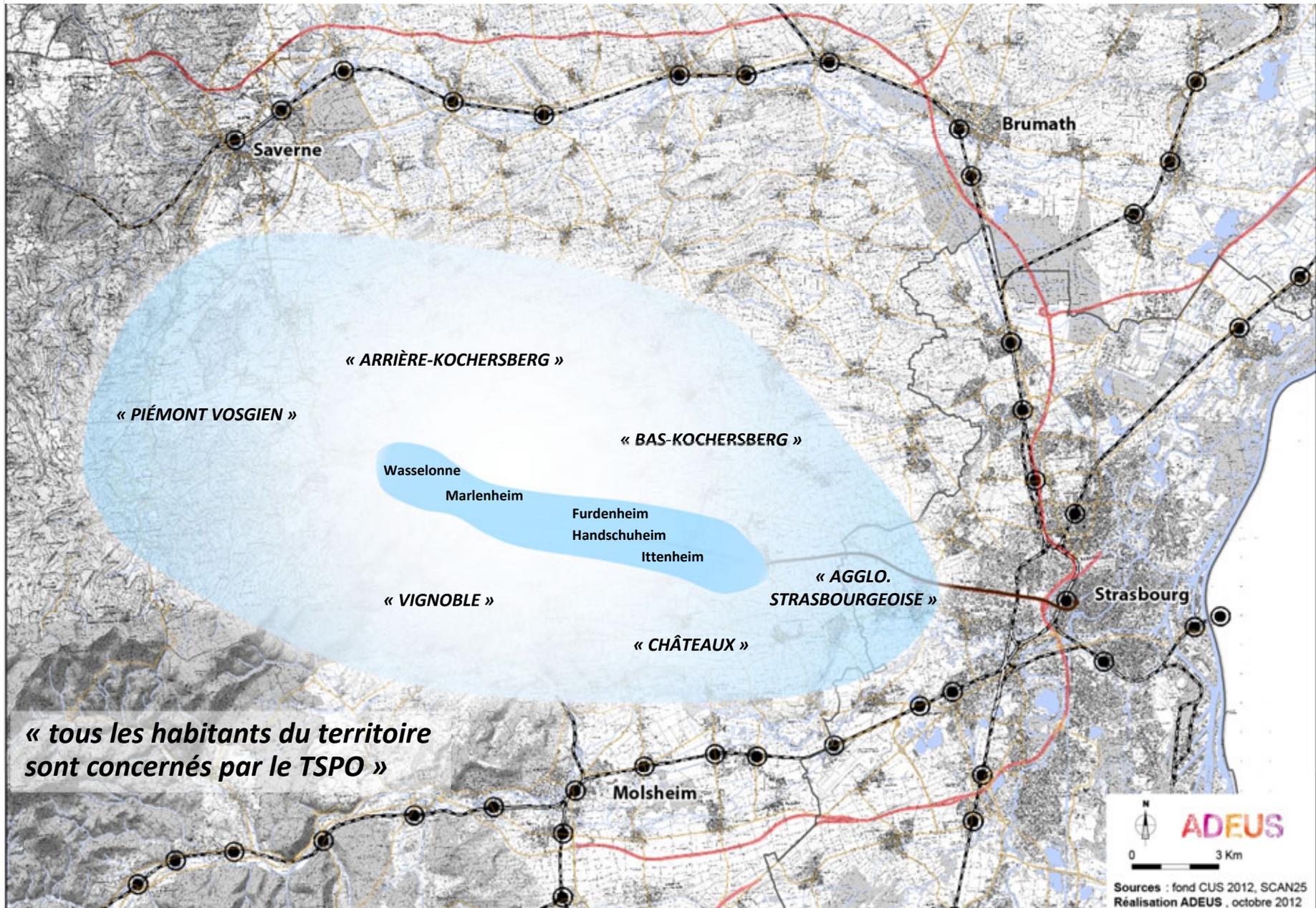
- ⇒ **UNE PROBLÉMATIQUE PLUS LARGE QUE LA SEULE QUESTION DES DÉPLACEMENTS**
- ⇒ **UNE PROBLÉMATIQUE D'AMÉNAGEMENT PLUS LARGE QUE LE PÉRIMÈTRE DES COMMUNES DISPOSANT D'UN ARRÊT, NÉCESSITANT UNE RÉFLEXION A L'ÉCHELLE DU GRAND TERRITOIRE**



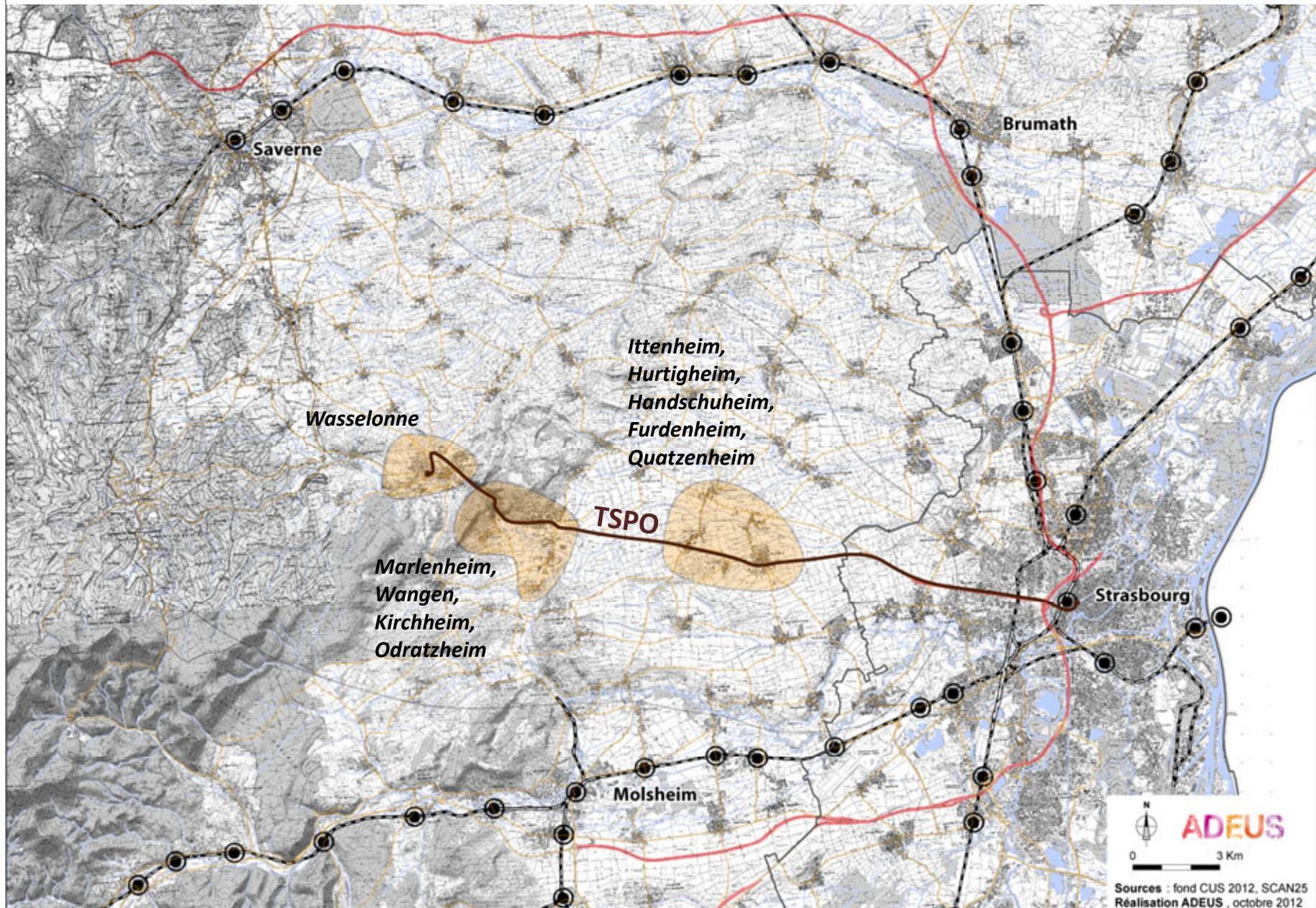
3.

Le grand territoire autour du TSPO

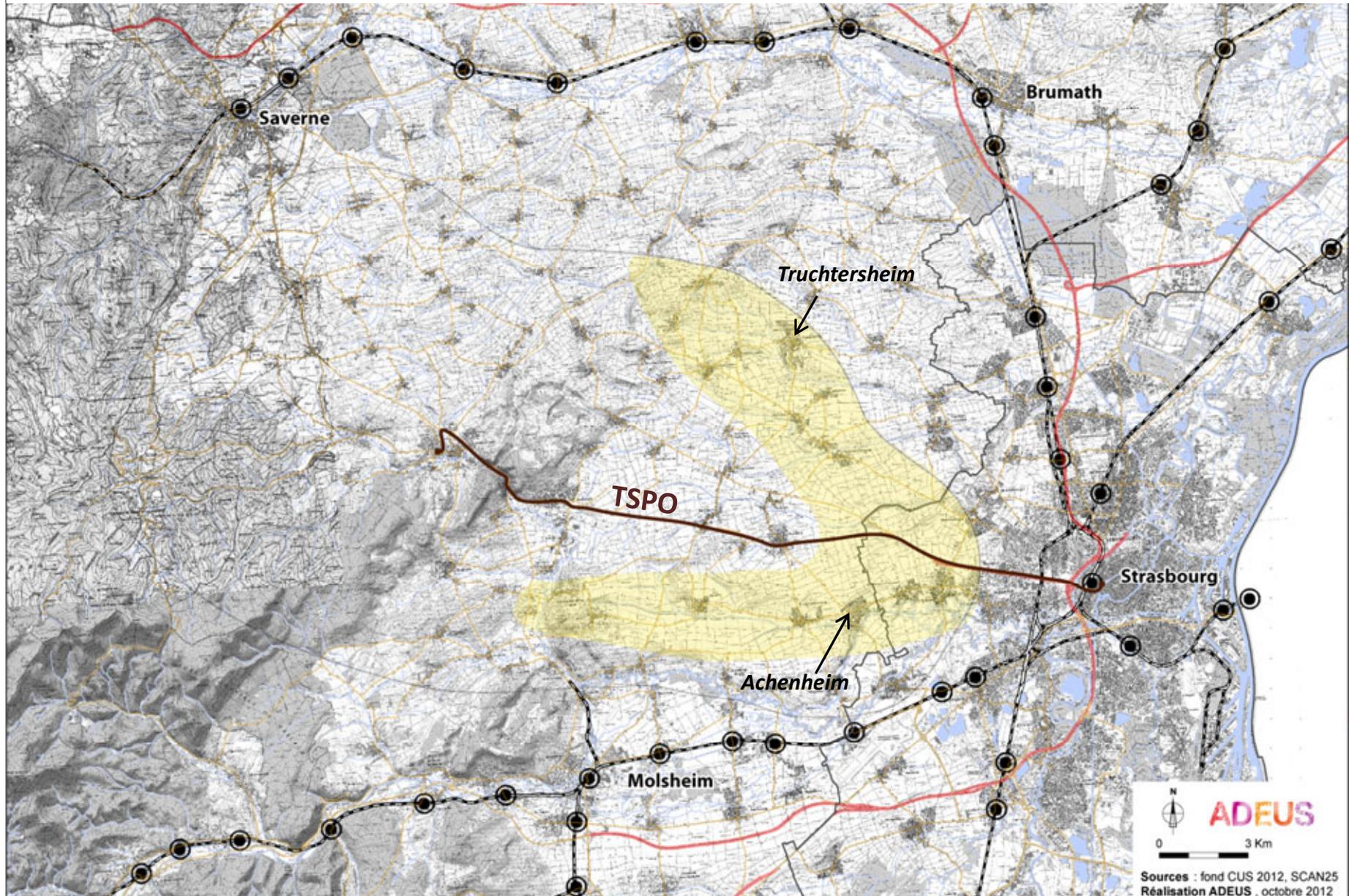
Une réflexion d'aménagement du territoire qui dépasse le cadre des seules communes disposant d'un arrêt TSP0... et qui nécessite d'être élargie au grand territoire



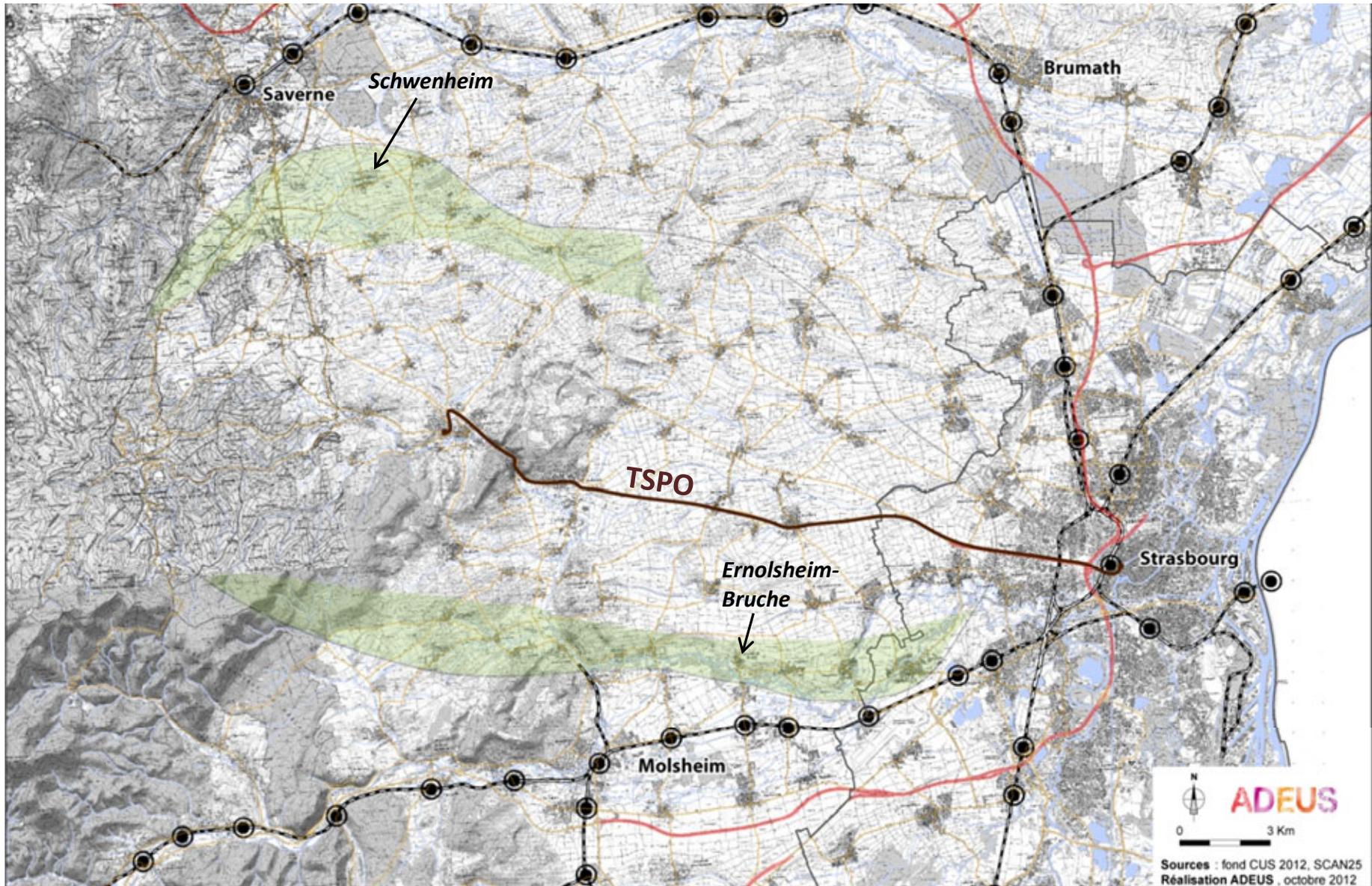
Un grand territoire, hétérogène, qui comprend tout d'abord des communes directement desservies (ou non), qui sont situées dans le « bassin rapproché » ou « de proximité » autour des arrêts TSP0



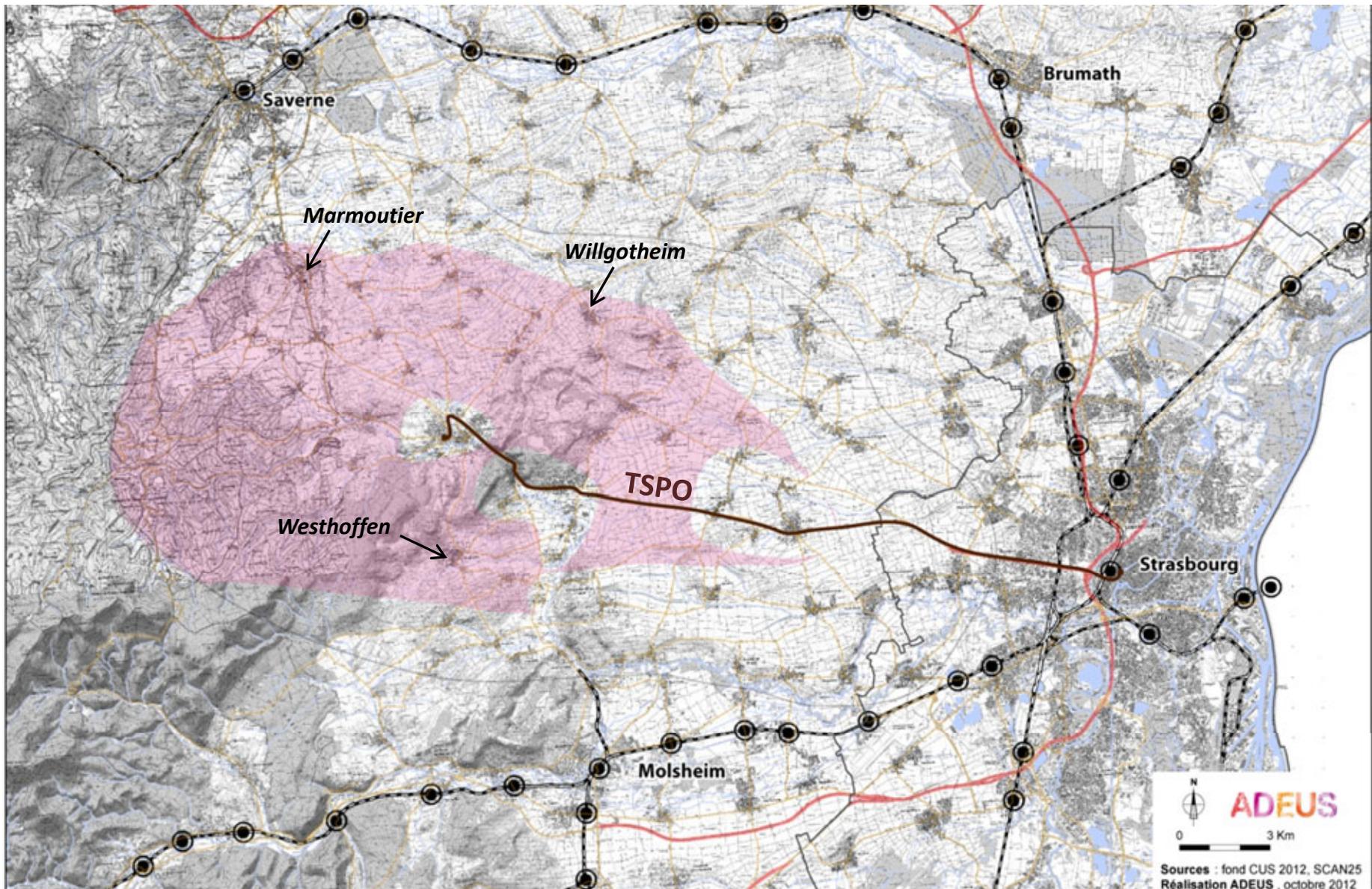
Les secteurs de Truchtersheim et des Châteaux s'organisent principalement selon une logique d'axe, qui converge vers Eckbolsheim (logique actuelle des lignes du réseau 67) c'est-à-dire dans la partie urbaine du tracé du TSPO... d'où la notion de « **corridor de Truchtersheim et des Châteaux** », dont les dynamiques se distinguent au sein du grand territoire



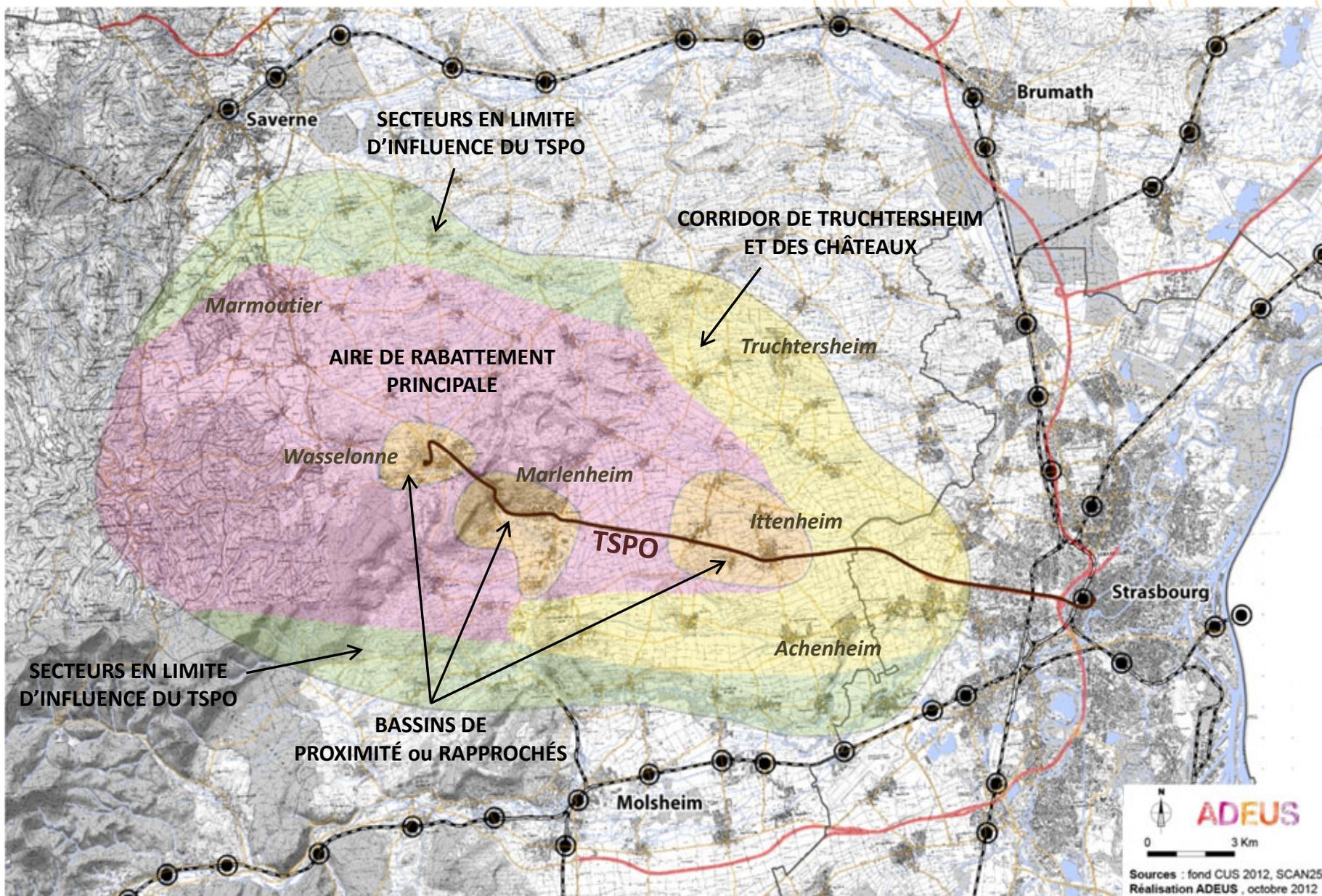
Les secteurs en limite d'influence du TSPO, du fait de l'éloignement géographique par rapport aux arrêts rendant les rabattements dissuasifs, et/ou du fait d'une attractivité « concurrente » des lignes TER pour les déplacements vers la CUS (concerne notamment le secteur de la plaine de la Bruche). Le nombre potentiel d'utilisateurs du TSPO est plus faible dans ces secteurs que dans le reste du grand territoire du TSPO.



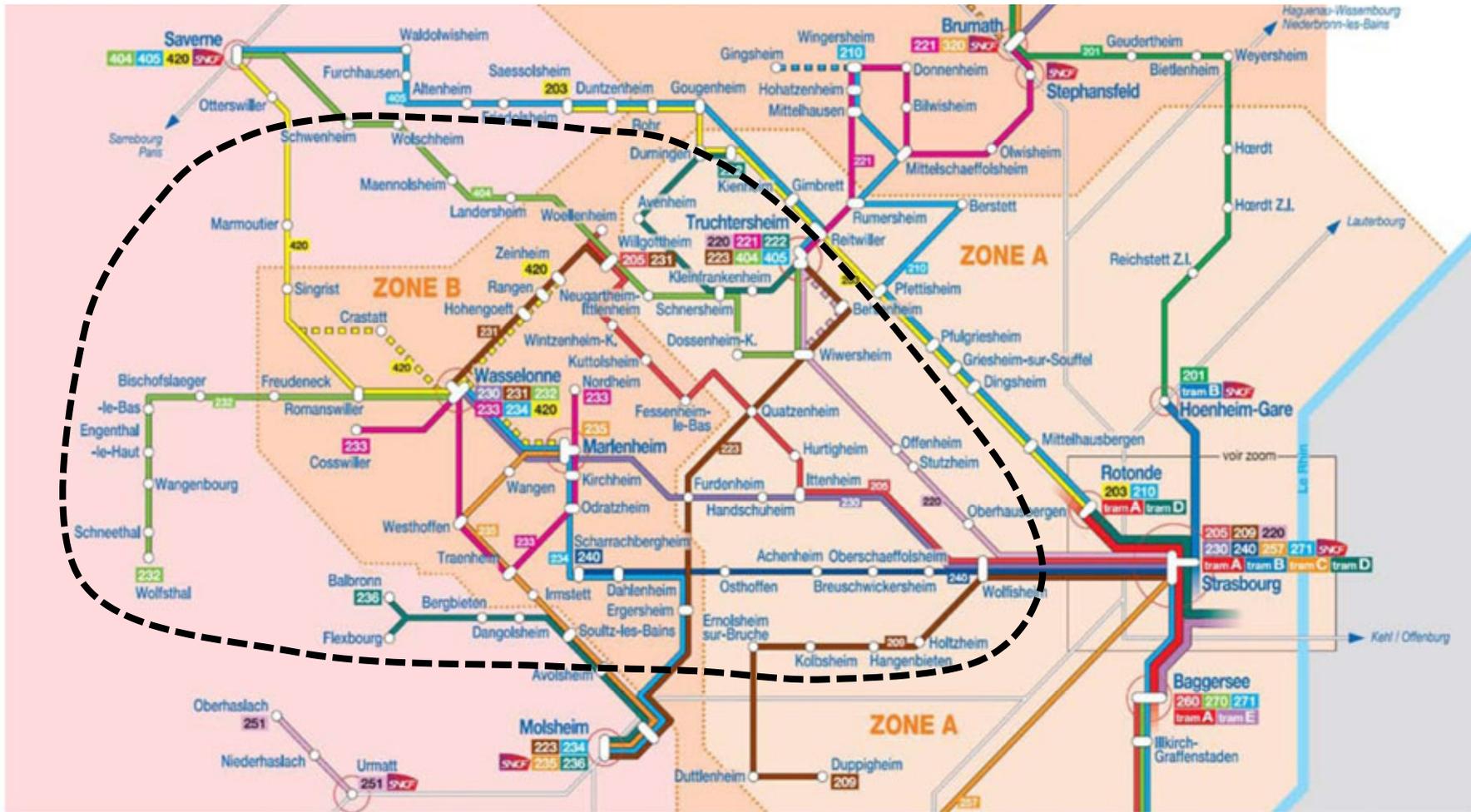
L'aire de rabattement « principale » vers les parkings-relais /arrêts TSPO de Wasselonne et Marlenheim, via un mode motorisé (voiture individuelle, ligne réseau 67 de rabattement...). Dans ces secteurs, l'influence des lignes TER reste marginale, et les rabattements en modes doux dissuasifs du fait de l'éloignement géographique des arrêts. Cette aire de rabattement est relativement étendue, en particulier vers l'ouest et le nord de Wasselonne.



Synthèse : un grand territoire autour du TSPO, aux dynamiques et besoins futurs diversifiés...



Un grand territoire autour du TSP0 qui s'articule en grande partie avec la logique actuelle des lignes du réseau 67



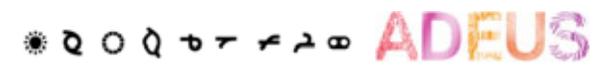
Source : CG 67

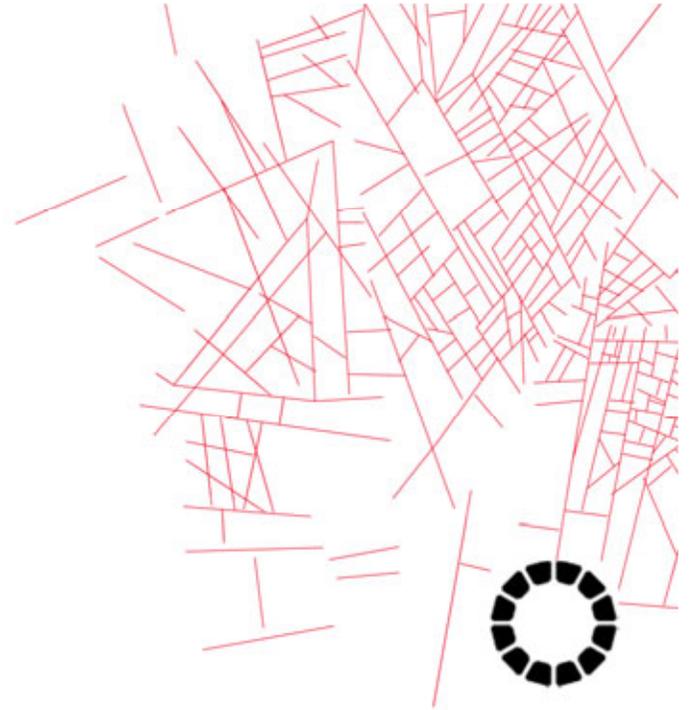
CTBR - Gare routière des Halles - ctbr@ctbr67.fr - Tél. 03 88 23 43 23
 201 203 205 209 210 220 221 222 223 230 231
 232 233 234 235 236 240 256 257 260 261 262
 263 270 271 404 405
 Striebig - Tél. 03 90 40 98 30
 251
 Josy - Tél. 03 88 97 02 50
 252 253 254 255
 Kunegel - Tél. 03 88 10 55 10
 305 320 420

LÉGENDE

- Ligne du Réseau 67
- Desserte à certaines heures
- Pôle d'échanges
- Voie ferrée
- ZONE C Limite des zones tarifaires
- ☒ Bac méthan

☐ Grand territoire autour du TSP0





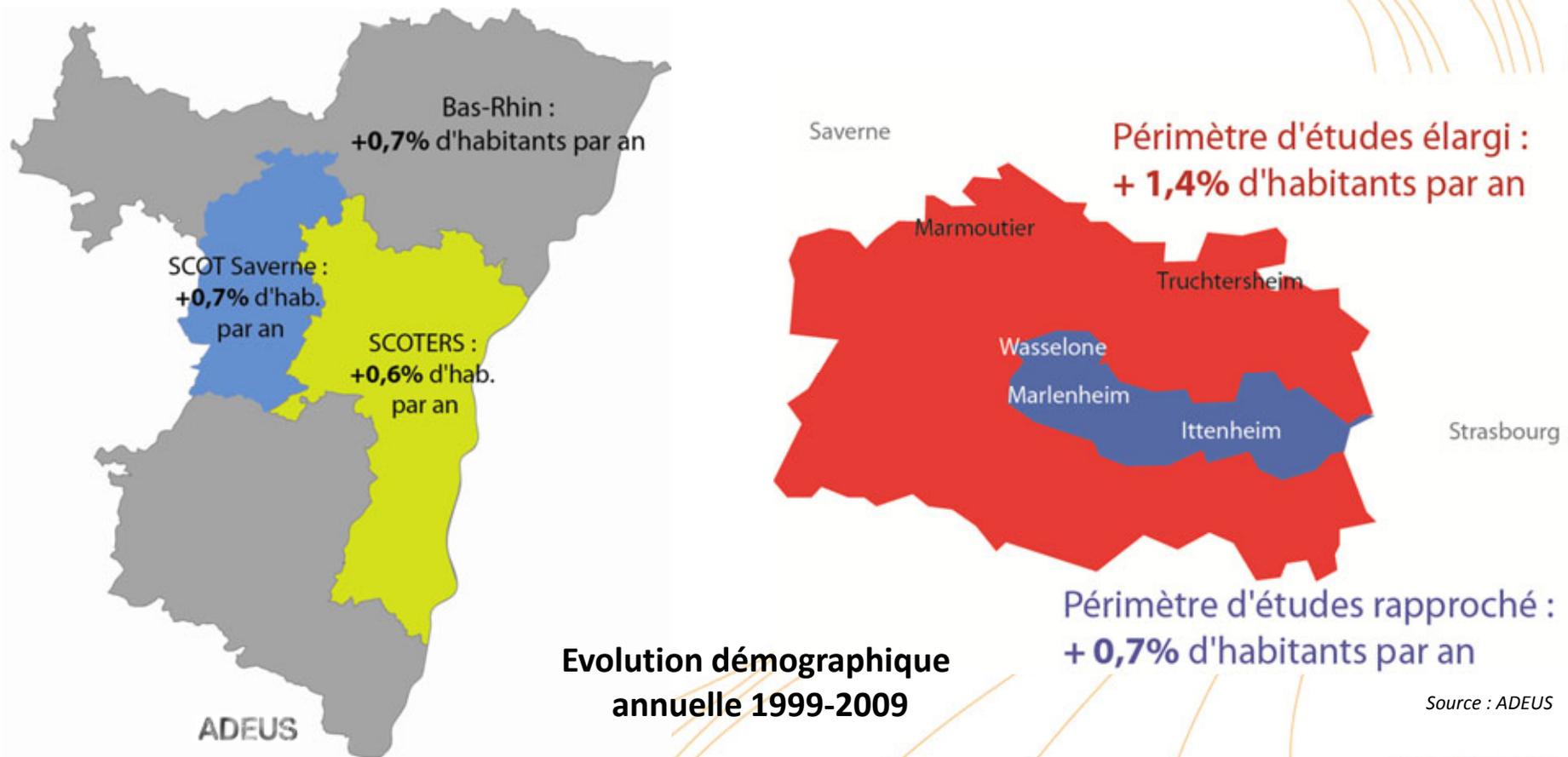
4.

Les dynamiques à l'œuvre sur le territoire

Les dynamiques démographiques

Un territoire attractif qui, dans sa globalité, bénéficie d'une dynamique démographique sensiblement supérieure à la moyenne départementale...

... Mais cette croissance est principalement localisée dans les communes situées en dehors du périmètre de proximité autour des arrêts, où elle est en moyenne deux fois supérieure



Source : ADEUS

Les dynamiques de production de logements

Un territoire globalement dynamique en terme de construction neuve...

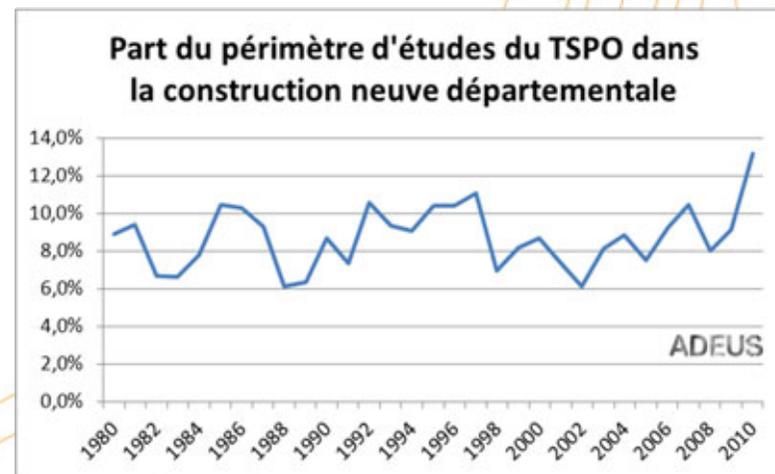
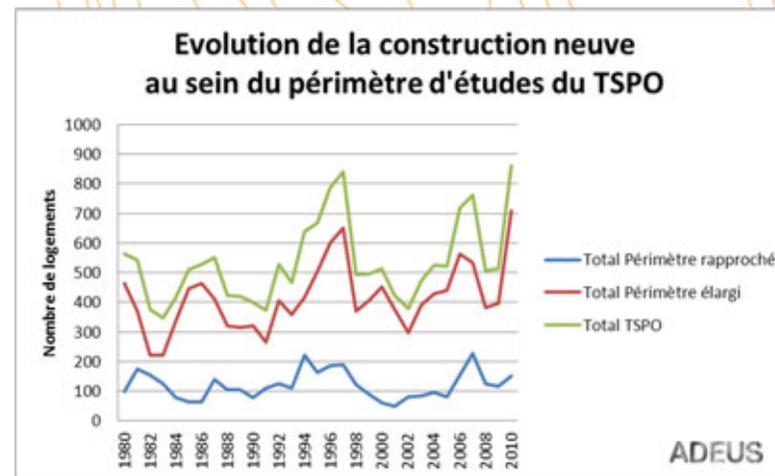
... Mais un ralentissement sensible dans les communes du bassin rapproché du TSPO

Ce territoire produit actuellement :

- env. 105 logts neufs/an dans les communes du périmètre rapproché du TSPO,
- env. 425 logts neufs/an dans le périmètre élargi du TSPO
- Les intercommunalités situées dans le bassin du TSPO font partie de celles qui ont dépassé leurs objectifs de production au sein du SCOTERS* et du SCOT de la Région de Saverne.
- La part du bassin TSPO dans la construction départementale se consolide progressivement : *en moyenne 8 à 9 % de la construction neuve, pour moins de 7 % de la population.*

ENJEU : comment conforter l'effort de production de logements ? Et l'équilibrer au sein du territoire entre le bassin rapproché et le bassin élargi ?

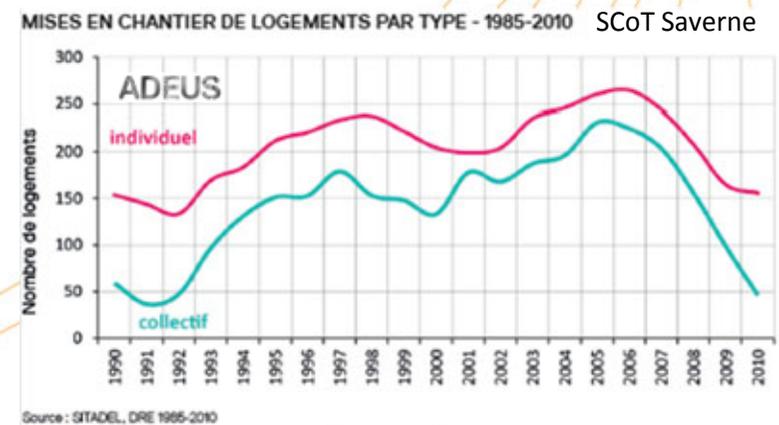
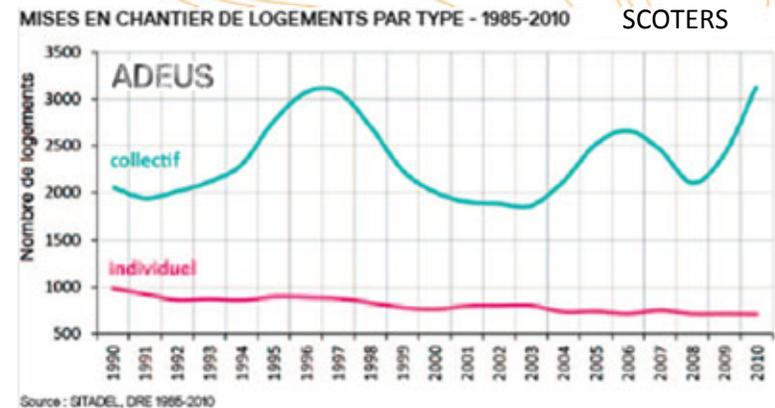
* À l'exception de la C.C. des Châteaux



Les dynamiques de production de logements

Une diversification des formes bâties sur l'ensemble du territoire mais plus marquée à mesure que l'on se rapproche de l'agglomération strasbourgeoise

- Une diminution généralisée de la part de la maison individuelle dans la construction neuve, particulièrement au cours de la dernière décennie...
- ... sauf sur le territoire du SCoT de Saverne (et notamment les secteurs concernés par le TSPO), où la production d'individuel reste supérieure à la production d'habitat collectif



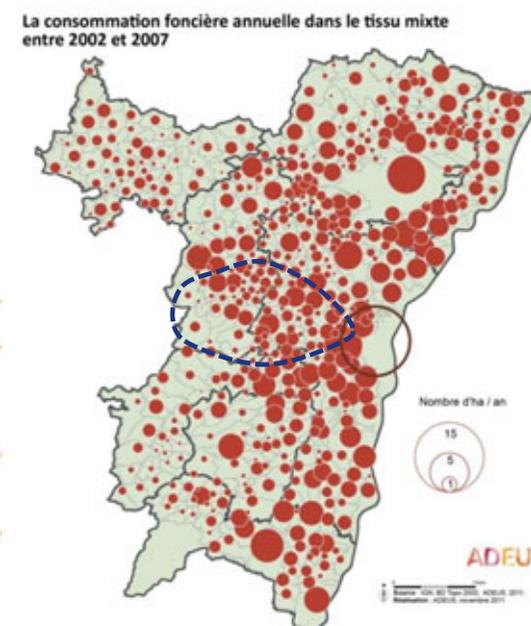
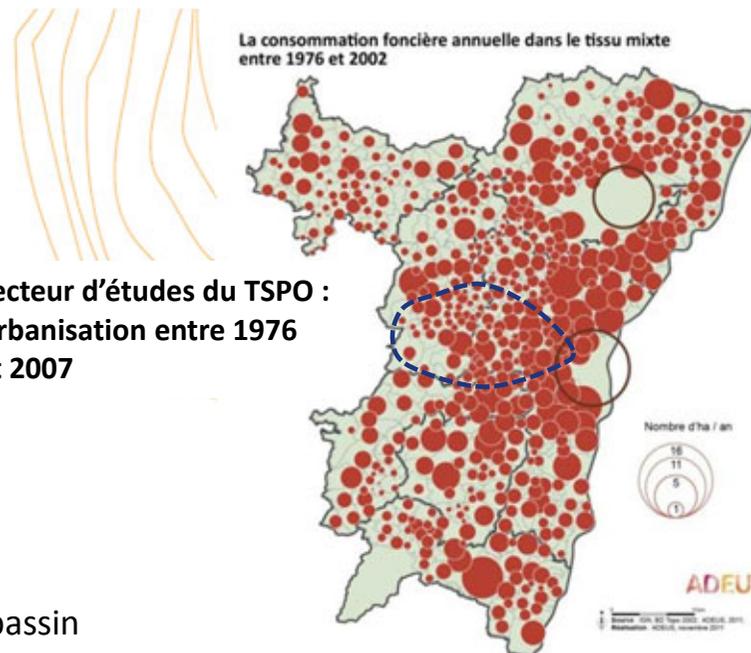
Les dynamiques foncières

Une optimisation globale de la consommation foncière ces dernières années...

... Qui devra se poursuivre de manière d'autant plus importante que ce territoire devrait bénéficier d'une attractivité renforcée et donc d'une pression grandissante

- **La consommation foncière annuelle a fortement baissé** sur le bassin du TSPO :
 - -34 % de surface urbanisée (hors ZA) sur l'ensemble du bassin du TSPO entre 1976-2002 et 2002-2007 ;
 - **21,5 ha** utilisés chaque année (hors ZA) entre 2002 et 2007 contre **32,5 ha** entre 1976 et 2002.
- **La part de l'urbanisation dans l'enveloppe urbaine existante a augmenté** de 22 % entre 1976 et 2002 à 29 % entre 2002 et 2007
- **La performance du foncier utilisé a augmenté** : le nombre de logements supplémentaires générés par l'urbanisation nouvelle est passé de **11 logements** entre 1976 et 2002 à **19 logements** entre 2002 et 2007 (sur les mêmes périodes, la moyenne départementale est passée de 16 à 26).

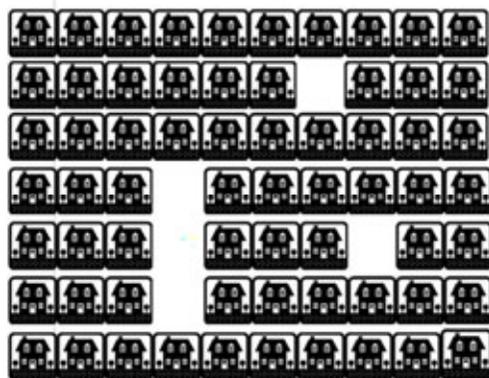
ENJEU : comment canaliser la pression et optimiser le foncier avec l'accroissement de l'attractivité générée par l'arrivée du TSPO ?



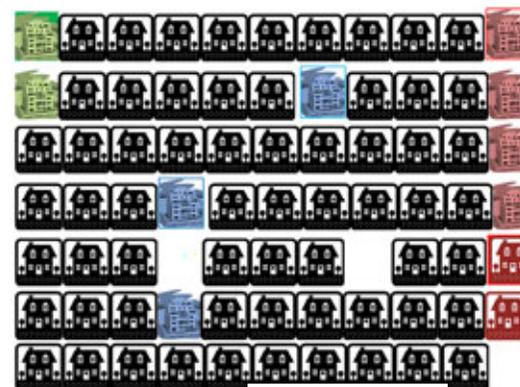
Les dynamiques foncières

Indice de performance de l'usage du foncier pour le logement

Schéma illustratif de l'indice de performance de l'usage du foncier :



Date : n



Date : n + 6

-  Bâtiments existants (A)
-   Nouveaux bâtiments en extension (B)
-  Nouveaux bâtiments en remplissage interstitiel (C)
-  Nouveaux bâtiments en recyclage de terrains déjà bâtis (D)

Indicateur de performance:

$$= \frac{\text{ensemble de logements construits durant la période}}{\text{Consommation foncière dans le tissu mixte (hors ZA) durant la même période}}$$

$$\frac{\text{Logements B + C + D}}{\text{Consommation foncière liée aux opérations B + C}}$$

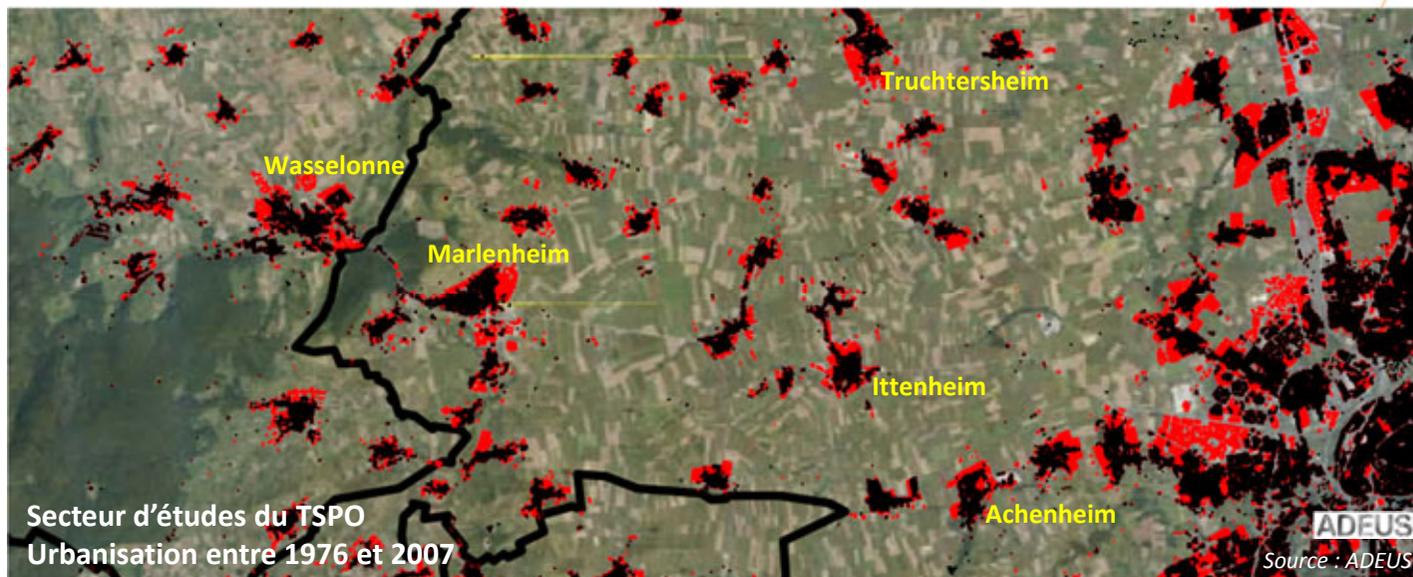
Source : ADEUS

Les dynamiques foncières

Des progrès dans la performance d'utilisation du foncier qui restent toutefois très disparates selon les territoires...

... une marge de manœuvre pour l'optimisation de l'arrivée du TSPO ?

- De +5 à 6 log/ha nouvellement urbanisé entre 1976-2002 et 2002-2007 (Porte du Vignoble, Marlenheim) à +19 à 24 log/ha (Kochersberg-Ackerland, Châteaux, Pays de Marmoutier) par exemple,
 - Les Communautés de communes de l'Est du bassin TSPO utilisent davantage leur enveloppe urbaine existante (33 à 47 % des nouvelles urbanisations) et progressent mieux que celles de l'Ouest (13 à 20 %, hors Mossig),
 - En termes de consommation foncière en tissus mixtes, **les communes du bassin rapproché du TSPO utilisent moins leur enveloppe urbaine existante (22 % du total de la consommation foncière) que les communes du bassin élargi du TSPO (31 %).**
- ⇒ *Des débats intercommunaux à avoir sur la répartition des efforts et des objectifs de consommation foncière, notamment avec le SCOTERS...*



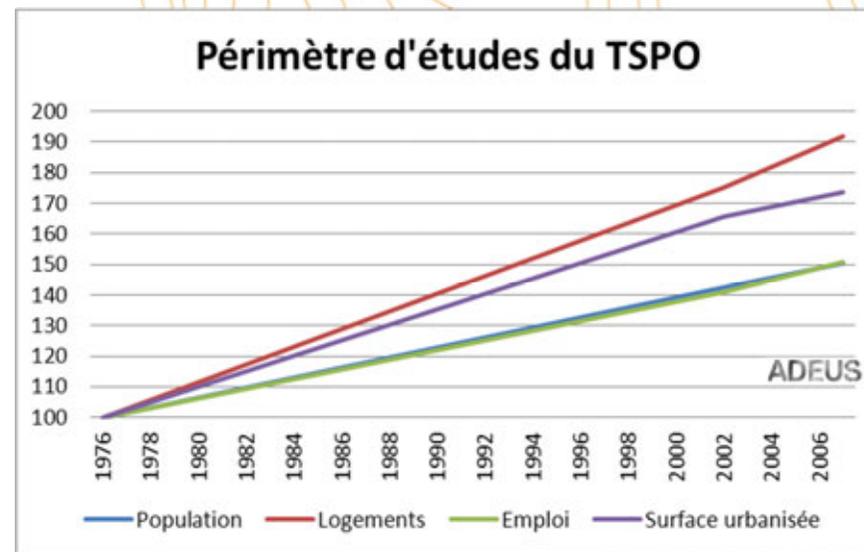
La nécessité de produire des logements

La diminution constante de la taille des ménages nécessite de produire davantage de logements qu'avant pour loger un même nombre de personnes...

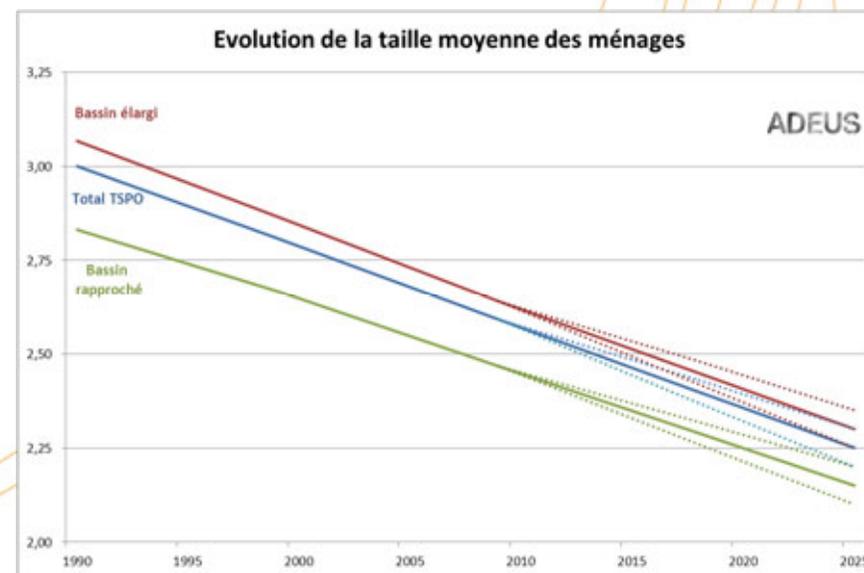
... la réalisation du TSP0 devant s'accompagner du maintien d'un dynamisme démographique -à minima- sur ce territoire, cela signifie que les efforts de production de logements devront être d'autant plus importants, et qu'il faudra les concilier avec la poursuite de l'optimisation foncière

- ✚ Poursuite de la diminution de la taille des ménages = pour l'ensemble du bassin TSP0, **produire 200 à 280 logements par an d'ici 2025 pour le seul maintien de la population de 2009**
- ✚ Pour maintenir la croissance actuelle (+1,2 % an) = produire 560 à 600 logements par an d'ici 2025.
- ✚ Faible taux de vacance (globalement moins de 5 %) dans les communes du bassin rapproché du TSP0 : un potentiel peu significatif de « restitution » de nouveaux logements en réponse à la demande, par ce biais?

* Périmètre rapproché + élargi



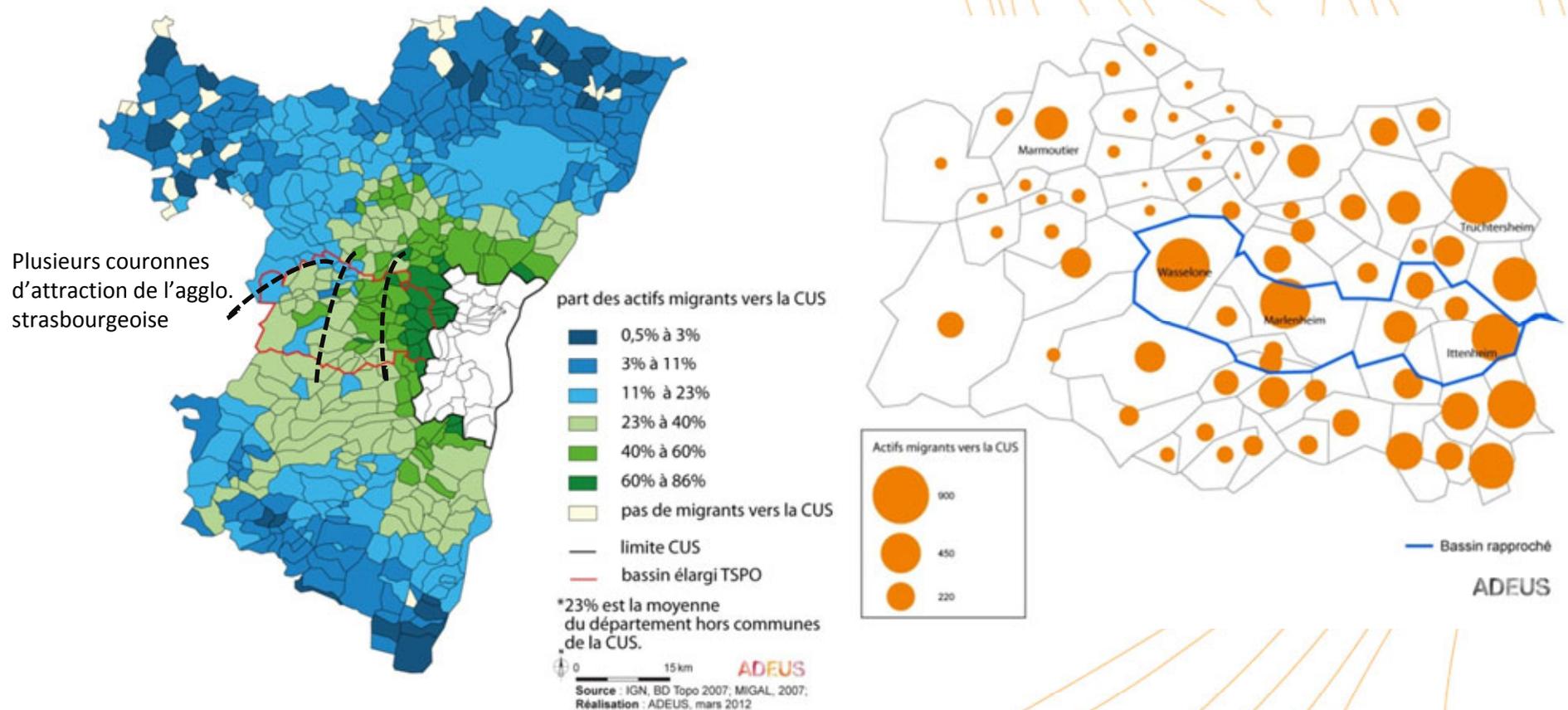
Source : ADEUS



Source : ADEUS

Les dynamiques des migrations pendulaires (*actifs*)

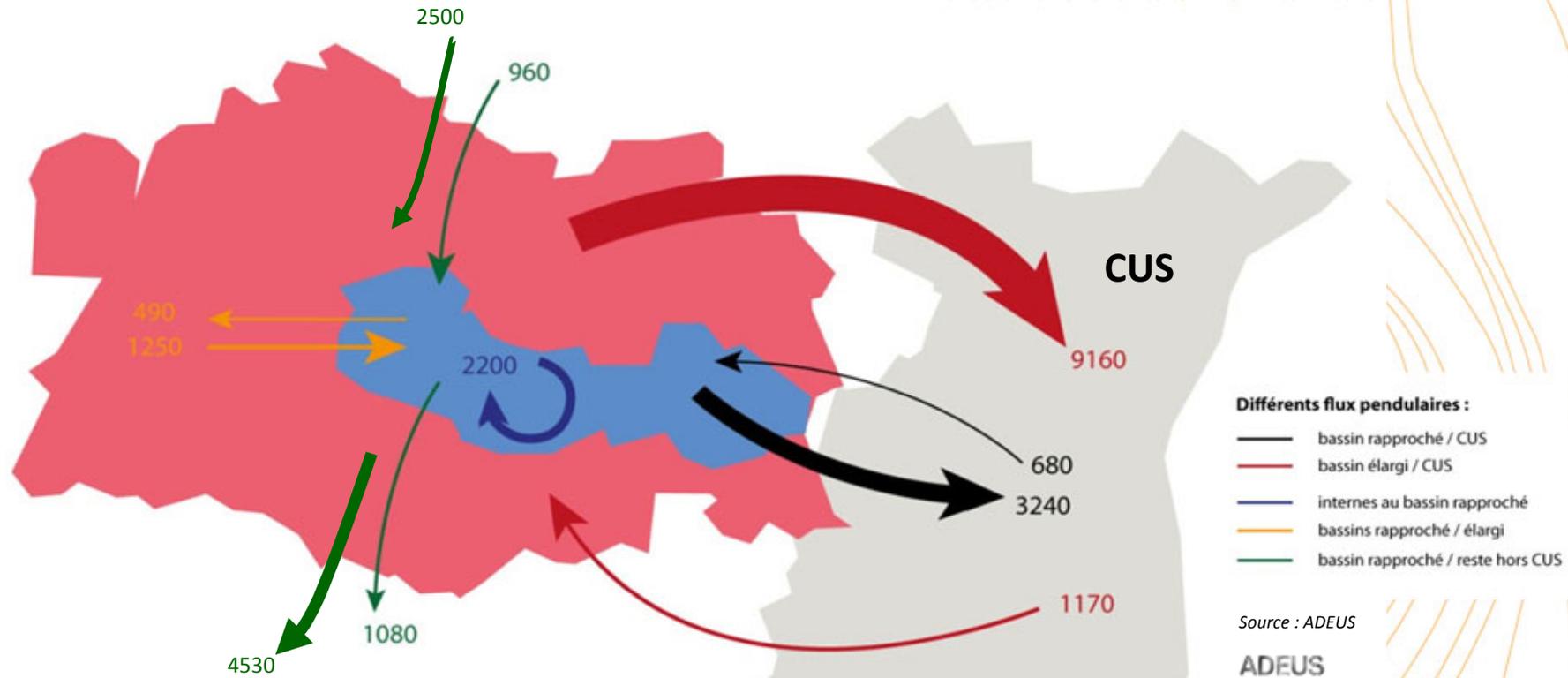
PARTS → VOLUMES



- Une grande partie du bassin du TSPO est un territoire sous forte influence strasbourgeoise, davantage que d'autres secteurs périurbains de la CUS...
- Plusieurs « couronnes » d'attraction d'Est en Ouest : de 60 à 75 % des actifs migrants vers la CUS dans le « bas-Kochersberg », à moins de 30 % au-delà de Wasselonne (et pour des communes souvent de petite taille)

... des dynamiques et des volumes de déplacements très différents selon les secteurs géographiques au sein même du bassin TSPO

Les dynamiques des migrations pendulaires (*actifs*)

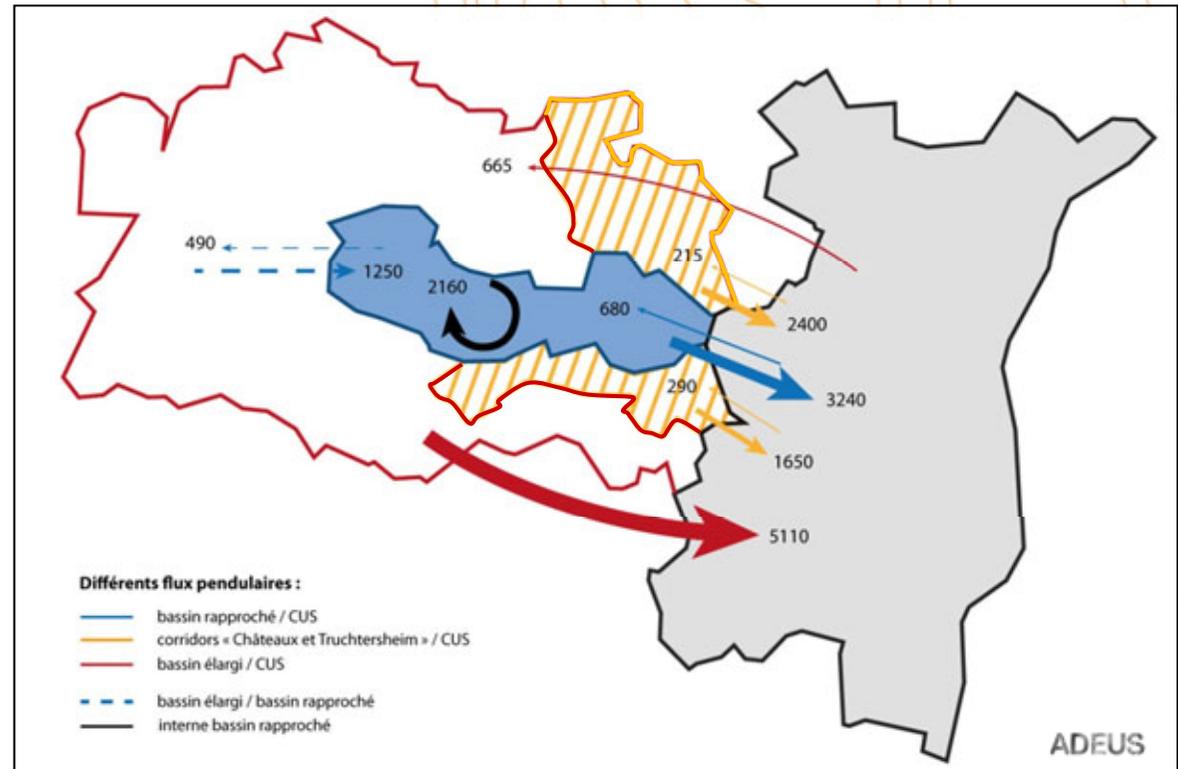


- Environ 12 400 déplacements (motif travail) depuis l'ensemble du bassin TSPo vers la CUS : **principaux utilisateurs potentiels du TSPo**
- Sur ces 12 400 déplacements, près de 75 % proviennent du bassin élargi : **importance du rabattement et des autres lignes du réseau 67 complémentaires au TSPo**
- Seulement 680 déplacements ont lieu entre la CUS et le bassin rapproché du TSPo : **un potentiel limité de futurs utilisateurs**

2 200 déplacements pendulaires à l'intérieur même du bassin rapproché (dont 70 % à destination de Marlenheim et Wasselonne) : **le TSPo, une offre potentielle pour certains déplacements « intra-bassin » ?**

Les dynamiques des migrations pendulaires (*actifs*)

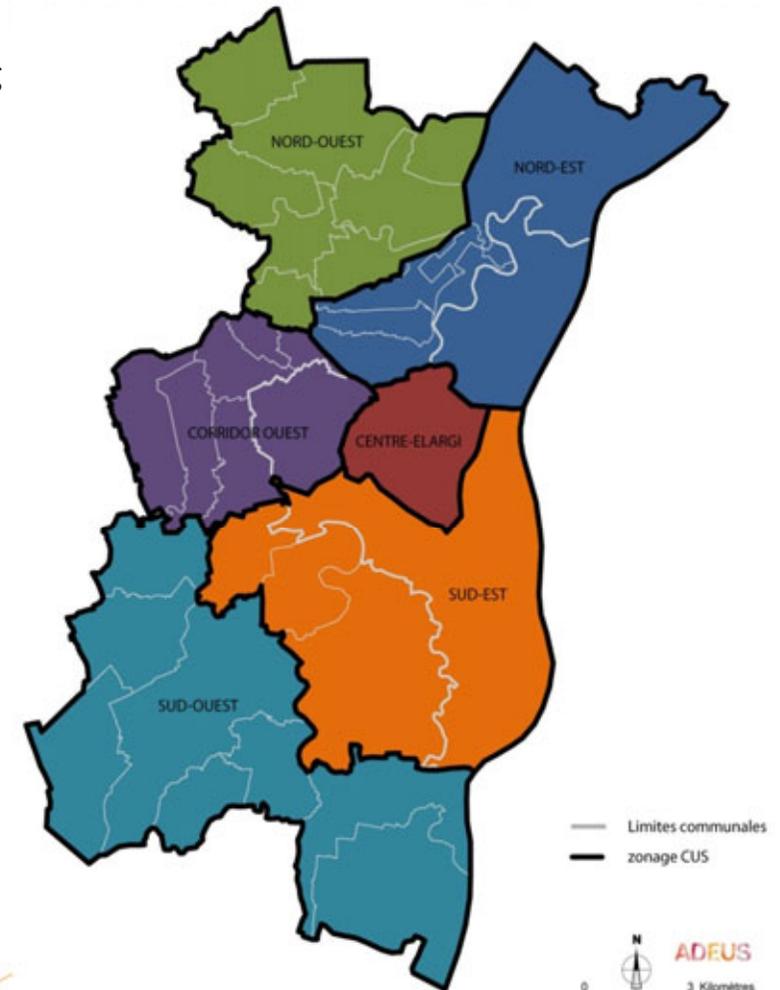
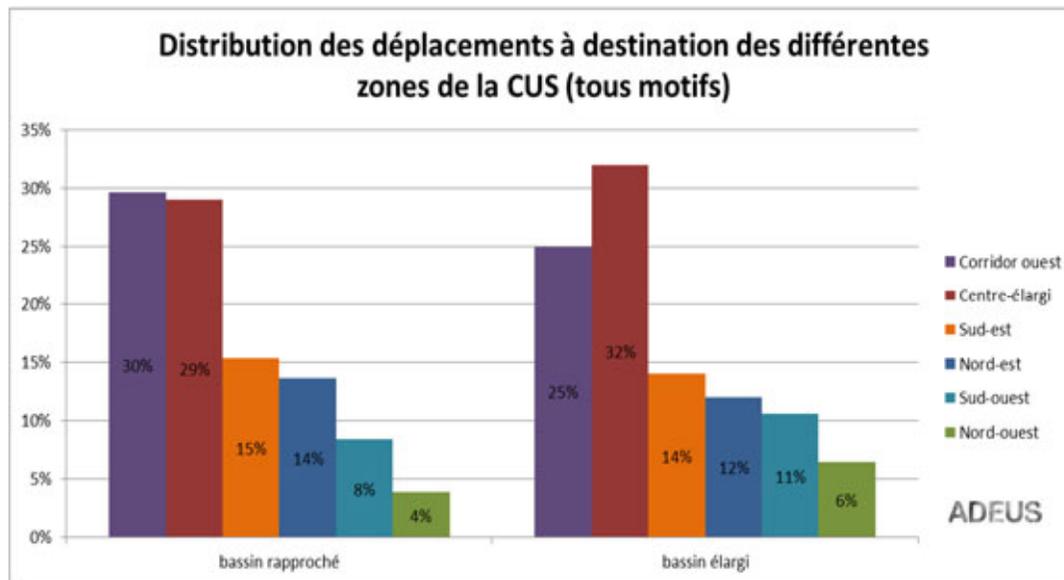
ZOOM sur le bassin élargi



- ✚ Sur les 9 160 déplacements (motif travail) depuis le bassin élargi du TSPO vers la CUS, **4 050 concernent le corridor des Châteaux et de Truchtersheim (représentant 10 communes), soit 44 %...**
- ✚ ... ces deux corridors sont donc particulièrement structurants dans les dynamiques de mobilité pendulaire vers la CUS par rapport au reste du bassin élargi
- ⇒ **Vers une optimisation de la desserte en transports en commun de ces deux corridors, en complément de l'axe principal du TSPO le long de la RD1004 ? Des logiques de mutualisation à trouver ?**

L'ensemble des mobilités quotidiennes vers la CUS

- ✶ Le « corridor ouest »* de la CUS et le centre-élargi de Strasbourg accueillent la majorité des déplacements (tous motifs) en provenance de l'ensemble du bassin TSPO : **près de 60 %**
 - ⇒ **ces secteurs sont ceux qui bénéficieront de la meilleure accessibilité depuis les arrêts TSPO et leur interconnexion avec le réseau TC urbain structurant (existant et futur)**
- ✶ Les déplacements (tous motifs) en provenance du bassin rapproché du TSPO et à destination du « corridor ouest » sont sensiblement plus nombreux que ceux à destination du centre de Strasbourg : **les arrêts TSPO en couronne Ouest de la CUS et leur bonne articulation avec le réseau urbain constitue un enjeu important**



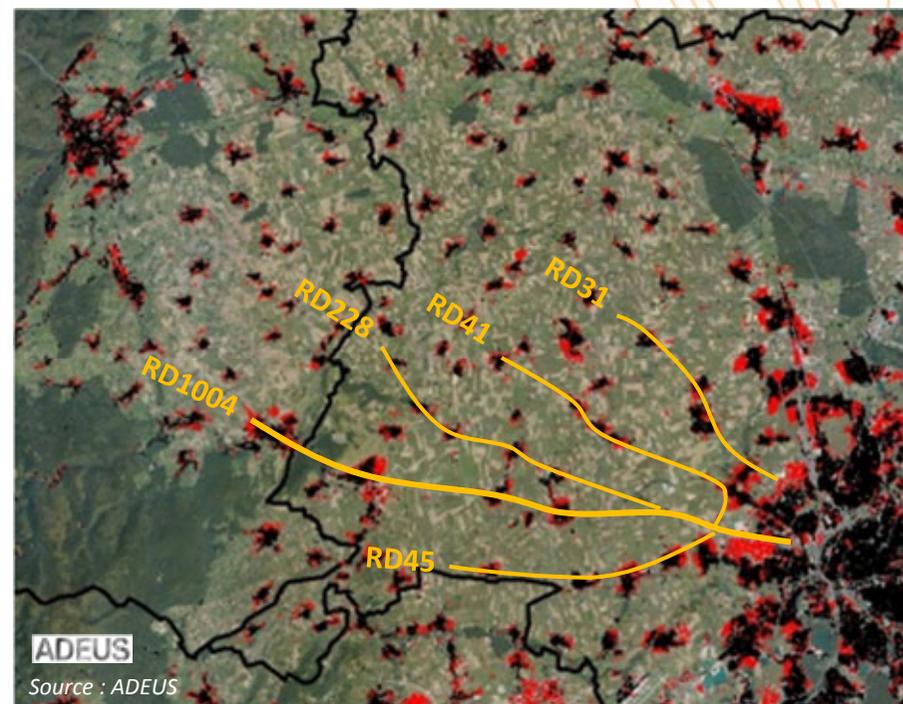
* Le « corridor Ouest » a été défini de manière à intégrer les principales polarités urbaines (emplois, équipements, achats...) situées « en amont » du centre-ville et potentiellement accessibles via les futurs projets de TC qui se connecteront au TSPO à Eckbolsheim et Paul Eluard

Les trafics routiers

	Wasselonne-Marlenheim	Contournement de Marlenheim	Marlenheim-Furdenheim	Furdenheim-Ittenheim	Entrée Est Ittenheim	RD228 Hurtigheim
2007	22697 TJC	contournement non fonctionnel	15894 TJC	19040 TJC	19750 (donnée 2006)	5400 (donnée 2006)
2008	22643 TJC		15460 TJC	17196 TJC	/	/
2009	22663 TJC		15474 TJC	17212 TJC	/	/
2010	23850 TJC	12520 TJC	15820 TJC	16950 TJC	21085	6610
2011	23700 TJC	12080 TJC	15630 TJC	17260 TJC	/	/
2012	23840 TJC	12660 TJC	15190 TJC	16520 TJC	/	/

Source : Comptages routiers, CG67

- Un territoire qui fonctionne en grande partie selon une logique d'axes, avec plusieurs RD parallèles convergeant vers la RD1004,
- Une tendance globale de stagnation du trafic routier sur la RD1004 ces dernières années : certains tronçons présentent toutefois une légère hausse (ex : la traversée du Kronthal), d'autres une légère baisse (ex : section Furdenheim-Ittenheim),
- Les RD parallèles à la RD1004 génèrent des flux significatifs, et globalement en augmentation : saturation de la RD1004 et logiques d'évitement ? Difficultés d'insertion sur la RD1004 au niveau des feux d'Ittenheim et Furdenheim ? Effets de l'urbanisation plus importante dans les communes situées dans le bassin élargi du TSPO que celles situées le long de la RD1004 ?



⇒ **Objectif du TSPO (et des lignes complémentaires du réseau 67) de capter une partie de ces flux radiaux, et contenir la hausse/stabiliser, voire diminuer le trafic sur la RD1004 et les axes secondaires**

Les dynamiques d'emplois : les communes de destination dans la CUS

Communes de destination dans la CUS des actifs migrants en provenance du bassin du TSPO

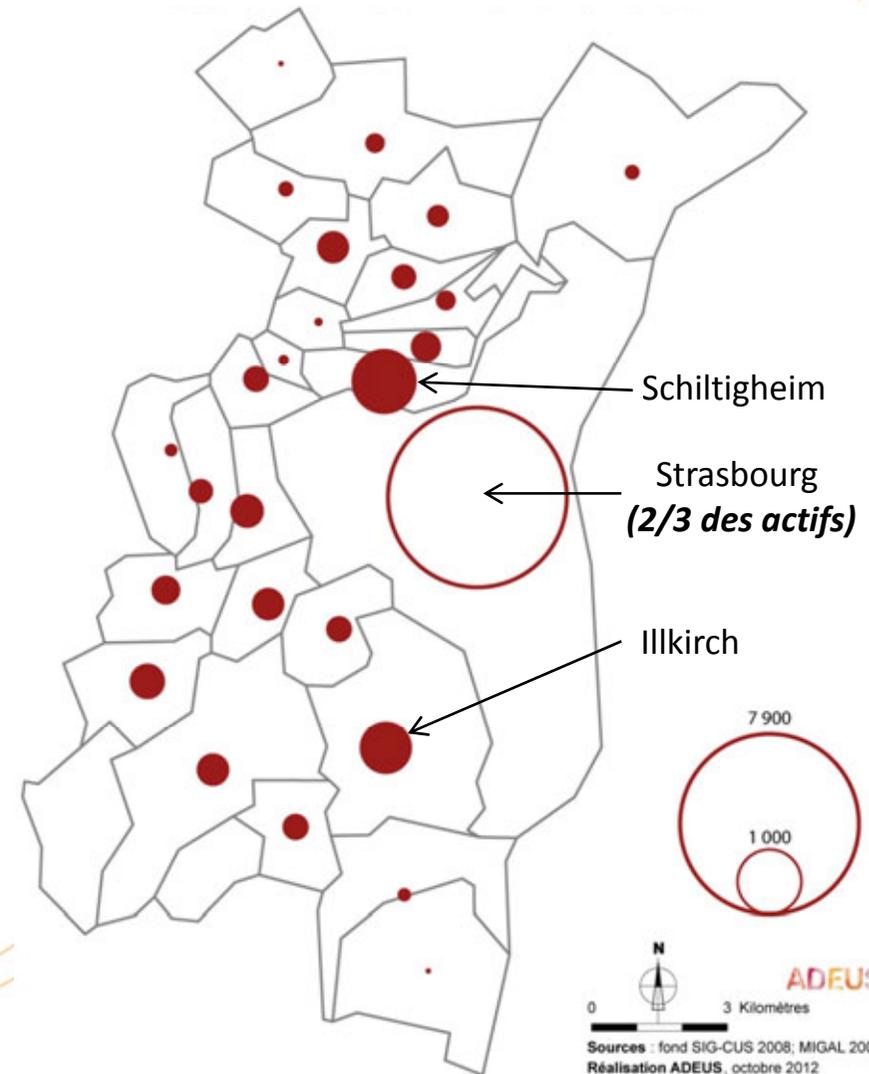
☀ Sur les 12 400 actifs du bassin TSPO migrants vers la CUS

- 👤 64 % à Strasbourg (7 900 actifs)
- 👤 8 % à Schiltigheim (1 000 actifs)
- 👤 5 % à Illkirch (640 actifs)

☀ Pour les communes autour de la « Porte Ouest » (Eckbolsheim, Oberhausbergen et Wolfisheim) : 550 actifs (4,5%)

☀ Un nombre non négligeable de migrants vers le Sud-Ouest de la CUS :

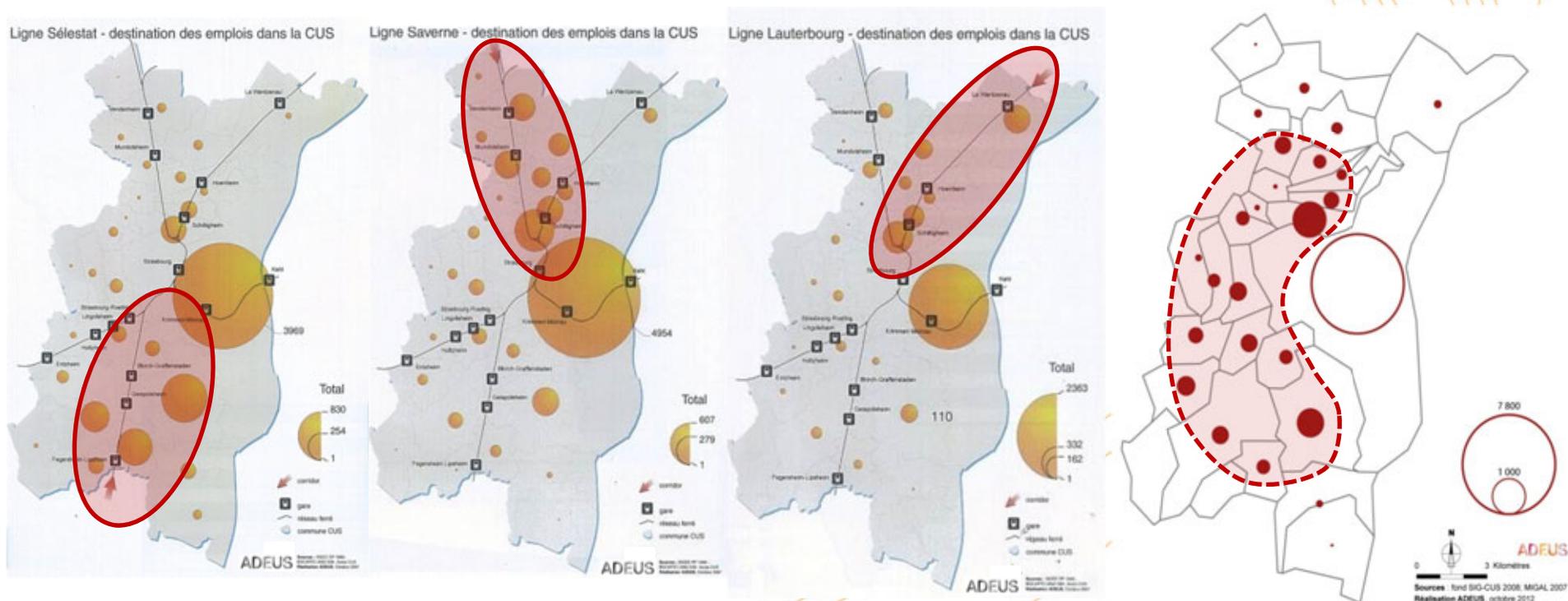
- 👤 Geispolsheim / Holtzheim / Entzheim / Lingolsheim = 950 actifs (8 %)



Les dynamiques d'emplois : les communes de destination dans la CUS

Une répartition beaucoup plus dispersée des communes de destination pour les actifs du bassin du TSP0 que pour les autres corridors départementaux marqués par une forte structuration « Nord-Sud » au sein de la CUS...

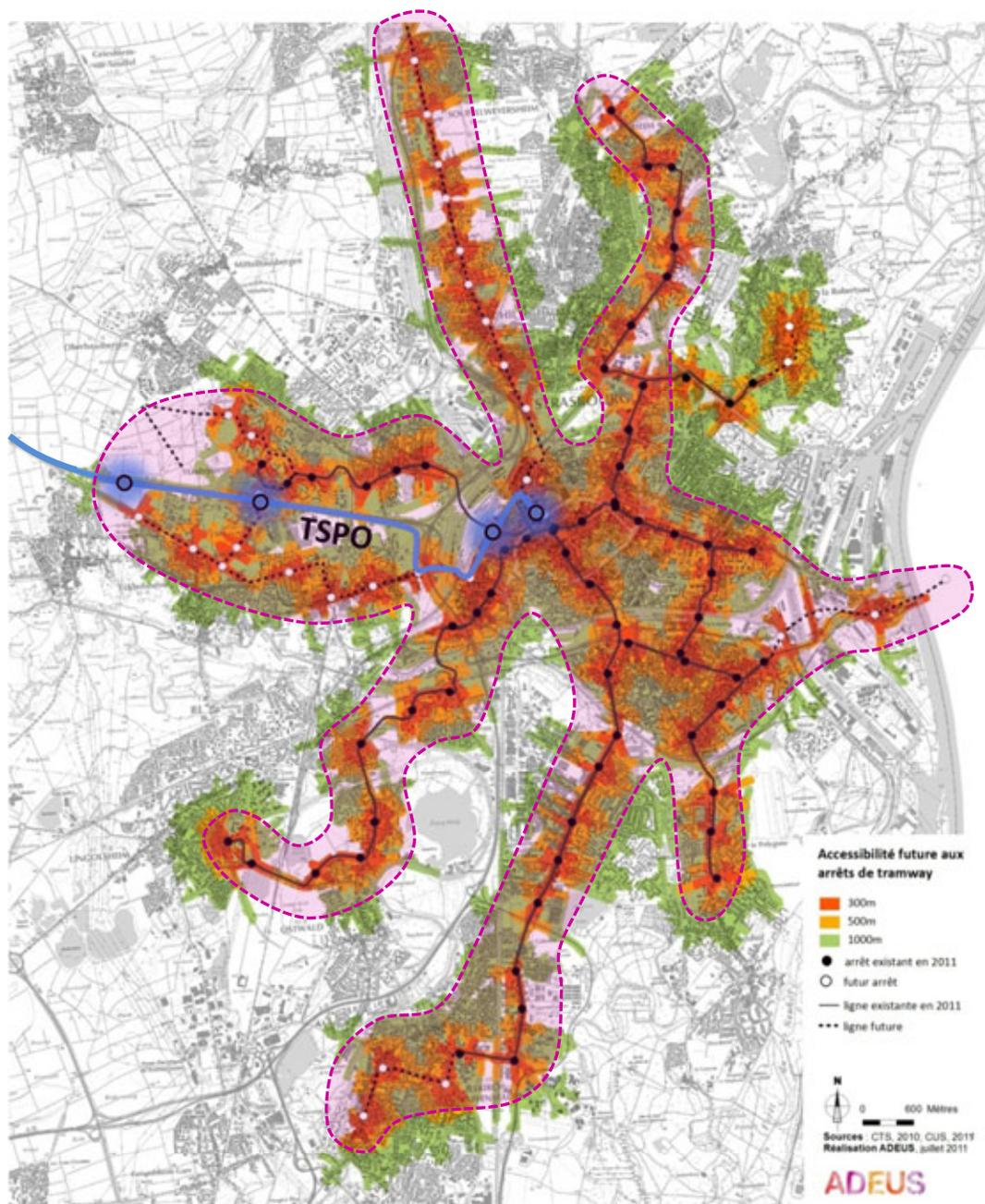
... d'où le rôle important des futures correspondances avec le réseau urbain, en particulier en couronne Ouest de la CUS, en amont du terminus des Halles



Répartition des actifs migrants vers les différentes communes de la CUS selon plusieurs corridors départementaux entrant dans l'agglomération (axe Sud, axe Nord-Ouest, axe Nord-Est)

... et cette même répartition pour le bassin TSP0

Les possibilités d'accès aux emplois et équipements de la CUS via le tram



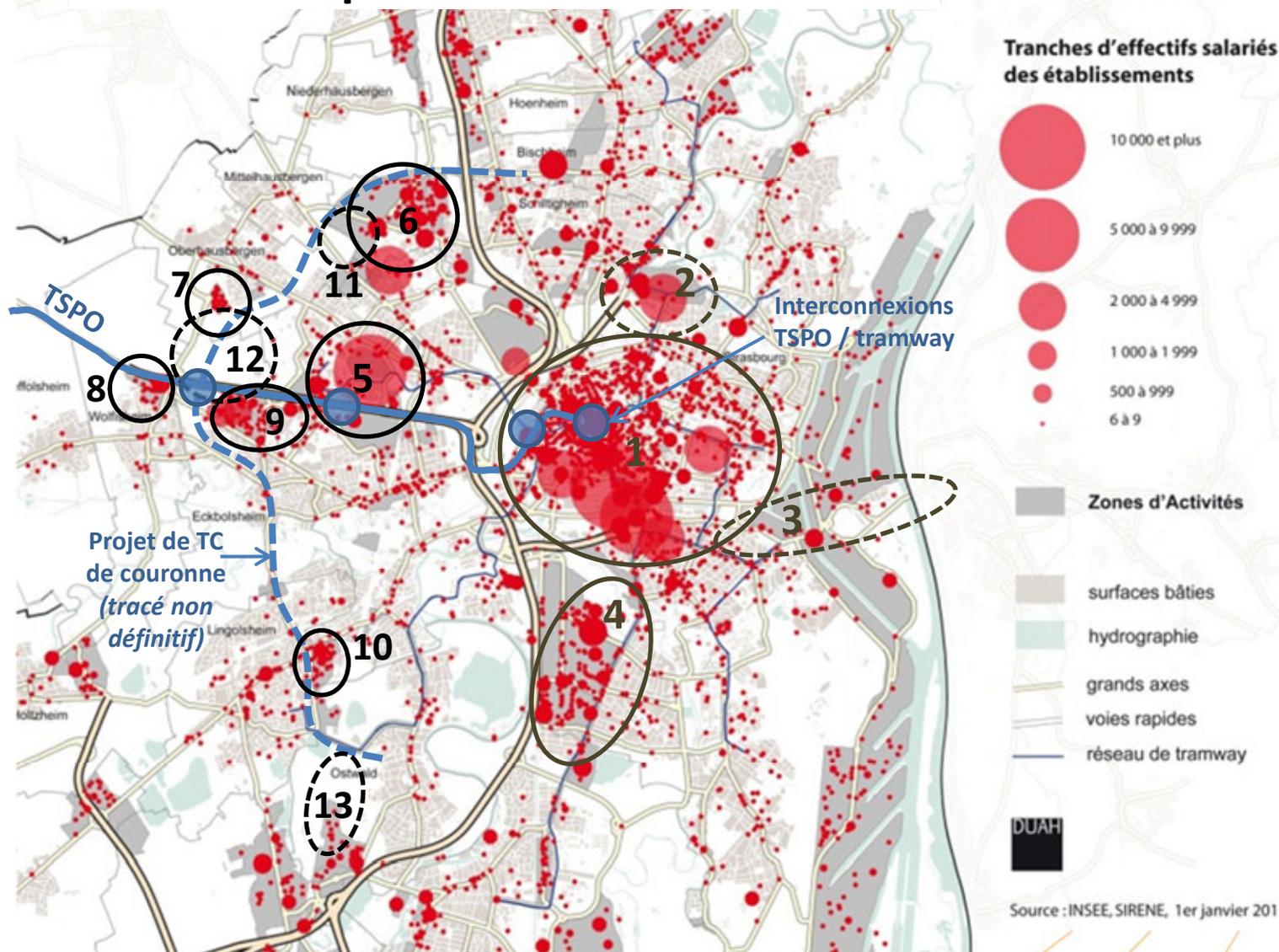
 Zones d'emplois accessibles via le TSPO puis le tramway (une rupture de charge maximum)

- ✿ Les 4 arrêts TSPO pressentis au sein de la CUS* offrent des correspondances directes ou proches avec les lignes A, B, C, D et F, soit une couverture quasi-intégrale du réseau tramway
- ✿ Cela correspond actuellement à environ **105 000 emplois** accessibles dans un périmètre de 400 mètres autour des arrêts concernés par ces lignes

* Eckbolsheim, Eluard, Gare, Place des Halles



Accès à l'emploi dans la CUS



- Centre élargi**
- 1 Cœur métropolitain
 - 2 Quartier d'affaires « Wacken-Europe »
 - 3 Projet « Deux-Rives »
 - 4 Plaine des Bouchers

- Couronne ouest (secteurs existants)**
- 5 Hôpital Hautepierre
 - 6 Espace Européen Entreprise + campus Cronenbourg
 - 7 Valparc
 - 8 ZA Wolfisheim
 - 9 PA Eckbolsheim
 - 10 Parc des Tanneries

- Couronne ouest (projets)**
- 11 Extension Espace Européen Entreprise (en cours)
 - 12 ZAC Portes Ouest
 - 13 Extension Nord Vigie

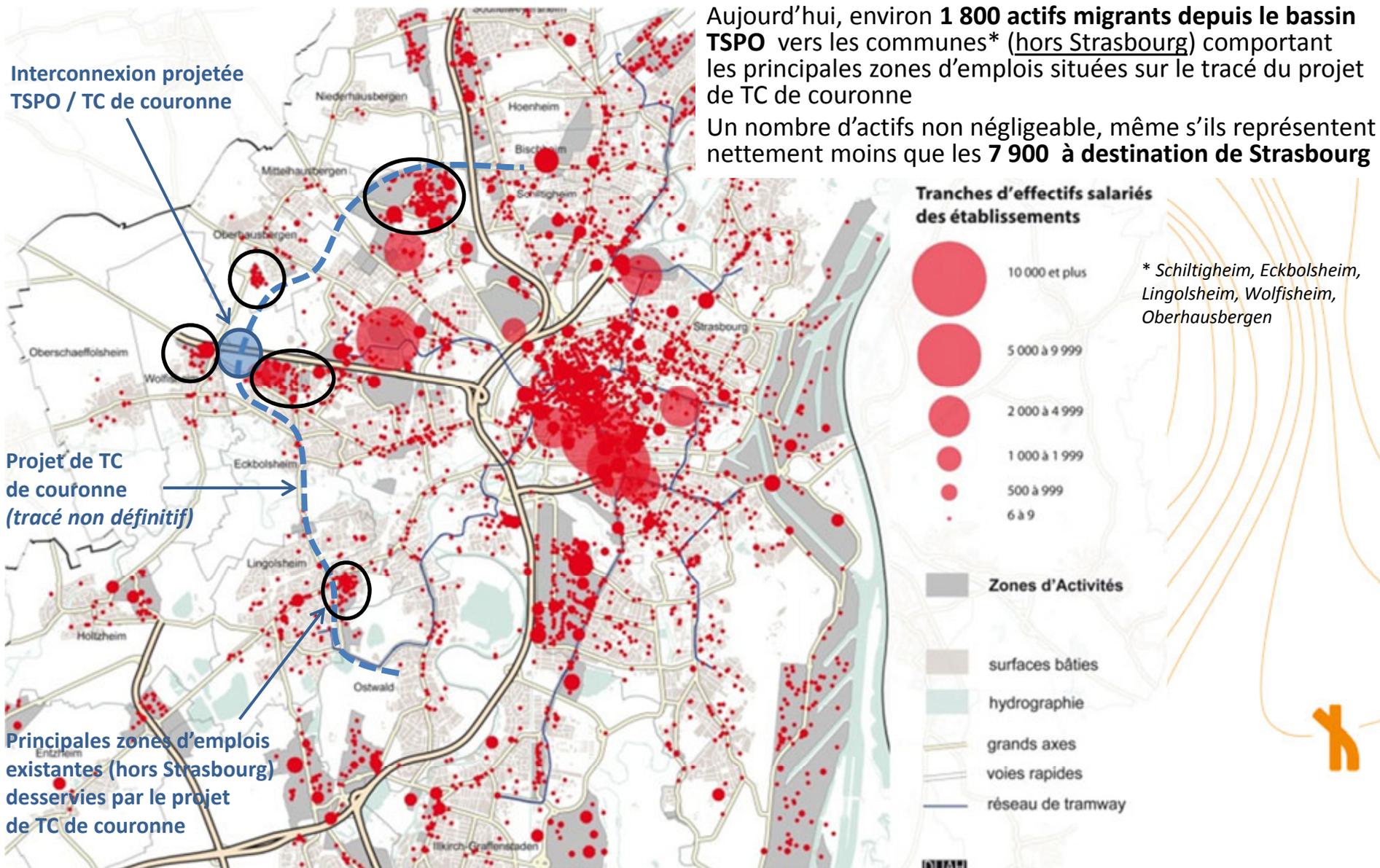
Identification des principales zones d'emploi existantes et programmées accessibles depuis le TSPO via :

- Une seule rupture de charge vers un TC structurant urbain existant/projeté (tramway, BHNS),
- Et situées à proximité (moins de 500 m) des lignes de TC urbain

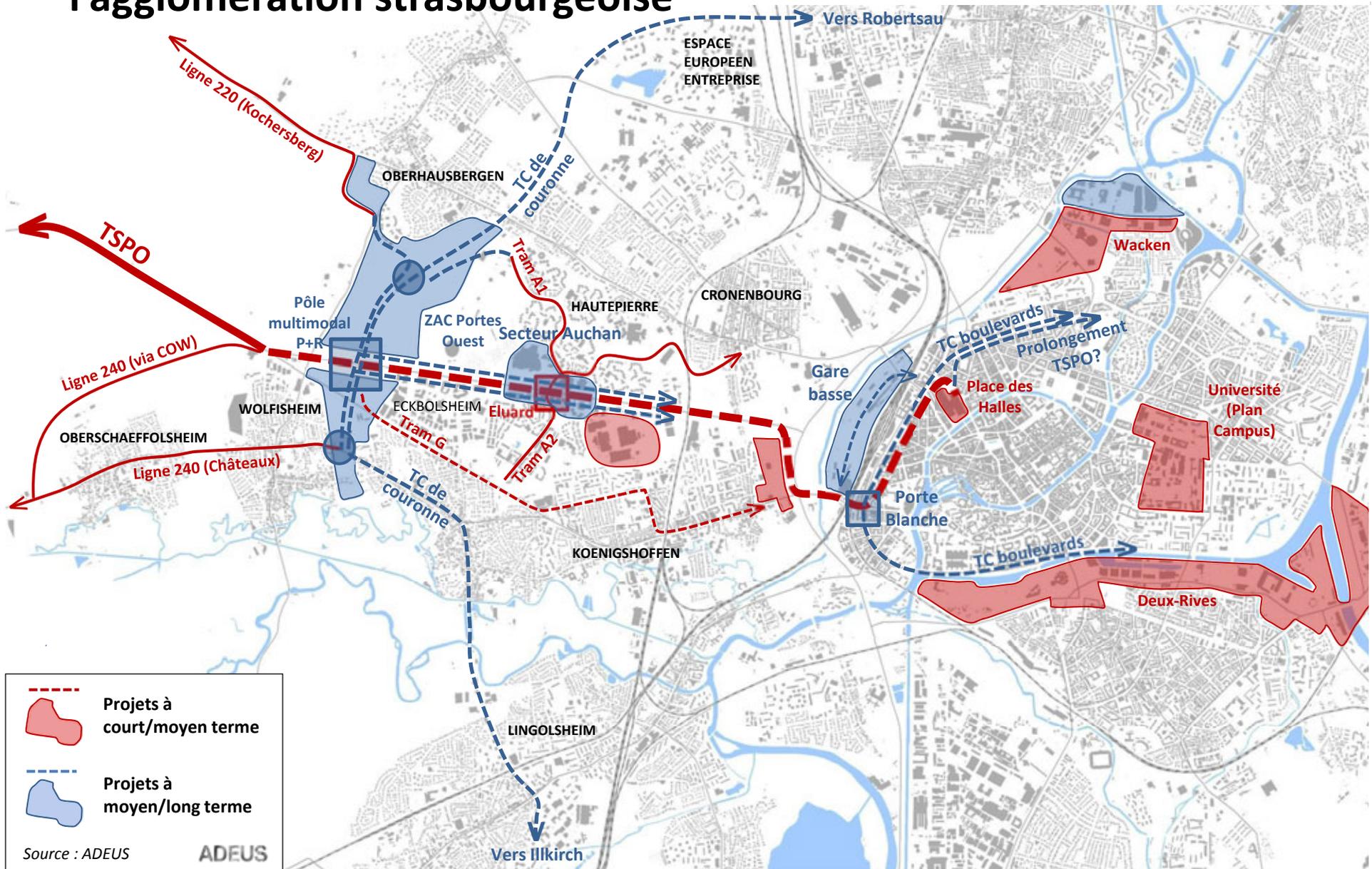
Accès à l'emploi dans la CUS : zoom couronne Ouest CUS

Aujourd'hui, environ **1 800 actifs migrants** depuis le bassin **TSPO** vers les communes* (hors Strasbourg) comportant les principales zones d'emplois situées sur le tracé du projet de TC de couronne

Un nombre d'actifs non négligeable, même s'ils représentent nettement moins que les **7 900** à destination de Strasbourg



Synthèse de l'articulation TSPO / urbanisation au sein de l'agglomération strasbourgeoise



--- Projets à court/moyen terme
--- Projets à moyen/long terme
 Source : ADEUS

L'articulation TSP0 / urbanisation au sein de l'agglomération strasbourgeoise

Enjeux à court / moyen terme

- Aménagement du site propre du TSP0 entre Ittenheim et le terminus de la Place des Halles, complétant la section périurbaine (maillon indispensable pour optimiser la performance du TSP0)
- Etudier les différentes opportunités d'insertion urbaine des lignes 220 et 240 en amont de la Porte d'Eckbolsheim
- Aménagement du point d'interconnexion avec le tram A (station Paul Eluard)
- Valorisation de la gare routière, dans le cadre du projet urbain global de recomposition du secteur de la Place des Halles



L'articulation TSPO / urbanisation au sein de l'agglomération strasbourgeoise

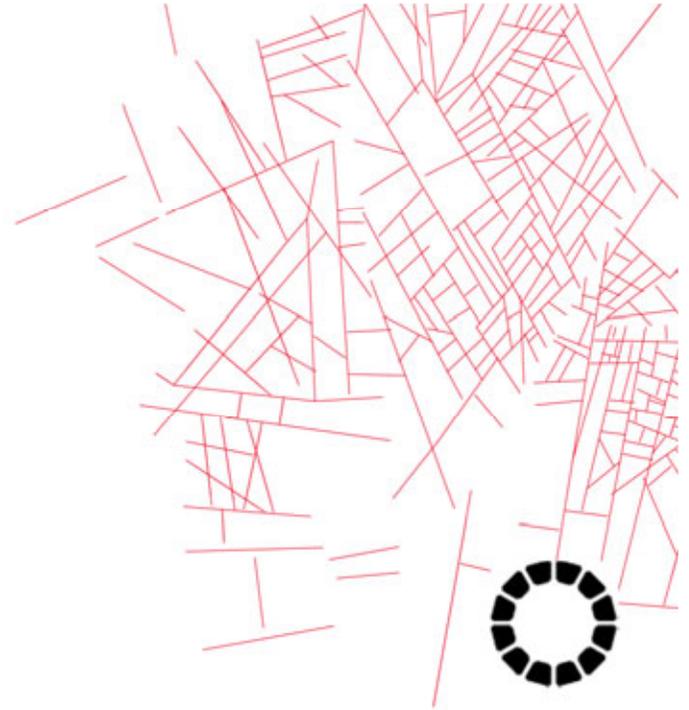
Enjeux à moyen / long terme

- **Urbanisation ZAC « Portes Ouest » et aménagement d'un pôle multimodal d'entrée d'agglomération** dans le secteur d'Eckbolsheim, mettant en lien le TSPO avec d'autres lignes de transports collectifs
- **Restructuration/revalorisation du secteur Auchan HautePierre et de la zone commerciale de Koenigshoffen, qui s'organise autour du pôle d'échange Eluard**
- **Aménagement de la VLIO comportant un TC « de couronne » en site propre, en interconnexion avec le TSPO : opportunités de mutualiser cette infrastructure avec les lignes 220 et 240 du réseau 67 ?**
- **Prolongement du TSPO au-delà de la Place des Halles ? Par exemple, en mutualisation avec le TCSP de la ceinture des boulevards ? En direction de pôles d'agglomération structurants, existants et en devenir :**
 - *Wacken-Europe ?*
 - *Université ?*



L'articulation TSPO / urbanisation au sein de l'agglomération strasbourgeoise

- **Un potentiel d'articulation forte entre le réseau urbain et interurbain** (à l'instar des projets « tram-train »)... Quelles opportunités pour l'utilisateur ? Quelles opportunités urbaines ? Quelles limites ?
- **Une configuration dans laquelle le TSPO peut devenir un transport utilisé pour certaines origines-destinations au sein même de la CUS** (ex : Porte Ouest <-> Place des Halles)... Quelles opportunités ? Quels risques ?
- **Une évolution du tracé TSPO à envisager dans le cadre du déploiement du SDTC 2025 de la CUS...** Prolongement au-delà de la Place des Halles pour desservir d'autres polarités urbaines (existantes et projetées) sans rupture de charge ? Autre terminus ?... Opportunités à terme de délestage (sur certaines origines-destinations) des tronçons centraux du réseau urbain en partie saturés ?



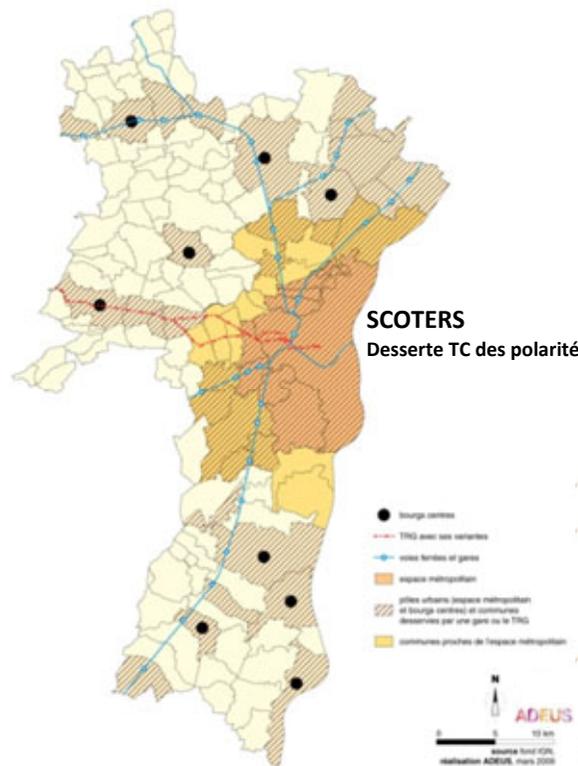
5.

Les enjeux soulevés par l'arrivée du TSPO

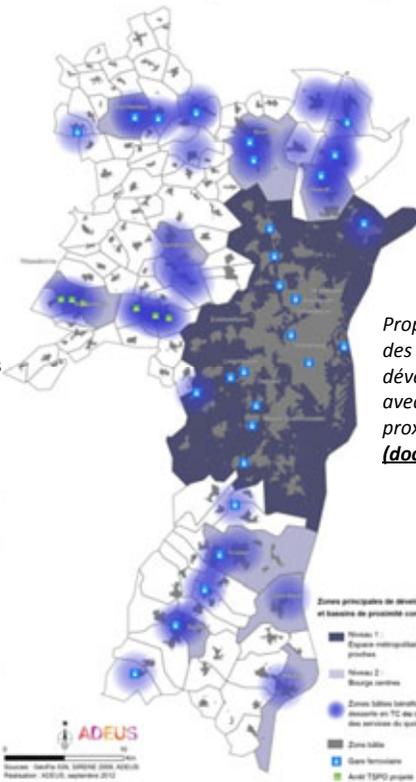
Les questionnements pour les politiques territoriales

Les enjeux de l'arrivée du TSP0 au regard des politiques territoriales

- Une nécessité de coordination des politiques publiques, des actions à chaque échelle au regard de l'implantation imminente des arrêts de la ligne TSP0 (échelle PLU)
- Un cadre préexistant : les SCoT



Bassins de proximité constatés en 2012
Zones de rayonnement autour des points de transport en commun intensif et/ou bénéficiant d'une offre complète de services/commerces du quotidien



Les enjeux soulevés par l'arrivée du TSPO

Les questionnements pour les politiques territoriales

Enjeu de structuration d'un territoire relativement diffus

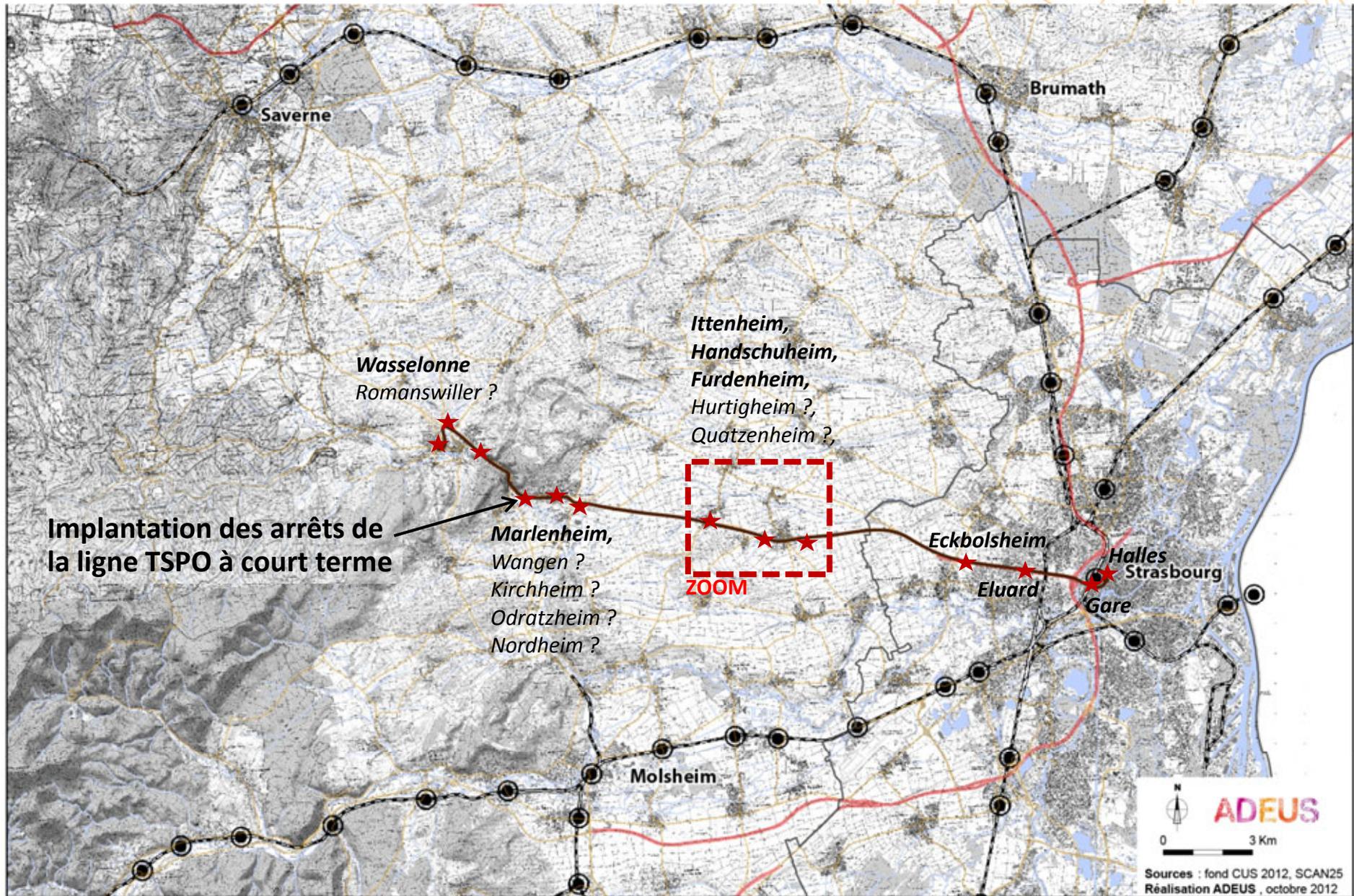
- nécessite une planification plus large que les seules communes avec arrêts...
- ... pour constituer une masse critique suffisante permettant de « rentabiliser » l'infrastructure

⇒ Les enjeux du TSPO pour **renforcer l'axe**

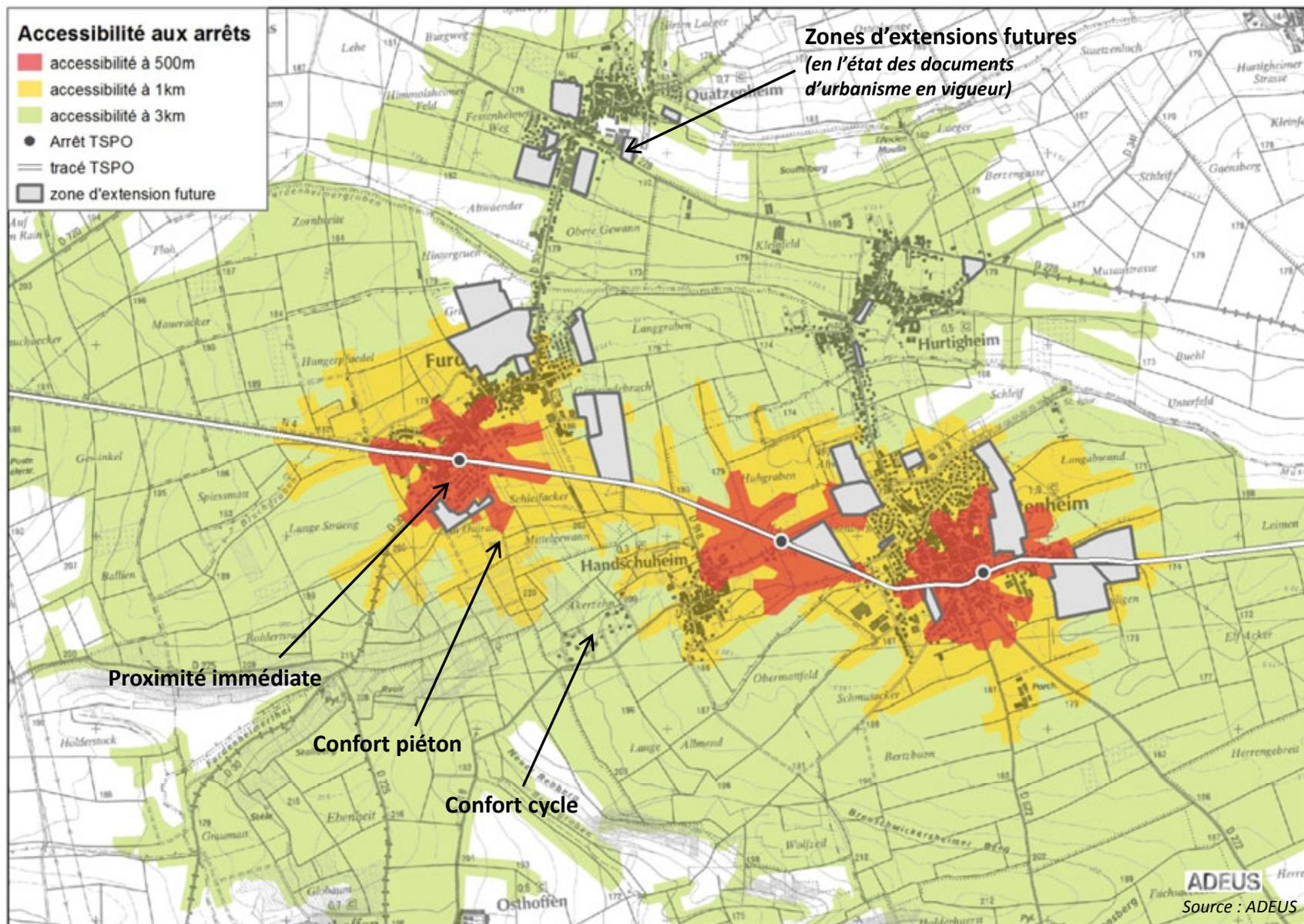
⇒ Les enjeux urbains pour **canaliser l'attractivité** du territoire qu'il va engendrer (*stratégies de localisation des ménages, des emplois...*)

⇒ **La nécessité d'orienter** les phénomènes à l'œuvre **pour garantir une structuration** dans les documents cadres et les politiques publiques

Les enjeux de l'arrivée du TSPO au regard des politiques territoriales



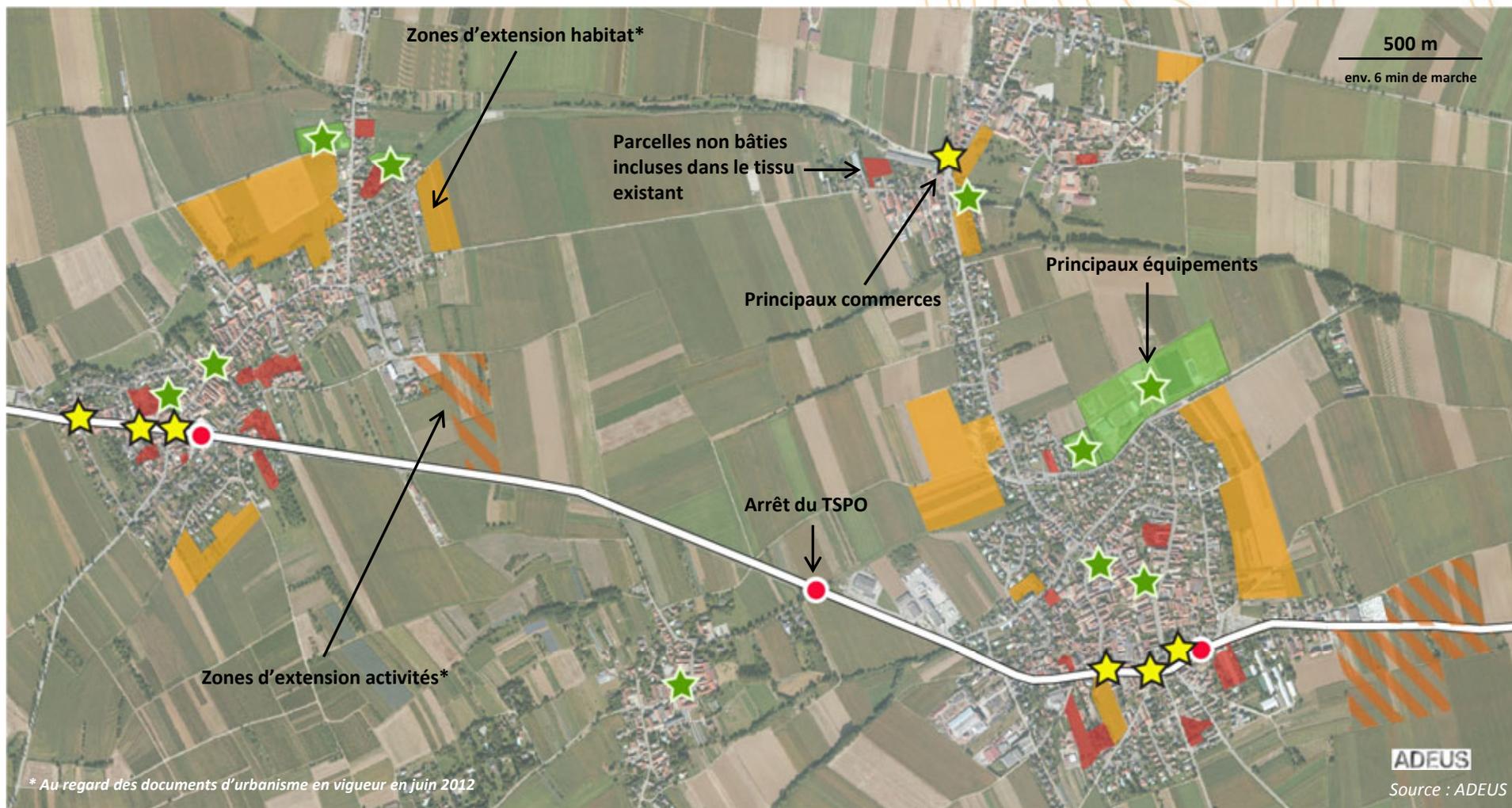
Accessibilité d'un bassin rapproché : exemple du territoire de l'Ackerland



Accessibilité de l'ensemble des communes du territoire situées dans le bassin rapproché

- L'intégralité des zones urbanisées des 10 communes du bassin rapproché de situe dans le périmètre de « confort cycles » (3 km)
- **95 %** des zones urbanisées des communes bénéficiant d'un arrêt se situent dans le périmètre de confort d'un piéton (moins de 1 km d'un arrêt)... Seuls certains secteurs d'activité échappent en partie à ce constat (ZA au Sud-Est de Wasselonne et ZA de Marlenheim)
- **35 %** des zones urbanisées des 10 communes du bassin rapproché se situent dans le périmètre de proximité immédiate (500 m) : cela concerne les 4 communes bénéficiant d'un arrêt, ainsi que le bas du village de Wangen et l'entrée de Handschuheim
- **Plus de 80 %** des tissus anciens (*identifiés comme tels sur les cartes typomorphologiques*) se situent à moins de 500 m d'un arrêt dans les 4 communes bénéficiant d'un arrêt au sein de leur zone urbaine
- **70 %** des zones urbanisées de l'ensemble des 10 communes sont situées à moins de 1 km d'un arrêt (confort piéton)

Insertion urbaine : exemple du territoire de l'Ackerland



1^{er} enjeu : identifier les opportunités de développement autour des arrêts du TSPO et au regard du fonctionnement des villages

L'implantation d'un arrêt du TSPO



2^{ème} enjeu : qualifier l'espace public autour de l'arrêt (aménagement à court terme)

- Intégrer les aménagements du CG aux espaces publics communaux
- Mailler les points d'arrêt aux espaces publics, vers les cœurs de village, dans un souci de confort et de sécurité des piétons et des cyclistes

Insertion urbaine d'un arrêt du TSPO : lisibilité des aménagements

Arrêt actuel d'Ittenheim-Handschuheim



Photo : ADEUS

Arrêt d'Ittenheim-Handschuheim



Source : CG67

Arrêt Bourbonnière à Nantes



Source : Internet

Le TSPO n'est pas un « simple arrêt de bus ». **Tout l'enjeu est d'en faire un élément polarisant de l'espace public des villages :**

Lieu d'implantation de l'arrêt d'Ittenheim



Photo : ADEUS



Exemple de traitement d'un plateau piéton avec un terre-plein central traversant une nationale (Champagnole)

Photo : PO Peccoz

En assurant les traversées piétonnes ; en raccordant l'axe routier à un maillage de rues villageoises ; en marquant visuellement l'arrêt du TSPO pour en faire un signal fort et lisible dans l'espace public ; etc.

Les traversées de communes



3^{ème} enjeu : faire du TSP0 un levier dans la requalification des traversées de villages

- Support de stratégies pour apaiser les circulations routières,
- Enjeux de projets urbains visant à valoriser l'accès aux commerces et aux équipements
- Levier pour des politiques de gestion du stationnement

Les traversées de communes

Exemple de l'insertion de l'arrêt de Furdenheim sur une voirie à plus de 16 000 véhicules/jour



Le couloir routier de la traversée de Furdenheim



Son projet d'insertion de l'arrêt TSPo et du réaménagement des cheminements

Exemple du projet urbain de Marlenheim dans le cadre d'une traversée plus apaisée

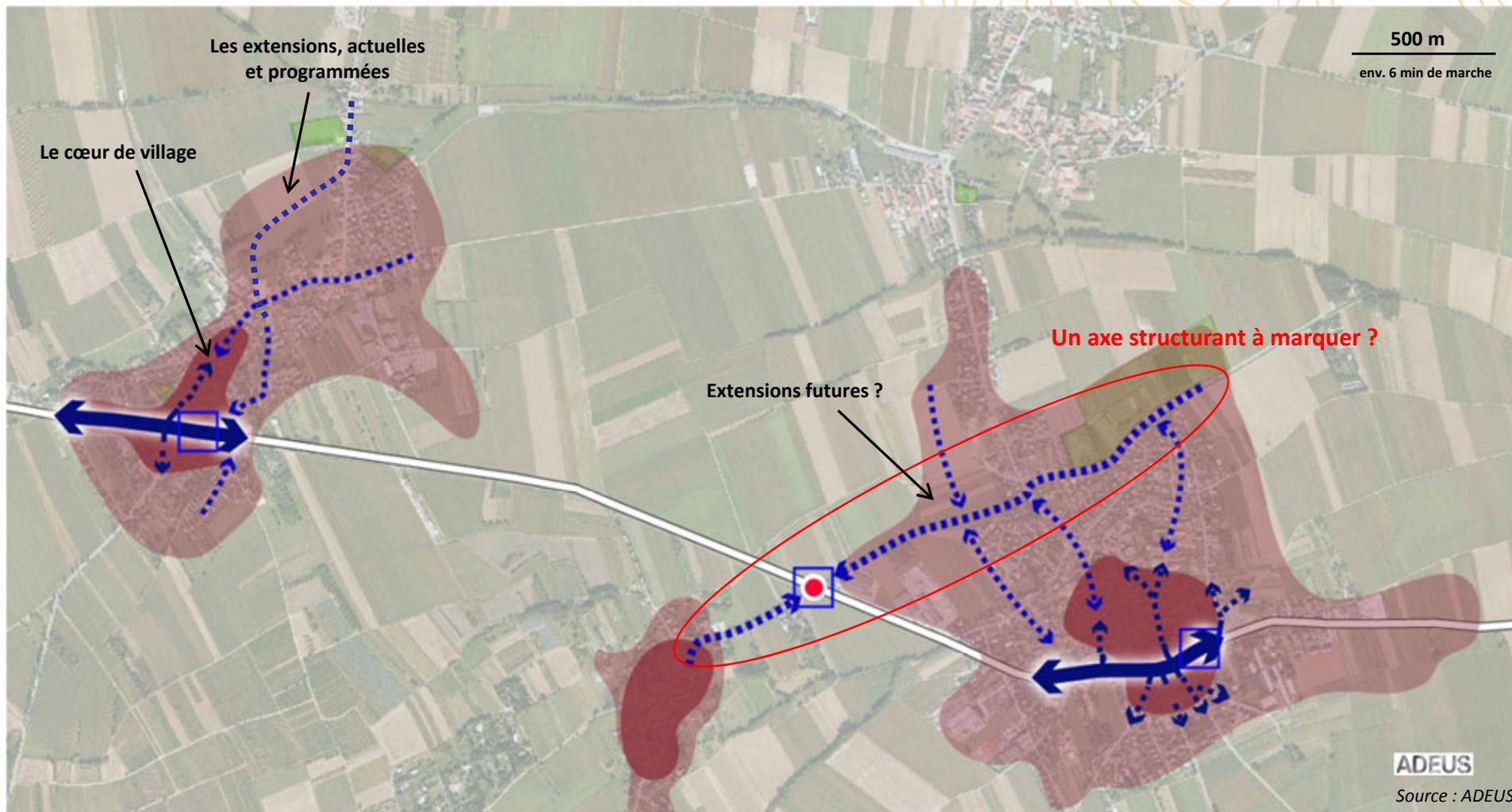


Vocabulaire routier de l'actuelle traversée de Marlenheim



Son projet de réaménagement des espaces publics en appui sur le TSPo

Le développement d'un maillage de rabattement piétons/cycles



4^{ème} enjeu : mailler des espaces publics structurants, lisibles et confortables

- Intégrer les nouveaux espaces publics dans la conception des extensions urbaines
- Favoriser le rabattement des différents quartiers vers les arrêts, en passant par les cœurs de village - privilégier des axes par un traitement différencié dans une armature d'espaces publics

Rabatement modes actifs : exemples d'enjeux et de réponses graduées



Traitement de l'accès cycle à Handschuheim. Empiètement des stationnements, absence de marquage au sol et étroitesse de la voie



Minimal (Rumilly) : peinture et dégagement d'un linéaire de tout mobilier

Source : Internet

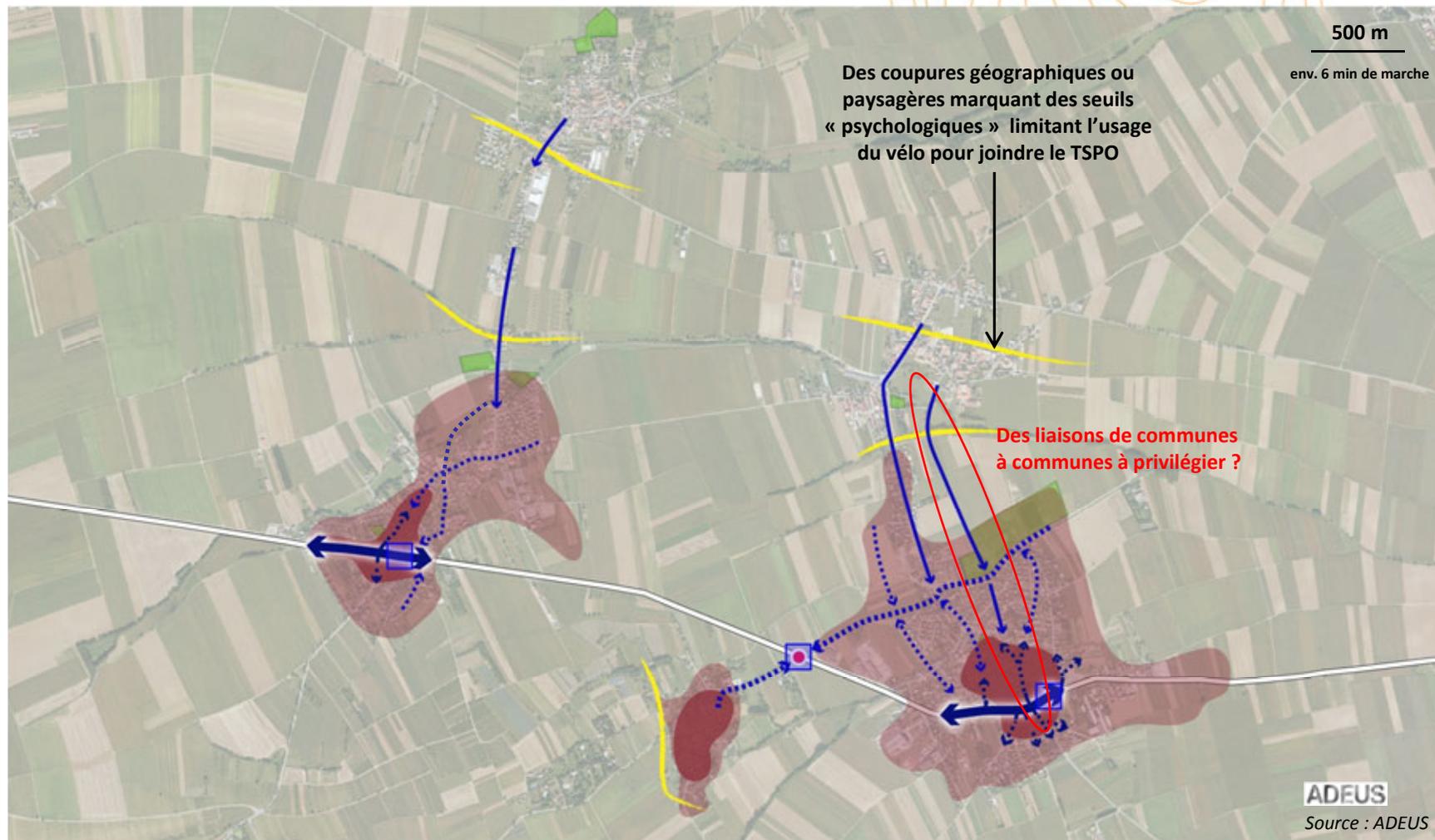
Deux exemples de réponses graduées dans le traitements des liaisons piétons-cycles traversant des tissus pavillonnaires



Ornemental (Vaulx-en-Velin) : bande décollée de la voirie par plantations

Photo : PO Peccoz

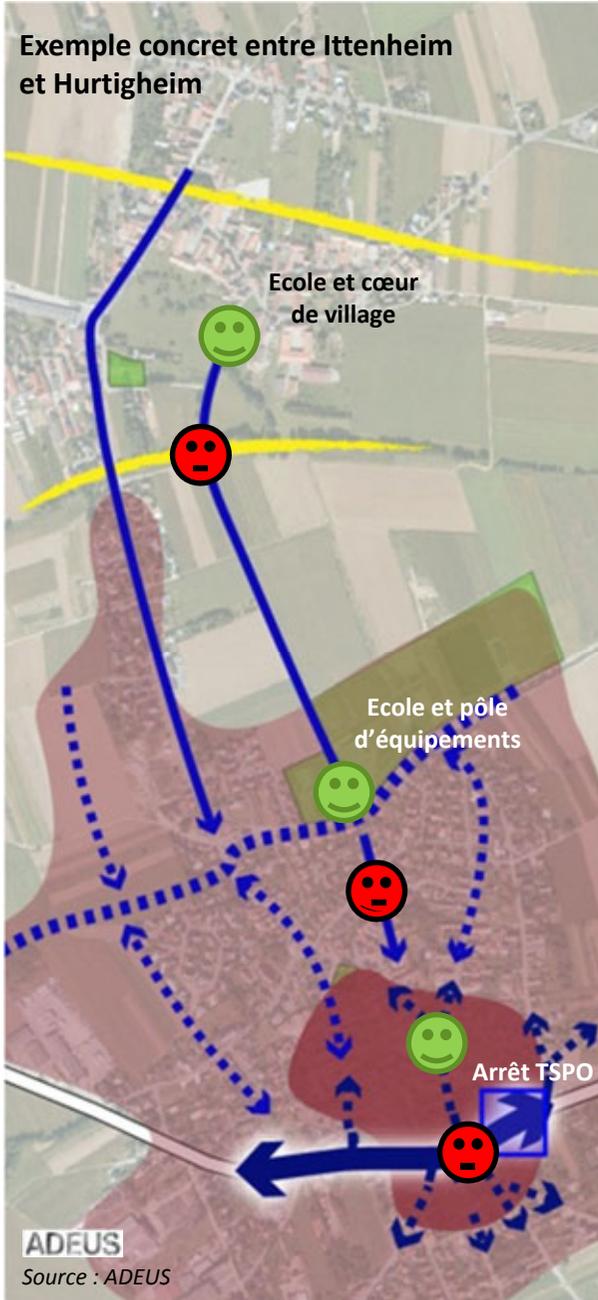
Passer d'un rabattement local à un maillage intercommunal



5^{ème} enjeu : mailler les espaces publics d'un village à l'autre

- Aboutir à un maillage piéton-cycle fonctionnel.
- Privilégier des itinéraires pour favoriser le rabattement confortable et rapide des cyclistes qui habitent dans un rayon proche d'un arrêt du TSPO, en passant par les concentrations d'équipements ou de services

Accompagner un maillage de commune à commune : un exemple concret



Photos : ADEUS

Quelques exemples de traitements



Photo : PO Peccoz

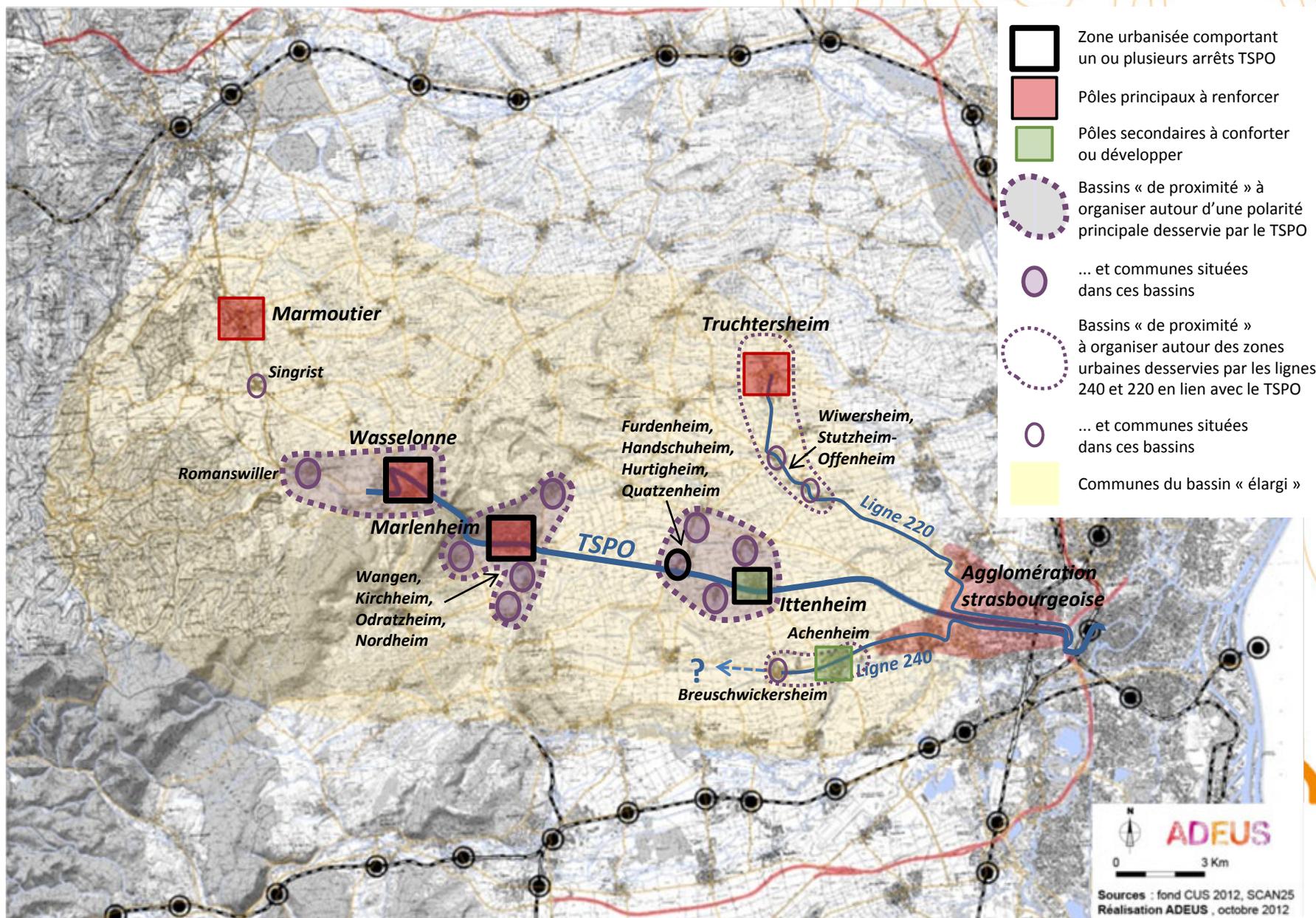
Autoroute à vélos « quartiers / centre-ville » (Meylan)



Source : Internet

Venelle verte au cœur d'une opération résidentielle (Rennes)

A l'échelle du grand territoire : vers la structuration de bassins de vie ?



Conclusion

Première expérience de ce type en France, le TSPO apparaît comme un levier majeur pour l'évolution des territoires ruraux et péri-urbains qu'il dessert et qui doivent concilier les enjeux de crise énergétique, de crise immobilière et de prise en compte des enjeux environnementaux à travers les lois Grenelle, notamment en terme de sobriété foncière.

En ce sens, il n'est pas une « *nouvelle ligne de bus* » mais place ces territoires aux portes de la Communauté urbaine de Strasbourg par un cadencement et des temps d'accès plus compétitifs que la voiture, en heure de pointe. C'est donc un vecteur pour le développement et la transformation des villes et villages qu'il dessert, tant en termes de capacités et localisation de nouveaux logements ou équipements, de maillage de leurs espaces publics, qu'en matière d'organisation des rabattements et de politiques de déplacements et de stationnements.

En effet, accroître l'attractivité de ces villes et villages induit une pression foncière accrue et des flux de circulation plus importants, car une part des nouveaux ménages n'utilisera pas le TSPO. D'où la nécessité d'appréhender le TSPO à travers l'imbrication de l'ensemble des politiques publiques, sur des enjeux qui dépassent, de très loin, la seule thématique de la mobilité ou le périmètre d'une ligne express...





Equipe projet :

Stéphane HAMM et Pierre-Olivier PECCOZ (chefs de projet), Olivier SCHMITT, Benoît PROVILLARD, Fanny CHAILLOUX, Pierre DE CADENET, Pamela WEBER, Stéphane MARTIN, Timothé KOLMER, Nathalie GRIEBEL

Projet n° : [4.1.1.1](#)

L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

