



## Avenant n°1

**Convention de maîtrise d'ouvrage désignée du 10 mars 2020**

**Entre la Collectivité européenne d'Alsace et la Région Grand Est**

**Modification du programme des aménagements pour le Transport en Site Propre  
de l'Ouest Strasbourgeois (TSPO)**

**Entre Ittenheim et Strasbourg**

### ENTRE

**LA COLLECTIVITE EUROPEENNE D'ALSACE**, avec siège 1 Place du Quartier Blanc à STRASBOURG 67964 Cedex 9,

Représentée par son Président, M. Frédéric BIERRY, dûment habilité à signer la présente par délibération n° ..... de la Commission Permanente en date du .....

Ci-après désignée « la Collectivité européenne d'Alsace »

D'UNE PART,

### ET

**LA REGION GRAND EST**, avec siège 1 Place Adrien ZELLER à STRASBOURG 67070 Cedex,

Représentée par son Président, M. Frank LEROY, dûment habilité à signer la présente par délibération n° 23CP-840 du 26 mai 2023.

Ci-après désignée « La Région »

D'AUTRE PART.

Ci-après dénommées « les Parties »

## PREAMBULE

Le TSPO (Transport en Site Propre de l'Ouest Strasbourgeois) est un projet de transport en commun dont les aménagements ont fait l'objet de deux déclarations d'utilité publique (DUP) :

- une DUP du 16 janvier 2012, au bénéfice du Département du Bas-Rhin, pour aménager la RD1004,
- une DUP du 24 mai 2016, au bénéfice de l'Etat, pour aménager la RN4 et l'A351, transférées depuis 2021 aux collectivités locales et devenues depuis respectivement :
  - RD1004 pour la partie transférée à la Collectivité européenne d'Alsace, depuis Ittenheim jusqu'à la limite du ban de l'Eurométropole de Strasbourg, au niveau du carrefour de Bellevue ;
  - M351 pour la partie transférée à l'Eurométropole de Strasbourg sur le ban de l'Eurométropole de Strasbourg.

### **Objectifs assignés au TSPO**

Le projet de TSPO vise à améliorer les conditions de déplacement dans l'ouest strasbourgeois en développant l'accessibilité au transport en commun interurbain de voyageurs par route. L'amélioration porte, d'une part, sur l'augmentation de l'offre (donc de la capacité de transport) de manière évolutive par rapport aux besoins et, d'autre part, sur l'attractivité du transport en commun par rapport à l'automobile, en matière de temps de trajet et de régularité. La mise en place de ce service désigné sous l'appellation « TSPO », nécessite des aménagements d'infrastructures spécifiques.

Le concept de « Cars à Haut Niveau de Service » a été privilégié par rapport à une solution par tramway, pour les raisons suivantes :

- le mode de transport par car offre une capacité qui permettra d'augmenter la part modale du transport en commun TC sur l'aire d'étude ;
- la vitesse d'exploitation d'un car est plus performante que celle d'un tramway, et mieux adaptée au milieu interurbain ;
- le concept routier peut se réaliser par phases successives et les infrastructures peuvent facilement évoluer pour être utilisées, à terme, avec un éventuel mode plus lourd (véhicules de forte capacité jusqu'à 24 mètres de long) ;
- les coûts d'aménagement et d'exploitation du car sont 2 à 3 fois moins élevés que ceux d'un tramway.

### **Un programme global d'aménagements qui comprend 3 opérations spécifiques : (les 3 sections du projet)**

L'opération interurbaine du Département du Bas-Rhin sur la RD1004 depuis Wasselonne jusqu'à la sortie d'agglomération Est d'Ittenheim : Elle s'inscrit dans le programme global d'aménagement du transport en commun entre Wasselonne et Strasbourg.

L'opération interurbaine améliore déjà, à elle seule, le service de transport en commun, en améliorant la régularité et le temps de trajet de Wasselonne à Ittenheim. Elle est complémentaire des deux autres sections d'aménagements décrites ci-après.

La section de transition : Les aménagements s'inscrivent dans le programme de requalification de la RD1004 et de la M351 depuis Ittenheim jusqu'à Strasbourg, section de la compétence de l'État à l'origine du Projet (ex RN4 et A351), transférée à la Collectivité Européenne d'Alsace et à l'Eurométropole de Strasbourg comme indiqué en préambule.

La section urbaine dans Strasbourg : La continuité du TSPO sera assurée à travers les voiries aménagées par l'Eurométropole de Strasbourg pour la circulation fluide des transports en commun urbains.

### **Les enjeux du projet**

Les enjeux du TSPO sont les suivants :

- réaliser une liaison en transport en commun efficace entre les villages de l'ouest strasbourgeois et le centre de Strasbourg ;
- garantir un temps de trajet attractif ;
- offrir de bonnes connexions avec les autres réseaux de transport structurants.

Le projet dans son ensemble a donc pour but d'améliorer globalement l'accès aux transports en commun et la desserte vers Strasbourg pour tout le territoire ouest interurbain, en proposant une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière.

Le programme du TSPO prévoit notamment de faciliter l'accès au TSPO et le report modal en implantant des stations proches des bassins de population, en améliorant les connexions et les correspondances avec les autres lignes de cars du Réseau 67, et en aménageant des parkings relais P+R équipés pour recevoir des vélos.

### **Sur les porteurs du projet :**

Pour rappel, la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi «NOTRe») a engendré le transfert de la compétence transport public routier interurbain à la Région grand Est.

De ce fait, il appartient aujourd'hui à la Région en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), et donc en tant que maître d'ouvrage sur le volet transport, de prendre les décisions d'organisation des services de transport en commun TSPO qui conditionnent les besoins d'aménagements. Le programme des aménagements du TSPO est donc à présent du ressort de la Région Grand Est.

La Collectivité européenne d'Alsace, quant à elle, intervient, au titre sa compétence voirie sur le domaine routier départemental, pour la réalisation opérationnelle des aménagements. A ce titre, la Collectivité européenne d'Alsace et la Région Grand Est, ont décidé par convention du 10 mars 2020 (délibération Région Grand Est n° 20CP-445 du 14 février 2020 et délibération du Département du Bas-Rhin n° CP/2020/015 du 10 février 2020), de désigner la Collectivité européenne d'Alsace maître d'ouvrage unique pour la conception et la réalisation des travaux d'aménagement du TSPO, situés principalement sur le domaine public routier départemental.

### **Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :**

#### **ARTICLE 1 – OBJET DE L'AVENANT N°1 A LA CONVENTION**

Le présent avenant n°1, a pour objet de modifier le programme des aménagements du TSPO, en y ajoutant un P+R complémentaire à Wasselonne.

Le présent avenant modifie les articles suivants de la convention du 10 mars 2020 :

- article 2.2 – Modification du programme des aménagements
- article 4 – Planning prévisionnel

Les autres articles de la convention sont inchangés.

#### **ARTICLE 2 –CARACTERISTIQUES DE LA MODIFICATION DE PROGRAMME**

Le programme initial des aménagements sur la partie interurbaine, est décrit en annexe à la décision des DUP du 16 janvier 2012 et de la Déclaration de Projet du Département du Bas-Rhin en date du 07 novembre 2011.

L'article 2 de la convention du 10 mars 2020, a déjà modifié l'article III.1.E du programme initial, pour adopter le nouveau référentiel de conception routière « Voies Structurantes d'Agglomération » (VSA de 2013) pour l'aménagement des voies TSPO de Marlenheim à Wasselonne (1 voie TSPO de part et d'autre des voies routières dans la traversée du Kronthal, au lieu de 1 voie axiale attenée).

Par le présent avenant, l'article 2.2 de la convention du 10 mars 2020 modifie l'article III.1.D du programme est modifiée de la façon suivante :

Pour l'exécution de la présente convention, le programme des aménagements réalisés comprend des adaptations rendues possibles par le nouveau référentiel de conception routière « Voies Structurantes d'Agglomération (VSA) de 2013 » 2017.

Ainsi l'article III.1.D « **à l'ouest de Marlenheim** » de la déclaration de projet est modifié de la façon suivante

*« Quatre nouveaux parkings relais P+R d'attractivité élargie seront réalisés en limite de zones agglomérées (1 à Marlenheim Est – 1 à Wasselonne Sud au carrefour de la rue du Général de Gaulle – 1 à Wasselonne Nord rue du Zehnacker – 1 à Wasselonne Ouest au Collège). »*

Ainsi l'article III.1.E « **à l'ouest de Marlenheim** » de la déclaration de projet est modifié de la façon suivante:

**« la RD1004 à l'ouest de Marlenheim sera à 2 voies routières (pas de possibilité de dépassement), juxtées par les voies suivantes dédiées au TSPO, avec une vitesse adaptée aux conditions de trafic et de congestion sur les voies routières :**

**- Entre Marlenheim et Wasselonne : selon le référentiel VSA, 2 Bandes d'Arrêts d'Urgence (BAU) élargies à 3,5m de part et d'autre. En situation de congestion sur les voie routières, les cars du TSPO seront autorisés circuler sur les BAU avec une vitesse adaptée. En cas de véhicule à l'arrêt sur la BAU, les cars du TSPO devront se déporter sur les voies routières. La vitesse sera limitée à 70km/h.**

**- Dans la traverse de Wasselonne jusqu'au giratoire Zehnacker RD1004/RD112 : 1 voie en site propre du TSPO, utilisée en approche des carrefours (carrefour avec la rue du Général de Gaulle et carrefour Zehnacker avec la RD112). »**

Ces modification du programme d'aménagement ne modifient ni les finalités du Projet, ni les emprises du Projet, ni les fonctionnalités des voies routières, ni les conditions d'accès des riverains.

Le plan schématique du P+R supplémentaire à Wasselonne Sud au carrefour de la rue du Général de Gaulle, réalisé dans les emprises du Projet, figure en annexe

### **ARTICLE 3 –PLANNING PREVISIONNEL**

L'article 4 relatif au planning prévisionnel de l'opération pour les aménagements restant à réaliser à la date de la présente convention, est compléter à la fin par :

*« 2022-2023 : études de Projet et travaux des 2 P+R (rue de Zehnacker et Rue du Général de Gaulle) à Wasselonne. »*

#### **ARTICLE 4 – ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent avenant entre en vigueur à compter de la signature la plus tardive des parties.

Fait en deux exemplaires originaux,

A Strasbourg,

Le .....

,

**La Région Grand est,**

**Frédéric BIERRY**

**Franck LEROY**

Pièces jointes :

- décision préfectorale de déclaration d'utilité publique du 16/01/2012
- déclaration de projet du 07/11/2011 valant programme initial des aménagements
- Plan schématique du P+R supplémentaire à Wasselonne Sud au carrefour de la rue du Général de Gaulle