



## **Convention technique et financière**

Pour l'amélioration de la desserte et des circulations des cars des lignes du Réseau 67 à l'entrée Sud de l'agglomération de Strasbourg (RD468 / Plobsheim-Illkirch)

### **Entre**

Le Département du Bas-Rhin, représenté par M. Guy-Dominique KENNEL, président du Conseil Général, autorisé à signer la présente convention selon délibération de la commission permanente du Conseil Général en date du 02/12/13.

ci-après appelé « le Département »,

### **Et**

La Communauté Urbaine de Strasbourg, représentée par M. Jacques BIGOT, président de la Communauté Urbaine de Strasbourg, autorisé à signer la présente convention selon délibération du Conseil de CUS en date du 20/12/13.

ci-après appelée « la CUS »,

### **Ainsi que**

La Compagnie des Transports Strasbourg SAEM (CTS), représentée par M. Jean-Philippe LALLY, directeur général,

La Compagnie des Transports du Bas-Rhin SAS (CTBR), représentée par M. Michel DURAND, président,

ci-après appelés « les opérateurs de transport »,

Vu la convention pour l'application d'une tarification commune aux transports urbains et non urbains de voyageurs à l'intérieur du périmètre de transports urbains de la communauté urbaine de Strasbourg, conclue en date du 18 décembre 2012 entre le Département, la CUS, et les opérateurs de transport ;

Vu la convention relative à la mise en œuvre d'une tarification pour les déplacements scolaires pris en charge par le Conseil Général sur le réseau urbain conclue en date du 18 décembre 2012 entre le Département, la CUS, et les opérateurs de transport ;

### **Il est convenu ce qui suit**

## **Préambule**

Les documents de planification arrêtés par le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg (Scoters), voté par le Comité syndical le 1er juin 2006, et le schéma directeur des transports à l'horizon 2025 de la CUS, approuvé par délibération du Conseil communautaire du 25 juin 2010, prévoient une amélioration des transports en commun en 2<sup>ème</sup> couronne de la CUS et plus particulièrement sur l'axe de la RD 468 (Strasbourg – Plobsheim – Gerstheim – Rhinau), dépourvu d'offre de transport en commun performant.

## **Article 1 - Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de préciser le cadre général des engagements techniques et financiers réciproques du Département et de la CUS dans le cadre de la réalisation de l'opération :

*Amélioration de la desserte, à la fois interurbaine et urbaine, et de la circulation des autocars du Réseau 67 à l'entrée Sud de l'agglomération de Strasbourg  
RD 468 : section Plobsheim / Illkirch-Graffenstaden.*

## **Article 2 - Présentation de l'opération – Programme des travaux**

### **2.1 Contexte :**

Dans le cadre de l'amélioration des dessertes des communes de la 2<sup>ème</sup> de la CUS, le secteur Sud est apparu prioritaire en termes de réponses à apporter pour améliorer la circulation des transports collectifs organisés par la CUS et auxquels concourent les autocars du Réseau 67 qui assurent une partie de l'offre de transport urbaine.

Les lignes 260 et 270 du Réseau 67 assurent un rôle important pour la desserte de transport collectif des communes Eschau et Plobsheim. Les cars interurbains permettent un accès rapide au réseau tram à Illkirch-Graffenstaden. Le réseau urbain de la CUS, notamment avec la ligne 63, est construit de façon complémentaire pour permettre le cabotage entre les localités des communes Plobsheim, Eschau et Illkirch-Graffenstaden. Historiquement, les lignes interurbaines étaient le seul moyen de transport collectif dans ce secteur. Cela a également créé les habitudes existantes des usagers.

### **2.2 Description de la présente opération :**

La RD 468 à l'entrée Sud de l'agglomération strasbourgeoise a fait l'objet d'un suivi régulier. Les campagnes de mesures et observations successives réalisées depuis plusieurs années ont permis de démontrer que la croissance du trafic s'est accompagnée d'une croissance globale de la congestion à l'entrée Sud de Plobsheim, entraînant de facto une détérioration des conditions de circulation des services routiers de transport en commun (bus urbains de la CTS et autocars du Réseau 67).

La CUS a mandaté le bureau d'études Transitec Ingénieurs Conseil pour qualifier les solutions envisageables et conduire les études préliminaires y afférent (cf. annexe).

Ces études ont permis d'arrêter un programme qui porte sur trois thématiques différentes : amélioration du confort des voyageurs, amélioration des dessertes, maintien ou amélioration des vitesses commerciales.

#### **2.2.1 Confort des voyageurs, aménagements des points d'arrêt dans Plobsheim / Eschau :**

Certains arrêts de Plobsheim et Eschau (Hetzlader) ne répondent pas aux critères d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Des aménagements doivent être réalisés pour permettre cette mise en accessibilité.

En outre, tous les arrêts de Plobsheim ne sont pas bidirectionnels, voir couvrent imparfaitement la commune et seront doublés (Mairie, Eglise protestante), voire créés (Cimetière).

Permission de voirie à déposer au Centre Technique du Conseil Général de Strasbourg pour ce qui concerne le domaine routier départemental.

*Maîtrise d'ouvrage : CUS*

### 2.2.2 Amélioration de la desserte urbaine (partie intra-PTU des lignes interurbaines)

#### a. Mise en œuvre d'une offre de transport :

A titre expérimental dans un 1<sup>er</sup> temps, les opérateurs de transport proposent de mettre en place 3 renforts sur la partie urbaine entre Plobsheim et Illkirch-Graffenstaden, qui compléteront la trame horaires de la desserte proposée par les des lignes 260/270 entre Plobsheim (nouvel arrêt « Cimetière ») et Illkirch « Baggersee » aux heures de pointe du matin et du soir, du, lundi au vendredi (Cf. article 3).

*Maîtrise d'ouvrage : CUS.*

#### b. Réalisation d'une boucle de retournement pour les bus de renfort au Sud de Plobsheim, sur un délaissé de la RD 468 :

Pour permettre l'injection de services de renforts aux heures de pointe du matin et du soir sur le périmètre de transports urbains (Plobsheim – Illkirch), la création d'une boucle de retournement des véhicules s'avère indispensable au Sud de Plobsheim, après le dernier arrêt desservi (Cimetière).

Une boucle pourra être réalisé par réutilisation, à sens unique, du délaissé de la RD 468 ; la réinsertion des bus de renfort dans le trafic général se fera moyennant création d'un carrefour à feux en entrée d'agglomération de Plobsheim.

Le délaissé de la RD 468 fera ultérieurement l'objet d'un transfert de propriété du Département vers la CUS. Ne faisant pas partie intégrante de cette convention, le transfert fera l'objet d'une délibération pour une acquisition amiable.

Permission de voirie à déposer au Centre Technique du Conseil Général de Strasbourg pour ce qui concerne le domaine routier départemental.

*Maîtrise d'ouvrage : CUS*

### 2.2.3 Maintien ou amélioration des vitesses commerciales

#### a. Réalisation d'une voie réservée aux cars du Réseau 67 sur la D468, dans le sens Sud-Nord, entre le carrefour « Notre-Dame du Chêne » et l'entrée Sud de Plobsheim :

Pour améliorer la circulation et la régularité des cars du Réseau 67, un aménagement latéral à la RD468 d'une voie réservée (éventuellement uniquement aux heures de pointe) s'avère indispensable.

*Maîtrise d'ouvrage : Conseil Général du Bas-Rhin*

#### b. Réalisation d'une voie réservée aux transports publics (Réseau 67 et CTS) sur la section à 2x2 voies de la RD468, dans le sens Sud-Nord, entre le giratoire « Cor de Chasse / Waldhorn » et le giratoire « Pôle d'Innovation d'Illkirch / P2I » :

Pour améliorer leur circulation et leur régularité, une réservation de voie en faveur des transports en commun réguliers de voyageurs (bus CTS et cars du Réseau 67) s'avère indispensable aux heures de pointe du matin.

Cet aménagement pourra au préalable faire l'objet d'un test in situ avec matérialisation d'une voie bus et d'une voie de circulation générale, sous signalisation temporaire, afin notamment de valider la longueur de la voie bus et la gestion des flux.

*Maîtrise d'ouvrage : Conseil Général du Bas-Rhin.*

Toute modification du programme sera soumise à l'accord des partenaires.

Il est à noter :

- Que la phase 2, après l'expérimentation en phase 1 décrite ci-dessus, consistera à étoffer l'offre urbaine en heure creuse, permettant de suite de restructurer le réseau urbain de la CUS dans le secteur.
- Que la phase 3 pourra faire l'objet d'une étape supplémentaire, identifiée en phase 3 bis (long terme), qui porterait sur la réalisation d'une voie réservée sur la D468, dans le sens Sud-Nord, entre la gravière de NORDHOUSE ou l'arrêt « PLOBSHEIM Thumenau » et le carrefour « Notre-Dame du Chêne » ;
- Qu'une phase 4 a été identifiée, par la création de sites propres dans les deux sens de circulation en amont du carrefour à feux d'ESCHAU Hetzlader (intersection RD 468 / RD221).

Ces phases ultérieures (à moyen – long terme, le calendrier reste à définir) nécessitant des investigations approfondies, elles feront le cas échéant, si décision de mise en œuvre, l'objet d'un avenant à la présente convention.

### Article 3 - Mise en œuvre de l'offre de transport

Dans le secteur d'études, le réseau interurbain est déjà utilisé aujourd'hui par les habitants des communes de Plobsheim et d'Eschau pour des déplacements internes au PTU, compte tenu des avantages qu'il procure (confort, temps de parcours plus rapides vers Illkirch). Une enquête O/D a été réalisée sur les lignes 260/270, qui permettra de quantifier ces déplacements et de définir les réserves de capacité actuelles en entrée de PTU.

Les aménagements décrits à l'article 2 vont contribuer à rendre le réseau interurbain plus attractif. En complément de l'offre actuelle des lignes 260 et 270 (globalement 42 A/R par jour), il est prévu **d'ajouter des courses spécifiques de renfort au départ de Plobsheim**, de façon à offrir une garantie de capacité pour la clientèle « urbaine ».

Dans une première étape, à titre expérimental, les opérateurs de transport proposent de mettre en place 3 renforts, qui doubleront le parcours des lignes 260/270 entre Plobsheim (nouvel arrêt « Cimetière ») et Illkirch « Baggersee » :

En termes de calage fin des renforts, 2 logiques différentes s'appliquent matin et soir :

- le matin, dans le sens « entrant », il n'est pas impératif d'intercaler les courses de renfort dans l'offre actuelle interurbaine, en particulier compte tenu des aléas de circulation rencontrés par les cars interurbains avant leur arrivée dans le PTU. Pour une réelle efficacité, il est souhaitable de fixer les renforts à horaires fixes et facilement mémorisables par la clientèle.
- le soir, dans le sens « sortant » au départ de Baggersee, il y a une logique à intercaler les renforts dans l'offre actuelle des lignes interurbaines pour permettre un service complémentaire aux lignes régulières, si possible à des horaires facilement mémorisables pour la clientèle.

La grille horaire préconisée est la suivante :

07:15	07:45	08:15	↓	Plobsheim Cimetière	↑	17:20	17:45	18:20
07:17	07:47	08:17	↓	Plobsheim Centre	↑	17:38	18:03	18:38
07:35	08:08	08:35	↓	Illkirch Baggersee	↑	17:40	18:05	18:40

La communication sur ces horaires et ces nouveaux services fera l'objet :

- d'une intégration en termes d'horaires dans la fiche horaire de la ligne régulière 260 (à la charge du Département)
- d'une information spécifique disponible sur les horaires de la ligne de bus n°63 (à la charge de la CUS/CTS)

La desserte des nouveaux arrêts aménagés à Plobsheim, comme décrit à l'article 2 (point 2.2.1.) ne pourra être rendue effective par le Département pour les lignes du Réseau 67 qu'il organise, que si des aménagements visant à conserver une vitesse commerciale suffisante, sont également mis en œuvre par la CUS et le Département.

## **Article 4 - Financement**

### **4.1 Enveloppe financière**

L'ensemble du projet en ce qui concerne les travaux d'infrastructures, tels que décrits à l'article 2, peut être estimé pour l'ensemble des travaux entre 640 000 et 1 120 000 € HT (*hors éventuels travaux induits de la phase 3bis*), se décomposant comme suit :

- aménagement des points d'arrêt : 120 à 150 000 € HT ;
- réalisation d'une boucle de retournement : 70 à 100 000 € HT ;
- réalisation d'une voie réservée au Sud de Plobsheim : 400 à 800 000 € HT ;
- réalisation d'une voie réservée avant le giratoire du Pôle d'Innovation d'Illkirch : 50 à 70 000 € HT.

En ce qui concerne les dessertes supplémentaires (3 aller-retour / jour), la CTS a estimé la dépense supplémentaire à environ 160 000 € / an dans le cadre d'un service affrété.

### **4.2 - Modalités financières**

Le projet porte sur 4 tranches fonctionnelles de travaux et une phase d'exploitation, qui ont permis de mettre en évidence un plan de financement adapté en fonction des compétences exercées respectivement par le Département et la CUS, ainsi que des bénéfices directs à tirer pour leurs opérateurs de transport respectifs. Conformément aux articles L 1615-2 et L 2333-68 du CGCT et à l'article L 3111-4 du Code des Transports, un cofinancement entre le Département et la CUS est prévu pour les tranches 3 et 4.

La présente convention porte sur la première phase des aménagements, tels que décrits à l'article 3. L'opération, acquisitions foncières éventuelles, travaux et prestations intellectuelles associées, est répartie comme suit :

- 1- Aménagements des points d'arrêt dans Plobsheim / Eschau :  
Département du Bas-Rhin : 0 %  
Communauté Urbaine de Strasbourg : 100 %
  
- 2- Réalisation d'une boucle de retournement pour les bus de renfort au Sud de Plobsheim, sur un délaissé de la RD 468 :  
Département du Bas-Rhin : 0 %  
Communauté Urbaine de Strasbourg : 100 %
  
- 3- Réalisation d'une voie réservée aux cars du Réseau 67 sur la D468, dans le sens Sud-Nord, entre le carrefour « Notre-Dame du Chêne » et l'entrée Sud de Plobsheim :  
Département du Bas-Rhin : 40 %  
Communauté Urbaine de Strasbourg : 60 %
  
- 4- Réalisation d'une voie réservée aux transports publics (Réseau 67 et CTS) sur la section à 2x2 voies de la RD468, dans le sens Sud-Nord, entre le giratoire « Cor de Chasse / Waldhorn » et le giratoire « Pôle d'Innovation d'Illkirch / P2I » :  
Département du Bas-Rhin : 50 %  
Communauté Urbaine de Strasbourg : 50 %

5- Mise en œuvre de services de renfort aux heures de pointe du matin et du soir entre Plobsheim (Cimetière) et Illkirch (Baggersee) :

Département du Bas-Rhin : 0 %

Communauté Urbaine de Strasbourg : 100 %\*

\* Il est à noter que les renforts sur la partie urbaine et financés par la CUS seront exclus des modalités de compensation des recettes définies dans l'article 6 de la convention pour l'application d'une tarification commune aux transports urbains et non urbains à l'intérieur de du PTU de la CUS de décembre 2012.

## **Article 5 - Concertation et suivi**

La coordination, le suivi et la transparence seront assurés par un comité technique, se réunissant au moins semestriellement et regroupant les partenaires au financement de l'opération.

Il sera l'occasion de présenter à l'ensemble des partenaires mentionnés dans cette convention :

- l'avancement de l'opération et son calendrier prévisionnel ;
- les difficultés rencontrées et les solutions proposées pour les résoudre ;
- le suivi du coût à terminaison et les éventuels risques de dépassement du coût plafond ;
- les ajustements de programme et leurs conséquences en termes de coûts liés à la réalisation des aléas

Les communes concernées seront à concerter dans les phases avant-projet et projet d'exécution de chaque projet d'infrastructure.

En cas de dépassement du coût plafond de l'opération tel qu'indiqué dans l'article 5, les nouvelles modalités de financement seront éventuellement définies dans le cadre d'un avenant à la présente convention.

## **Article 6 - Avenant à la présente convention**

Si en cours d'exécution de la présente convention, une modification des dispositions s'avérait nécessaire, un avenant serait proposé et annexé à la convention initiale.

## **Article 7 - Durée et validité de la convention**

La convention est valable jusqu'à l'achèvement du projet.

Si aucun chantier, tel que décrit en article 2, n'est engagé au plus tard 2 ans après signature de la présente convention, celle-ci sera réputée caduque.

## **Article 8 - Arrêt d'une opération**

L'arrêt – interruption ou abandon total – d'une opération avant son achèvement ne pourra intervenir qu'à l'issue de la réalisation d'une phase d'étude ou d'une tranche fonctionnelle de travaux, après avoir obtenu l'accord formel de chaque partenaire.

Le maître d'ouvrage concerné procédera le cas échéant, sur la base du décompte général des dépenses à la date d'arrêt, à la présentation d'un appel de fonds pour le règlement du solde auprès des co-financeurs au prorata de leur participation sur chacun des périmètres.

## **Article 9 - Communication**

Toute communication sur les projets fera mention des co-financeurs et cela quel que soit le support (plaquettes, brochures, relations avec les médias, panneaux, etc.).

## **Article 10 - Résiliation de la convention**

La convention peut être résiliée par accord amiable entre les parties ou une résiliation unilatérale par notification après un préavis de 6 mois.

Les dépenses engagées restant dues par la partie qui résilie (ou au prorata des études ou travaux réalisés sur présentation d'un décompte général de dépenses).

## **Article 11 - Règlement des litiges**

Un règlement amiable de toute contestation naissant de la mise en œuvre de la présente convention devra être recherché. En cas d'échec, le litige relèvera de la compétence du Tribunal Administratif de STRASBOURG.

Fait à Strasbourg en quatre (4) exemplaires originaux, le

Pour le Département du Bas-Rhin,  
Le Président du Conseil Général

Pour la Communauté Urbaine de Strasbourg,  
Le Président

Guy-Dominique KENNEL

Jacques BIGOT

Pour la Compagnie des Transports du Bas-Rhin,  
Le Président

Pour la Compagnie des Transports Strasbourgeois,  
Le Directeur général

Michel DURAND

Jean-Philippe LALLY

## **Annexe**

Etude « Amélioration des performances des lignes interurbaines 260 et 270 entre Plobsheim et Illkirch-Graffenstaden », mai 2013