



**Commission des équipements
et de l'aménagement durable**

1123 - Tramway strasbourgeois

**Cofinancement des extensions du réseau de
tramway de l'agglomération strasbourgeoise**

Rapport n° CP/2013/875

Service gestionnaire :
Direction de la mobilité

Résumé :

Depuis le retour du tramway dans l'agglomération strasbourgeoise en 1994, le Département participe aux travaux d'infrastructures à hauteur de 5% du montant hors taxes. Ce principe a été repris dans le contrat de territoire de l'agglomération strasbourgeoise 2009-2014 conclu avec la CUS pour un montant de subvention plafonné à 5,5 M€.

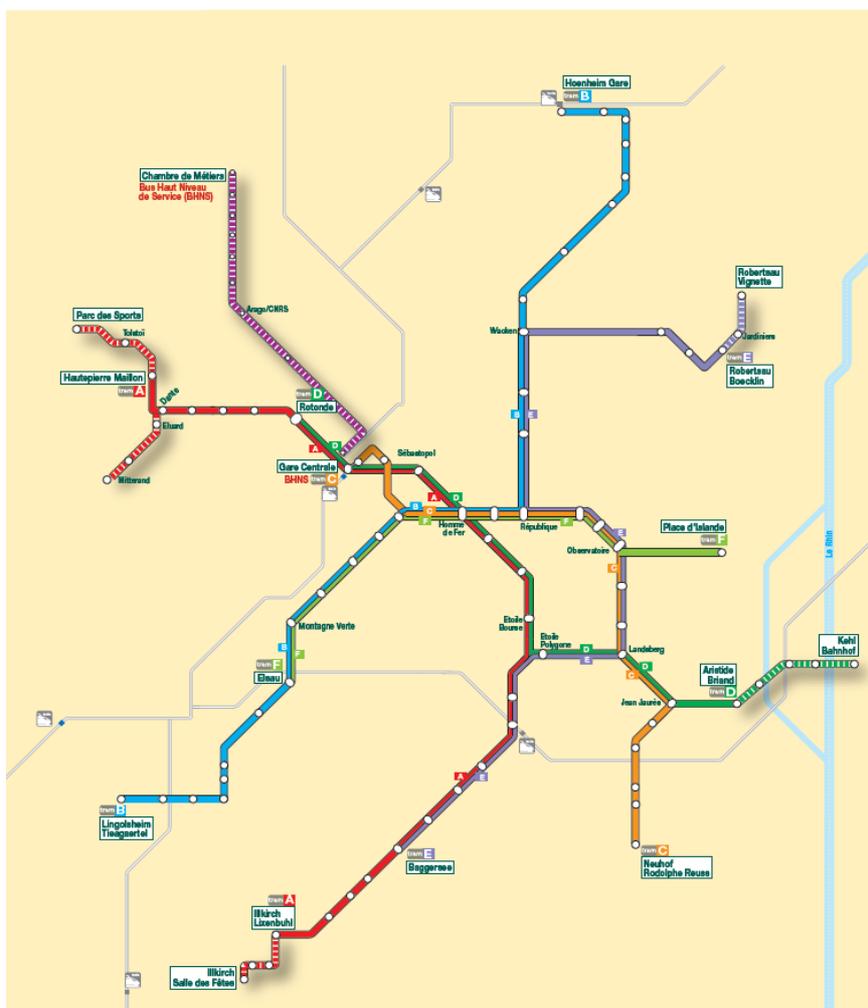
Le présent rapport a pour objet d'approuver la participation financière du Département à la création de la nouvelle ligne G par Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la Gare centrale et l'Espace européen de l'entreprise, ainsi qu'aux extensions des actuelles lignes de tramway A et E vers le centre-ville d'Illkirch-Graffenstaden.

1994 a marqué le retour du tramway, comme mode de transport collectif en ville. Depuis l'ouverture de la ligne A, à l'époque entre Baggersee et Hautepierre-Maillon, le Département du Bas-Rhin soutient de manière volontaire les projets de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS), autorité organisatrice des transports urbains, à hauteur de 5% du montant total hors taxes des travaux d'infrastructures.

Actuellement, plusieurs chantiers sont en cours, cofinancés au travers d'une enveloppe de 5,5 M€ inscrits au contrat de territoire de l'agglomération strasbourgeoise (CTAS). Celui de l'extension Ouest de la ligne A, vers le Parc des Sports et le Parc des Poteries a déjà fait l'objet d'une délibération favorable de la commission permanente le 1^{er} octobre 2012.

Le présent rapport propose de poursuivre le soutien au développement des transports collectifs en site propre, à travers la réalisation d'une part d'une nouvelle ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre la Gare centrale de Strasbourg et l'Espace européen de l'entreprise à Schiltigheim par la Rue de Hochfelden, et d'autre part d'une prolongation au Sud des actuelles lignes de tramway A et E vers le centre-ville d'Illkirch-Graffenstaden.

D'autres prolongements sont prévus pour la ligne E vers le centre de La Roberstau et pour la ligne D vers Kehl, conformément au plan schématique ci-dessous.

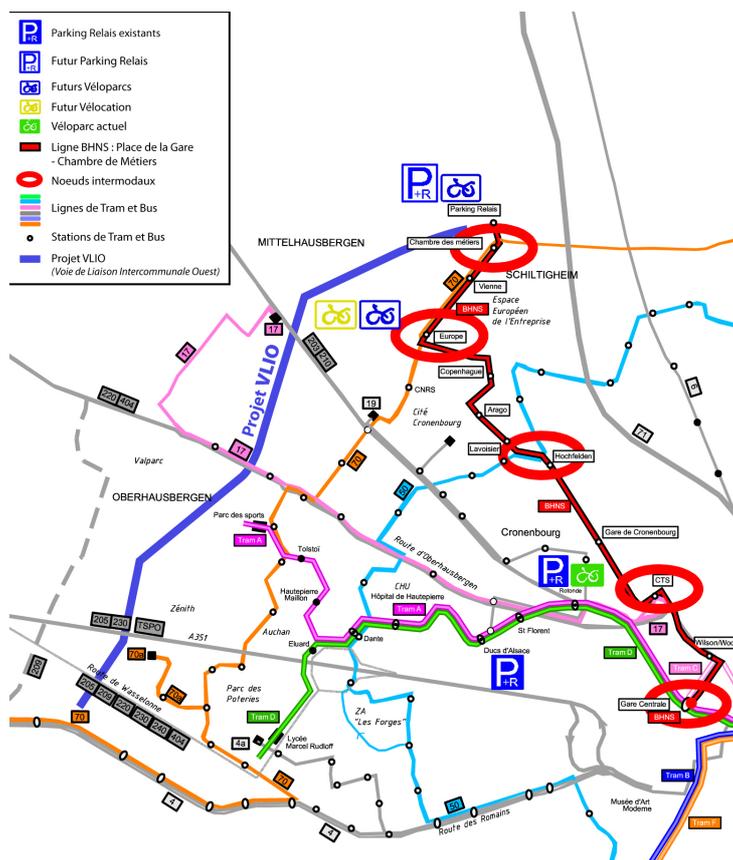


1. Descriptif et calendrier du projet de réalisation de la ligne G (BHNS)

La CUS procède à la réalisation d'un transport collectif en site propre entre la Gare centrale et l'Espace Européen de l'Entreprise (E³), sous la forme non pas d'un tramway mais d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qui se caractérise par des aménagements en site propre intégral et priorité aux feux (similaire au projet de TSPO que porte le Conseil Général).

1.1. Le tracé et l'intermodalité

Cette future radiale viendra compléter le réseau structurant de transports collectifs de l'agglomération strasbourgeoise. Le tracé d'une longueur de 5 km équipé de 12 stations desservira les principaux pôles suivants : la Gare centrale de Strasbourg, la Cité nucléaire à Cronenbourg et ses projets d'urbanisation au droit de la rue de Hochfelden, le Campus / CNRS et l'Espace Européen de l'Entreprise (avec ses 7 000 emplois à terme).



L'un des enjeux du projet de la ligne BHNS sera bien d'amplifier le phénomène de transfert modal « voiture → transport en commun » en captant à la limite extérieure des zones d'habitat du secteur Nord-Ouest, les flux automobiles radiaux en provenance de la 2^{ème} couronne et de l'A35. La réalisation d'un parc-relais doté d'un véloparc au droit du giratoire Nord de E³, connecté avec l'échangeur de l'A35 et la future VLIO à terme pourra favoriser ce transfert modal. Plusieurs véloparcs et arceaux à vélos sont prévus d'être implantés le long du tracé pour favoriser l'intermodalité.

En parallèle, le réseau des bus urbains restructuré sera conçu de manière à faciliter les échanges entre le BHNS et les lignes de bus de la CTS n°19 et 70. Une connexion avec les lignes 210 et 203 du Réseau 67 devra être également envisagée.

La fréquentation de la ligne est estimée à 10 350 voyageurs par jour, tous sens confondus, avec une mise en service commerciale programmée pour décembre 2013.

1.2. Le niveau de service prévu

Le projet prévoit un niveau de service équivalent au tramway avec des sites propres sur 80 % du tracé, une priorité aux feux, des stations voyageurs aux normes accessibilité conformément à la loi du 11 février 2005 et un système d'information voyageurs et de billettique.

La fréquence du BHNS sera de 6 minutes aux heures de pointe avec une large amplitude horaire, de 5h à minuit.

La ligne fera partie du réseau structurant de transport collectif de l'agglomération strasbourgeoise et en constituera la 7^{ème} ligne, qui sera dénommée la ligne « G », à l'instar du réseau de tramway actuel qui comprend les lignes « A » à « F ».

1.3. Coût de l'opération - dépense subventionnable

Le coût total de l'opération s'élève à 34,7 M€ (valeur avril 2012) selon la décomposition ci-dessous :

Postes indicatifs (selon nomenclature CERTU)	Coûts HT
1 - Etudes d'avant-projet / projet	500 000
2 - Maîtrise d'ouvrage	890 000
3 - Maîtrise d'œuvre des travaux	700 000
4 - Acquisitions foncières & Libération des emprises	200 000
5 - Déviation de réseaux	1 400 000
6 - Travaux préparatoires	780 000
7 - Ouvrages d'art	935 000
8 - Plate-forme	3 900 000
9 - Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	0
10 - Revêtement site propre	500 000
11 - Voirie et espaces publics	5 050 000
12 - Equipements urbains	2 900 000
13 - Signalisation	800 000
14 - Stations	2 250 000
15 - Alimentation en énergie de traction	0
16 - Courants faibles et PCC	1 250 000
17 - Dépôts	0
18 - Matériel roulant	4 850 000
19 - Opérations induites	7 868 108
<i>TOTAL HT en euros courants</i>	<i>34 773 108</i>

Les postes 1, 2, 3, 5 et 18 sont exclus de l'assiette subventionnable.

La dépense subventionnable est donc fixée à 26 433 108 € (valeur 2011)

1.4. Participations financières

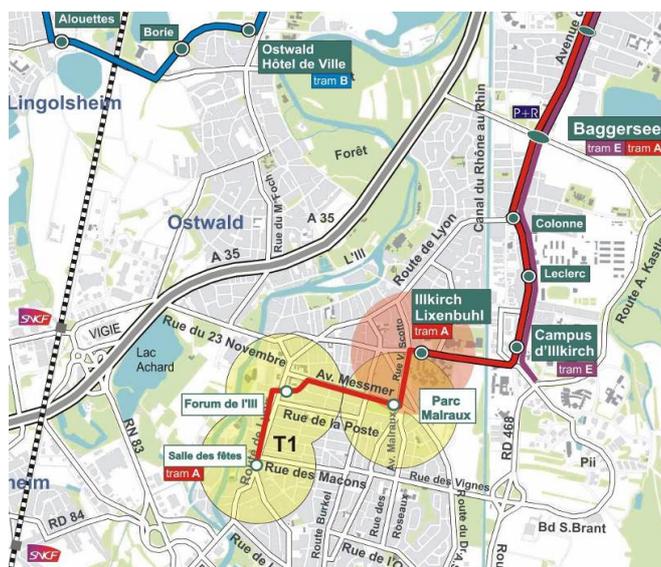
Le contrat de territoire de l'agglomération strasbourgeoise 2009-2014 stipule dans le volet métropolitain que le taux de subvention départementale est fixé à 5 % du coût hors taxes des travaux, plafonné à 5,5 M€. Ce taux de subvention est identique à celui appliqué au cofinancement des extensions de tramway précédentes.

Ainsi, en application du taux de subvention de 5 % et compte-tenu d'une assiette subventionnable de 26,433 M€, **la participation départementale est fixée à 1 321 655,40 €.**

Les crédits nécessaires à cette opération ont fait l'objet d'une prévision budgétaire étalée sur les exercices 2015 et 2016, respectivement à 675 200 € et 646 455,40 €.

2. Descriptif et calendrier du projet d'extension des lignes A et E

La CUS a par ailleurs engagé l'extension vers le Sud des deux lignes de tramway fer (A et E) en direction du centre-ville d'Illkirch-Graffenstaden, afin de mieux irriguer ce secteur, aujourd'hui totalement dépendant du bus, avec rabattement sur les stations Lixenbuhl, Campus ou Baggersee.



2.1. Le tracé et l'intermodalité

L'insertion urbaine de cette extension sera marquée par certaines particularités, comme la mise en voie unique à double sens sur 640m du tramway dans l'avenue Messmer ou la création de parkings de proximité et de parkings d'échanges, à différencier des parkings-relais, puisque non réservés aux seuls clients du tramway. Enfin cette desserte tramway s'articulera avec le plan piétons mis en œuvre depuis 2006 par la ville d'Illkirch.

En parallèle, le renforcement du tramway à Illkirch-Graffenstaden soutiendra le développement urbain du secteur, dans le cadre de diverses opérations (fronts d'Illkirch, Campus-Lixenbuhl et parc d'innovation d'Illkirch). Il s'inscrira également dans le plan environnemental, la ville étant concernée par une trame bleue (Ill, Rhin Tortu...) et une trame verte (forêt et ceinture des forts), permettant ainsi de concevoir un nouvel éco-quartier à proximité du Baggersee.

2.2. Le niveau de service prévu

Les fréquences actuelles de la ligne A (6 mn en moyenne) seront maintenues, jusqu'à la station « Baggersee ». Au-delà, les services de cette ligne seront assurés avec une fréquence moyenne de 8 mn.

L'analyse des charges montre pour l'horizon 2016, une augmentation significative du trafic de la ligne A, avec environ 17 000 voyageurs supplémentaires par rapport à la situation de référence 2015. Cette augmentation globale du trafic de la ligne A correspond aux effets cumulés de plusieurs aspects du projet :

- les nouvelles liaisons permises avec l'extension de la ligne A augmentant ainsi l'attractivité du réseau
- la possibilité nouvelle de rallier le centre-ville directement en tramway
- la coupure de la ligne de bus n° 7 à la station « Baggersee », qui implique un transfert des usagers sur la ligne A.

2.3. Coût de l'opération - dépense subventionnable

Le coût total de l'opération s'élève à 43,94 M€ (valeur avril 2012) selon la décomposition ci-dessous :

Postes indicatifs (selon nomenclature CERTU)	Coûts € HT
1 - Etudes d'avant-projet / projet	640.000
2 - Maîtrise d'ouvrage	1.550.000
3 - Maîtrise d'œuvre des travaux	1.900.000
4 - Acquisitions foncières & Libération des emprises	1.800.000
5 - Déviation de réseaux	2.600.000
6 - Travaux préparatoires	720.000
7 - Ouvrages d'art	90.000
8 - Plate-forme	1.410.000
9 - Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	7.400.000
10 - Revêtement site propre	540.000
11 - Voirie et espaces publics	4.000.000
12 - Equipements urbains	2.380.000
13 - Signalisation	640.000
14 - Stations	1.760.000
15 - Alimentation en énergie de traction	2.970.000
16 - Courants faibles et PCC	5.420.000
17 - Dépôts	0
18 - Matériel roulant	7.000.000
19 - Opérations induites	1.120.000
TOTAL HT en euros courants	43.940.000

Les postes 1, 2, 3, 5 et 18 sont exclus de l'assiette subventionnable.

La dépense subventionnable est fixée à 30.250.000 € (valeur 04/2012).

2.4. Participations financières

Le contrat de territoire de l'agglomération strasbourgeoise 2009-2014 stipule dans le volet métropolitain que le taux de subvention départementale est fixé à 5 % du coût hors taxes des travaux, plafonné à 5,5 M€. Ce taux de subvention est identique à celui appliqué au cofinancement des extensions de tramway précédentes. Ainsi, en application du taux de subvention de 5 % et compte tenu d'une assiette subventionnable de 30,25 M€, la **participation départementale** est fixée à **1 512 500 €**.

Les crédits nécessaires à cette opération font l'objet d'une prévision budgétaire étalée sur les exercices 2015 à 2017, ventilée comme suit : 168 800 € (2015), 853 344,60 € (2016) et 490 355,40 € (2017).

Code de l'enveloppe budgétaire	Imputation M 52	Crédits prévus sur l'enveloppe (BP, DM, reports)	Crédits disponibles (non engagés)	Crédits proposés
36925	204-204142-80	1 500 000,00 €	1 500 000,00 €	1 500 000,00 €
36925	204-204142-80	1 500 000,00 €	1 500 000,00 €	1 500 000,00 €

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

La commission permanente du Conseil Général, statuant par délégation et sur proposition de son Président :

- confirme la participation financière aux travaux d'extension du réseau de tramway avec la nouvelle ligne G et le prolongement Sud des lignes A et E, conformément aux

engagements pris dans le Contrat de territoire de l'agglomération strasbourgeoise 2009-2014,

- approuve le versement d'une subvention à la Communauté Urbaine de Strasbourg pour les travaux de la ligne G, à hauteur de 5% du montant total hors taxes de l'assiette subventionnable arrêtée à 26,433 M€ (valeur avril 2012), soit une participation maximale de 1 321 655,40 € (valeur avril 2012),

- approuve le versement d'une subvention à la Communauté Urbaine de Strasbourg pour les travaux de prolongement Sud des lignes A et E, à hauteur de 5% du montant total hors taxes de l'assiette subventionnable arrêtée à 30,250 M€ (valeur avril 2012), soit une participation maximale de 1 512 500 € (valeur avril 2012).

Elle approuve par ailleurs les conventions financières à intervenir avec la Communauté Urbaine de Strasbourg, jointes en annexe de la présente délibération, et autorise le Président à signer lesdites conventions.

Strasbourg, le 18/11/13

Le Président,



Guy-Dominique KENNEL