

Etude d'accessibilité à la Communauté Urbaine de Strasbourg

Synthèse

Comparaison entre les temps de parcours des voitures particulières et des transports en commun

SOMMAIRE

	<i>Page</i>
<i>Objet de l'étude</i>	<i>3</i>
<i>Méthodologie</i>	<i>3</i>
<i>Itinéraires analysés</i>	<i>4</i>
<i>Comparaison entre les temps de parcours des voitures particulières et des transports en commun</i>	<i>4-5</i>
<i>Conditions de circulation autour et dans Strasbourg</i>	<i>6</i>
<i>Conclusion</i>	<i>6</i>

Étude d'accessibilité à la Communauté Urbaine de Strasbourg

Objet de l'étude

Cette étude, vise à apporter des éléments de connaissance quant à l'accessibilité de l'agglomération strasbourgeoise, en voiture particulière (VP) et en transports collectifs (TC), à partir d'un échantillon de villes alsaciennes et d'outre Rhin. Elle a été réalisée par l'agence Est Ingénierie de Strasbourg. Elle est financée par l'État, la Communauté Urbaine de Strasbourg et l'Ortal (observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace), pilote et maître d'ouvrage.

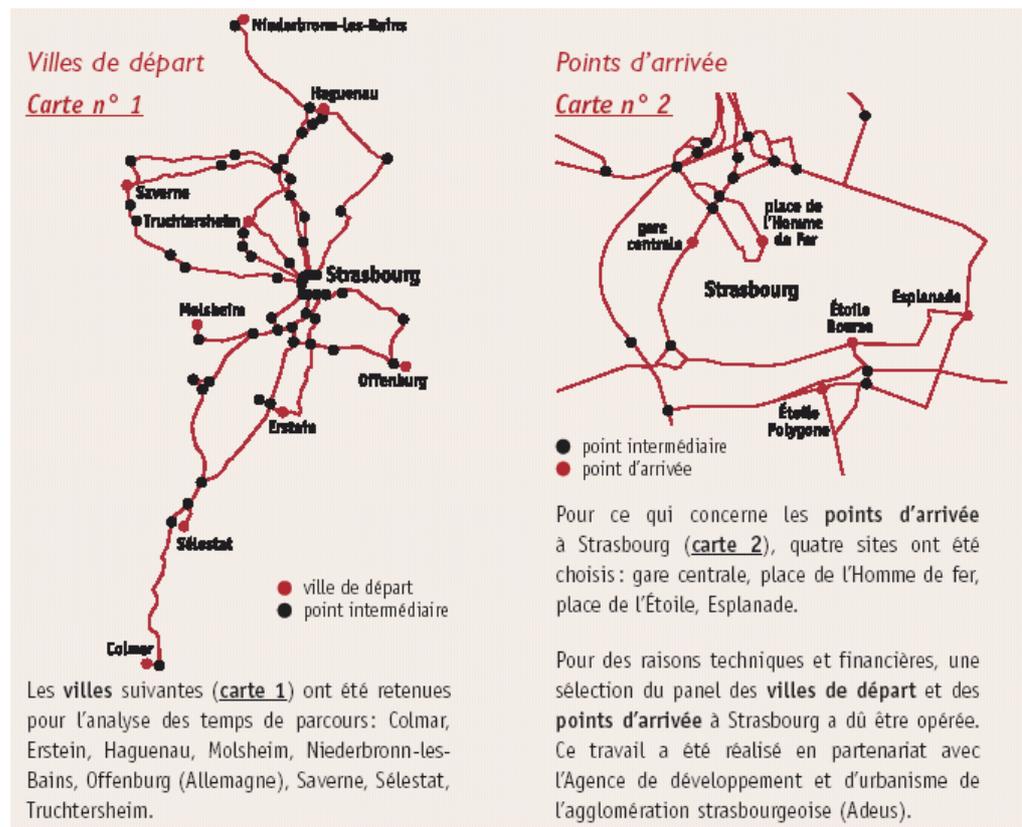
Méthodologie

Pour ce qui concerne les TC, l'enquête a consisté à analyser et comparer plus d'une vingtaine de fiches horaires des différentes offres de transport en commun proposées. Les réseaux TER, Tram et bus urbains ainsi que les services effectués par les cars interurbains ont été pris en compte. Pour calculer et sélectionner les meilleurs temps de parcours par la combinaison d'un ou plusieurs de ces moyens de transports collectifs, des hypothèses de rupture de charge (temps d'attente, correspondance,...) ont été intégrées dans la réflexion.

Pour le mode routier, 13 itinéraires différents ont été définis entre les points origines et destinations retenus (voir encadré ci-dessous) afin de disposer d'un maximum d'alternatives en termes de choix de trajets. Ces itinéraires, effectués 10 fois dans chaque sens de circulation pour des raisons de validité statistique, ont permis d'établir les moyennes des temps de trajets aux heures de pointe du matin, entre 7h et 9h et du soir entre 17h et 19h. La campagne de recueil manuel des temps de parcours routiers, qui s'est déroulée entre mars et avril 2004, a été doublée d'un calcul théorique de temps de parcours à vide accompagné d'une vérification in situ en heure creuse entre 14h et 16h30.

L'analyse des éléments recueillis a permis de caractériser les conditions de circulation autour et sur certains axes de l'agglomération strasbourgeoise et ce aux différentes périodes de la journée.

Itinéraires analysés



Comparaison entre le temps de parcours voitures particulières et transports en commun

Il apparaît en premier lieu que la combinaison des transports collectifs en site propre (TER et Tram de Strasbourg en l'occurrence) offre les temps de parcours les plus compétitifs vis-à-vis des autres moyens de transport en commun.

Pour ce qui concerne le mode routier, les trajets les plus directs mais qui empruntent les axes les plus chargés du réseau routier et autoroutier en accès à Strasbourg, restent ceux pour lesquels les temps de trajets sont les plus courts. Cette remarque s'applique en particulier aux autoroutes (A 352, A 35 et A 4), aux routes nationales (N 83, N 62 et N4), mais aussi à certaines routes départementales (D 468 ou encore D 421).

De plus, la comparaison des deux modes montre qu'en termes de temps de parcours, les TC sont plus compétitifs que la VP sur les relations à plus ou moins longue distance entre Colmar, Sélestat, Haguenau ou Saverne et les destinations relativement proches du centre-ville de Strasbourg (gare centrale, place de l'Homme de fer). A contrario, la voiture particulière est plus intéressante que les transports collectifs pour des trajets plus courts ou en relation avec des points de Strasbourg plus éloignés de la gare ferroviaire. Cette situation est due notamment à l'impact plus important des ruptures de charge et des temps de rabattement. Il est cependant important de préciser que les temps routiers indiqués représentent des durées de trajet mais ne tiennent pas compte du temps nécessaire à la recherche d'une place de stationnement.

comparaison des temps de parcours des deux modes de transport :
 Situation contrastée entre les temps de parcours à destination de la gare centrale de Strasbourg et de la place de l'étoile.

En vert : les relations pour lesquelles les temps en voiture personnelle (VP) sont supérieurs aux temps des transports collectifs (TC), à 2 minutes près.

En rose : les relations pour lesquelles les temps en transports collectifs (TC) sont supérieurs aux temps en voiture personnelle (VP), à 2 minutes près.

Gare centrale								
	matin retour		matin aller		soir retour		soir aller	
	ROUTE	TC	ROUTE	TC	ROUTE	TC	ROUTE	TC
Erstein	0:24	0:20	0:37	0:22	0:33	0:27	0:29	0:22
Niederbronn	0:40		0:59	1:14	0:50	1:10	0:43	1:10
Offenburg	0:38	0:37	0:35	0:34	0:36	0:35	0:35	0:33
Truchtersheim	0:23	0:32	0:30	0:34	0:23	0:34	0:22	0:34
Haguenau	0:49	0:36	0:55	0:36	0:54	0:35	0:52	0:32
Saverne	0:38	0:35	0:51	0:37	0:46	0:38	0:42	0:40
Molsheim	0:26	0:24	0:42	0:24	0:43	0:26	0:34	0:25
Colmar	0:55	0:38	1:04	0:41	0:57	0:38	0:56	0:36
Sélestat	0:38	0:30	0:49	0:34	0:47	0:31	0:45	0:33

Etoile								
	matin retour		matin aller		soir retour		soir aller	
	ROUTE	TC	ROUTE	TC	ROUTE	TC	ROUTE	TC
Erstein	0:17	0:30	0:29	0:32	0:24	0:37	0:21	0:32
Niederbronn	0:42		0:59	1:24	0:56	1:20	0:45	1:20
Offenburg	0:32	0:41	0:32	0:38	0:32	0:39	0:32	0:37
Truchtersheim	0:28	0:42	0:34	0:44	0:30	0:44	0:27	0:44
Haguenau	0:47	0:46	1:02	0:46	1:00	0:45	0:51	0:42
Saverne	0:45	0:45	1:04	0:47	0:56	0:48	0:50	0:50
Molsheim	0:19	0:34	0:27	0:34	0:27	0:36	0:24	0:35
Colmar	0:53	0:48	1:02	0:51	0:53	0:48	0:54	0:46
Sélestat	0:34	0:40	0:47	0:44	0:41	0:41	0:42	0:43

NB : temps de parcours indiqués en minutes

Pour en savoir plus :

<http://www.alsace.equipement.gouv.fr>

(rubrique « partenaires »)

Conditions de circulation autour et dans Strasbourg

Le tableau ci-après synthétise les résultats de l'examen des conditions de circulation sur les axes empruntés lors du recueil de données routières, après comparaison des temps moyens effectués avec les temps de parcours à vide théoriques calculés par ailleurs.

	Matin	Soir
Vers Strasbourg	Fortes perturbations sur l'ensemble des voies d'accès à l'agglomération strasbourgeoise et difficultés rencontrées sur une partie des boulevards urbains	Trafic plus ou moins perturbé sur la plupart des axes autour et dans Strasbourg
Depuis Strasbourg	Problèmes de circulation localisés sur certaines voies d'accès (A 35 Nord et Sud, A 4 et RN 4) et quelques tronçons urbains de Strasbourg	Difficultés de circulation (voire trafic très chargé) sur la quasi totalité des axes Nord et Sud et congestion importante sur l'ensemble des voies urbaines empruntées

Conclusion

Au-delà de la confirmation des difficultés de circulation autour et dans l'agglomération strasbourgeoise aux périodes de pointe, cette enquête a permis de comparer les temps de parcours de la voiture et des transports collectifs en accès à la Communauté urbaine de Strasbourg. N'oublions pas, cependant, que la durée de trajet n'est, de loin, pas le seul paramètre qui entre en ligne de compte dans le choix de mode opéré par l'utilisateur. Le coût du transport, les conditions de confort et de sécurité, la chaîne des déplacements effectués dans la journée, voire les préoccupations environnementales de chacun, y contribuent également très largement.