

CRÉATION D'UNE 4^{ÈME} VOIE ENTRE STRASBOURG ET VENDENHEIM

2017 - 2022



L'Europe s'invente chez nous



RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

La nécessité d'ajouter une voie supplémentaire dans le secteur nord de Strasbourg est l'occasion de rationaliser les espaces ferroviaires, d'améliorer la gestion des eaux et de mieux intégrer les voies dans leur environnement.

En conduisant une réflexion globale sur l'ensemble du secteur, et pas seulement sur les besoins stricts du projet, les études ont conduit à créer de véritables synergies entre les différents besoins, selon les axes d'écoconception suivants :

● LE RÉEMPLOI DE CERTAINS MATÉRIAUX

36 000 mètres cubes de terres extraites issues de chantiers SNCF Réseau seront réutilisés pour l'aménagement de jardins familiaux et d'espaces paysagers.

● L'INSERTION PAYSAGÈRE

Une concertation entre les collectivités locales a permis de travailler sur l'insertion paysagère de la voie dans plusieurs secteurs à Mundolsheim et Strasbourg (esthétique des murs de soutènement ; ensemencement de certains talus ; projet d'éco-pâturage, etc.).

UNE ORGANISATION OPTIMISÉE

Les travaux sont programmés principalement de jour.

Des dispositions particulières sont prévues pour minimiser l'impact du chantier (sensibilisation des entreprises pour minimiser le bruit des engins ; circulation des camions ; etc.).

L'organisation prévoit de regrouper les différentes interventions sur le réseau ferré exploité afin de réduire au minimum la gêne occasionnée pour les usagers.

UNE INFORMATION RÉGULIÈRE SUR LE CHANTIER

Les riverains et voyageurs seront régulièrement informés pendant les travaux sur :

- Les gênes causées par les travaux
- Les impacts sur la circulation des trains

Vous pouvez consulter le site internet suivant pour suivre l'actualité du chantier : <http://sn.cf/vendenheim>



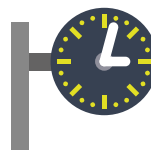
PRÉSERVER LE CADRE DE VIE

Le projet de 4^{ème} voie a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement.

Des mesures seront prises pour réduire ses principaux effets :



- Construction d'un écran acoustique d'environ 400 m de long au droit de la commune de Mundolsheim.



- Adaptation des horaires de circulation des trains.

UNE 4^{ÈME} VOIE TRÈS ATTENDUE

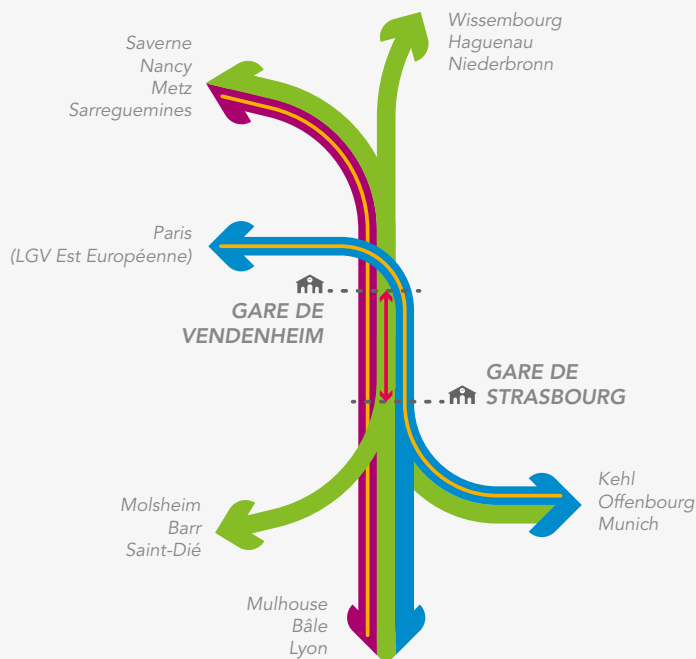
Pour augmenter la capacité du secteur nord de Strasbourg, répondre aux attentes des voyageurs et accompagner la vitalité économique régionale, il est essentiel de redonner de la fluidité à ce carrefour très important du réseau ferré. C'est l'objectif du projet de la 4^{ème} voie rapide, qui comblera un maillon manquant dans le réseau nord de Strasbourg. Elle permettra de développer l'offre ferroviaire et de la rendre plus attractive tout en améliorant durablement les conditions de voyage : confort, ponctualité, choix.

Mise en service de la LGV Est phase 2, convergence des liaisons régionales, nationales et internationales, hausse de la fréquentation dans les trains, davantage de marchandises sur les rails : en croissance constante, l'activité ferroviaire au nord de Strasbourg a entraîné une saturation du tronçon Strasbourg-Vendenheim.

Cette congestion est renforcée par la configuration de la ligne : les quatre voies rapides au nord de Vendenheim se resserrent en trois voies, ce qui crée un effet d'entonnoir.

LE PRINCIPE

Le projet de la 4^{ème} voie consiste à créer une nouvelle voie dans la partie nord de Strasbourg en utilisant la plateforme ferroviaire existante le long du triage d'Hausbergen.



CHIFFRES CLÉS



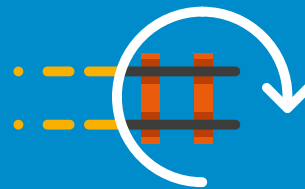
8 km

de voie rapide
entre Strasbourg
et Vendenheim



6 km

de voie nouvelle
électrifiée et circulaire
dans les deux sens

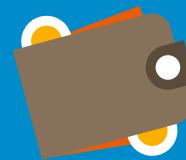


2 km

de voie rénovée
et circulaire
dans les deux sens



160 km/h
de vitesse maximale



117 M€

de coût prévisionnel total

- TER et Fret
- TGV
Grandes Lignes
- Fret du Corridor n°2
- Réseau TransEuropéen
de Transport

LES BÉNÉFICES DES TRAVAUX

UNE OFFRE PLUS COMPLÈTE ET PLUS PERFORMANTE

La 4^{ème} voie rapide soulagera les trois voies existantes, facilitera l'organisation des circulations, redonnera de la capacité pour développer les offres de trains de voyageurs et de marchandises à court et moyen termes.

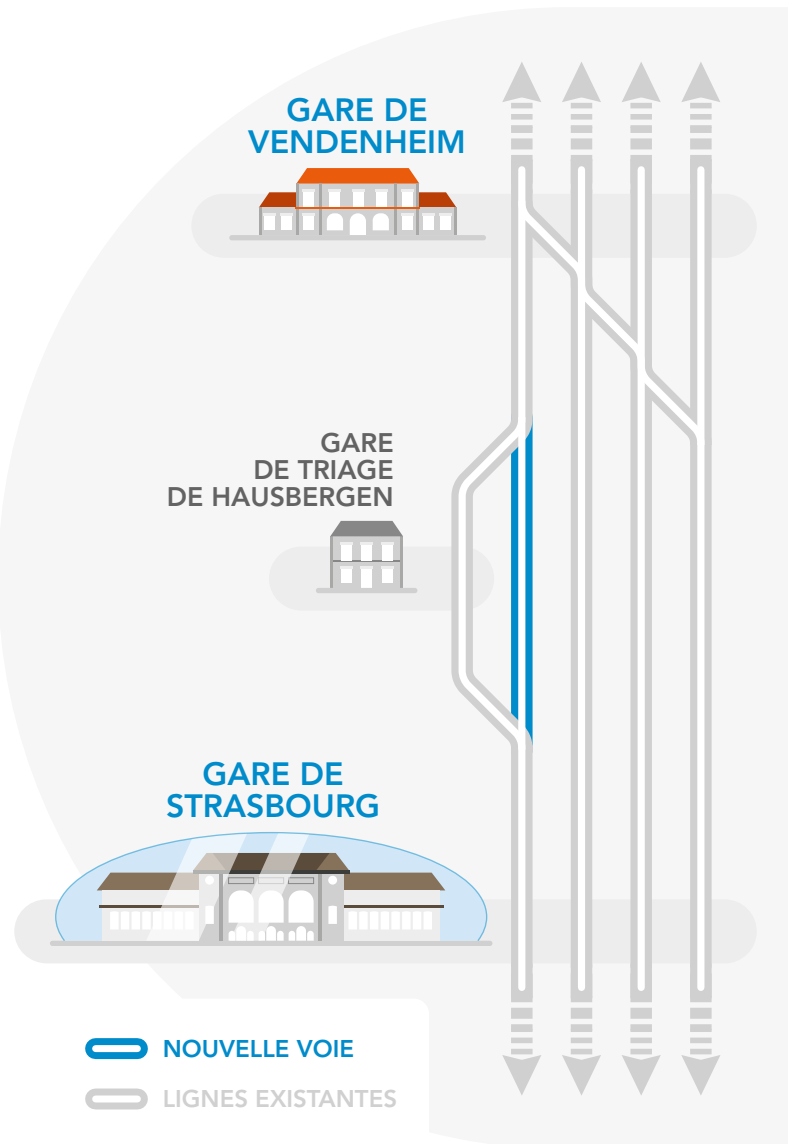
Elle permettra ainsi :

- d'offrir la possibilité de faire circuler davantage de trains voyageurs et d'intensifier la desserte des haltes périurbaines ;
- d'obtenir des horaires plus adaptés pour de meilleures correspondances ;
- de faire circuler davantage de trains marchandises.

DES TRAINS PLUS PONCTUELS, DES VOYAGES PLUS CONFORTABLES

La 4^{ème} voie rapide supprimera le cisaillement — l'obligation pour les trains de se croiser — (voir schéma ci-contre) et l'effet entonnoir. Cette rationalisation des circulations se traduira par de nombreux avantages :

- la possibilité de créer des itinéraires de trains supplémentaires ;
- des circulations au départ de Strasbourg mieux réparties et plus fluides ;
- des retards plus vite résorbés ;
- des trains plus nombreux, ce qui offrira aux voyageurs davantage de choix et ainsi de meilleures conditions de voyage.



LE CISAILLEMENT



UN POINT DE CONGESTION SUPPRIMÉ

La création d'une 4^{ème} voie rapide (sur laquelle il est possible de circuler à 120 km/h) permet de décroiser les itinéraires et de réorganiser les circulations.

LE FINANCEMENT

Le projet est co-financé par quatre acteurs : l'Europe (via RTE-T, le programme transeuropéen de développement des infrastructures de transport), l'État, la Région Grand Est et SNCF Réseau et inscrit aux CPER 2007-2013 et 2015-2020.

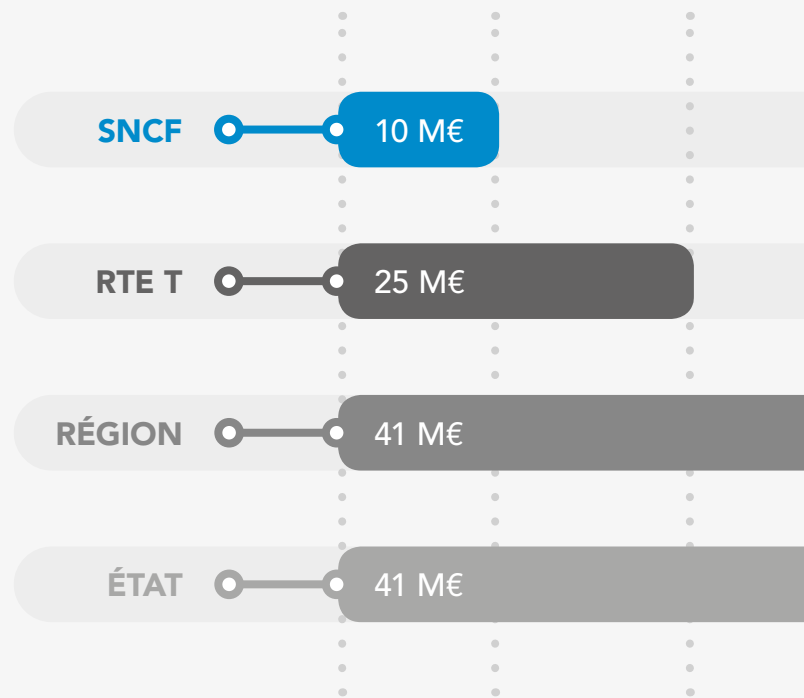
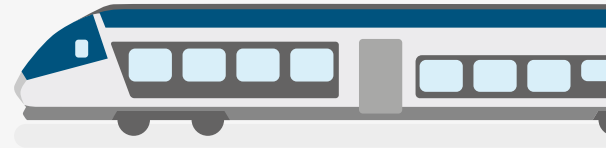
La Région Grand Est, autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs, décide du développement et des améliorations de la qualité du service TER.

À ce titre, elle a fixé, en lien avec ses partenaires, des objectifs d'évolutions pour l'offre TER aux différents horizons.

Le coût prévisionnel total du projet est de 117 M€ :

- 3 M€ pour les études d'avant-projet, financées sur le CPER* 2007/2013,
- 114 M€ pour les études détaillées et les travaux de réalisation, financés sur le CPER 2015/2020.

* Contrat de Projets Etat-Région



LE CALENDRIER

