

Les effets de l'ouverture de la ligne tram-train **S5** entre Wörth et Karlsruhe

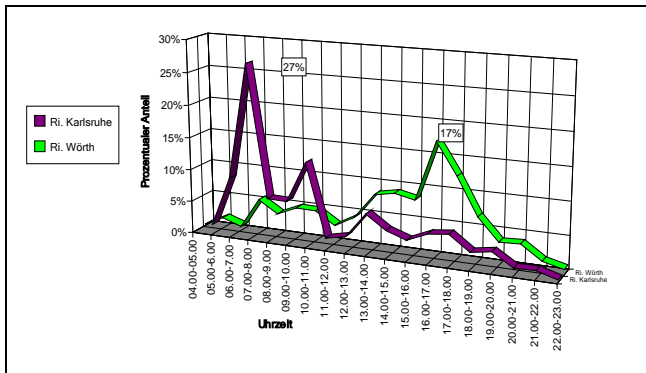


Recherche

Clients : Ministères de l'environnement et des transports du Baden Württemberg, Ministères de l'économie et des transports du Rheinland-Pfalz, communauté de Transport de Karlsruhe (KVV), ville de Karlsruhe

Fin : 1999

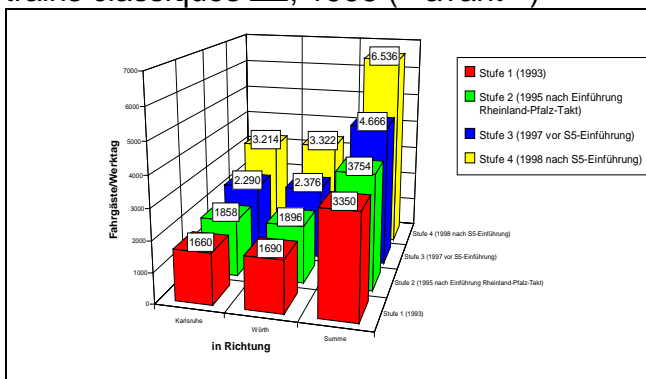
Dépouillement des résultats des comptages et questionnaires réalisés auprès des utilisateurs VP et TC en 1995, 1997 et 1998



Repartition de la clientèle par période horaire de la ligne par trains classiques **R3**, 1998 (« avant »)

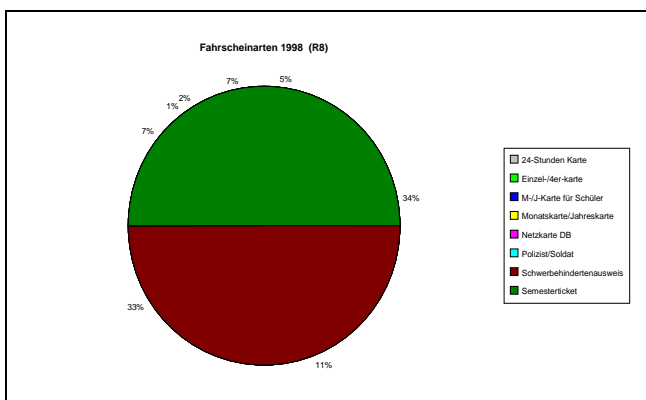


L'analyse avant-après du projet de tramway entre Karlsruhe et Wörth s'appuie sur l'atout que représente l'unique franchissement du Rhin existant sur la relation (ponts routier et ferroviaire). Du fait de ce point de passage unique, on pouvait s'attendre à des effets significatifs sur la circulation grâce aux différentes mesures prises pour l'amélioration de la circulation TC. L'analyse s'est étalée sur 5 années et à consister à observer le développement de la circulation.



Traffic TC au niveau du Rheinbrücke, 1993 jusqu'à 1998

Une enquête dans les transports réalisée en 1995 a permis d'estimer les effets sur la circulation de l'introduction du cadencement en Rheinland-Platz et de l'emploi de véhicules tramway le long de la liaison ferrée entre la gare de Karlsruhe et Wörth.



Nombre de passagers du **R3**, en fonction du titre de transport, 1998

Avec l'enquête suivante, réalisée en 1997, les effets de l'introduction d'une communauté tarifaire dans le sud du Pflaz on pu être déterminés.

Enfin avec la dernière enquête, réalisée en 1998, on a pu analyser les effets de l'introduction du tram-train entre le centre de Karlsruhe et Wörth-Dorschberg.

Rapports avec d'autres projets:

L'étude Wörth permet d'affiner les estimations de clientèle pour d'autres études tram-train