

Réunion du 13 juin 2005

Présidence : M. Philippe RICHERT, président

Tous les conseillers généraux sont présents, à l'exception de MM. GSELL et ZAEGEL, excusés.

Rapporteur : M. GRIGNON

N° I 3 - VOIRIE NATIONALE - GRAND CONTOURNEMENT OUEST DE STRASBOURG (GCO)

Après en avoir délibéré, le conseil général :

- confirme que le projet de Grand contournement Ouest (GCO) de Strasbourg est un projet essentiel pour le développement durable du département du Bas-Rhin
- confirme qu'il constitue l'achèvement de l'axe Nord-Sud autoroutier, maillon indispensable du schéma multimodal de développement des transports
- exige à ce titre qu'il soit lié de manière indissociable aux projets de transports collectifs complémentaires, et notamment au projet départemental de transport routier guidé (TRG)
- demande au maître d'ouvrage d'optimiser la conception de son projet afin de minimiser la consommation de l'espace, en particulier des terres agricoles, de garantir l'intégration environnementale du projet et de prendre en compte les souhaits de sécurité, de quiétude et de qualité de vie des futurs riverains.

Il autorise par ailleurs son président :

- à saisir les services compétents de l'Etat pour que les éléments exposés dans le rapport soient pris en compte
- à signer le moment venu les éventuelles conventions à intervenir.

Il donne en outre délégation à la commission permanente pour le suivi du projet.

Pour extrait conforme :

Pour le Président
Le Chef du Secrétariat
du Conseil Général

A handwritten signature in black ink, consisting of the name 'STAHL' in a stylized, cursive font, enclosed within a hand-drawn oval shape.

Jean-Jacques STAHL

Le Président,
Philippe RICHERT



COMMISSION DES EQUIPEMENTS

121 – VOIRIE NATIONALE

Grand contournement Ouest (GCO) de Strasbourg

N° de rapport : I 3

Service « chef de file »

Service administration et grands équipements

Service associé

Service des routes départementales

Résumé :

Il ne s'agit pas d'une compétence exercée par le conseil général du Bas-Rhin, mais les enjeux en termes d'aménagement du territoire bas-rhinois et les conséquences sur le réseau routier départemental sont suffisamment importants pour que le département émette un avis sur ce dossier.

Les grands objectifs dans ce domaine sont l'achèvement de l'axe autoroutier Nord-Sud alsacien.

Le conseil général est indirectement concerné par le projet de grand contournement Ouest, puisqu'il a des conséquences sur les infrastructures départementales de transport existantes ou à venir, comme le TRG. Le conseil général donne ainsi un avis sur ce projet.

La qualité des infrastructures de transport d'un territoire est l'une des conditions de son développement durable, qui s'apprécie dans l'équilibre entre les considérations économiques, sociales et environnementales. C'est dans ce cadre global qu'il est nécessaire d'apprécier le projet de grand contournement Ouest (GCO), comme d'autres projets tels que les TGV Est européen ou Rhin-Rhône, la desserte fluviale ou aérienne, qui contribuent à l'amélioration globale de l'accessibilité et de la desserte de la région strasbourgeoise et du département du Bas-Rhin.

La situation actuelle de saturation des infrastructures routières n'est pas tenable. Les millions d'heures perdues dans les encombrements, chaque année, ont un réel coût économique et social et contribuent notablement à la pollution et l'émission de gaz à effet de serre. Il y a une réelle urgence à réorganiser les systèmes de transport de la région et à répondre aux légitimes demandes de mobilité de la population et des acteurs économiques.

Face à cette situation, la réponse doit être globale. Elle se situe tant dans la cohérence des réseaux de transport, tous modes confondus (transports collectifs, route, fluvial ou ferroviaire) que les choix d'aménagement du territoire et de développement urbain des collectivités.

En matière de schéma multimodal de transports, le conseil général du Bas-Rhin porte une politique constante depuis de nombreuses années dont les deux piliers principaux sont : d'une part, le développement des radiales en transports en commun (TRG, tram-train, etc.), et d'autre part, le maillage du réseau routier par des transversales (GCO et VLIO). Ces grands principes se retrouvent également dans l'ensemble des documents de planification approuvés –plan de déplacements urbains, dossier de voirie d'agglomération- ou en cours de validation comme le SCOTERS.

Le GCO est bien un maillon essentiel d'un schéma multimodal de transports à l'échelle de la région de Strasbourg et du département du Bas-Rhin. L'Etat qui est porteur de ce projet a mené une importante concertation sur l'opportunité même du GCO et qui a permis de retenir une solution qui assurerait la continuité de l'axe nord-sud au droit de Strasbourg, par un passage entre le Kochersberg et la périphérie de l'agglomération. Ce projet permettrait également de réorganiser les flux de déplacements automobiles non seulement sur Strasbourg, mais aussi dans ses relations avec le Kochersberg.

Le GCO doit être l'occasion d'offrir une nouvelle hiérarchie des réseaux de transports, permettant de poursuivre le développement des transports collectifs ferroviaires et routiers. Un réseau routier bien organisé permet leur développement et leur bon fonctionnement, ce qui doit aussi garantir des accès routiers aisés aux parkings relais et aux plates-formes multimodales.

Pour autant, les déplacements automobiles répondent aujourd'hui à de multiples besoins des habitants de notre département. Ainsi, la jouissance d'un cadre de vie agréable en zone périurbaine, mais avec de fortes attentes « urbaines » (loisirs, commerces, culture...) requiert souvent l'usage de l'automobile pour des parcours de plus en plus complexes (par exemple : domicile ⇨ garde d'enfant / école ⇨ travail ⇨ courses ⇨ domicile).

Le réseau routier actuel ne peut satisfaire la demande croissante de déplacements pendulaires vers l'agglomération strasbourgeoise, tout comme les relations entre les villes moyennes du Bas-Rhin. Avec la congestion récurrente de l'A35 au droit de Strasbourg, des usages parasites se développent de plus en plus sur les routes départementales qui traversent le Kochersberg. Le GCO permettra d'apporter une réponse pour les déplacements à l'échelle du département et offrira une bouffée d'oxygène sur l'A35 qui permettra un réaménagement et une intégration plus urbaine de cette autoroute qui passe au cœur de la ville de Strasbourg. Néanmoins, l'amélioration des déplacements vers Strasbourg repose sur le développement des transports collectifs qui sont parfaitement complémentaires avec le GCO.

C'est pourquoi, le conseil général du Bas-Rhin apporte depuis 1998, une amélioration constante des lignes interurbaines du réseau 67 qu'il organise. Toutefois, cette offre de transport en progression régulière ne permet pas de satisfaire pleinement les besoins de déplacements dans l'Ouest strasbourgeois, notamment sur l'axe de la RN4. En conséquence, le conseil général a initié un projet innovant de transport routier guidé interurbain, qui fait l'objet d'un rapport spécifique au cours de la même session plénière. La RN4 verra ainsi son rôle évoluer vers une desserte locale, avec la mise en service d'un transport collectif en site propre d'une part et la connexion au GCO d'autre part. Il apparaît opportun pour ce secteur de concentrer l'accès au GCO sur la RN4, afin de rendre attractif le transport collectif de et vers Strasbourg. Indirectement, cette disposition peut avoir des effets sur le trafic routier du Kochersberg, renforcés par la restructuration du réseau départemental, qui pourrait permettre, à moindre coût, la mise en place de sites propres pour les cars du réseau 67 sur certaines portions de routes départementales.

Les grandes collectivités se doivent d'être garantes d'un équilibre et d'une équité entre les territoires, en terme d'accessibilité, de qualité de vie, mais aussi de nuisances. La recherche d'un habitat agréable et financièrement accessible contraint de nombreux bas-rhinois à s'éloigner de leur lieu d'emploi, renforçant ainsi l'usage de la voiture individuelle, car ils résident dans des secteurs accessibles qu'en voiture. Ce choix ne peut être durable et ne peut trouver sa seule solution dans la création de dessertes en transports collectifs sur tous les points du territoire. Pour cela, le GCO est une opportunité unique qui permettra de

poursuivre le développement des transports collectifs lourds là où ils sont pertinents, complétés par des transports collectifs routiers dans des territoires moins denses, où la réalisation de voies réservées pourra se faire grâce à la réorganisation des circulations routières induites par le GCO.

Cependant, tout projet d'infrastructure, que ce soit un projet routier ou un projet de transports collectifs, présente des avantages et des inconvénients, qu'il ne s'agit en aucun cas de minimiser. Une nouvelle infrastructure de transport s'accompagne nécessairement de nuisances sonores, de pollution, et d'un effet de coupure paysager et environnemental. Même si dans le cas de la pollution atmosphérique, les études démontrent que le bilan global du GCO est positif et permet une réduction de la pollution, il y a tout de même un déplacement de la pollution du cœur de Strasbourg vers un secteur moins touché aujourd'hui.

De plus, la réalisation du GCO devra également tenir compte des problématiques particulières de la profession agricole, qui reste une activité prépondérante dans le secteur de réalisation de l'infrastructure. La conception du projet doit en particulier limiter au maximum la perturbation des exploitations, par une offre de rétablissements adaptées et par une consommation aussi réduite que possible de l'espace. Compte tenu de ces éléments, il semble difficile de concilier les demandes locales pour un échangeur supplémentaire entre la RN4 et l'A35 à Vendenheim, dont l'impact sur la consommation de l'espace agricole serait non négligeable et entraînerait inévitablement un trafic routier accru et une expansion de l'urbanisation dans les secteurs concernés.

Pour tout nouveau projet, il y a nécessairement des intérêts et des inquiétudes parfaitement légitimes qui émergent au niveau des territoires concernés. L'Etat a conduit une concertation très approfondie avec les communes afin d'adapter son projet, et déjà de nombreuses modifications ont été intégrées pour optimiser le tracé et limiter l'impact et les nuisances du projet. L'intégration du projet dans son environnement demeure un point essentiel pour la réussite, sur laquelle l'Etat doit porter ses efforts afin d'optimiser son projet.

En conclusion, il est absolument nécessaire de réaffirmer que le GCO est un projet essentiel pour le développement durable du territoire départemental, qu'il fait partie intégrante d'un schéma multimodal de transport et qu'il est indissociable de projets structurants de transports en commun, notamment du TRG porté par le conseil général du Bas-Rhin. En effet, si le GCO remplit des missions prioritaires de transit et de relation entre villes moyennes, le TRG apporte une réponse novatrice et volontaire pour essayer de résoudre la congestion récurrente de l'accès ouest à l'agglomération strasbourgeoise et en particulier celui de la RN4. Le département attend donc un soutien de l'Etat et des grandes collectivités pour la mise en œuvre de son projet de TRG.

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

Sur proposition de la commission des équipements, le conseil général du Bas-Rhin :

Confirme que le projet de grand contournement Ouest de Strasbourg est un projet essentiel pour le développement durable du Département du Bas-Rhin,

Confirme qu'il constitue l'achèvement de l'axe Nord-Sud autoroutier, maillon indispensable du schéma multimodal de développement des transports,

Exige, à ce titre, qu'il soit lié de manière indissociable aux projets de transports collectifs complémentaires et notamment le projet départemental du TRG,

Demande au maître d'ouvrage d'optimiser la conception de son projet afin de minimiser la consommation de l'espace et en particulier des terres agricoles, de garantir l'intégration environnementale du projet et de prendre en compte les souhaits de sécurité, de quiétude et de qualité de vie des futurs riverains,

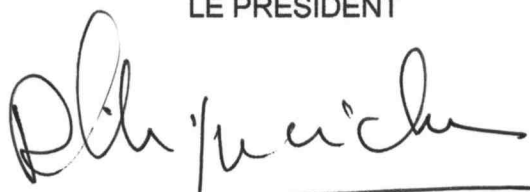
Autorise le Président à saisir les services compétents de l'Etat pour que les éléments exposés dans le présent rapport soient pris en compte,

Autorise le Président à signer les éventuelles conventions à intervenir,

Décide de donner délégation à la commission permanente pour le suivi du projet.

Strasbourg, le 13 MAI 2005

LE PRESIDENT



Philippe RICHERT