



# CÂHIER D'ACTEURS DU PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT OUEST DE STRASBOURG

## SOMMAIRE

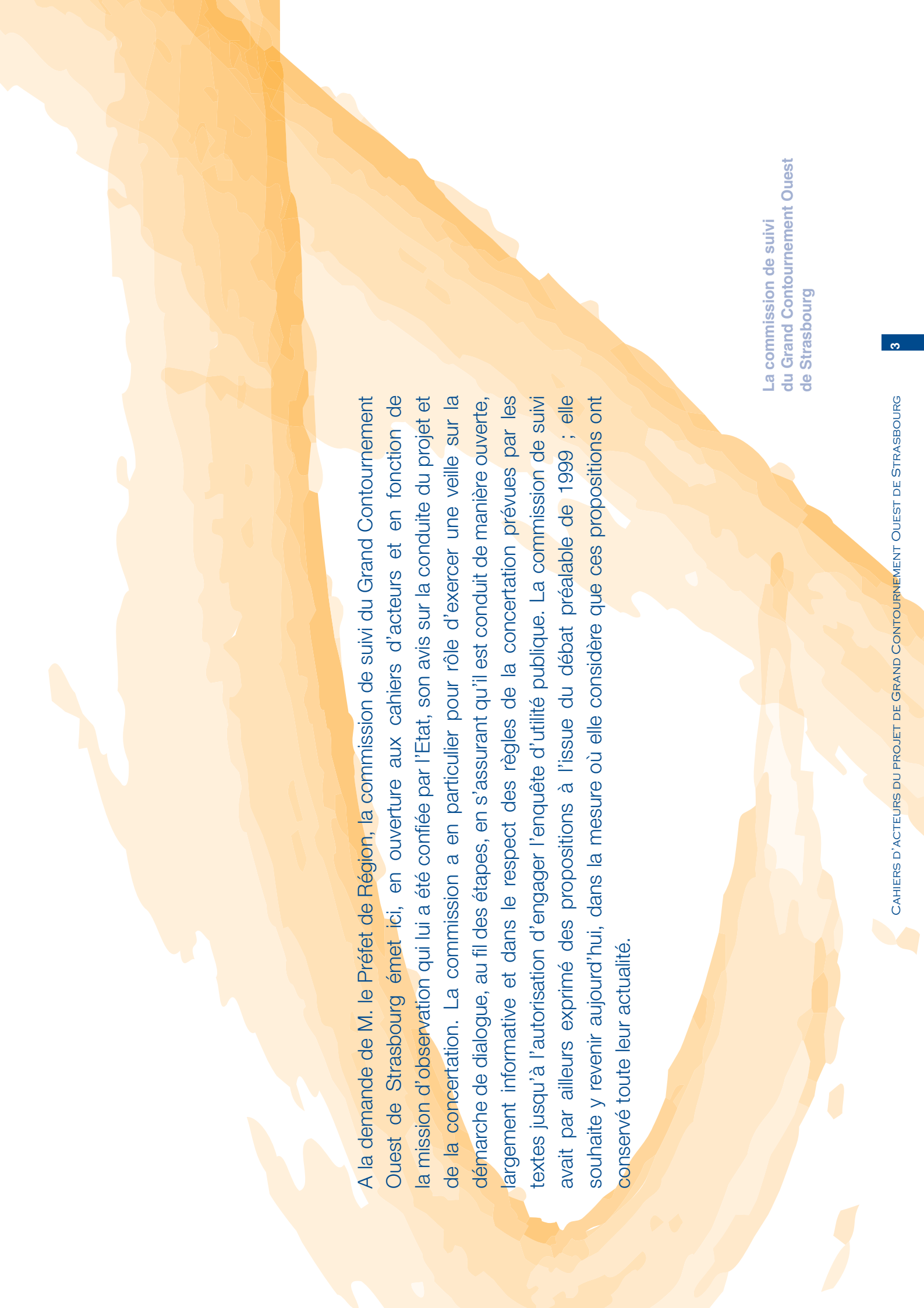
Contribution des présidents des grandes collectivités	page 6
Contribution des maires du Bas-Rhin	page 8
Contribution des maires des communes riveraines	page 12
Contribution des acteurs agricoles	page 16
Contribution des acteurs économiques	page 26
Contribution des associations	page 30
Contribution des usagers des transports	page 34
Contribution des syndicats de salariés	page 40
Contribution de l'Etat	page 52

**E**laboré à l'initiative de l'Etat, le présent document constitue la synthèse des avis des acteurs bas-rhinois sur le projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Les collectivités (Région Alsace, Département du Bas-Rhin, Communauté urbaine de Strasbourg, communes du Bas-Rhin et communes riveraines), les représentants des acteurs agricoles (Chambre d'Agriculture, FDSEA, Jeunes Agriculteurs du Bas-Rhin, Confédération paysanne), des acteurs économiques (Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin, Chambre de Métiers, MEDEF), les syndicats de salariés (CFDT, CFE-CGC, CFTC, FO, CGT), les représentants des usagers des transports (URTA, Unotra, Automobile Club, FNAUT), les associations (Alsace Nature, Collectif GCO non merci) et les services de l'Etat ont participé activement à cette démarche et je les en remercie.

Les “cahiers d'acteurs du Grand Contournement Ouest de Strasbourg” clôturent une nouvelle étape de la concertation sur le projet. Ils éclairent sur les différentes positions relatives aux enjeux des déplacements au droit de l'agglomération strasbourgeoise, aux fonctions du Grand Contournement Ouest de Strasbourg et à son insertion dans les territoires traversés.

Au-delà des divergences qui ont été légitimement exprimées, l'état d'esprit qui a prévalu au cours de cette démarche a été serein et responsable. La concertation est maintenant terminée et l'enquête publique sera ouverte dans quelques mois. C'est dans le cadre de celle-ci que chacun pourra faire connaître, s'il le souhaite, son point de vue.

**Michel THENAULT,**  
Préfet de Région,  
Préfet du Département du Bas-Rhin



A la demande de M. le Préfet de Région, la commission de suivi du Grand Contournement Ouest de Strasbourg émet ici, en ouverture aux cahiers d'acteurs et en fonction de la mission d'observation qui lui a été confiée par l'Etat, son avis sur la conduite du projet et de la concertation. La commission a en particulier pour rôle d'exercer une veille sur la démarche de dialogue, au fil des étapes, en s'assurant qu'il est conduit de manière ouverte, largement informative et dans le respect des règles de la concertation prévues par les textes jusqu'à l'autorisation d'engager l'enquête d'utilité publique. La commission de suivi avait par ailleurs exprimé des propositions à l'issue du débat préalable de 1999 ; elle souhaite y revenir aujourd'hui, dans la mesure où elle considère que ces propositions ont conservé toute leur actualité.

La commission de suivi  
du Grand Contournement Ouest  
de Strasbourg

## 1. Le débat préalable de 1999

En 1999, lors du débat préalable sur le projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg, la commission a été invitée à suivre l'ensemble des réunions au cours desquelles ont été présentées et discutées les opportunités socio-économiques du projet, conformément à la procédure dite "Bianco" (circulaire 92-71 du 15 décembre 1992 relative aux grands projets nationaux d'infrastructures). Quelques 150 personnalités élues ou mandatées et une trentaine de représentants des services de l'Etat, des collectivités, d'organismes socio-économiques ou d'associations ont nourri des débats ouverts et d'amples discussions ; à leur sujet, la commission a pu noter que les échanges se sont déroulés sans contraintes, que les propositions avancées ont fait l'objet d'une bonne écoute de la part du maître d'ouvrage et qu'aux questions posées ont été apportées des réponses claires et argumentées, tant au plan technique que sur le fond. La commission n'a reçu aucune doléance quant au déroulement du débat préalable, ni de remarque sur son contenu.

La commission de suivi a également été invitée par M. le Préfet de Région à formaliser ses observations et suggestions à l'issue du débat dans un rapport en date du 1<sup>er</sup> décembre 1999. Ses propositions étaient alors les suivantes :

- amplifier les réflexions et les analyses en termes d'aménagement du territoire et de prospective territoriale, dans le but de mieux souligner les interdépendances socio-économiques entre l'aire strasbourgeoise et les territoires qui l'environnent. En d'autres termes, il lui semblait souhaitable de considérer l'incidence de l'infrastructure projetée dans la perspective régionale (A35, liaison à l'A4) mais également dans celle du développement des relations entre les villes moyennes et les différents bassins de population du Bas-Rhin, ainsi que dans celle de la métropolisation strasbourgeoise ;
- bien situer le projet dans l'ambition générale d'un traitement pluriel et coordonné (multimodal) des flux de transports, et pour cela étoffer l'examen des conditions et limites des reports modaux, envisager au plus près les perspectives des différentes catégories de trafics (personnes, marchandises), comme de mobilités, d'attentes ou de besoins logistiques ;
- élargir les analyses socio-économiques par des considérations sur les coûts (sociaux et économiques) avec et sans la réalisation du Grand Contournement Ouest de Strasbourg.

La commission a considéré dans son rapport comme positifs le positionnement "multi-échelles" du dossier, c'est-à-dire la prise en compte des besoins et des incidences du projet à la fois au plan local, intra-régional, régional, interrégional et international, et, du même coup, la déclinaison de son "intérêt général" dans le choix du fuseau répondant le mieux aux différents enjeux. La commission a également relevé la présence d'arguments favorables et défavorables au projet, posés tantôt en termes de trafics (flux de déplacements), tantôt en termes de maillage d'infrastructures (modales ou pluri/modales), tantôt en termes de retombées ou incidences socio-économiques et environnementales, ainsi que l'expression d'avis sur l'exploitation de la future infrastructure et le péage. Elle exprimait cependant le regret d'une certaine segmentation des approches, au cours du débat, sur ces questions d'opportunité.

## 2. Les études depuis 1999, la concertation locale et la consultation publique de 2003

La commission regrette de n'avoir pu participer à l'élaboration du cahier des charges de l'infrastructure et de n'avoir pas été associée plus fortement à l'avancement des études sur le projet ; elle aurait notamment souhaité être consultée au moment de la formalisation du "dossier de concertation" (en 2003) et pour la conduite des études relatives à l'habitat, à l'aménagement et au développement des territoires, ce qui aurait permis d'approfondir les propositions de son rapport. Ceci est néanmoins conforme à la démarche d'instruction et d'avancement technique d'un projet comme le Grand Contournement Ouest de Strasbourg, qui doit conduire à une enquête d'utilité publique.

En revanche, la commission a été invitée à participer à la consultation publique de mai-juillet 2003 (quelques-uns de ses membres ont assisté à une ou plusieurs réunions publiques). Elle a eu accès aux échanges Internet associés à cette procédure, ainsi qu'au bilan établi en septembre 2003 par la Direction régionale de l'Équipement. Quelle que soit la position personnelle de chacun de ses membres, la commission a tiré de ces formes de consultation quelques remarques :

- une interrogation sur la "gouvernance", dans le passage d'un dossier "d'opportunité socio-économique" général (le débat préalable de 1999) – assez consensuel tant que le tracé n'est pas défini et les impacts non identifiés localement – à un dossier consacré aux mesures d'insertion et au tracé précis (depuis la consultation publique de 2003) : un délai de plus de 3 ans, une participation faible des grands décideurs en 2003, du niveau "intermédiaire" (communautés de communes, EPCI ou Pays) ainsi que la faible association ou représentation des animateurs et des milieux socio-professionnels du développement territorial ;

- les débats ouverts ont permis l'expression des opinions. Toutefois, celles-ci ont souvent traduit des prises de positions partiales, avec des difficultés d'échange entre positionnements "idéologiques" et "techniques" et, en outre, une focalisation prépondérante, sans doute regrettable, sur les questions de la congestion dans l'agglomération et dans sa périphérie, les autres considérations de développement régional étant de ce fait peu débattues.

Enfin, la commission de suivi trouve très enrichissante la mise en œuvre des présents cahiers d'acteurs. Elle note avec intérêt que cette nouvelle étape de la consultation permet de faire s'exprimer des acteurs peu représentés jusqu'ici, comme les syndicats de salariés et les maires des villes moyennes du département. Elle regrette cependant que plusieurs autres catégories d'acteurs socio-économiques ou du monde des transports (logisticiens, métiers de l'immobilier et du tourisme, Port de Strasbourg, SNCF, agents et les organismes de développement, syndicats mixtes des SCOT, Pays, urbanistes, aménageurs, etc.) n'aient pas participé aux échanges ou pu apporter leurs enrichissements au débat sur le projet.

# CONTRIBUTION DES PRÉSIDENTS

Le collège des exécutifs des quatre collectivités locales tient à exprimer son soutien très ferme au projet structurant de GCO, qu'il estime indispensable pour l'Alsace et Strasbourg et son attachement à ce que le processus de réalisation se poursuive à bon terme dans les meilleurs délais et les meilleures conditions. A cet égard, les exécutifs des quatre collectivités locales ont eu l'occasion à de nombreuses reprises de s'exprimer ouvertement à ce sujet et sans équivoque.

La Commission Nationale du Débat Public a récemment considéré que le projet de GCO a fait l'objet, depuis l'automne 1999, d'une concertation approfondie qui a permis de traiter de son opportunité, d'en arrêter le principe et de définir ses grandes caractéristiques. Cette concertation s'est poursuivie dans un dialogue constructif entre le maître d'ouvrage et les acteurs locaux afin d'améliorer la conception détaillée du projet et prendre en compte de nombreuses attentes exprimées par les acteurs locaux. Le projet est arrivé à un stade qui permet maintenant d'envisager l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le GCO fait pleinement partie d'un schéma global de transport, porté de manière constante par les grandes collectivités depuis de nombreuses années, dont les deux piliers principaux sont : d'une part, le développement des radiales en transports en commun (Tramway, TER, TRG, tram-train, etc.), et d'autre part, le maillage du réseau routier par des transversales (GCO et VLIO).

Fortes de cette politique globale des transports, les grandes collectivités ont déjà été appelées, à plusieurs occasions, à acter le principe de la réalisation du GCO et de sa complémentarité avec les divers modes de transport collectif, notamment quand elles ont approuvé le Plan de Déplacement Urbain de Strasbourg en 1999, quand elles ont signé les contrats triennaux Strasbourg Ville Européenne en 1994 et 1997, et quand elles ont signé le Contrat de Plan Etat Région en 2000.

Dans son rapport d'orientation sur l'aménagement du territoire de juin 2002, la Région soulignait la nécessité de poursuivre la modernisation des infrastructures de transport, en particulier le GCO, et, en février 2004, décidait "d'approuver la consistance des études pré-opérationnelles réalisées dans le cadre des aménagements de requalification de l'A35 dans l'agglomération de Strasbourg à l'horizon de la mise en service du GCO".

De plus, les démarches de planification actuelle confirment ces principes. Ainsi, le schéma de cohérence territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS), sur lequel les collectivités sont invitées à se prononcer, souligne de manière très claire la prise en compte de la réalisation à moyen terme du GCO et son caractère "nécessaire à la mise en œuvre du schéma et au développement de la région de Strasbourg".

Tout récemment, le Conseil Général du Bas-Rhin a rappelé lors de sa séance plénière de juin 2005 que



# DES GRANDES COLLECTIVITÉS

Le GCO constitue l'achèvement de l'axe Nord-Sud autoroutier, et qu'il est un maillon indispensable du schéma multimodal de développement des transports, indissociablement lié aux projets de transports collectifs, notamment le Transport Routier Guidé, de Wasselonne à Strasbourg. Pour sa part, le Conseil Régional sera amené à délibérer lorsque le dossier d'enquête préalable à la DUP lui aura été transmis.

La problématique du GCO ne peut pas être séparée d'une vision globale des enjeux de transport, et à ce titre, il est extrêmement important de rappeler que dans leurs domaines de compétence respectives, la Région, le Département et la CUS ont déjà agi et amélioré de manière très significative les dessertes en transports en commun, à travers le TER, le Réseau 67 et le Tramway. Le volet transports en commun du schéma global des transports, a déjà connu des avancées très sensibles ces dernières années, du fait des efforts conséquents réalisés par les grandes collectivités, et des projets ambitieux et innovants, tels le tram-train ou le TRG, poursuivront cet engagement et apporteront de nouvelles réponses. Par contre, force est de constater que les projets de transversales routières n'ont pas réussi à aboutir depuis trente ans.

Compte tenu des nombreux avantages qu'offre le GCO, et de la situation d'engorgement de l'A35 et des infrastructures routières radiales convergeant vers Strasbourg à laquelle nous devons rapidement faire face, les soussignés sont convaincus de l'importance capitale de ce projet, dont l'utilité semble indiscutable,

notamment pour le développement économique de l'Alsace aujourd'hui dans une situation difficile, et ce quels que soient l'avenir des politiques de développement durable et la situation énergétique future.

Loin d'avoir pour seul objectif d'assurer la continuité autoroutière pour le trafic de transit, ce projet répond aussi à un besoin fondamental de réorganiser les circulations automobiles autour de Strasbourg, en grande partie du fait de la volonté de toutes les collectivités de développer fortement les transports collectifs, qui, en étroite collaboration avec la Région, le Département et la CUS, investissent de façon considérable dans d'importants projets complémentaires au GCO. A ce titre, comme le souligne également le SCOTERS, le GCO est bien aussi un projet d'agglomération, qui concerne la totalité des déplacements de et vers l'agglomération.

Au-delà de la réaffirmation des grands principes, sur lesquels tout le monde s'accorde, de développement durable, équilibré et cohérent des divers systèmes de transport autour et dans l'agglomération de Strasbourg, de la nécessaire approche globale des problématiques d'aménagement du territoire et des transports, principes déjà actés dans tous les documents de planification approuvés ou sur le point de l'être (Plan de Déplacements Urbains, Dossier de Voirie d'Agglomération, SCOTERS), il nous paraît aujourd'hui indispensable d'engager sans délai le processus de réalisation de ce projet nécessaire au développement de notre région.

## **Les présidents des grandes collectivités**

**Adrien ZELLER,**  
*Président du Conseil Régional d'Alsace*

**Philippe RICHERT,**  
*Président du Conseil Général du Bas-Rhin*

**Robert GROSSMANN,**  
*Président de la Communauté urbaine de Strasbourg*

**Fabienne KELLER,**  
*Maire de Strasbourg*

## IL EST URGENT DE REMEDIER A LA SITUATION DES DEPLACEMENTS AU DROIT DE L'AGGLOMERATION, EN CONSTANTE DEGRADATION

A notre sens, la réflexion collective sur le projet de Grand Contournement Ouest dépasse le strict cadre du projet d'infrastructure et renvoie à **la problématique des déplacements** au droit de l'agglomération strasbourgeoise.

Les temps de parcours s'allongent. Les engorgements sur les axes routiers ne se constatent plus seulement sur de courtes plages horaires le matin et le soir : la circulation sur l'autoroute A35 est difficile sur des durées de plus en plus importantes, de moins en moins prévisibles, et ce tous les jours. Cela concerne non seulement les trajets à destination de Strasbourg, mais aussi les déplacements d'une commune à l'autre du département.

Les causes sont multiples.

La géographie des infrastructures dans le secteur de Strasbourg contribue à expliquer cette situation : deux axes convergent par le Nord (A34 et A4) et deux par le Sud (A35 et RN83) vers Strasbourg où se forme alors un **goulot d'étranglement**. La RN 83 déverse entre 50 000 et 60 000 véhicules par jour, l'autoroute A35 environ 40 000. Ils sont donc environ 100 000 véhicules/jour à arriver par le sud sur un axe unique au droit de

Strasbourg. Ces flux s'ajoutent au trafic existant (notamment du fait de la fonction de rocade de l'A35 également utilisée pour des déplacements interquartiers de Strasbourg) : on observe alors un trafic moyen de 160 000 à 200 000 véhicules/jour.

Par ailleurs, la récente mesure fiscale mise en place outre-Rhin (la LKW MAUT) au 1<sup>er</sup> janvier 2005, a sensiblement accru le trafic de poids-lourds en transit sur l'A35. Certains d'entre nous estiment que le problème du transit de poids-lourds devrait d'ailleurs être débattu à une échelle plus large que l'Alsace. L'A35 n'est d'ailleurs pas le seul axe sur lequel se pose le problème : une part importante de ce flux emprunte ensuite la RN420 dans la Vallée de la Bruche, où la situation s'est considérablement dégradée.

On constate en parallèle un manque crucial, au niveau national, d'une offre alternative de transport de marchandises, en particulier par le mode ferroviaire. La récente annonce de la réduction des activités de la base de Cronenbourg (transport de containers) est un signe inquiétant de cette tendance.

Pour ces raisons, il est à craindre dans l'avenir une saturation totale des axes au droit de Strasbourg. **Une augmentation annuelle de 5% du trafic est prévisible. Nous estimons qu'il est urgent de remédier à une situation des déplacements qui, si rien n'est fait, ne fera que se dégrader.**



# DES MAIRES DU BAS-RHIN

## LE GRAND CONTOURNEMENT OUEST DE STRASBOURG NE PEUT REPRESENTER UNE REPONSE UNIQUE

Le Grand Contournement Ouest de Strasbourg peut être envisagé au regard de la fonction autoroutière de liaison Nord-Sud (enjeu défini pour cette infrastructure dans le SCOTERS). Certains d'entre nous partagent cet objectif, car le GCO :

- permettrait **de répartir les flux de trafic** et d'éviter une trop forte concentration au droit de Strasbourg, en offrant aux flux de transit une solution alternative ;
- **faciliterait de ce fait les liaisons intercommunales** autour de Strasbourg.

Pour d'autres maires du département cependant, augmenter l'offre routière en proposant une nouvelle infrastructure présente des risques : **encourager le mode routier au détriment d'autres** (transports collectifs, modes alternatifs) **n'est pas une solution pérenne**, et l'amélioration de la situation serait vite annihilée par l'appel de trafic.

En revanche, nous partageons collectivement l'avis que le Grand Contournement Ouest, **seul**, ne constitue pas une réponse suffisante à l'amélioration des accès à Strasbourg, en particulier au regard des trafics radiaux. Cependant, il peut contribuer à renforcer l'efficacité des **transports collectifs** en démultipliant leurs effets : le Grand Contournement Ouest peut en effet offrir un accès, via l'intermodalité, à des personnes qui ne

résident pas à proximité immédiate des transports collectifs. Cette dimension est d'autant plus importante qu'on dénombre actuellement en Alsace quatre grands projets de transports collectifs : le Tramway Routier Guidé sur la RN4, le tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont, les extensions du tramway de Strasbourg et le projet de 3<sup>e</sup> voie ferroviaire autour d'Erstein (qui permettra de renforcer les dessertes TER entre Sélestat et Strasbourg, ce projet ayant d'ores et déjà été déclaré d'Utilité Publique). **Nous estimons qu'il est important que ces projets soient accélérés**, et que soient étudiées des solutions de transport collectif aussi efficaces que dans certaines villes allemandes que nous connaissons tous, comme Karlsruhe ou Stuttgart, sous la forme d'une offre cadencée par exemple de type tram-train. Les investissements nécessaires seront importants, mais il est indispensable que notre département soit **doté de transports collectifs de haute qualité**, attractifs pour les voyageurs. Une telle offre permettrait alors de ralentir l'augmentation des flux de véhicules sur les routes.

Les collectivités ont déjà déployé un effort important pour améliorer l'offre de transports collectifs : mise en place d'une offre renforcée, de mesures d'accompagnement (agrandissement des parkings des gares). Le trafic voyageurs a augmenté ; il importe de poursuivre dans cette voie.

**D'autres solutions innovantes peuvent également être déployées en parallèle**, en liaison avec les entreprises, les organismes et les salariés.

## LA BONNE INSERTION DU PROJET : UN ENJEU CAPITAL

Par exemple, dans une logique de limitation du nombre de trajets domicile-travail, la mise en place, même partielle, de jours de télétravail pourrait être envisagée par les entreprises, de même que certaines réunions pourraient se dérouler par téléconférence. Certains organismes et entreprises sont d'ores et déjà engagés dans une réflexion destinée à mieux coordonner les déplacements de leurs personnels et à instaurer des modalités modernes et souples de covoiturage.

Une autre piste consisterait à réfléchir sur les implantations d'organismes ou de sièges régionaux, afin d'éviter la concentration sur l'agglomération de Strasbourg. Tout ceci est à encourager fortement.

Enfin, certains évoquent la possibilité de doubler la capacité de l'A35, tout en étant conscients de la quasi-impossibilité technique de cette réalisation.

Le Grand Contournement Ouest fera l'objet d'une concession et un péage sera instauré. Nous estimons que la réflexion actuelle sur le Grand Contournement Ouest doit être l'opportunité de repenser, à l'échelle du département du Bas-Rhin, la politique de péage routier. Des questions se posent en effet en termes **d'équité** : seuls certains Bas-Rhinois, habitants de communes situées au Nord-Ouest du département, doivent acquitter un péage pour se rendre à Strasbourg. L'instauration d'un péage sur le Grand Contournement Ouest, pour le trafic de transit nous semble **l'opportunité d'une mise à plat sur le sujet et de l'ouverture d'une réflexion globale.**

Apporter une solution aux problèmes de déplacements au droit de Strasbourg constitue **une véritable urgence**. Mais l'espace est rare et, dans ce contexte tout projet d'infrastructure revêt alors une dimension complexe. En particulier dans les zones où le projet se situe à proximité des populations, celles-ci doivent être écoutées et entendues par le maître d'ouvrage. Il est essentiel qu'**un soin tout particulier soit apporté à l'insertion du projet**, par un dialogue permanent entre le maître d'ouvrage et les communes directement concernées.

## EN CONCLUSION

- Le GCO ne règle pas la totalité du problème des **déplacements** au droit de Strasbourg. S'il est en mesure de répartir les flux, notamment en captant le transit Nord-Sud, il doit être complété : par une offre de transports collectifs, par la mise en œuvre d'actions visant à diminuer les déplacements individuels (télétravail, coordination au niveau des entreprises...) ou d'autres initiatives ;
- **cependant, ce chaînon Nord-Sud est nécessaire pour que l'Alsace soit dotée d'un réseau autoroutier complet ;**
- dans le cadre de cette réflexion sur les déplacements, il nous apparaît également important de **repenser la politique de péage en Alsace**, afin de ménager une équité de traitement entre tous les Bas-Rhinois ;
- il est impératif de veiller à **la meilleure insertion possible du Grand Contournement Ouest** : les intérêts des habitants concernés par cette infrastructure doivent être préservés.

**Collège animé par Francis GRIGNON, Sénateur du Bas-Rhin.**

**Les maires des communes du Bas-Rhin :**

Marcel BAUER, maire de Sélestat ; Danielle BUCHI, maire de Bouxwiller ;

Thierry CARBIENER, maire de Saverne ; Jean-Luc HIRTLE, maire de Bischwiller ;

Robert LUSTIG, maire de Benfeld ; Gérard OBER, maire de Hochfelden ;

Norbert REINHARDT, maire de Mundolsheim ;

Frédéric REISS, maire de Niederbronn-les-Bains ; Gilbert SCHOLLY, maire de Barr ;

Alfred SCHMITT, maire de Soultz-sous-Forêts ; Pierre STRASSER, maire de Haguenau ;

Jean VOGEL, maire de Saales.

# CONTRIBUTION DES MAIRES

*Dans le cadre du mandat qui leur a été confié par les habitants, les maires des 19 communes concernées par le Grand Contournement Ouest de Strasbourg expriment dans ce document leurs positions et leurs attentes sur le projet. La réflexion ayant permis d'aboutir à un texte commun a été conduite sous l'égide de M. le député Yves BUR.*

## **SUR LES AXES ROUTIERS : UNE SITUATION DIFFICILE, VOIRE INSUPPORTABLE, POUR NOS COMMUNES**

Chacun peut, quotidiennement, constater la saturation routière sur l'A 35 au droit de l'agglomération strasbourgeoise. L'A 35 subit en effet plusieurs types de trafics (interquartiers, intrarégional, national et international) et, depuis la mise en place de la LKW-Maut, le trafic de poids-lourds s'est intensifié.

En conséquence et à différentes échelles, nous enregistrons également dans nos communes de graves difficultés liées au trafic routier, particulièrement aux heures de pointe.

Ces problèmes sont particulièrement prégnants pour les communes situées sur les grands axes qui convergent vers Strasbourg (notamment Ittenheim, sur la RN 4 à l'Ouest et Vendenheim, desservie par l'A 4 au Nord). En raison de leur position géographique, aux portes de l'agglomération et dans l'immédiate proximité des raccordements à l'A 35, elles subissent un trafic domicile-travail en constante croissance (aujourd'hui, 24 000 véhicules traversent chaque jour Ittenheim).

D'autres de nos communes sont fortement pénalisées :

- situées sur le réseau routier secondaire en étoile vers Strasbourg, elles subissent les flux pendulaires ;
- certaines se trouvent, parfois conjointement, sur des itinéraires alternatifs. De plus en plus souvent en effet, les automobilistes et les chauffeurs poids-lourds cherchent à éviter les axes saturés et privilégient les traversées de villages ;
- les communes limitrophes du parc d'activités de la Plaine de la Bruche et de la zone commerciale de Vendenheim ont à gérer au quotidien les déplacements des personnels et des clients qui transitent par les centres des villages.

L'aggravation des conditions de circulation s'explique par une urbanisation constante, de plus en plus lointaine en raison de la pression foncière, alors que les emplois restent majoritairement situés dans l'agglomération.

**En fonction de cet état des lieux et des impacts sur nos communes et sur la qualité de vie des populations, nous considérons que la problématique, dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour de Strasbourg, est prioritairement liée aux déplacements domicile-travail et aux accès à l'agglomération.**

# DES COMMUNES RIVERAINES

## LA NECESSITE D'UN PROGRAMME VOLONTARISTE ET COHERENT DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Malgré les efforts considérables réalisés par les collectivisés pour développer les transports collectifs, il convient de poursuivre leur densification autour de l'agglomération.

Des projets doivent être développés dans le mode ferroviaire, au moyen d'autocars en site propre ou, à proximité plus immédiate de Strasbourg, avec des extensions du tramway. Le tram-train est également une nécessité pour la vallée de la Bruche, comme l'est le tramway sur pneus pour desservir, par la RN 4, l'Ouest de l'agglomération.

**Nous demandons que la Région Alsace, le Conseil Général du Bas-Rhin et la Communauté urbaine de Strasbourg mettent en œuvre ces projets dans le cadre d'un programme cohérent et volontariste.** Il est indispensable, pour répondre à la situation constatée autour de l'agglomération, qu'ils soient **engagés concomitamment**, qu'ils s'accompagnent des indispensables aménagements routiers (VLIO, contournement d'Ittenheim et de Furdenheim) et, surtout, certains d'entre eux étant à l'étude depuis plusieurs années, **qu'ils avancent désormais rapidement.**

## LE GRAND CONTOURNEMENT OUEST DE STRASBOURG : DES AVIS CONTRASTÉS

Nous exprimons, sur l'opportunité du Grand Contournement Ouest de Strasbourg, des avis différents.

Les maires des communes d'Achenheim, Breuschwickersheim, Dingsheim, Duppigheim, Eckwersheim, Griesheim-sur-Souffel, Hurligheim, Kolbsheim, Pfettisheim, Pfulgriesheim, Osthoffen, Stutzheim-Offenheim, Vendenheim **sont opposés au projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg.**

Selon eux :

- le Grand Contournement Ouest de Strasbourg n'aura d'effet ni sur le désengorgement de Strasbourg ni sur les flux radiaux, qui représentent aujourd'hui la principale problématique de déplacements. Le projet ne sera pas utile, dans la mesure où les communes connaîtront toujours les mêmes trafics routiers au moment des trajets domicile-travail. Certaines communes proches des échangeurs redoutent même un accroissement du trafic sur leur réseau ;
- le péage prévu sur l'infrastructure ne contribuera pas à l'objectif d'amélioration des liaisons entre les villes moyennes (trajets Haguenau-Molsheim ou Haguenau-Sélestat, par exemple). Les automobilistes continueront de rechercher des itinéraires alternatifs et gratuits, passant par le réseau routier secondaire et par les villages ;
- le Grand Contournement Ouest de Strasbourg sera sans effet sur la réorganisation des entrées de Strasbourg. Les encombrements commencent à l'approche de l'agglomération, soit dans le périmètre compris entre l'A 35 et le tracé du Grand Contournement Ouest. Une organisation différente des circulations en amont de ce périmètre ne sera pas de nature à améliorer la situation ;



- le Grand Contournement Ouest de Strasbourg aurait pour fonction d'assurer la continuité autoroutière de l'axe Nord-Sud européen. Les reports de poids-lourds en provenance d'Allemagne laissent craindre que le Grand Contournement Ouest n'attire dans ce cas en Alsace un trafic de transit supplémentaire considérable.

Cette analyse conduit les maires opposés au Grand Contournement Ouest de Strasbourg à demander que les priorités soient inversées : **ils souhaitent que soient d'abord engagés les projets de transport en commun tels qu'ils ont été listés ci-avant. Ils demandent que l'opportunité du Grand Contournement Ouest de Strasbourg soit réétudiée ensuite, sur la base des résultats obtenus.**

Les maires de Berstett, Duttlenheim, Ernolsheim-sur-Bruche, Ittenheim, Lampertheim et Oberschaeffolsheim **sont favorables au projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg.**

Ils expriment les avis suivants :

- il ne pourra être fait l'économie, en parallèle aux transports collectifs, de projets routiers rendus aujourd'hui indispensables par la saturation de l'A 35 – et notamment d'un projet de deuxième autoroute ;
- la vocation première du Grand Contournement Ouest de Strasbourg est de capter le trafic de transit ou le trafic intrarégional, qui n'a pas utilité à passer dans l'agglomération. Cet axe Nord-Sud est donc une nécessité, notamment parce qu'il soulagera durablement la circulation dans les villages ;

- la réalisation du Grand Contournement Ouest de Strasbourg doit être accompagnée de la réalisation concomitante des contournements routiers d'Ittenheim et de Furdenheim et du raccordement de la zone d'activités de la Plaine de la Bruche à l'A 352 ;
- la réalisation de ce projet doit marquer un engagement fort pour le développement du territoire alsacien.

Ces maires demandent que **les politiques routières et de transport collectif soient conduites en parallèle et de manière complémentaire.**

La quasi-totalité des maires, quelle que soit leur position, demande **la gratuité** de l'équipement.

# DES COMMUNES RIVERAINES

## **Collège animé par Yves BUR, député du Bas-Rhin.**

### **Les maires des communes riveraines :**

André BERTHIER, maire de Duppigheim ; Henri BRONNER, maire de Vendenheim ;  
Michel DAESCHLER, maire d'Emolsheim-sur-Bruche ; Eddie ERB, maire d'Oberschaefolsheim ;  
André FORRLER, maire d'Hurtigheim ; Charles GROSSKOST, maire de Breuschwickersheim ;  
Dany KARCHER, maire de Kolbsheim ; Jean-Claude LASTHAUS, maire de Berstett ;  
Jean-Pierre MEHN, maire de Pfulgriesheim ; Angèle PANTER, maire de Pfettisheim ;  
Robert PFRIMMER, maire d'Eckwersheim ; Sophie ROHFRITSCH, maire de Lampertheim ;  
Jean-Luc RUCH, maire de Duttlenheim ; Antoine SCHALL, maire d'Osthoffen ;  
Claude UNTERSTOCK, maire de Dingsheim ; Gilbert VIOLA, maire d'Ittlenheim ;  
Roger VIOLA, maire d'Achenheim ; René WUNENBURGER, maire de Griesheim-sur-Souffel ;  
Jean-Daniel ZETER, maire de Stutzheim-Offenheim.

## CONTRIBUTION DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE, DES JEUNES AGRICULTEURS ET DE LA FDSEA

### LE GRAND CONTOURNEMENT OUEST :

*Un projet supplémentaire dont les emprises  
pèsent lourdement sur l'économie agricole  
des zones concernées*

## I. LES ENJEUX DES TRANSPORTS ET DES DEPLACEMENTS AU DROIT DE STRASBOURG

Les déplacements routiers sont de plus en plus importants dans la région strasbourgeoise et l'asphyxie des voies de communications irriguant la ville est manifeste.

La croissance des flux pendulaires nous paraît, à ce titre, être la première cause des perturbations quotidiennes. L'augmentation des flux routiers internationaux contribue bien évidemment à cet engorgement, mais cela n'en est pas la cause majeure.

Si la définition d'un scénario d'adaptation des schémas de transport à cette situation de crise exige la prise en compte de toutes les causes de l'augmentation des flux de circulation, il devra néanmoins s'attacher à régler prioritairement les problèmes les plus importants.

La seule construction du GCO, dont la principale fonction serait de capter le transit routier international n'améliorerait la situation que de façon très éphémère et partielle si une politique destinée à modifier les flux pendulaires autour de Strasbourg n'était pas également mise en place.

Nous souhaitons pour notre part, que la mise en œuvre des politiques de réorganisation des déplacements constitue un axe majeur de la politique des transports à mener sur la région strasbourgeoise.

Les projets routiers devraient être conçus dans le souci de l'intermodalité. La liaison des axes routiers existants ou en cours de conception avec les transports en commun qui irriguent le cœur de Strasbourg serait ainsi un objectif permettant de réduire réellement l'asphyxie des voies de circulation strasbourgeoises, tout en limitant la création de nouveaux axes routiers générateurs de développement urbain.

L'amélioration et la diversification de l'offre de transport en commun devraient également constituer une priorité. L'amélioration du cadencement des TER, la limitation des ruptures de charges entre TER et TRAM, l'amélioration de l'accessibilité des parkings Auto-TRAM, le développement des réseaux de bus en milieu périurbain et rural, et les incitations tarifaires sont autant de pistes à explorer.

Des politiques d'urbanisation mieux raisonnées représentent aussi un axe de travail qui peut utilement contribuer à limiter les flux autour de Strasbourg. Le fait de favoriser l'implantation de nouvelles zones d'habitation dans des secteurs qui sont desservis par les transports en commun permettrait d'avoir une réelle politique de limitation des flux pendulaires. A ce titre, il faut souligner des progrès certains dans l'élaboration du SCOTERS qui met en avant le développement de l'urbanisation dans les bourgs déjà desservis par les transports en commun.

Le GCO ne constitue donc pas, à lui seul, une réponse à la saturation des voies routières de l'agglomération et de sa périphérie. Il convient de repenser les flux de circulation dans un schéma global, favorisant par des connexions intermodales notamment, une meilleure efficacité de l'ensemble des réseaux déjà existants. Une solution qui viserait simplement à densifier ces réseaux, apparaîtrait coûteuse financièrement, pénalisante par la multiplication des emprises et inefficace à terme par l'absence de gestion globale des flux.

## II. LES FONCTIONS DU GCO

*"Le GCO-A35 est un projet de liaison autoroutière se situant dans la proche périphérie de Strasbourg pour relier l'A35 et l'A4 au nord, à l'A35 au sud, vers Colmar et Mulhouse, assurant à la fois la continuité de l'axe autoroutier nord-sud d'une part et réorganisant les accès sur Strasbourg d'autre part."*

L'introduction des études d'avant projet sommaire fixe deux fonctions au futur GCO ; la première est directe. Elle correspond à la liaison autoroutière régionale pour ne pas dire internationale ; la seconde fonction est indirecte : le transfert sur le GCO des flux de transit devra permettre l'amélioration de la desserte strasbourgeoise.

Le statut autoroutier, le faible nombre d'échangeurs, l'axe du GCO situé dans l'alignement de la VRPV et de l'A35, le tracé assez distant des zones urbaines sont autant de caractéristiques qui soulignent le caractère dominant de ce nouvel axe : capter les flux de transits internationaux.

La réorganisation des accès à Strasbourg, deuxième fonction supposée a peu de chances d'être assurée par le GCO.

En effet pour assurer cette fonction, un tel projet aurait dû drainer les circulations radiales sur un second périmètre situé dans la toute proche proximité de Strasbourg. Le nombre d'échangeurs aurait dû être en relation avec le nombre de radiales à capter. Un statut de voirie urbaine aurait été plus justifié. La VLIO correspond plus exactement à cette fonction.

La recherche d'une relation forte entre le GCO et les transports en commun en site propre aurait été une façon d'améliorer la desserte de Strasbourg.

Nous estimons donc que les caractéristiques actuelles du projet répondent principalement à la première fonction, et que la deuxième fonction ne serait que très partiellement assurée par le GCO.

## III. L'IMPACT DU PROJET SUR L'AGRICULTURE

Le GCO contourne l'agglomération strasbourgeoise par l'Ouest sur plus de 25 kilomètres. Plus de 200 exploitations seraient plus ou moins directement perturbées. Elles appartiennent à la région du Kochersberg qui se caractérise par la qualité de ses sols, par la diversité et la performance de ses exploitations agricoles. Ce projet routier perturbera gravement l'agriculture sous trois angles.

L'impact direct du GCO sur les exploitations agricoles est la première source de perturbation. Le prélèvement moyen supporté par les exploitations de 3,3 % se traduira par des baisses de revenu supérieures à 5 % et

probablement irrémédiables, tant la compensation foncière en milieu périurbain est un objectif difficile à mettre en œuvre. De plus, derrière les moyennes, se cachent d'importantes disparités, et certaines communes devront supporter un tribut très conséquent pour la réalisation d'un tel ouvrage. L'impact sur le revenu des exploitations sera particulièrement important du fait du niveau élevé des charges fixes dans une région agricole où l'investissement a toujours été soutenu.

La seconde source de perturbation est relative à la perte définitive d'un potentiel de production supérieur à 300 ha pour l'agriculture bas-rhinoise. La disparition du foncier sous le goudron c'est, bien sûr, une perte de revenu pour chacune des exploitations concernées, mais c'est aussi la perte globale d'un chiffre d'affaires, d'une valeur ajoutée, et donc d'emplois à l'échelon de l'agriculture départementale. Le GCO induira aussi de nombreuses perturbations indirectes, celles liées aux allongements de parcours, celles induites par la réduction des surfaces d'épandage ou bien encore, celles générées par les risques de pollution atmosphérique aux abords de l'ouvrage.

Les aléas d'un tel projet, et la longueur du calendrier de gestation constituent également une source conséquente de perturbations pour les activités agricoles. Depuis que l'on parle du GCO, toutes les questions relatives à la modernisation du parcellaire sont gelées. En effet, il est impossible de lancer des opérations de remembrement lorsque l'on suppose qu'un jour, le GCO viendra traverser le territoire. Ainsi, un remembrement retardé se traduit automatiquement par un abaissement plus tardif des coûts de production, facteur tout à fait préjudiciable dans le contexte économique actuel.

Enfin, il est utile de rappeler que la création de ce type d'infrastructures crée d'importantes tensions sur le marché foncier qui sont tout à fait préjudiciables à l'installation des jeunes agriculteurs mais aussi, à l'évolution naturelle des exploitations agricoles.

## 1. Les emprises

- **Les emprises directes sont la première conséquence du projet. Elles s'étendraient sur 280 ha et 315 ha si l'on intègre le raccordement A352-VRPV.**

Sur les 26 km du tracé, la largeur de l'ouvrage oscillerait entre 65 m et 200 m. En ajoutant aux seules emprises routières, celles liées aux échangeurs, aux aires de service, à l'intégration paysagère du projet, à la protection acoustique des riverains, au traitement de la question hydraulique ; on aboutit à une emprise moyenne de 108 m de largeur, soit près de 11 ha au km.

- **Les emprises indirectes générées par le projet alourdiront la facture.**

Le GCO franchira souvent en biais de nombreux axes de circulation convergeant vers Strasbourg. Ces intersections généreront souvent des zones difficiles d'exploitation qui dans certains cas peuvent même devenir impossibles à exploiter.

- **L'impact structurel du GCO sur les exploitations.**

Il est difficile de connaître l'impact précis sur chacune des exploitations, tant ce dernier dépend du mode d'aménagement foncier qui sera retenu sur chacune des communes. Cependant, on peut avancer avec certitude qu'en moyenne, les emprises représenteront 3,3 % de la surface des bans concernés.



Ce chiffre moyen masque d'importantes disparités. Quelques communes se trouvent peu touchées, Berstett et Hurligheim subiront des prélèvements inférieurs à 0,5 %. Par contre, cinq communes seront très sévèrement touchées puisqu'elles devront supporter des prélèvements voisins de 5 % ou supérieurs à ce taux pivot. La situation d'Ittlenheim est particulièrement préoccupante, car les emprises routières s'élèveront à 12,6 %.

A Vendenheim, 5,3 % (GCO + TGV), à Eckwersheim : 5,5 % (TGV + GCO) ou encore à Duttlenheim : 9,9 % (GCO + VRPV). Le cumul des emprises linéaires touchant ces communes conduirait à des prélèvements très importants, et souvent déstabilisants pour les exploitations.

- **Une emprise peut en cacher une autre.**

Le GCO représente une source importante d'emprises, mais d'autres projets peuvent également et simultanément générer des pertes de surface. L'ensemble peut être à l'origine d'un grave déséquilibre des exploitations.

- **Généralement, afin de mutualiser l'emprise d'un grand projet linéaire comme le GCO, les exploitants choisissent d'opter pour le remboursement avec inclusion d'emprises.** Les remboursements ont alors pour avantage de limiter la destruction du parcellaire mais ils génèrent eux-mêmes une source de prélèvements fonciers sous la forme du coefficient de répartition (nouveaux chemins, mesures compensatoires paysagères). En moyenne, on peut considérer que ce prélèvement pourrait s'élever à 1 % de la surface remembrée.

- **D'autres projets peuvent concerner la commune.** Eckwersheim, Vendenheim et Berstett sont touchées

par le TGV, Duttlenheim et Duppigheim le sont par le raccordement VRPV-A352. Ces communes auront à gérer la difficulté particulière d'intégrer deux projets qui ne sont pas au même stade juridique dans des opérations d'aménagement foncier, outre le fait que les emprises soient abourdiées.

- **L'urbanisation peut aussi indépendamment ou non se développer en marge du GCO.**

Les trois communes où se situent les échangeurs subiront inévitablement un développement urbain consécutif à l'ouverture du GCO. Pour les autres communes on peut supposer que le développement urbain suivra son cours normal.

L'analyse globale du risque pesant sur les exploitations montre ainsi qu'aux 3,3 % de l'impact moyen du GCO s'ajoute une série de risques dont les facteurs de déclenchement sont plus ou moins directement liés à l'aménagement du GCO.

Le scénario maximaliste aboutit à un prélèvement moyen qui avoisine les 10 %. Ce type d'impact structurel conduit à des dommages économiques majeurs sur les exploitations agricoles. Ce serait également un coup très sérieux porté à l'agriculture bas-rhinoise puisque potentiellement 16 communes supporteraient l'équivalent d'une année de consommation de terres alsaciennes.

- **L'incidence économique des emprises sur les exploitations.**

Les emprises sont en premier lieu la cause d'une chute de revenu qui peut aller jusqu'à la remise en cause de la viabilité de l'exploitation.

En effet, une perte de surface se traduit par une perte de revenu supérieure à la proportion que représente l'impact structurel des emprises sur l'exploitation. Cela s'explique notamment par le fait que l'exploitation agricole ne peut pas s'adapter immédiatement aux conséquences d'une perte de surface en réduisant mécaniquement ces coûts de production.

La diminution du chiffre d'affaires est néanmoins à pondérer en fonction de la nature des productions. Pour les cultures, la baisse de chiffre d'affaires est directement proportionnelle à la perte de surface.

Des simulations concernant l'impact de l'emprise foncière sur le revenu agricole ont été réalisées sur une exploitation type du Kochersberg. Si l'on prend en compte une structure d'exploitation moyenne, une emprise de 3,3 % génère une perte de revenu de 6,4 % ; un prélèvement de 10 % provoque, quant à lui une chute du revenu de 16,7 %.

Ces chiffres peuvent être plus importants sur les exploitations exclusivement orientées vers les productions végétales. La chute du revenu peut alors osciller entre 12 et 37 %, car la perte du chiffre d'affaires est directement proportionnelle aux emprises.

Plus de 200 exploitations pourraient donc subir une dégradation de leur revenu supérieure à 5 %, ce qui perturberait gravement leur fonctionnement, mais au-delà de cette question, on se doit de souligner également la disparition de 315 ha de la production agricole bas-rhinoise.

Cela représente un chiffre d'affaires direct annuel de 1 200 000 euros, c'est-à-dire l'équivalent de 10 emplois directs.

Cela met en jeu l'équivalent de 52 emplois dans la filière agricole au sens large.

## **2. Les grands axes de circulation**

200 exploitations seraient directement touchées par les emprises du GCO, beaucoup plus pourraient l'être par la question des flux agricoles.

En effet, les exploitants se déplacent de plus en plus d'un territoire à l'autre pour mettre en valeur des terres, mais aussi pour se rendre sur les sites de livraison (silo, coopératives...). La perméabilité du GCO est donc une question essentielle. Près de 100 axes seraient coupés par le GCO. Seul, un axe sur trois ferait l'objet d'un rétablissement direct.

L'avant projet sommaire a déjà pris en compte une partie de la problématique des flux agricoles et agro-industriels. Cependant, la réduction du nombre de rétablissements conduira à des allongements de parcours et à des concentrations de circulation sur des axes routiers déjà très fréquentés.

Sur les communes où les franchissements agricoles sont rabattus sur des axes routiers, il est absolument nécessaire de veiller à la séparation des deux types de flux, et ce, particulièrement dans les communes en situation périurbaine.

## **3. Les mesures d'insertion**

Les organisations professionnelles agricoles ne peuvent émettre un avis favorable sur ce dossier tant son impact est lourd sur l'économie agricole. La perte de chiffre d'affaires, la perte de valeur ajoutée, la perte de nombreux emplois sont autant de conséquences très lourdes pour l'économie agricole.

Au-delà de la menace économique pesant sur les exploitations, nous ne pouvons nous résoudre à la disparition de 315 ha de l'un des terroirs les plus fertiles de notre région et laisser se développer des infrastructures au cœur de paysages ruraux qui constituent l'une des plus belles images de marque de l'Alsace.

Si le projet devait néanmoins voir le jour, une politique novatrice en matière de mesures compensatoires agricoles devrait être mise en place.

Ainsi au-delà des dispositifs constitués par :

- ⇒ la mise en œuvre d'une politique d'aménagements fonciers intercommunaux,
  - ⇒ la définition du nombre adapté de franchissements agricoles indépendants des voies de circulation routière,
  - ⇒ la recherche déterminée de la diminution des emprises directes et indirectes,
  - ⇒ la négociation d'un protocole d'indemnisation spécifique à cet ouvrage,
- il faudrait mettre en place des dispositifs adaptés à la spécificité périurbaine :
- ⇒ Une politique de réserve foncière raisonnée adaptée aux besoins de chaque commune et gérée avec les Organisations Professionnelles Agricoles devra constituer un axe de travail prioritaire. Une localisation des réserves foncières adaptée aux besoins, une politique d'échange optimisant la localisation des réserves, une multiplicité des modes de compensation foncière (individuels ou collectifs) sont autant de critères déterminants.
  - ⇒ Une politique de restructuration économique permettrait de compenser partiellement le potentiel de production

disparu du fait des 315 ha d'emprises (aide à la diversification, à la réorientation des systèmes de production et à l'adaptation de l'agriculture périurbaine).

- ⇒ Enfin, la conduite d'une politique d'urbanisation visant à limiter la croissance de l'urbain, qu'il soit voué à l'habitation ou à l'installation des activités économiques, représente à notre sens, une priorité qui permet de traiter la question des flux routiers à son origine. Le fait que cette volonté constitue l'un des axes majeurs du programme "Hommes et Territoires" lancé par le Conseil Général du Bas-Rhin est un fait déterminant pour l'avenir des schémas de transports dans la région strasbourgeoise.

**Les acteurs agricoles :**  
*La Chambre d'agriculture du Bas-Rhin  
Les Jeunes agriculteurs du Bas-Rhin  
La FDSEA du Bas-Rhin*

## CONTRIBUTION DE LA CONFEDERATION PAYSANNE

### LES ENJEUX DE TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS AU DROIT DE STRASBOURG

Les problèmes de circulation aux entrées de Strasbourg et de la CUS se rencontrent principalement aux heures de pointe, par un flux radial généré par les nombreux déplacements domicile-travail.

Aussi, il nous semble que la solution à ce problème est le développement des transports en commun et l'incitation à les utiliser. Les expériences déjà réalisées en Alsace avec efficacité montrent la pertinence d'une telle analyse.

Ainsi, avec l'aide de la Région, le fonctionnement des trains express régionaux s'est considérablement amélioré, avec une augmentation de 40 allers-retours sur la ligne Strasbourg-Mulhouse et des tarifs incitatifs entre autres. Il en résulte une progression de 35 % de la fréquentation des TER entre 1996 et 2001 et de 40 % sur la liaison Strasbourg-Obernai.

De même, le transport au sein de l'agglomération strasbourgeoise repose largement sur le tramway (qui transporte 160 000 personnes par jour), et qui a profité au développement du réseau de bus.

Afin d'améliorer l'existant, il faudrait plutôt développer les transports en commun entre le centre-ville et sa périphérie. Ceux-ci devraient être prioritaires (couloirs

de circulation spécifiques), confortables, fréquents et d'un prix abordable (subvention des pouvoirs publics dans un premier temps, afin de créer une incitation puis une habitude). Par ailleurs des parkings-relais pour les voitures seraient installés près des principales dessertes de ces transports en commun aux portes de la CUS.

Ces projets existent déjà partiellement comme le tram-train de la vallée de la Bruche par exemple.

Il ne faut pas oublier non plus l'intérêt des pistes cyclables pour les transports à courte distance (et l'aménagement de parkings pour mettre les vélos en sécurité).

Concernant le transit routier, il ne représente que 10 à 15 % du total journalier et probablement moins aux heures de pointe, les transporteurs évitant logiquement ces heures-ci.

D'autre part il nous semble qu'il vaudrait mieux mettre en œuvre des moyens pour diminuer le transit routier en favorisant sa substitution par le ferroviaire par exemple, du fait de l'insuffisance des ressources pétrolières (dont l'augmentation du coût va de toute façon entraîner une rationalisation des trajets) et en raison des nuisances environnementales qui en résultent, entre autres l'augmentation des gaz à effet de serre et donc indirectement l'augmentation des fréquences des sécheresses avec toutes les conséquences qui en résultent sur l'agriculture.

A cette fin, différentes mesures peuvent être prises, comme le paiement d'une redevance pour les camions qui souhaitent traverser l'Alsace, comme cela se fait déjà en Allemagne et va se faire en Suisse.

## LES FONCTIONS DU GRAND CONTOURNEMENT OUEST (OBJECTIFS DU PROJET, OPPORTUNITÉ)

Il nous semble que le projet de grand contournement ouest de Strasbourg ne répondra pas aux objectifs qu'il s'est fixé, c'est-à-dire de fluidifier le trafic aux alentours de Strasbourg. De plus il aura des conséquences immédiates très négatives pour l'agriculture bas-rhinoise, qui nous préoccupent fortement. Enfin, il apportera d'autres nuisances et d'autres coûts dans l'avenir qui pourraient être évités.

### 1. Le GCO ne répond pas aux objectifs qu'il s'est fixé.

Le GCO passe beaucoup trop au large de l'agglomération strasbourgeoise et les problèmes sur l'A35 à hauteur de la CUS ne seront pas contournés par une autoroute Hoerd-Duttlenheim. Même les usagers, qui seraient informés par panneau dès Brumath d'un bouchon à Schiltigheim, ne feront pas un immense détour payant pour revenir en fine sur la ville. Ils prendront bien plus sûrement la nationale (N63) ou d'autres trajets alternatifs. Le GCO ne réduira donc pas les trajets domicile-travail, responsables de l'engorgement.

### 2. Le GCO se ferait au sacrifice de l'agriculture.

Le projet de GCO prévoit de consommer 330 ha d'excellentes terres agricoles, classées parmi les terres les plus fertiles de France, qui concerneront 200 fermes.

Alors que la pression foncière est déjà très importante en Alsace, il ne nous semble pas judicieux de dilapider cette richesse commune. La perte de surfaces a un impact direct sur le revenu des agriculteurs qui perdent leur outil de travail et la production qu'ils en tirent.

Ainsi, une perte de 3,3 % des terres (1,7 ha pour une ferme de 50 ha), signifie une perte de 6,4 % du revenu et un prélèvement de 10 % provoque une chute du revenu de 16,7 %.

A cette perte, il faut rajouter que près de 100 axes (la RN4, 16 routes départementales, 74 chemins agricoles) seront interrompus par cette route, et des difficultés supplémentaires pour la culture de certaines zones près desquelles le projet d'infrastructure franchit les axes de circulation de biais. Ce seront donc encore des difficultés (temps de trajets, manœuvres...) et des coûts supplémentaires (carburant...) pour les agriculteurs de cette zone.

Ce projet de GCO entraînerait la disparition de l'équivalent de 1 200 000 € de chiffre d'affaire, soit l'équivalent de 10 emplois directs, ou encore l'équivalent de 52 emplois dans la filière agricole au sens large. Et des difficultés supplémentaires pour un nombre d'agriculteurs bien plus élevé.



### 3. Des nuisances à l'avenir

Le fait de goudronner des terres agricoles aura des impacts directs : d'une part le goudron n'absorbe pas l'eau, lors de grosses pluies par exemple, celles-ci se retrouvent dans les champs des alentours, avec des risques d'érosion et de ravinement.

Ensuite, la fragilité des ressources pétrolières va dans les prochains temps fortement remettre en question le mode de transport actuel et notamment le transport routier. On observe déjà de fortes augmentations du coût du carburant. La production de pétrole est actuellement à son maximum et va commencer à diminuer dans les années à venir, avec une consommation en hausse notamment de la part de la Chine, les prix vont encore grimper fortement. Cela signifie que le transport routier n'a plus bientôt obsole.

Combien de temps faudra-t-il alors pour la renaturer en terres agricoles ? Et pour quel coût ?

### NOTRE AVIS SUR LES MODALITÉS D'INSERTION DU PROJET

Au vu des éléments décrits ci-dessus, nous demandons l'abandon du projet de grand contournement ouest de Strasbourg.

Nous demandons que les crédits et les énergies engagés dans ce projet soient réorientés vers la mise en place d'alternatives telles que :

- le développement des transports en communs dans l'agglomération strasbourgeoise (réseau de bus, tram-train, pistes cyclables...) et d'infrastructures facilitant leur utilisation (parking relais...);
- et la mise en œuvre de mesures incitatives pour favoriser leur développement.

Nous demandons qu'une réflexion soit engagée sur les moyens de réduire le transport routier et de rationaliser les trajets. Par exemple, un éleveur de Schirmeck qui souhaite amener ses moutons à l'abattoir de Haguenau doit faire deux aller-retours, dont un à vide. Le développement d'abattoirs soit à la ferme comme cela existe en Allemagne, soit de petits outils collectifs permettrait d'éviter de tel déplacements. Il s'agirait donc de conduire une réflexion visant à relocaliser l'économie.

# ACTEURS AGRICOLES

*La Confédération Paysanne d'Alsace*

## Préambule

Inscrit dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme [SDAU] de la Région de Strasbourg approuvé en 1973, puis dans le projet de Schéma de Cohérence de la Région de Strasbourg [SCOTERS] actuellement en phase d'approbation, le Grand Contournement Ouest [GCO] est **un projet impératif à réaliser rapidement**.

Depuis plus de 30 ans, les acteurs économiques, aux côtés des services de l'Etat, des collectivités et des élus en affirment la nécessité, sans pour autant que cette infrastructure ait été réalisée.

Si un tel équipement s'imposait déjà dans les années 1970, comment peut-on, aujourd'hui, considérer que sa réalisation n'est pas une impérative et urgente nécessité ? En effet, le trafic autoroutier au droit de Strasbourg ne cesse de croître depuis et atteint la thrombose quotidiennement. L'autoroute A35 actuelle a été conçue à un moment où aucune projection de trafic ne pouvait prévoir de tels débits et sa conception ne permet plus d'améliorer les flux dans un contexte d'urbanisation dense.

Le monde économique exige un engagement rapide des travaux de construction du GCO, la desserte et l'accessibilité du territoire étant une condition primordiale de son développement et de son attractivité.

Pour autant, les chefs d'entreprises que représentent la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin [CCI], la Chambre de Métiers d'Alsace,

Section du Bas-Rhin [CMA] et le MEDEF Bas-Rhin considèrent que cet ouvrage ne pourra à lui tout seul répondre aux différentes problématiques de transport dans l'agglomération de Strasbourg. Le développement des transports en commun, les reports en faveur du rail ou du fluvial sont autant de dossiers qu'appuient ou portent ces acteurs économiques locaux.

Le soutien incontestable de la CCI, de la CMA et du MEDEF au GCO ne préjuge pas de leur désintérêt pour un développement durable du territoire bas-rhinois, dans lequel cohabitent harmonieusement tous les systèmes de transport aujourd'hui opérationnels.

## Le GCO est une nécessité urgente pour le développement économique et l'attractivité du territoire alsacien

Il existe une corrélation directe et immédiate entre croissance des transports et développement économique. Parce qu'ils abolissent les distances, ouvrent de nouveaux marchés, facilitent les échanges, permettent l'insertion d'un territoire dans des réseaux nationaux, européens ou internationaux, les transports sont au cœur de la prospérité économique.

Pour rendre le territoire régional plus attractif, condition nécessaire à l'implantation de nouvelles activités et au développement des activités existantes, il est indispensable de mailler les grands pôles de vie économique que sont l'Aéroport d'une part, le Port d'autre part, les différentes zones d'activités et plates-formes.

# ACTEURS ÉCONOMIQUES

En effet, aucune entreprise ne choisira de se développer ou s'implanter dans un territoire dont les réseaux sont saturés et peu sûrs ou dont les axes de communication avec les régions voisines ne sont pas performants. Et combien d'emplois ne verront pas le jour de ce fait ?

La qualité des infrastructures constitue ainsi la condition primordiale de développement économique et d'attractivité d'un territoire. L'externalisation de la fonction logistique et la gestion des stocks en flux tendus rendent d'autant plus impérative la nécessité de réseaux routiers adaptés pour favoriser la croissance économique.

A l'heure actuelle, l'A35 est en situation d'engorgement environ 6 heures par jour de semaine. Or, chaque minute perdue sur la route par l'un de ses salariés coûtera à l'entreprise entre 0,50 cents et 1 euro, et peut représenter jusqu'à 15% du temps de travail.

L'objectif du GCO doit être de capter les flux de transit internationaux, nationaux et ceux reliant les villes moyennes de la plaine d'Alsace sur un axe nord-sud. Ce faisant, le GCO contribuera à faciliter la mise en œuvre de solutions ou projets permettant de fluidifier et de désengorger les accès à Strasbourg.

En :

- absorbant le trafic de transit longue distance et le trafic de transit régional Nord-Sud,
- assurant la continuité autoroutière Nord/Sud,
- améliorant l'accessibilité de grands pôles d'activités

tels que l'Aéroport International Strasbourg, le Parc d'Activité de la Plaine de la Bruche ou la zone portuaire,

- facilitant les relations entre les villes moyennes bas-rhinoises,

le GCO, sur lequel sont attendus près de 40 000 véhicules par jour :

- offre aux entreprises des garanties en matière de temps et de coûts de déplacements [ce qui sera également le cas sur l'A35 "désengorgée"],
  - permet de limiter l'engorgement de la Rocade Ouest de Strasbourg et, ainsi, d'en réduire les émissions polluantes à proximité de l'agglomération : 35 000 des 200 000 véhicules dénombrés quotidiennement sur l'A35 devraient se reporter sur le GCO.
- Ce chiffre représente 50% du trafic à l'échelle de la CUS [hors reports de poids lourds sur le réseau alsacien liés à l'instauration de la taxe autoroutière allemande],

- permet, par incidence, une desserte plus aisée des activités commerciales et de services situées au cœur de l'agglomération strasbourgeoise,
- offre de nouvelles perspectives aux transports en commun dont les points d'échange seront, dans cette configuration, plus facilement accessibles (cela sera le cas, par exemple, du Tram-Train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges en gare de Holtzheim) ou pourront se développer pour améliorer l'accessibilité à Strasbourg (voir en ce sens le projet de Transport Routier Guidé du Conseil Général du Bas-Rhin).

## **Le GCO doit s'envisager comme l'une des composantes de l'organisation des transports à l'échelle du département**

En aucun cas, le ralentissement des investissements dans les infrastructures de transport ne sera de nature à favoriser le développement durable d'un territoire.

Les politiques publiques locales ont le devoir de répondre aux besoins en mobilité des populations et aux besoins en déplacement des acteurs économiques et, par conséquent, satisfaire à la fois les exigences de développement et les préoccupations légitimes de préservation de la qualité de vie.

Or, seule une combinaison des différents modes de transport (rail, aérien, route, fluvial), au sein d'une véritable intermodalité, garantit une utilisation rationnelle des ressources énergétiques et une limitation des émissions polluantes.

A ce titre, le monde économique appuie sans ambiguïté les projets qui favorisent le développement de modes de transport alternatifs à la route, tant en ce qui concerne le transport de voyageurs que le fret.

Le tram de Strasbourg, le Tram-Train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges, les TGV, le fret fluvial, les plans de déplacement d'entreprises visant à favoriser le recours aux transports en commun par les salariés, sont autant d'exemples d'équipements ou de réflexions soutenus, portés, proposés par les chefs d'entreprises.

Toutefois, si des solutions alternatives à la route existent pour répondre aux besoins en déplacements vers le cœur de l'agglomération strasbourgeoise depuis la périphérie, elles ne constituent pas, en revanche, des solutions adaptées aux déplacements de périphérie à périphérie.

Pour ces derniers, en forte croissance du fait des extensions urbaines et de l'organisation spatiale des lieux de travail, de vie et de loisirs, les transports en commun ne constituent pas une alternative judicieuse. Le GCO et la Voie de Liaison Interquartiers Ouest [VLIO], infrastructures complémentaires, seront indispensables pour répondre à ces besoins en déplacements de périphérie à périphérie.

Mais ne nous faisons pas d'illusions : l'étude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur, réalisée dans le cadre de la Conférence franco-germano-suisse, fait état de taux d'augmentation des déplacements de 11 % en ce qui concerne les personnes et de 43 % en ce qui concerne les marchandises pour la période 1998-2020.

Malgré les investissements effectués par les acteurs publics locaux, les seuls reports modaux en faveur des transports en commun ne permettent pas d'absorber ce trafic qui, d'une façon ou d'une autre, se retrouvera sur les axes routiers.



## Conclusion

Les entreprises estiment indispensable le GCO qu'il convient de réaliser dans les meilleurs délais.

Le débat sur le GCO est l'occasion de repenser l'organisation actuelle et future des transports dans le Bas-Rhin, dans le cadre des schémas de cohérence actuellement en cours de réalisation dans le département.

Pour les représentants du monde économique, il apparaît indispensable de mener de front plusieurs projets avec deux objectifs distincts nécessitant deux types de réponses :

- écarter les flux de transit [et de liaisons inter-quartiers] de l'agglomération, sur un axe nord-sud : le GCO [ainsi que la VLIO] répond à cet objectif et permettra de faire face à la croissance prévue des trafics ;
- améliorer l'accès à l'agglomération strasbourgeoise : les transports en commun d'une part, une meilleure gestion de l'A35 libérée des trafics de transit d'autre part, constituent des réponses adaptées aux besoins et à la réalité.

Cela ne doit, toutefois, pas faire perdre de vue l'essentiel du débat : le GCO, épine dorsale du réseau routier alsacien, sera avant tout un outil de développement économique ; la réalisation d'une telle infrastructure sera source de gains pour les populations locales, pour l'économie, pour le territoire. Le TGV, l'Aéroport, le nouveau Parc des Expositions, le futur Zénith sont autant d'outils nécessaires à notre département, qui, sans une desserte adéquate [GCO, VLIO] ne pourront être véritablement optimisés. Le GCO est ainsi une nécessité absolue pour le maintien de l'emploi et la modernisation de notre territoire.

Les affaires reposent essentiellement sur des contacts entre les Hommes. Le fait d'être dégagé, dans la mesure du possible, des contraintes liées aux retards, à la fatigue, au stress occasionné par les engorgements de circulation procède également à l'image que donne notre région à l'extérieur et au climat d'affaires qui s'y développe.

La mobilité est probablement l'un des enjeux majeurs de nos sociétés de demain. N'obérons pas notre avenir. Le développement durable est d'abord une vision judicieuse du futur.

**Les acteurs économiques :**  
*La Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin*  
*La Chambre de Métiers d'Alsace*  
*Le MEDEF du Bas-Rhin*

## A. Avis sur les enjeux de transports et de déplacements au droit de Strasbourg

Par ordre de priorité, compte tenu de la situation actuelle, **deux enjeux principaux** :

**1. Les déplacements et la circulation dans la zone urbaine et périurbaine de Strasbourg** qui comprend une zone d'activité centralisée et une zone d'habitation étendue. Actuellement, on mesure que l'essentiel des difficultés de circulation apparaît 3h/j, 5j/semaine, durant la période scolaire. Ces difficultés se traduisent par des engorgements sur la quasi-totalité des voies de l'agglomération, avec ses indiscutables conséquences socio-économiques. **La répartition horaire et hebdomadaire de ces encombrements montre clairement qu'ils sont générés par le trafic pendulaire domicile – travail.**

Dans la zone périurbaine notamment, le mode de déplacement de la grande majorité des usagers est la voiture individuelle en "autosolisme". On évoque souvent les besoins de confort, de mobilité, voire l'égoïsme de certains... Nous pensons que la faiblesse de l'offre de transports collectifs dans cette zone y porte une responsabilité essentielle. Dans le domaine des transports collectifs (TER, tramway ou bus à haute cadence), c'est toujours une offre de service de bonne qualité qui conduit à une augmentation de la demande. **Toute solution qui ne captera pas ce flux radial issu de la zone périurbaine n'apportera pas une réponse efficace au problème posé.**

**2. Les grands échanges Nord-Sud**, en tenant compte des différents modes de transport et de leur évolution avec celle du prix de l'énergie.

**Ces fonctions doivent être assurées en tenant compte des connaissances actuelles, ainsi que des impératifs prévisibles pour les années 2010-2030 sur les plans environnemental, sanitaire, économique et énergétique.**

Si nous ne disposons pas d'évaluation précise des conditions régissant les transports dans le futur proche (prix du pétrole, part du budget transport pour les individus et les collectivités, conditions climatiques à venir ?), l'évolution de ces conditions depuis quelques années donne le contexte des futurs investissements :

- l'augmentation du coût des énergies fossiles qui sera inévitable avec l'apparition de limites de production (le prix du baril est passé de 50 euros à 60 euros en quelques semaines - ou de 35 dollars le 1/7/04 à 60 dollars le 1/7/05 -) ;
- la prise en compte des coûts externes des transports qui se généralise et a déjà conduit à la mise en place de la LKW Maut en Allemagne et de la RPLP en Suisse ;
- la prise de conscience de l'impact sur la santé des polluants de l'air ;
- la prise en compte des objectifs du Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) ainsi que ceux du protocole de Kyoto et de la charte de l'environnement inscrite dans notre Constitution.

## B. Avis sur "les fonctions" du Grand Contournement Ouest

**Circulation des personnes :**

- Pour résoudre le problème prioritaire du trafic local dans l'agglomération (tel que décrit dans le document "CONTOURNEMENT DE STRASBOURG - LIAISON A4
- VRPV - Dossier pour un débat - Préfecture de la

Région Alsace - Mars 1999”) et assurer le bon fonctionnement de l’ensemble “ville - zone suburbaine”, le GCO n’est pas la solution. Une autoroute de contournement, à péage, ne prendra qu’une fraction extrêmement faible du trafic pendulaire qui alimente la ville. **Il est clair que le contournement de l’agglomération urbaine ne permet pas d’organiser sa desserte.**

**Le problème prioritaire est l’engorgement des voies radiales sur l’accès de Strasbourg.** Aux heures de pointe, le trajet au droit de la ville est très réduit par rapport à celui dirigé vers la ville. Il est important d’apporter des solutions au trafic vers la CUS en évitant les flux d’autosolistes qui paralysent la ville, après en avoir encombré les accès.

Celles-ci passent par **la mise en place du maillon manquant entre le réseau urbain et le réseau périurbain**, c’est-à-dire :

- la réalisation prioritaire des projets existants (prolongement des lignes de tram, tram-train de la Bruche sans rupture de charge, et autres emprises ferroviaires à réactiver ou lignes à créer).
- la création de parkings-relais en grande périphérie de la zone d’attraction de la CUS.
- la mise en place d’un maillage efficace entre les différents types de transport en commun, l’augmentation de leur fréquence et de leurs plages horaires, la continuité du service, la création d’un titre de transport unique, la réactivation de la coordination des trois autorités de transport, dans le but de promouvoir **une offre concurrentielle avec la voiture.**
- l’utilisation, pour ce faire, des modèles existants

à l’étranger et considérés comme exemplaires (cf. Karlsruhe).

Cette analyse est à entreprendre dans le contexte des difficultés de circulation sur l’A35 et elle nécessite une **expertise**, qui jusqu’à ce jour n’a jamais été faite.

## **Circulation des marchandises :**

**L’Alsace – et par delà toute la région du Rhin Supérieur – est située sur un axe majeur nord-sud européen de transport de marchandises.** Cependant, de nombreuses études insistent sur le rôle délétère pour la santé de la pollution atmosphérique. De même les gaz à effet de serre menacent l’avenir de la planète. Le trafic routier est le premier contributeur aux gaz à effet de serre et à la pollution atmosphérique.

**La priorité des priorités** est donc d’assurer la survie de l’espèce ainsi que sa santé, tout en maintenant les échanges.

Le GCO ne répond absolument pas à cette priorité. Bien au contraire, puisqu’il attirera du trafic supplémentaire de poids lourds. L’augmentation du trafic de poids lourds sur les routes alsaciennes depuis l’instauration de la LKW Maut l’a bien démontré. Avec ou sans GCO, la DRE prévoit une augmentation d’environ 60 % des gaz à effet de serre dus au transport entre 2000 et 2020 sur les grands axes du Bas-Rhin.

Il faut cesser des politiques publiques qui ne tiennent pas compte des risques sanitaires et environnementaux, et transporter différemment et moins.

## Comment ?

En instaurant une taxe sur les poids lourds similaire à celle déjà installée par nos voisins allemands et suisses, qui permettrait de financer les investissements que nécessitent le fret ferroviaire et le transport combiné. Par ailleurs, il ne faut pas oublier les énormes potentialités du port fluvial de Strasbourg, qui actuellement sont sous exploitées.

Le réseau de transport public desservant la zone d'attraction de la CUS servirait également pour la collecte et la distribution de marchandises et de fret.

*Le refus d'appliquer la vérité des coûts au transport PL a conduit à une situation où de nombreux camions circulent à vide ou en sous charge. Par ailleurs, beaucoup de transports sont inutiles dans la mesure où ils déplacent sur de longues distances des biens qui auraient pu être produits localement. Subventionner ainsi le trafic routier en ne prenant pas en compte les coûts externes encourage les délocalisations.*

*La DRE table sur un doublement tous les 15 ans du transport de fret. Limiter, voire réduire, le nombre de marchandises transportées tout en encourageant le report modal de la route vers le rail ou la voie d'eau (en organisant une intermodalité efficace), nous paraît d'une urgence vitale, et plus encore pour notre région, très peuplée et écologiquement fragile.*

## Coûts externes du GCO :

*Ils n'ont pas été évalués. Comment dans ces conditions comparer avec pertinence la solution routière avec les autres solutions ?*

## Parmi ces coûts :

- Impact sur les émissions de gaz à effet de serre :

les engagements du protocole de Kyoto, de la charte pour l'environnement, du Programme National de Lutte contre le Changement Climatique (PNLCC) et du PRQA sont totalement ignorés !

- Impact sur la pollution de l'air : dans les conditions actuelles, le seuil de recommandation pour l'ozone est atteint dès les premiers jours chauds (180 microgrammes/m<sup>3</sup> atteints le 28 mai 2005). L'augmentation du trafic d'ici 2012 conduirait rapidement au seuil d'alerte et à l'occurrence des canicules annoncées par les climatologues.

- Impact sur la santé : des études, nombreuses et concordantes, montrent la corrélation très nette entre le taux d'ozone et les maladies respiratoires, allergiques, et cardiaques. **Les seuils fixés par la réglementation sont donc totalement illusoires et ne respectent pas le principe de précaution qui est pourtant inscrit dans la charte de l'environnement.**

## Coût financier, social, économique et environnemental d'un tel investissement

Ce coût excède le budget annoncé de 337 Millions d'euros en tenant compte de l'ensemble des facteurs, dont :

- le sacrifice irréversible des 300 ha de terres agricoles du tracé.
- les coûts de remembrement.
- la perte de valeur des cultures en bord de tracé.
- la dégradation irréversible du biotope.
- la dégradation de la zone suburbaine de Strasbourg avec des nuisances importantes dans des zones habitées.
- l'incidence négative sur la gestion des eaux pluviales dans le périmètre concerné.
- un bilan net (emplois créés moins emplois perdus) des emplois durables (et non pas ceux défendus égoïstement par les travaux publics au mépris de



l'intérêt général) négatif, à cause de la disparition de nombreux postes de travail dans l'agriculture (cf. étude de la chambre d'agriculture), dans le commerce de proximité, le tourisme dont les potentialités restent à développer au niveau de la Bruche et du Kochersberg, et dans tous les secteurs touchés par une insuffisante prise en compte des coûts externes ce qui génère des délocalisations.

## ***Rentabilité d'un tel projet***

Le pic de production de pétrole devrait être observé, selon les experts, vers 2010, c'est-à-dire à une date proche de la mise en service du GCO. Il en résulterait une augmentation mécanique du prix des carburants. Ajouté à la prise en compte plausible à cette date du coût externe des transports et sachant par ailleurs que l'on n'aurait pas su mettre en place des transports en commun moins voraces en énergie, de nombreux usagers de la route risqueraient de renoncer au GCO.

A moins que le prix du péage reste attractif, mais il faudrait alors, soit générer un trafic supplémentaire avec toutes les conséquences négatives que cela induirait, soit demander à la collectivité de prendre en charge la dette qui serait ainsi constituée (laquelle a un niveau déjà très élevé).

Les investissements nécessaires en matière de transport collectifs ne pourraient alors plus être effectués et nous serions dans l'impasse.

## ***Intérêt économique de cet investissement et opportunité***

Facilitant essentiellement le trafic de transit, son intérêt pour l'économie locale est faible. Il ne règle pas les problèmes de fluidité du trafic local pourtant primordiaux pour l'activité des entreprises locales. Il

détruit de nombreux emplois durables. Par ailleurs comme expliqué précédemment, le coût de ce projet a été sous-évalué parce que l'on n'a pas tenu compte des hypothèses les plus vraisemblables, que ce soit en matière énergétique ou de risque environnemental et sanitaire.

## **OPPORTUNITÉ ?**

Le GCO est inopportun, irréaliste et néfaste car :

- ⇒ il n'apporte pas de réponse efficace aux encombrements de l'agglomération,
- ⇒ il attirera un trafic supplémentaire, notamment de PL, en Alsace, sans apporter de richesse pour autant,
- ⇒ il est totalement incohérent au regard des enjeux énergétiques, sanitaires, environnementaux et climatiques actuels...

Ces éléments ne sont pas que déontologiques : toutes les comparaisons chiffrées - intégrant les coûts globaux - entre l'usage de la voiture individuelle et les transports collectifs donnent un avantage non contestable à toute solution comportant des transports collectifs, ce qui nous permet d'affirmer que le GCO est aussi un non sens économique.

## ***ALSACE NATURE et Les associations du Collectif GCO NON MERCI :***

*ADEVIE – Association de Défense de l'Environnement et de la Qualité de Vie de Dingsheim-Griesheim-Pfulgiesheim - 12 rue Muhlain - 67370 PFULGRIESHEIM*

*ADQV - Association de Défense de la Qualité de la Vie - 69 rue de la Gare - 67120 DUTTLENHEIM*

*ADQV - Association de Défense de la Qualité de la Vie - 67120 ERNOLSHEIM SUR BRUCHE*

*ALSACE NATURE - 8 rue Adèle Riton - 67000 STRASBOURG*

*APECI - Association pour la Promotion de l'Environnement et de la Circulation Intercommunale - 9 rue du Cottage 67550 VENDENHEIM*

*LIGNE VERTE - 1 rue de la Colline 67550 ECKWERSHEIM*

*Association pour la Défense du site de Pfettisheim - 7 rue de Truchtersheim - 67370 PFETTISHEIM*

*Association pour la Défense du Site de Truchtersheim - 67370 TRUCHTERSHEIM*



## I. L'avis des usagers professionnels de la route

### 1. Enjeux de transports et déplacements au droit de Strasbourg :

La plaine d'Alsace constitue un axe de circulation incontournable nécessaire aux flux de transit internationaux, nationaux et régionaux Nord / Sud.

Au fil des années, le trafic routier de marchandises s'est accru de façon importante, phénomène qui conduit à la situation de congestion actuelle de l'A 35 au droit de Strasbourg.

Cette situation a plusieurs origines :

1. L'augmentation des déplacements personnels et professionnels en voitures particulières ;
2. Le développement du mode route plébiscité par les agents économiques (entreprises, ménages,...) pour le transport de marchandises ;
3. L'absence de modernisation du réseau routier parallèlement à ce développement ;
4. La fermeture et l'interdiction d'itinéraires alternatifs au trafic poids lourds (cols vosgiens, N 4, D 422) depuis l'année 2000 ;
5. L'absence de réelle politique en matière d'intermodalité et d'infrastructures permettant l'intermodalité ;

sans parler du report de trafic poids lourds induit par la mise en œuvre de la LKW-Maut sur l'autoroute allemande.

La saturation quotidienne de l'A 35, engendre pour les entreprises de transport des surcoûts difficiles à répercuter auprès de leurs donneurs d'ordres et des difficultés en terme d'exploitation de leurs véhicules.

Il apparaît donc nécessaire et urgent de débloquer la situation actuelle de congestion en améliorant la fluidité du trafic de transit sur l'axe Nord / Sud et l'accès aux zones urbaines et périurbaines de Strasbourg.

Seule la mise en adéquation des infrastructures avec l'augmentation des flux permettra de résoudre cette problématique et sera de nature à favoriser le développement durable de notre région.

Il y a, en effet, une corrélation directe entre croissance des transports et développement économique ; un territoire régional ne bénéficie d'aucune attractivité s'il n'est pas intégré au cœur d'un réseau le reliant aux grands axes nationaux et européens.

### 2. Fonctions du Grand Contournement Ouest :

Le GCO doit décongestionner l'autoroute A 35 en assurant la continuité de l'axe Nord / Sud et améliorer l'accès à l'agglomération strasbourgeoise.

Il doit être le maillon manquant de l'axe Nord / Sud européen. Toutefois, le GCO ne doit pas être la réponse unique à l'engorgement du réseau au droit de Strasbourg.

# DES TRANSPORTS

En ce qui concerne le trafic autre que de transit, il conviendra de conserver des solutions alternatives après le GCO pour partager les nuisances :

- maintien de l'accès au trafic PL sur l'A 35 et la RN 83 ;
- maintien du dispositif actuel des cols vosgiens (transit réglementé) après la réouverture du Tunnel Maurice Lemaire.

Pour le trafic de transit des poids lourds, le principe de la gratuité du GCO doit être acquis afin d'éviter un maintien de ce trafic sur l'A 35 avec le risque que perdure le phénomène de congestion actuel et une détérioration des conditions de sécurité routière.

Le report de trafic poids lourds de l'Allemagne vers la France suite à la mise en œuvre de la LKW-Maut doit, à ce sujet, servir d'exemple.

Compte tenu de l'évolution attendue des déplacements à l'horizon 2020, en forte augmentation selon toutes les estimations officielles, il est d'ores et déjà nécessaire de prévoir une mise à 2 x 3 voies du GCO.

Le secteur du transport routier doit pouvoir disposer à court et moyen terme d'une solution permettant d'améliorer la fluidité du trafic, les temps de parcours et parallèlement, les conditions de travail des conducteurs.

Le mode route étant plébiscité par tous, il n'est pas concevable aujourd'hui, en l'état de la conjoncture actuelle et de la concurrence européenne, de ne pas disposer d'un réseau routier et/ou autoroutier adapté.

Il est faux de dire que la saturation du réseau au droit de Strasbourg provient du trafic poids lourds : la saturation existe principalement le matin et le soir et est liée aux déplacements personnels et professionnels en véhicules légers des personnes habitant en périphérie de la Communauté Urbaine de Strasbourg et travaillant dans le secteur de la CUS.

De ce fait, il est également faux de penser que le ferroutage est la solution au problème. Tous les économistes s'accordent à dire que ce mode de transport n'est attractif que pour des liaisons à grandes distances (le chiffre de 500 Km est souvent avancé).

Même si des infrastructures existaient permettant le ferroutage, cela ne résoudrait pas la question de l'engorgement du réseau, d'une part pour la raison indiquée au paragraphe précédent et d'autre part du fait qu'une part importante du trafic poids lourds correspond à des transports dits de courte distance.

Par ailleurs, il faut bien prendre en compte que le trafic de transit ne représente que 31% du total des flux PL en région Alsace – selon l'enquête "origine / destination des poids lourds en Alsace" réalisée par l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique d'Alsace.

Le reste des flux correspond à des trafics d'échange (origine ou destination du trajet en Alsace) et à du trafic interne (origine et destination en Alsace). Cela démontre bien la nécessité d'itinéraires complémentaires au GCO desservant l'ensemble du territoire régional, car, n'en doutons pas, le transport routier restera le mode de déplacement des marchandises prépondérant.

### 3. Modalités d'insertion du projet :

L'enjeu, de taille, est bien évidemment que le GCO s'intègre de la manière la plus harmonieuse possible dans son environnement, notamment en terme de nuisances sonores et d'émissions atmosphériques.

Sur ce point, il ne faut pas considérer le transport routier comme étant le seul responsable des nuisances induites par l'augmentation des déplacements des marchandises ; en d'autres termes, il ne doit pas en être le bouc émissaire !

- Les chiffres de consommation de carburant généralement diffusés englobent pour les deux tiers des voitures particulières : aussi est-ce l'automobiliste et non le transporteur routier qui devrait se sentir au premier chef concerné par les économies d'énergie fossile et la réduction des émissions polluantes ;

- En dix ans, la quantité de carburant nécessaire pour déplacer 1 tonne sur 100 Km a été abaissée de 5,6 litres à 4,8 litres ;

- Depuis 1995, les émissions polluantes ont diminué de 80 % pour le dioxyde de soufre, de 30 % pour le monoxyde de carbone et l'oxyde d'azote, de 20 % pour les composés organiques non volatils ;

- A partir de 2005 (Euro 4 et obligation des filtres à particules à bord de camions) et surtout à partir de 2008 (Euro 5), le problème de la pollution des camions sera quasiment totalement résolu ;

- Les émissions sonores sont, quant à elles, passées en 20 ans de 91 dB à 80 dB pour les véhicules d'une puissance supérieur à 150 kW.

Tout ceci démontre la volonté et surtout la capacité du transport routier de marchandises à se rendre chaque jour plus performant en réduisant de façon drastique les émissions polluantes et sonores des véhicules.

Le transport est une valeur ajoutée pour l'économie : les camions ne circulent pas pour le seul bon plaisir des transporteurs, mais bien pour répondre aux besoins d'une économie moderne, tout en s'inscrivant dans le cadre du développement durable.

En conclusion, le GCO doit être réalisé dans une configuration à 2 x 3 voies, sans taxation supplémentaire du transport routier - qui paye déjà largement sa part -, et en interconnexion avec le réseau d'axes principaux déjà existants qui doivent rester ouverts à la circulation des poids lourds en tant qu'itinéraires alternatifs.

**Les usagers professionnels de la route :**  
URTA  
UNOSTRA

## II. L'avis de l'Automobile Club

### Grand contournement Ouest : préoccupations essentielles de l'Automobile Club

- Le grand contournement Ouest, évoqué dès les années 70, a pris une acuité toute particulière avec la saturation de la rocade Ouest dont la triple fonction (trafic de transit, liaison intra régionale et contournement de Strasbourg) est difficilement compatible avec les capacités de la voirie.
- Aujourd'hui plus que jamais, le report de la circulation de poids lourds suite à la mise en œuvre de la taxe allemande, met en évidence l'insuffisance de la rocade Ouest.
- L'accélération du projet du grand contournement Ouest est un élément insuffisant mais absolument indispensable à la restauration d'une mobilité normale dans notre région.
- La VLIO était un élément complémentaire indispensable ; il semble urgent de remettre en chantier l'étude de projets alternatifs permettant la liaison interurbaine côté Ouest de Strasbourg.

- Suivant l'évolution ou non de ce dernier projet le nombre de points d'entrée du grand contournement Ouest pourrait être différent, en tout cas s'il s'agit de la seule infrastructure nouvelle mise en œuvre il ne faut pas hésiter à multiplier les points d'entrée. Si l'on veut pouvoir reporter différents types de trafics sur cet axe, il faut soit en prévoir la gratuité, soit si la mise en place d'un péage s'avère incontournable, en exonérer les utilisateurs régionaux de véhicules légers (rachat du péage par les collectivités locales).

**En conclusion l'Automobile Club tient à rappeler que les limites des infrastructures actuelles pèsent réellement sur l'attractivité de l'agglomération et qu'élaborer une politique de transport offrant une mobilité durable à nos concitoyens pour toutes les activités impose de prendre en compte la réalité économique et sociale de la route.**

## III. L'avis de la FNAUT

### Objectif :

#### Soulager le trafic (Toutes natures confondues) sur l'autoroute traversant Strasbourg.

Diminuer la pollution, les gênes (embouteillages néfastes à l'économie) et les risques accidentogènes liés à la saturation.

### 3 solutions envisageables :

#### 1- Construire une infrastructure routière / autoroutière nouvelle. (GCO)

##### • Questions :

- Où ? (Localisation du tracé : s'éloigner du centre !)
- Pour quel trafic ?
- Avec quels financements ? (Subventions / Péage ?)
- Quel résultat attendu ? (% de trafic capté)

##### • Résultat :

- Ne soulage que le trafic de transit poids lourds.
- Si péage : attractivité à prouver et mesures d'interdiction de transit difficiles à faire appliquer...
- Suivant localisation, attire encore + de poids lourds ! (Problèmes en amont et aval + CO<sup>2</sup>)

#### 2 - Améliorer les transports en commun.

##### • Questions :

- Tram Train ? (Très urgent)
- Réseau type RER ? (Urgent)
- Transport de masse sur la RN4 ? (Tram / Translohr / Philéas)

- Electrification des lignes radiales RFF ? (Kyoto : CO<sup>2</sup>)

- Tarification intermodale intégrée...

- Financement ?

- Syndicat des transports du bassin de déplacement strasbourgeois ? (A créer d'urgence !)

##### • Résultat :

- Soulage le trafic local automobile. (Surtout dans les pointes, ce qui est le + important)
- Conséquence fiscale / économique par un subventionnement de la tarification qui doit être attractive pour rendre l'investissement efficace.

#### 3 – Améliorer l'efficacité du transport fret.

##### • Question :

- Ferroviaire et / ou routier ?
- 3<sup>e</sup> voie ferroviaire en plaine d'Alsace ?
- Réouverture liaison ferroviaire Saverne-Sélestat ?
- RPLP ou LKW Maut pour le transit / trafic P.L. ?
- Modalohr ? (Ferroutage)
- Financement ?

##### • Résultat :

- Peut soulager en partie tous les trafics poids lourds (longue, moyenne et courte distance)
- Conséquence fiscale / économique par un subventionnement de la tarification (ou des péages RFF) qui doit être attractive pour rendre l'investissement efficace.



# DES TRANSPORTS

## Points communs :

- Le financement reste problématique dans tous les cas ! Ce n'est donc pas le moment de jeter par la fenêtre une denrée si précieuse...
- Les 3 solutions concernent UN type de trafic (Passagers ou Fret) mais ne solutionnent pas intégralement le problème. C'est donc par conjonction de ces deux fronts que viendra une amélioration notable.
- Le fret est présent dans deux solutions. Il faut donc choisir le plus efficient des deux... Dans une perspective "Kyoto" c'est bien évidemment la solution ferroviaire qu'il faut privilégier pour ne pas ajouter à un financement problématique des pénalités "CO<sup>2</sup>" !
- Dans cette même optique "Kyoto" tous les projets "Transport en Commun" sont urgents ! Toute solution ferroviaire à ce paradigme (T.C. / Kyoto) peut avoir des retombées pour le fret. (Electrification, Tram sur RN4) et vice versa... (3<sup>e</sup> voie...)

## Conclusion :

Seuls les projets ferroviaires peuvent apporter une solution globale et pérenne. Le financement étant problématique une taxation du fret routier s'impose pour financer le rééquilibrage des modes. Reste à trouver un cadre légal pour rendre le fer plus combatif et compétitif. (Opérateurs divers, shorts lines... Passage de certaines infrastructures à la région...) Tout le problème est là !

## I. L'avis de la CFDT Alsace

Dans une interview parue dans le journal "LES ECHOS" du 6 juin 2005, Marcel GRIGNARD, Secrétaire national de la CFDT, à la question : "Pour la C.F.D.T., le développement durable doit-il être un enjeu de l'action syndicale ?", répond : "Pour la C.F.D.T., il l'est depuis longtemps.... Mais il faut reconnaître que nous sommes parfois trop timorés dans nos modes d'action".

Cela est souvent le cas lorsque la préoccupation du développement durable entre en contradiction avec l'emploi par exemple. Mais pas seulement, même si la C.F.D.T. ne peut être taxée de "bitumeur" "bétonneur", en terme d'aménagement du territoire, de politique énergétique, nos choix privilégient toujours le transport collectif, la diversification des sources d'énergie au tout nucléaire par exemple.

Ceci au plan national comme au plan régional. La C.F.D.T. Alsace s'est prononcée pour la réalisation de la continuité autoroutière, mais aussi pour la mise à deux fois deux voies du sillon ferroviaire dans la plaine d'Alsace.

Reflétant la diversité des approches de nos organisations professionnelles, mais aussi la diversité des attitudes comportementales de nos adhérents, nos prises de positions peuvent paraître quelquefois comme "en retrait", d'autant plus que nous sommes loin d'être décideurs. Mais nous nous sommes toujours refusés à nous comporter en lobbies, comme les organisations patronales par exemple.

Le souci de l'intérêt général articulé à l'approche du développement durable conduit l'Union Régionale C.F.D.T. à se prononcer contre la réalisation du grand contournement Ouest de Strasbourg.

Tous les jours paraissent des rapports scientifiques, des articles sur le réchauffement climatique qui ne peuvent que nous faire peur. Nous en connaissons les causes, mais les solutions mises en œuvre ne sont pas à la hauteur des risques qu'encourent les générations futures.

Sur les aménagements routiers, la grande majorité des décideurs et lobbies continuent de se positionner en économistes du passé : accroître les mobilités et les échanges, en évitant tout ralentissement, perte de productivité. Aujourd'hui si nous ne voulons pas laisser un monde "invivable" à nos petits-enfants, nous devons inverser notre mode de pensée. Le trafic routier (à la fois les relations pendulaires et le trafic de transit) est le principal responsable des gaz à effet de serre et de l'ozone. L'Alsace, située dans le fossé rhénan, au centre de l'Europe, densément urbanisée, industrialisée, est particulièrement exposée aux pollutions atmosphériques, mais notre région en est également largement productrice.

Au lieu d'augmenter les échanges et mobilités en accroissant les pollutions, comme dans l'économie d'aujourd'hui, nous proposons d'être en cohérence avec le développement durable. Comment réduire les pollutions significativement sans entraver échanges et mobilités ? De nombreux scénarii existent, ils ont un point commun : les évolutions technologiques ne seront pas suffisantes, il faut agir sur les comportements pour les modifier.

# SYNDICATS DE SALARIÉS

Ce qui est proposé dans le cadre du G.C.O., c'est un scénario au fil de l'eau, pour éviter les bouchons d'aujourd'hui. On cherche à améliorer la fluidité en augmentant les capacités routières par la création d'un deuxième axe. Seul effet positif, une amélioration temporaire de la circulation routière, les effets environnementaux restent largement négatifs et pas uniquement sur le plan de l'atmosphère.

Nous pensons que les difficultés croissantes de circulation amèneront les usagers à modifier leurs comportements. Ce qui est essentiel. Evidemment l'offre de mobilité se doit d'être présente, à travers une offre diversifiée de transports collectifs.

Il nous semble nécessaire de penser global et d'agir global et local. L'Etat stratégique que nous appelons de nos vœux devrait fortement y contribuer. Les collectifs territoriaux alsaciennes dont les politiques s'inspirent souvent dans l'affichage du développement durable, se doivent au regard de cet impératif de renouveler leur approche de la gouvernance pour mieux prioriser et articuler leurs actions.

Ce que propose la C.F.D.T. :

- Mettre un terme au projet de G.C.O. et sans plus attendre recycler les financements prévus, dans l'amélioration des transports collectifs dans la grande agglomération strasbourgeoise et en mettant à deux fois deux voies le sillon ferroviaire alsacien.
- Ménager le territoire en régulant l'occupation de l'espace. Mettre un terme à l'étalement urbain en

réduisant les déplacements urbains. Renouveler l'urbanisme en densifiant l'habitat, en bannissant les lotissements.

- Créer des agences du temps pour organiser les déplacements domicile-travail.
- Revoir les organisations de productions dans les entreprises pour éviter le juste à temps.
- Favoriser le fret ferroviaire et le mode fluvial pour réduire progressivement mais significativement le transport routier.

Tenir le discours du développement durable est de bon ton aujourd'hui. Le mettre en œuvre n'est pas insurmontable, à condition d'avoir une attitude cohérente. C'est ce que nous attendons à la fois des mondes politique, socio-économique et associatif alsaciens.

La cohérence réside évidemment entre le dire et le faire, mais dans le cadre du développement durable, il ne faut plus seulement régler les problèmes d'aujourd'hui, il faut une grande capacité d'anticipation et d'inventivité pour régler à la fois les problèmes du présent sans compromettre l'avenir des générations futures.

## II. L'avis de la CFE-CGC

### Analyses et enjeux de transports et de déplacements au droit de Strasbourg

#### Etat des lieux

La particularité de l'Alsace, c'est d'être une plaine, entre deux massifs montagneux, constituant le fossé rhénan.

Le Rhin assurant une frontière naturelle entre l'Allemagne et la France.

Strasbourg est au milieu de ce fossé.

Les quatre modes de transports sont présents à Strasbourg dans un espace réduit.

- Aérien
- Ferroviaire
- Fluvial
- Terrestre

#### Aérien :

- Aéroport de Strasbourg Entzheim,

#### Ferroviaire :

- Gare Centrale de Strasbourg et Centre ferroviaire de Oberhausbergen,

#### Fluvial :

- Port autonome de Strasbourg,
- Canal de la Marne au Rhin,

#### Terrestre :

- Principalement l'autoroute A35, pour l'axe Nord Sud,
- La nationale 4 pour l'axe Ouest Est débouchant vers Kehl,
- La nationale 83 pour le Sud.

#### Analyses et enjeux :

Un aéroport essentiellement voyageurs sans compagnie low-cost avec très peu de fret aérien.

Avec l'arrivée du TGV et le trafic TER, la gare centrale de Strasbourg sera à pleine capacité sans réelle possibilité de développement tant voyageurs que fret.

Un accroissement des déplacements pendulaires en augmentation régulière du fait de l'augmentation de la population active dans la périphérie et des villes moyennes autour de Strasbourg.

Le Rhin assure bien son rôle d'écoulement de trafic de fort tonnage tant containers que produits pétroliers, par contre le transport fluvial par le canal de la Marne au Rhin reste maintenant confidentiel laissant de plus en plus sa place au tourisme fluvial.

La route doit absorber pratiquement tout le trafic régional, national et international tant pour les voitures particulières que les camions.

**Or, le développement économique a besoin de fluidité, de réactivité et de mobilité.**

La situation des déplacements autour de Strasbourg est de plus en plus difficile à gérer et avec des pourcentages d'augmentation de déplacements de plus de 5% par an, la saturation est maintenant prévisible à terme.

## Avis et analyses sur les fonctions du Grand Contournement Ouest de Strasbourg

Principal objectif :

- Désengorger l'A35 dans sa partie périurbaine et assurer une meilleure fluidité Nord Sud.
- Faciliter les accès à Strasbourg.

Dans la situation actuelle, le tracé est un bon compromis, ni trop loin de l'agglomération de Strasbourg, ni trop près.

Même si la bande routière est déjà réservée, la partie Vendenheim avec le nœud routier devra être traitée avec toutes les attentions environnementales et il faudra prendre toutes les mesures pour protéger les habitants autour de ce nœud routier.

Comme d'ailleurs tout le long du parcours du GCO jusqu'à l'embranchement avec l'A352 entre Duttlenheim et Dupigheim.

## Avis, analyses et attentes sur les modalités d'insertion du projet

Le GCO peut totalement s'intégrer dans le développement économique de Strasbourg et de l'Alsace.

Cependant, il faut assurer une plus grande fluidité des transports terrestres et pouvoir offrir une palette de solutions de déplacements.

Le GCO doit en être un élément structurant et sa réalisation doit permettre de dynamiser la politique des

transports autour de Strasbourg. La région de Strasbourg ne doit plus être un lieu de saturation des déplacements.

Pour la CFE-CGC, il ne s'agit pas de faire un catalogue de solutions mais bien de dégager les grands thèmes de réflexion et d'actions dans des cas précis qui touchent à la bonne harmonisation des déplacements humains autour de Strasbourg et qui assurent un bon équilibre pour le développement économique de la région Alsace.

Cependant, un certain nombre de projets déjà actés doivent être menés à leur terme :

- finaliser la portion d'autoroute A35 autour d'Innenheim ;
- finaliser la prolongation de l'A35 jusqu'à Colmar.

D'autres projets et travaux doivent être mis à l'étude dans les plus brefs délais :

- Traiter la D422 autour de Molsheim.
- Assurer une meilleure fluidité entre Saint-Dié et Molsheim par Schirmeck, dont l'ouverture du tunnel en est une partie.
- Renforcer partout le réseau de pistes cyclables et en particulier autour de l'agglomération de Strasbourg.
- S'appuyer sur le réseau TER pour élargir l'offre de transports (cadencement, plages horaires, etc...).
- Assurer des liaisons directes entre l'aéroport d'Entzheim et les principaux centres économiques de la région de Strasbourg sans oublier l'accès au parlement européen.



## III. L'avis de la CFTC

### Avis et analyses CFTC sur les enjeux de transports et de déplacements au droit de Strasbourg

L'augmentation du trafic routier, tant poids lourds, que voitures, engendre de plus en plus de difficultés de circulation aux abords de Strasbourg.

Les plages de difficultés de circulation sont en croissance régulière, tant dans la matinée qu'en fin d'après-midi.

Plusieurs facteurs contribuent à cette situation :

- L'augmentation du parc des voitures, chaque foyer dispose aujourd'hui de deux voitures ;
- L'individualisation du déplacement domicile-travail ;
- Les modifications des horaires de travail :
  - travail en 3 x 8 qui ne permet plus de prendre les transports en commun ;
  - travail intermittent dont la coupure dans la journée de travail génère des déplacements supplémentaires ;
- Le déplacement du lieu de travail dans les zones d'activités pas ou mal desservies par les transports en commun (ex : Illkirch-Graffenstaden, zone commerciale de Mundolsheim, Vigie, etc...) ;
- Le transport par route des marchandises, le fret a recours à 90% à la route.

Par ailleurs, le réseau autoroutier alsacien a été "dirigé" sur Strasbourg. Or, une partie des circulations, camions

- Prévoir un fort accroissement du flux fret qui ne pourra plus passer en gare centrale de Strasbourg du fait du TGV et des TER.

- D'autre part, construire une troisième voie de chemin de fer entre la région de Strasbourg et Mulhouse à travers la plaine d'Alsace sachant que la voie actuelle va être utilisée à la fois par le trafic voyageurs TER, le TGV et le fret.

#### Pour le GCO :

Pour une mise en service prévue vers 2011-2012, la CFE-CGC préconise déjà de faire appel à toutes les nouvelles technologies de construction afin d'en faire une référence d'infrastructure routière durable.

Construction qui intégrera entre autres :

- La qualité de la chaussée : bruit, adhérence, robustesse...
- Tous les dispositifs de contrôles (comptage de véhicule, vitesse, qualité de l'air, surveillance...)
- Dispositif d'aides à la conduite sécurisée
- Des aires de repos

A côté du tracé GCO, prévoir une bande espace pour qu'à terme le rail puisse s'installer pour en faire prioritairement une voie réservée au fret.

**Et pour finir, La CFE-CGC Alsace préconise la gratuité du GCO.**

et voitures, ne sont pas à destination de Strasbourg. Sur le plan économique, cette situation soulève des inquiétudes. La CUS qui compte le plus grand nombre d'emplois devient d'un accès difficile que ce soit sur l'A4 - l'A35 ou la N4 -A351.

## **Avis et analyse CFTC sur les fonctions du GCO (objectifs du projet, opportunité)**

La solution proposée consiste à contourner Strasbourg par la création d'un axe routier reliant l'A4-A35 à partir de Vendenheim à la bretelle Sud de l'A35.

La réalisation du GCO a pour objectif de fluidifier le trafic en scindant celui à destination de Strasbourg et le trafic de transit.

La **CFTC** souscrit à ce projet GCO dans la mesure où la réalisation devrait contribuer à :

- Générer une activité économique supplémentaire ;
- Réduire les coûts pour les entreprises ; le temps passé dans les bouchons génère un coût économique pour les entreprises ;
- Redonner une attractivité économique à la région, que les difficultés de la circulation rend moins attrayante ;
- Améliorer le confort des salariés et usagers en général par la réduction du stress et de la fatigue ;
- Sécuriser les automobilistes et réduire le nombre d'accidents ; les bouchons et arrêts intempestifs ne permettent pas de respecter la distance de sécurité entre les véhicules ;
- Réduire la pollution dans l'agglomération strasbour-

geoise par la réduction des temps de route liés aux embouteillages.

Cependant, la **CFTC** émet également des réserves :

- Compte tenu de l'augmentation continue du trafic, d'ici la réalisation de cette liaison à l'horizon 2015, le risque d'une nouvelle saturation de circulation dans la périphérie de Strasbourg est à craindre, rendant inopérant le confort attendu ;
- Cette nouvelle infrastructure fera disparaître des terres agricoles de qualité et perturbera la qualité de vie dans les localités concernées.

## **Avis, analyses et attentes sur les modalités d'insertion du projet**

Un constat basique est à faire : la route "appelle" le trafic. La mise en place du GCO représentera une facilité qui incitera les personnes à prendre davantage le véhicule personnel. L'impact attendu risque d'être annihilé très rapidement. Aussi, pour la **CFTC** :

- la circulation routière doit être freinée par des mesures encourageant le transfert vers les transports en commun. Cette recherche de mesures doit se faire de manière concertée au niveau des entreprises avec la volonté commune des employeurs et des salariés de contribuer à réduire les déplacements en voitures individuelles ;
- l'implantation de zones commerciales exigeants le recours à la voiture pour les salariés et clients doit être sérieusement freinée, voire stoppée ;
- la création et le maintien des emplois dans les secteurs ruraux doivent être encouragés ;

#### IV. L'avis de FO

### Avis et enjeux de transports et de déplacements au droit de Strasbourg

- un transfert de trafic en provenance d'Allemagne est à prendre en considération et une coopération trans-frontalière est à envisager sur ce point ;
- l'environnement doit être pris en compte sous tous ses aspects :
  - zones d'habitation ;
  - zone de captage d'eau ;
- une politique des transports à l'échelon national ou même européen prenant en compte le coût des différents modes de transport doit être envisagée pour amener le transport du fret de la route vers le rail ou la voie d'eau.

**En conclusion**, pour la **CFTC** il y a une nécessité économique à mettre en place le Grand Contournement Ouest, la création d'activité génératrice d'emplois est à ce prix. Néanmoins il serait utopique de considérer que ce projet à lui seul représente la solution à la situation d'engorgement actuelle. Le GCO n'a de chance d'avoir un impact positif et durable que s'il y a une volonté politique réelle de mettre en place des mesures d'accompagnements incitatives pour freiner le recours au véhicule individuel.

#### Conjoncture régionale actuelle

L'Alsace se situe dans une cuvette entourée du massif des Vosges et celui de la Forêt-Noire séparée par une frontière naturelle qu'est le Rhin. Strasbourg est localisée au milieu de tout cela.

On trouve quatre modes de transport au nord et au sud de la région, qui se retrouvent dans un petit espace autour de Strasbourg :

##### 1. Routier :

- Du nord au sud l'autoroute A4 prolongée par l'A35 ;
- D'est en ouest, la nationale 4 ;
- Au sud de Strasbourg la N 83.

##### 2. Ferroviaire :

- Ligne Strasbourg-Paris ;
- Ligne Strasbourg-Mulhouse.

##### 3. Aérien :

- Aéroport de Strasbourg-Entzheim ;
- Aéroport de Colmar ;
- Aéroport de Mulhouse-Bâle.

##### 4. Fluvial :

- Le canal de la Marne au Rhin ;
- Le Rhin avec son port autonome de Strasbourg.

Actuellement l'accès à Strasbourg et ses abords sont très difficiles. Plusieurs facteurs contribuent à la saturation de la circulation routière :

- La périurbanisation a pour conséquence l'augmentation du parc automobile des particuliers.
- La modification des horaires de travail des salariés qui sont dus à l'application de la loi sur la réduction du temps de travail. Les 35 heures ont modifié la flexibilité qui entraîne obligatoirement un changement de comportement des automobilistes qui ne pratiquent plus le covoiturage.

- L'augmentation du travail à temps partiel et des emplois précaires génère des déplacements supplémentaires.

- Les zones d'activités ne sont pas ou mal desservies par les transports en commun, la fin du ramassage des salariés organisé par les entreprises entraîne de facto une augmentation du trafic routier.

- L'imposition des stocks a entraîné une augmentation significative du transport de marchandises, qui aboutit à la situation actuelle, les entreprises travaillent à flux tendu, ce qui provoque une hausse significative du transport de marchandises.

- Le transit des marchandises internationales a pour effet de saturer nos autoroutes et d'aggraver la détérioration de la chaussée.

- La taxation des poids lourds sur les autoroutes allemandes a eu pour effet d'augmenter le trafic routier international sur les autoroutes de la région de plus de 40% en quelques mois.

- Cette hausse du trafic international a plus d'effet négatif que positif, avec pour exemple :
  - L'implication des poids lourds dans les accidents de la circulation ;
  - Le non-respect des règles élémentaires de la circulation qui sont dues à l'absence de verbalisation.

Toutes ces raisons font que les salariés sont obligés de passer de plus en plus de temps sur la route pour se rendre à leur lieu de travail.

Aujourd'hui, mais encore plus demain, la route doit absorber pratiquement tout le trafic régional, national et international tant pour les voitures particulières que les camions.

L'engorgement du trafic risque d'asphyxier l'économie régionale qui est actuellement dans une situation alarmante, pour se développer, l'économie a besoin de fluidité, de mobilité et surtout de réactivité.

Le Grand Contournement Ouest, dont on parle depuis plus de vingt ans, devrait déjà être réalisé, cela aurait permis à Strasbourg d'avoir un contournement performant.

## L'avis et l'analyse sur les fonctions du Grand Contournement Ouest :

- Fluidifier le trafic en le scindant à hauteur de Vendenheim ;
- Faciliter les accès à Strasbourg et réduire la pollution dans les agglomérations de la Communauté Urbaine de Strasbourg ;
- Réduire les coûts de transport pour les entreprises ;
- Redonner une attractivité économique et touristique à la région que les problèmes de circulation rendent moins attrayante ;
- Réduire les temps de déplacement, la fatigue et le stress des salariés et des usagers de la route ;
- Sécuriser les routes en réduisant le nombre d'accidents, de bouchons, les arrêts imprévisibles qui ne permettent pas le respect des distances de sécurité entre les véhicules.

## L'avis et l'analyse de Force Ouvrière sur les fonctions du GCO :

En conclusion, pour Force Ouvrière cette réalisation est vitale pour éviter l'asphyxie d'une grande partie de notre région. Force Ouvrière soutient ce projet, surtout que, si les politiques avaient assumé leurs responsabilités, ce contournement serait opérationnel depuis plusieurs années.

Force Ouvrière est opposé à la mise en place de toute forme de péage à l'occasion de la réalisation de ce Grand Contournement Ouest, qui ne ferait que pénaliser une fois de plus les salariés qui n'ont d'autres choix que la voiture pour se rendre au travail.

L'interrogation pour Force Ouvrière, est la suivante : est-ce que tous les politiques de la région soutiendront et porteront ce projet dont l'impact économique n'est plus à prouver ?

Nous demandons également que les autres projets soient amenés à leur terme, tel que l'aménagement de la RN 83, la réalisation du dernier tronçon de la VRPV entre Innenheim et Entzheim, la mise en trois voies de la ligne de chemin de fer entre Strasbourg et Mulhouse, le développement du transport fluvial.

## V. L'avis de la CGT

Un collectif départemental CGT s'est réuni le 30 juin pour évoquer la problématique GCO, analyser les attendus du projet, tirer des analyses et des orientations par rapport à la nécessité et la cohérence de ce projet, le confronter aux besoins en matière de déplacement des salariés, et aux soucis environnementaux des populations concernées.

Au départ le projet GCO répond à deux objectifs :

- Faciliter le transit Nord – Sud
- Dégager du trafic sur Strasbourg et la CUS qui s'est engorgé notamment au niveau de l'A35 (200 000 véhicules/jour dont 15 % de camions) encore aggravé par l'application de la LKW MAUT sur les autoroutes allemandes (péage).

De fait, ce cordon de 26 km, avec péage (2€) serait le dernier chaînon manquant autoroutier permettant de relier Lauterbourg à Mulhouse - Belfort.

Les premières projections font état d'un transfert de 15 % (30 000 véhicules sur le GCO), 85 % du trafic essentiellement pendulaire (habitat travail) continuerait à transiter essentiellement sur l'A35 (périphérique) ; la RN83, l'A4 et les départementales vers Strasbourg ne résolvant aucunement les effets de thrombose.

Il est clair que cet axe autoroutier fera effet d'appel d'air vers un transit Nord - Sud de camions de plus en plus dense.

Les populations du Kochersberg et leurs mairies sont très largement opposés à ce projet : 400 hectares de terres riches sont amenées à disparaître.

Le GCO va frôler les villages de Vendenheim à Innenheim occasionnant bruit, pollution, insécurité.

L'aménagement d'infrastructures lourdes, viaducs, ponts, va dénaturer le paysage et l'aménagement du territoire de ce secteur rural.

Le Kochersberg : poumon vert de Strasbourg, risque de perdre ses vertus d'équilibre naturel, bétonnage, pollution, effet de serre.

Les Associations "Alsace Nature" et "Non au GCO" se sont prononcées contre le projet, la gauche a manifesté son opposition et les élus de droite sont très partagés ; le Conseil Régional et Général se montrent particulièrement discrets. Seul le Medef est clairement partant, pour lui le GCO devrait faciliter la rapidité et la flexibilité des échanges.

Dans la logique des directives européennes, le GCO va intensifier et densifier le trafic routier (notamment camions) sur les axes autoroutiers : l'Alsace devenant territoire de transit et favorisant son enclavement. La problématique de Strasbourg ne sera en rien résolue, même si une voie de l'A35 est réservée aux transports en commun.

Le collectif CGT a émis de graves réserves quant à la mise en service du GCO, l'enquête d'utilité publique devait démarrer à la rentrée.



Il s'est par contre prononcé pour un développement des transports collectifs Tram, Tram- Train, TER à partir du Piémont des Vosges, Vallée de la Bruche, Molsheim, Kochersberg.

Une alternative à un contournement de Strasbourg a été envisagée, qui ne nuirait pas aux questions environnementales : réutiliser et transformer l'ancienne route de l'Electricité au Nord de Strasbourg, le long du Rhin, via le port du Rhin, afin de rejoindre l'A35 à Geispolsheim, ce qui obligera à travailler sur l'accès à une rocade Sud permettant le franchissement du Rhin par le Pont Pflimlin.

Aujourd'hui, il y a nécessité de répondre aux besoins des salariés en matière de transports, la convergence vers Strasbourg, mais également les accès aux zones industrielles, commerciales.

La redensification en matière d'implantation d'entreprises, de commerces, de sièges, des villes moyennes comme Haguenau, Saverne, Molsheim était également au cœur du débat.

Le projet GCO risque de créer les conditions d'un étalement urbain sur le secteur Ouest de Strasbourg et la CUS, avec risque de dérive spectaculaire et de déséquilibre environnemental.

# SYNDICATS DE SALARIÉS

**Les syndicats de salariés :**  
CFDT Alsace  
CFE-CGC – Union régionale d’Alsace  
Syndicat CFTC Bas-Rhin  
Union départementale des syndicats Force Ouvrière du Bas-Rhin  
CGT

## Diagnostic et évolutions prévisibles

L'axe de la **plaine du Rhin** encadrée par les Vosges et la Forêt-Noire, concentre autour du fleuve des infrastructures ferroviaires et routières accueillant **de forts trafics locaux** mais aussi à plus **grande échelle**. C'est aussi un **seuil pour traverser ou contourner les Alpes**, vers l'Italie, la Méditerranée ou la péninsule ibérique.

La **disponibilité des trois modes (fleuve, rail et route)** a toujours été pleinement utilisée, en jouant sur les points forts de chacun des modes :

- Le **fluvial** idéal **pour l'accès à la mer** et les destinations lointaines (Amérique, Asie...)
- Le **ferroviaire** lié à l'**activité industrielle**, surtout côté Allemand, et utilisé sur les **longues distances** (Bénélux – Italie)
- Le **routier** bien adapté au **développement local** dans un contexte très **dense** (400 hab/km<sup>2</sup> en plaine d'Alsace).

La **double orientation** Rhénane et Rhin-Rhône a conduit à un axe routier qui possède à Strasbourg plusieurs branches :

- Au sud l'axe primitif et historique Rhin-Rhône (**RN 83**) et l'axe moderne Rhénan (**A 35**).
- Au nord l'axe français vers Paris (**A 4**) et l'axe Rhénan (**A 35**).

Stratégique pour le développement local et le transit, l'axe nord-sud alsacien a vu se rajouter depuis 2000 **une fonction de contournement du massif vosgien**.

L'évolution des trafics de marchandises depuis 1970 montre un dynamisme constant (5% par an environ).

Les flux de voyageurs sont majoritairement locaux compte tenu de la densité urbaine. Avec un foncier rare et cher, les migrations domicile-travail s'allongent et s'accroissent. La piétonisation du centre de Strasbourg en 1992 et la mise en service du tramway ont été les principaux facteurs d'accroissement du trafic sur l'A35 à Strasbourg ces dix dernières années.

Réalisée par tronçons successifs, l'A35 **n'offre pas un service homogène** pour le transit : aires de service, de contrôles, de stationnement demeurent insuffisantes ou inégalement réparties, **en particulier au niveau de Strasbourg**. Le cumul **des flux de transit et des flux locaux** sur une infrastructure aménagée depuis les années 1980 comme **une voie rapide urbaine** et non une autoroute conduit aujourd'hui à une situation très délicate. **L'absence d'itinéraire alternatif** en cas d'accident, les difficultés d'accès des véhicules de secours, **le nombre important des sorties** et la complexité des itinéraires qui en résulte sont les principaux problèmes de l'infrastructure. Si l'on y ajoute les nuisances liées à l'utilisation de cette voirie au cœur de la ville pour des trafics de transit, tels que **le bruit nocturne** ou **la pollution de l'air**, on mesure combien la situation actuelle n'est plus durable.

**Les nuisances générées par l'organisation** actuelle des flux routiers renforcent l'urgence à agir. En effet, même si **la croissance attendue** des flux devrait **être moins forte** que celle observée ces dernières années, les transports intérieurs de marchandises devraient croître de l'ordre de 1,5 % par an, les transports interurbains de voyageurs de 1,8 % par an tous modes confondus.

Cette croissance entraînera d'ici 2025 un volume de **trafic supplémentaire**, de l'ordre de 50 % sur les grands axes. Le respect **des engagements de Kyoto** passe non seulement par le **développement des offres de transport non routières**, là où elles sont pertinentes, mais aussi par une **meilleure organisation des circulations routières**, là où elles demeureront importantes et source de nuisances, notamment à la **périphérie des grandes agglomérations**.

Reconnaissant qu'au niveau national, comme au niveau local **le bon fonctionnement du réseau routier conditionne l'ensemble du système de transport**, la route assurant les parcours terminaux pour les autres modes de transports, **le Comité Interministériel à l'Aménagement et au Développement du Territoire du 18 décembre 2003** a retenu outre les actions en faveur du ferroviaire, du fluvial et du maritime, quatre axes principaux de développement des infrastructures routières, dont **la réalisation de contournements urbains destinés à écarter le trafic de transit**, notamment à Strasbourg.

En ce qui concerne **les autres modes**, l'aménagement du sillon rhénan se poursuit par :

- l'aménagement des **plates-formes portuaires** et l'amélioration de leur accès (second terminal conteneur, rocadés est et sud, connexion ferroviaire pour Strasbourg, développement d'Ottmarsheim sur Mulhouse) pour le mode fluvial ;
- l'augmentation de capacité du mode ferroviaire avec côté français les éléments de **troisième voie au sud de Strasbourg** et au sud de Mulhouse et côté

allemand l'augmentation de la capacité entre Karlsruhe et Bâle, en lien avec la réalisation des tunnels suisses du Lötschberg et du Gothard.

## Tracé proposé et effets du GCO

La **priorité à l'axe nord-sud** remonte à 1968 et le mode de réalisation sans péage est arrêté en 1973 par l'inscription au Programme d'Action Prioritaire d'Intérêt Régional n°1 (PAPIR). L'idée **d'un contournement autoroutier de Strasbourg** apparaît alors dans les **documents d'urbanisme** (SDAU de l'agglomération strasbourgeoise en 1973 et de Molsheim-Mutzig en 1976) et va conduire à réserver des emprises aux endroits les plus contraints.

Jusqu'en 1995, cette opération n'a pas constitué une **priorité locale**. Elle a même été différée en 1993 au profit de la Voie rapide du Piémont des Vosges. Mais la politique de **développement des transports collectifs urbains** et de réduction des flux routiers dans le centre de Strasbourg ont accéléré **la croissance du trafic sur l'A35** et remis d'actualité la question du contournement autoroutier, évaluée et comparée à des scénarios de transports collectifs dans le cadre des études du Plan de Déplacements Urbains. **L'opportunité** d'une liaison routière **"A4/Voie Rapide du Piémont des Vosges"** est débattue en 1999. Le souci de limiter les emprises en assurant un maximum de fonctionnalités conduit à **l'option assurant la continuité de toutes les branches de l'axe nord-sud** par un tracé relativement proche de l'agglomération. Cette **proximité** conduit, en plus de la captation des flux de transit, à **attirer un volume non négligeable de flux en provenance ou à destination de Strasbourg**.

**Les fonctions** du GCO ont été arrêtées dans **le cahier des charges** du 6 juin 2000 :

- Assurer **la continuité de l'axe autoroutier Nord/Sud alsacien** en reliant l'A4 et l'A35 au nord à la Voie Rapide du Piémont des Vosges (VRPV) au sud pour réorienter le trafic de transit qui circule aujourd'hui sur la rocade Ouest de Strasbourg (A35) et les trafics exclus des vallées vosgiennes ;
- Améliorer **les relations entre les villes moyennes** alsaciennes où le transport ferroviaire n'est pas encore adapté : Haguenau et Saverne au Nord, Obernai, Moisheim et Sélestat au Sud, et offrir à l'Ouest strasbourgeois un meilleur accès **au système autoroutier** ;
- En **limitant les échanges** avec le réseau local, la vocation est tournée vers les déplacements à moyenne ou grande distance, et ne doit **pas favoriser** la poursuite d'**une urbanisation incontrôlée**.

Le **tracé proposé** et la conception retenue **permettent en outre** de :

- **Réorganiser les accès à l'agglomération** de Strasbourg, non pas tant pour les trajets domicile-travail que pour **tous les trafics d'échanges à moyenne et longue distance** ;
- **En soulageant l'A 35** de ces trafics, même minoritaires face aux déplacements de proximité, il sera possible de redonner à cette infrastructure un caractère plus urbain et de permettre le **renforcement des systèmes de transports collectifs** du centre-ville.

Le **tracé** a été établi après analyse de variantes et concertation pour **s'éloigner au maximum des habitations**. Lorsque cela n'est pas possible, **le passage**

retenu a été celui **réservé dans les documents d'urbanisme**.

La **partie Nord** est très contrainte et s'inscrit donc naturellement dans les **couloirs réservés** dans les documents d'urbanisme. Ensuite, le **Kochersberg** présente un paysage homogène dominé par **l'activité agricole**. Le critère essentiel retenu a été de s'éloigner de **l'habitat**. Le tracé évite ainsi Breuschwickersheim, Ittenheim, Stutzheim-Offenheim et plus loin l'ensemble Dingsheim-Griesheim-Pfulgriesheim. C'est au **niveau de la RN 4** que se situe le **point d'échange** principal qui constituera une nouvelle porte de l'agglomération et sur lequel seront les installations de **péage**.

Dans le **Sud**, les contraintes sont fortes et le passage dans les **emplacements réservés** a été retenu. Un **échangeur local au sud de la zone d'activité** de la plaine de la Bruche la desservira ainsi que **l'aéroport** et le système de **péage** retenu, avec **une unique barrière** au niveau central de la RN4 conduira à rendre **gratuite** la section entre **l'A 352 et cette zone**.

Offrant un parcours de **24 km**, soit **3 km de moins** pour les circulations ne s'arrêtant pas à Strasbourg, ainsi qu'un accès plus performant à l'ouest de l'agglomération, le GCO devrait accueillir en 2020 dans l'hypothèse "haute" un trafic de l'ordre de **40 000 véhicules** par jour, composé pour **moitié** de véhicules **en transit** (régional et international) et pour **moitié** de véhicules **allant ou venant** de Strasbourg. Le trafic est transféré en **grande majorité de l'A35 dans Strasbourg** et pour une part plus modeste du **réseau secondaire** qui se trouve ainsi lui aussi un peu soulagé.

Le **choix** de faire réaliser le GCO par le recours à un **péage** a un double avantage :

- permettre de mieux **imputer les charges** de l'infrastructure à l'**usager** et non au **contribuable**, dans l'esprit d'une **politique durable** des transports ;
- permettre de **laisser disponibles les fonds publics** pour investir sur les projets connexes de **transports collectifs**, et ce d'autant plus que le trafic attendu devrait conduire à un **autofinancement quasi total** du projet.

Bien entendu, il impose **une contrainte** à l'usager, contrepartie **d'une amélioration du niveau de service**. **L'adaptation du tarif** à l'usage (abonnements, variation horaire...) permet de viser un niveau optimum pour garantir un bon service à l'usager et au concessionnaire **les recettes indispensables** au remboursement des emprunts et à l'exploitation de l'ouvrage.

## Engagements du maître d'ouvrage

**Au-delà** de l'application des **normes et règlements** en vigueur et du respect du cahier des charges, la concertation locale et les discussions qui ont suivi ont conduit le maître d'ouvrage à retenir plusieurs **propositions d'engagement** :

A **Vendenheim**, le projet doit passer à une **centaine de mètres des habitations**. Même si cette proximité a été prévue et assumée dans la mesure où les permis de construire ont été attribués en connaissance de l'emplacement réservé, celle-ci est génératrice de nuisances. Le profil en long, enterré, offre une situation favorable qu'il est proposé d'exploiter pour **couvrir la route sur environ 300 m**.

Entre **Ernolsheim et Kolbsheim**, la traversée de la vallée de la Bruche est un point particulièrement délicat. Les enjeux concernent la qualité de vie des riverains d'Ernolsheim et la préservation du patrimoine du château de Kolbsheim. Le tracé doit refléter un juste équilibre et le traitement architectural et paysager reposera sur un concours au jugement duquel seront associées les collectivités. Le franchissement de la Bruche sera assuré par un viaduc de près de 500 m.

La préservation de **l'activité agricole** malgré des emprises non négligeables (environ 300 hectares de SAU pour 200 exploitations) passe par **le rétablissement des communications**. **70 ouvrages** environ sont prévus. Lorsqu'un rétablissement doit assurer plusieurs fonctions dont les circulations agricoles, celles-ci seront assurées par un cheminement distinct des autres fonctions éventuelles (route, chemin cyclable ou pédestre...). En matière **d'emprises**, la conception a retenu des options visant à les limiter autant que possible (notamment au niveau des échangeurs) tout en garantissant **la pérennité** de la solution retenue par une réservation minimale dans le terre-plein central pour élargir ultérieurement sans avoir à chercher un autre tracé.

En matière de **bruit**, une partie des secteurs traversés se distingue par un environnement "très calme". L'éloignement du projet de ces zones conduit à proposer la mise en place de chaussée peu bruyante.



**En plus de ces engagements** relatifs au projet de GCO, d'autres **projets doivent accompagner** la réalisation du GCO. Parmi ceux-ci, **l'Etat aura un rôle déterminant** à jouer dans le **processus de requalification** de l'A35 au centre de Strasbourg, processus déjà engagé avec la réduction des vitesses. En parallèle et préalablement à la mise en service du GCO, **l'Etat contribuera à l'amélioration des transports collectifs** à travers sa participation à la conduite des procédures, des concertations voire le cofinancement des projets d'extension des lignes de tramway, de 3<sup>e</sup> voie ferrée à Erstein, de tram-train, de transport routier guidé et de réflexion sur le réseau de bus.

**Maître d'ouvrage :**  
Direction Régionale de l'Équipement Alsace

**Rédaction :**  
Les textes ont été rédigés par les acteurs :  
Présidents des grandes collectivités,  
maires du Bas-Rhin, maires des communes  
riveraines, acteurs agricoles, acteurs  
économiques, associations, usagers des  
transports, syndicats de salariés, État.

**Assistant au maître d'ouvrage :**  
Menscom

**Conception Graphique :**  
ReCréation

Novembre 2005