

Thème n°4 : La Région Alsace privilégie les TC

Observations du public :

Le projet du GCO est en contradiction avec les choix politiques de la Région d'Alsace qui privilégie les transports en commun.

Le GCO aura un impact négatif sur les transports alternatifs, car il est démontré que lorsque l'on facilite les déplacements en voiture, l'usage des transports en commun en est d'autant réduit.

Il faut développer les transports collectifs, prévoir des TER, des bus, des tramways mieux cadencés et plus nombreux. Ces projets devront être courageux et ambitieux.

La mise en oeuvre de divers projets de transports collectifs sont à développer et à encourager :

- * le TRG Strasbourg - Wasselonne sur la RN4 avec pôle d'échange multimodal à Ittenheim ; parkings relais, interconnexions avec le prolongement du tramway de Hautepierre. Ce TRG développé par l'entreprise Lohr peut être opérationnel. Il devra être pensé dans le sens d'un mode plus capacitaire.
- * le tram/train de la vallée de la Bruche vers Molsheim, Barr pour une meilleure accessibilité vers l'ouest. Cette étude semble bien avancée.
- * le tram/train Saverne – Strasbourg avec parkings à l'extérieur de Strasbourg.
- * le tramway Strasbourg→Souffelweyersheim→Zone commerciale→Vendenheim.
- * navettes de trains Strasbourg→Eckwersheim→Brumath.
- * création de deux gares et parkings près de la RN63 et de la discothèque en direction de Mommenheim.
- * reconstruction du tram vert Strasbourg - Truchtersheim.
- * les tramways Brumath/Haguenau et Fegersheim/Erstein avec parkings relais.
- les extensions du tramway existant vers Oberhausberger et Wolfisheim.

Ce thème a été abordé au cours de la réunion publique :

Madame DREYSSE :

Je suis très contente que ce débat ait lieu à Strasbourg puisque enfin, nous en parlons à Strasbourg. Je suis d'abord un peu étonnée par ce que vous venez de dire. Vous dites qu'on ne peut pas laisser faire la situation telle qu'elle est actuellement. Sur cela, nous sommes tous d'accord dans cette salle. Il a été suffisamment dit que les seules réponses, à l'heure actuelle,

sont routières. Vous prétendez que non, que le S.I.A.T. du 18 décembre 2003 faisait un programme global pour le transport et les déplacements. C'est vrai, mais il met l'accent sur les infrastructures routières. Vous avez cité le tram, c'est vrai... vous avez cité le tram-train, c'est vrai... mais au global, on constate aujourd'hui que les financements pour les infrastructures routières sont prioritaires et les financements pour les structures alternatives ont été revus à la baisse, qu'il s'agisse du tram-train ou d'autres. Il y a eu un frein sévère sur le projet du tram-train à Strasbourg qui est actuellement au point mort.

Ensuite, vous vous appuyez sur le S.C.O.T.E.R.S. Je fais partie de ce syndicat, beaucoup ici le connaissent, et tout le monde peut y trouver son compte, sauf dans les priorités. On privilégie le transport public, les modes alternatifs à la voiture, les déplacements doux, mais on n'aurait pas dû privilégier les routes. Or, c'est ce qui a été mis en réalisation prioritaire. Les projets routiers sont encore mis en avant et on ne voit jamais apparaître, ni dans vos réponses, ni dans les décisions gouvernementales, ni dans les options territoriales, de volonté de répondre aux réels problèmes. Quelles sont réellement les alternatives que vous offrez pour le transport des marchandises ?

Je voudrais également remercier le collectif contre le G.C.O., qui a demandé cette étude auprès de la Commission d'Enquête, et non pas le Maître d'Ouvrage, étude qui met à mal le projet du G.C.O.

Monsieur Olivier QUOY, D.R.E. Alsace :

Je ne vais pas revenir sur tous les projets de transports collectifs qui se développent, mais vous avez tout de même le chantier de la plaine d'Alsace, et toutes les procédures qui ont été obtenues. Je rappelle que pour le tram-train, nous avons eu une enquête du 20 février au 23 mars dernier. Vous devez considérer que ce n'est rien mais ce n'est tout de même pas négligeable.

Pour ce qui est du transport de marchandises, nous sommes favorables au développement du transport combiné sur les longues distances, là où il est performant, et le développement de la troisième voie en plaine d'Alsace, dont les travaux s'engagent cet été vont bien dans cet esprit là. Il doit permettre de doubler le nombre de trains circulant sur la voie ferrée en plaine d'Alsace et rien que cela représente environ 1 000 poids lourds par jour. C'est écrit dans l'évaluation socio-économique du dossier.

Monsieur FIX :

Je m'interroge. Vous dites que toutes les mesures d'accompagnement sont en cours. N'y a-t-il pas lieu de faire un moratoire, en attendant que ces mesures d'accompagnement se développent, et que l'on puisse en voir les résultats avant de faire une bêtise ?

Monsieur Olivier QUOY, D.R.E. Alsace :

Nous avons le moratoire depuis une dizaine d'années. Par ailleurs, par rapport à votre raisonnement, c'est effectivement permettre une amélioration pour un certain nombre de déplacements, ceux qui sont concernés par les transports collectifs, mais là aussi, et je vous renvoie également à la lecture du rapport de TTK, il restera une partie de déplacements pour lesquels les modes de transport collectif ne sont pas adaptés. Or, pour ces déplacements, il faut conserver une solution dégradée et ne pas les améliorer. Par ailleurs, comme je l'ai

montré sur les interactions entre le développement des transports collectifs dans Strasbourg et le trafic routier sur les voies rapides urbaines, ils sont intimement liés et aujourd'hui, la saturation de l'autoroute ne lui permet plus d'absorber aucun trafic supplémentaire.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

En ce qui concerne le report de trafic des transports collectifs (point 6.3) :

Les graphiques précédents (6.1.) montrent que le développement de la VRPV entre Strasbourg et Sélestat n'a pas empêché la croissance du trafic TER, loin de là. Plus précisément, entre 1997 et 2006, la fréquentation a quasiment doublé sur les lignes TER pénétrant dans Strasbourg (soit 8% de plus par an) alors que la fréquentation globale est passée de 383 à 608 millions de voyageurs, soit une progression de 60% (ou 5,4% par an) tandis que sur la même période, on observait une augmentation modérée du trafic routier sur les grandes infrastructures pénétrant dans Strasbourg (0,8% par an sur l'ancienne RN 83 au droit de Fegersheim Sud ; 1,1% par an sur l'A 35 à Ostwald ; 1,9% par an sur l'A 4 à Souffelweyersheim ; 2,9% par an sur l'A 352 à hauteur de Duttlenheim...). Les améliorations de l'axe autoroutier sur des relations bien desservies par les TER n'ont donc pas entraîné de réduction du trafic ferroviaire.

Les efforts consentis sur le rail ont naturellement pour objet de contribuer à ce que la circulation routière n'augmente pas encore. Cependant, il est clair qu'ils ne pourront résoudre l'ensemble des besoins de transport et que la voiture particulière ou les poids-lourds, en raison de leur souplesse d'utilisation, resteront des moyens de transport indispensables. Les projets de desserte ferroviaires ne répondent ni aux mêmes besoins ni aux mêmes fonctions que l'A355.

Le GCO a pour fonction première de faciliter le contournement de Strasbourg et les déplacements Nord-Sud ; il sera en particulier utile pour les trajets de transit interrégional, pour les liaisons entre Sélestat-Obernai et Haguenau-Saverne et pour les liaisons plus directes entre le sud-ouest et le nord de l'agglomération. Il améliorera par ailleurs l'accès à l'ouest de l'agglomération en venant du sud comme du nord. Il n'a pas vocation à accueillir une grande part de déplacement domicile – travail.

Le tram-train, l'augmentation de la capacité de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Saint-Louis ou la modernisation de la ligne Strasbourg-Lauterbourg serviront essentiellement aux déplacements des voyageurs (TER) vers ou à destination de Strasbourg, pour se rendre à leur travail, pour les loisirs ou pour des correspondances avec d'autres trains en gare de Strasbourg.

L'amélioration des déplacements entre le Nord et le Centre/Sud de l'Alsace ne saurait être efficacement apportée par le seul développement des transports en commun. En dehors des grandes agglomérations, les déplacements sont à la fois éclatés et de courtes distances. Les déplacements entre les villes moyennes alsaciennes n'ont pas une intensité suffisante pour permettre la mise en place de transports en commun lourds. Pour autant, l'A355 pourrait être un support intéressant pour de nouvelles dessertes routières par car ou bus entre ces villes moyennes qui seraient organisables à moindre coût.

En ce qui concerne la politique des transports (point 2) :

Le projet d'A355 est un projet qui s'inscrit dans le cadre avant tout multimodal d'une politique des transports nationale et locale cohérente avec la politique européenne.

2.1 La politique des transports actuelle en France intégrée à l'échelle européenne

En tant que projet d'autoroute nouvelle, l'A355 est considéré comme un grand projet d'infrastructure et a fait l'objet de procédure et d'inscription dans les documents de planification nationaux.

Ainsi la préparation et l'organisation du débat sur les fonctionnalités de la liaison A4 – VRPV s'inscrit dans le cadre de la révision du schéma directeur routier national, puis suite au Comité Interministériel à l'Aménagement Durable du Territoire (CIADT) du 15 décembre 1997 dans celui des schémas de service de transport. Le 19 mars 1999, c'est le Ministre de l'Équipement qui demande au Préfet de Région d'organiser le débat. Le cahier des charges de l'infrastructure est ensuite adopté par décision ministérielle le 6 juin 2000 suite au débat.

Le projet est en parallèle inscrit (page 749 du dossier d'enquête) dans les schémas de service de transports paru au journal officiel le 18 avril 2002, aujourd'hui abrogés par l'Ordonnance n° 2005-654 du 8 juin 2005.

Le projet est ensuite retenu parmi les grands projets prioritaires d'aménagement du territoire du CIADT du 18 décembre 2003 (Cf page 18 sur les contournements urbains) qui fixe les grandes orientations de la nouvelle politique des transports en France. Celle-ci est adoptée à l'issue de débats parlementaires au printemps 2003 conclus en octobre 2003 suite à la communication des rapports d'Audit de la DATAR et du Conseil Général des Ponts et de l'Inspection des Finances sur les différents projets.

La stratégie adoptée par le CIADT du 18 décembre 2003 s'inscrit dans la lignée des orientations du Livre Blanc de 2001 de la commission européenne, actuellement en révision.

Le programme d'infrastructures retenu permet de répondre aux objectifs d'une politique durable des transports et notamment de finaliser le maillage autoroutier de notre pays. Le report du trafic routier sur d'autres modes est un des enjeux majeurs puisque 75 % des projets sont ferroviaires (lignes à grande vitesse) ou fluviomaritimes (Canal Seine-Nord Europe, autoroutes de la mer). Pour ce qui concerne le mode routier, les objectifs sont d'assurer la fluidité des grands axes de transit afin d'y réduire la congestion conformément aux orientations du Livre Blanc européen, d'achever la réalisation des grandes liaisons autoroutières est-ouest et de parfaire la desserte des territoires enclavés. Quatre projets de contournements urbains sont retenus sur le territoire national.

2.2 Cadre local et démarche globales

1.1.2.6. LES ACTEURS :

Au niveau local, outre l'Etat, les collectivités territoriales plus particulièrement concernées par le projet sont :

- la **Région Alsace**, en charge des politiques d'aménagement du territoire régional, autorité organisatrice des transports régionaux de

voyageurs (TER) et en charge du projet de tram-train de la vallée de la Bruche ;

- le **Département**, en charge des politiques d'aménagement du territoire départemental, des transports routiers de voyageurs (autocars du réseau 67), du développement du réseau routier secondaire (aujourd'hui décentralisé) et en charge du projet de Transport Routier Guidé sur la RN4 ;
- la **Communauté Urbaine de Strasbourg**, autorité organisatrice des transports urbains (tramways, bus urbains), gestionnaire de la voirie urbaine.

1.1.2.7. L'HISTOIRE ET LE CADRE GENERAL

La complémentarité des projets de transports et de l'urbanisation est assurée dans les **Schémas de Cohérence Territoriale** (SCOT), qui remplacent les anciens Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme, dans une vision de planification sur 10 ans.

Sur l'agglomération de Strasbourg, la planification a toujours été multimodale. Ainsi le schéma directeur de 1973 intégrait déjà l'idée d'un transport collectif en site propre urbain, qui deviendrait le tramway à partir de 1994.

Autant que possible, les évolutions de l'urbanisation, des modes de vie, de la mobilité sont prises en compte au moyen de ces documents de planification. L'équipement d'un territoire en transports en commun ou en infrastructures routières doit en effet être conçu de manière globale, et pour anticiper le développement urbain ; il peut même contribuer à l'orienter.

Les orientations s'appuient sur les prévisions de croissance et de localisation de l'emploi et de la population, qui font l'objet d'études approfondies.

Plus spécifiquement dans le domaine des transports et sur le seul périmètre de la CUS, le plan de déplacements urbains (PDU) présente l'articulation des différents projets routiers et de transports collectifs à l'échelle de l'agglomération. Le PDU de la CUS a été adopté après enquête publique le 7 juillet 2000. Le schéma multimodal développé dans le cadre du PDU, représentatif du réseau de base à l'horizon 2010, s'articule autour :

- des transports collectifs urbains et des liaisons périurbaines voire régionales ;
- des routes de contournement ;
- de la desserte du port autonome de Strasbourg ;
- des parcs relais et d'échange ;
- du schéma des deux roues ;
- d'une première approche d'un schéma piétons.

Le GCO apparaît donc comme un des maillons du système multimodal de transport à l'échelle de l'agglomération strasbourgeoise et de sa région. Comme le souligne le SCOTERS (DOG page 50 et carte page 53, PADD pages 20 et 21), le GCO représente un projet de niveau d'agglomération et constitue une véritable opportunité pour organiser une nouvelle hiérarchie des réseaux, en vue de faire résolument évoluer l'équilibre en faveur des transports collectifs.

A coté des actions en faveur des transports en commun pour réduire la circulation dans et autour de l'agglomération, de nouvelles voiries routières sont nécessaires pour séparer le trafic de transit du trafic interne à l'agglomération et pour faciliter l'accès des poids lourds au Port autonome sans traverser la ville de part en part. Il s'agit notamment de la Rocade Sud et Est de Strasbourg avec l'embranchement vers le nouveau Pont sur le Rhin et du Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Cependant, pour ne pas attirer de nouveaux trafics, ces aménagements de voirie doivent être complétés par une nouvelle exploitation de certaines

voiries existantes, en particulier l'A35 et la RN 4, et ce au bénéfice des transports en commun.

L'Alsace ne bénéficie pas encore d'un réseau de transports collectifs qui couvre assez largement les territoires pour répondre à tous les besoins de transport. Il faudra encore des efforts importants et du temps pour améliorer ces aspects.

Il peut également être légitime de s'interroger sur le choix du lieu de vie ; il est prévisible que dans les prochaines années, comme cela se vérifie dans d'autres régions (Ile-de-France avec le RER, Karlsruhe avec le réseau de tram-train), l'accessibilité grâce aux transports collectifs deviendra un facteur primordial du choix du domicile, voire de l'implantation des commerces et des entreprises.

1.1.2.8. LES PROGRAMMES D'ACTION ET LES DEMARCHES D'ETUDES

La cohérence des politiques s'est traduite en Alsace et sur l'agglomération de Strasbourg, d'une part par la contractualisation entre les différents partenaires sur des études ou des réalisations, dans le cadre des Contrats de Plans et du Contrat de Strasbourg Ville Européenne et, d'autre part par le pilotage coordonné des démarches d'études. L'ensemble des partenaires travaille en commun sur les différents projets.

Ainsi, les premières études consistant à analyser les impacts et la faisabilité du tracé routier du GCO inscrit dans les documents d'urbanisme des années 1970 et engagées en janvier 1993 ont été inscrites au X^{ème} contrat de plan Etat-Région. Leur suite est inscrite dans le cadre du contrat triennal Strasbourg Ville Européenne 1994 – 1996 signé le 11 avril 1994, prévoyant en son article 4 le financement des études préalables au GCO pour 4 MF se répartissant en 50% Etat et 50% Région Alsace. La réflexion plus globale du dossier de voirie d'agglomération (DVA*) est formalisée par une convention Etat – Région signée le 17 mai 1994.

En ce qui concerne la coordination des démarches d'études, la mise en place d'un comité de pilotage commun entre le Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est décidée dès 1994. Le comité du 6 décembre 1994 valide les hypothèses de travail. Ces études multimodales retiennent pour l'analyse deux scénarios contrastés d'aménagement de la région de Strasbourg :

- un scénario plutôt « routier », comprenant le GCO (A) ;
- un scénario plutôt « transports collectifs », sans GCO (B).

Cette comparaison va finalement aboutir au « scénario d'équilibre » comme le rappelle le dossier d'enquête en E.5.1. page 150.

Les moyens de transport collectif ou, plus généralement alternatifs à la voiture particulière, représentent bien aujourd'hui une priorité. A titre d'exemple, le volet ferroviaire du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 est pour la première fois, avec 260 millions d'euros (1,7 MF), équivalent au volet routier (il concerne les projets tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges, l'augmentation de la capacité permettant la mise en œuvre de TER cadencé sur la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle, la réalisation du pôle d'échanges TER-tramway d'Hoenheim, la modernisation de la ligne Strasbourg-Lauterbourg...).

1.1.2.9. L'UTILISATION ACTUELLE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS ET LES PROJETS EN COURS

Hormis les quelques actifs qui, par choix ou par nécessité, n'utilisent pas la voiture pour se rendre à leur travail (moins de 10 %), les transports en commun sont utilisés essentiellement lorsqu'ils sont performants et compétitifs par rapport à la voiture, quasiment de porte à porte. L'utilisation dépend notamment de la fréquence des trains et de la qualité de la desserte finale par les transports urbains. Deux comparaisons illustrent ce propos :

- ⇒ la part modale du transport en commun, en 1999, est de 33 % pour des actifs résidant à Molsheim et travaillant à Strasbourg (grâce aux dessertes directes et aux fortes fréquences), alors qu'elle est inférieure à 20 % pour Obernai et Barr ;
- ⇒ la part modale globale pour le « Bas-Rhin hors CUS » vers Strasbourg est de 20 %, alors qu'elle n'est que de 10 % vers les autres communes de la première couronne (qui ne disposent pas de dessertes en transport en commun et/ou nécessitent un changement de mode de transport pour le voyageur, une fois qu'il est arrivé dans Strasbourg).

Sur les 50 000 actifs résidant hors Communauté Urbaine de Strasbourg qui ont un emploi à Strasbourg ou dans la première couronne de l'agglomération (Hoenheim, Bischheim, Schiltigheim, Lingolsheim, Eckbolsheim, Ostwald, Illkirch-Graffenstaden) et ceux qui font le trajet inverse, la très grande majorité d'entre-eux (plus de 80 %) utilisent exclusivement la voiture, en empruntant notamment l'autoroute A35.

Les facteurs de cette compétitivité des transports collectifs, du point de vue des transports en commun, sont connus : facilité d'accès depuis le domicile, fréquence, confort, temps de parcours, simplicité d'utilisation, facilité de correspondance avec d'autres moyens de transport. Ceux inhérents à la voiture individuelle sont essentiellement le temps de parcours et l'accès au stationnement à l'arrivée. Le coût du déplacement par l'un ou l'autre mode est évidemment un critère de choix complémentaire, voire essentiel lorsqu'il est convenablement évalué par l'utilisateur.

Le tramway de Strasbourg, a connu un succès très important (157 000 voyages/an en 2001, avec une hausse de près de 8 % par an depuis 1994, année de mise en service de la ligne A).

L'Alsace est également la seule région de France à posséder des TER 200 (permettant de relier en 1 h, à 200 km/h, Strasbourg à Mulhouse) et à se trouver à l'initiative de deux projets de tram-train interconnectés aux réseaux de tramway, à Mulhouse et à Strasbourg.

Le Département du Bas-Rhin s'implique fortement dans l'aménagement de pistes cyclables : depuis 1992, 300 km de pistes ont été construits. Il soutient la politique des parkings-relais de la CUS et a lancé un programme de 6 parcs de covoiturage, dont le premier (Echangeur de Sarre-Union) est réalisé. Il étudie également un projet de Transport Routier Guidé sur la RN 4.

Enfin, la Communauté Urbaine de Strasbourg est en pointe pour la politique de déplacements à vélo ; elle est la première « ville cyclable » de France.

La poursuite du développement des transports en commun constitue une réponse appropriée à l'augmentation des déplacements liée notamment à l'accroissement démographique et au desserrement de l'agglomération strasbourgeoise.

Sur le plan du trafic de marchandises, la situation actuelle et l'utilisation des différents modes de transports est illustrée dans la plaquette de l'observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace (ORTAL) jointe en annexe.

La SNCF pratique de manière habituelle le transport combiné visant à placer un conteneur sur le wagon, beaucoup plus souple que le feroutage visant à transporter un camion avec sa marchandise. C'est le cas par exemple sur l'axe Nord-Sud Strasbourg-Mulhouse-Saint-Louis-Bâle pour les marchandises qui transitent des ports de l'Europe du Nord vers l'Italie.

Des investissements importants inscrits au Contrat de Plan ont été réalisés pour développer les performances des ports sur le Rhin. Il s'agit à Strasbourg de la construction d'un second terminal conteneurs (mis en service en septembre 2004) et à Mulhouse de travaux d'outillage, destinés à renforcer la capacité du site.

Une amélioration significative et durable ne peut être apportée que si l'on combine les apports du **transport de marchandises** et du **transport collectif par rail** et celui des **infrastructures routières**.

1.1.2.10. LES PROJETS A VENIR

Au-delà de la question de l'axe nord-sud et comme l'illustre nombre d'interventions, la problématique majeure demeure celles des déplacements de voyageurs radiaux sur Strasbourg et dans l'agglomération de courtes et moyennes distances pour laquelle la meilleure réponse doit autant que possible être trouvée dans les transports collectifs.

Amorcé avec la mise en service de la première ligne de tramway et le développement des liaisons TER, l'offre de transport collectif voyageurs sera sensiblement accrue dans les années à venir en mettant l'accent sur les nœuds d'intermodalité bien connectés au réseau routier et aux agglomérations.

Sur le réseau ferré, de nouveaux projets sont prévus à court terme (cadencement TER, tram-train, ...) qui permettront d'offrir une desserte compétitive pour de nombreux territoires du Bas-Rhin. Ils seront progressivement complétés par :

- la mise en place de suppléments sur le tronçon Vendenheim / Mommenheim / Saverne, grâce à la deuxième phase du TGV Est ;
- une meilleure articulation des TER et transports interurbains avec le réseau de tramway de l'agglomération strasbourgeoise.

Au-delà du seul réseau ferré, les dessertes en transports en commun performants prévues dans les projets du SCOTERS (bus en site propre, tramway ou tram sur pneus) seront mises en œuvre dans des secteurs situés à l'écart des voies ferrées, comme Marlenheim-Wasselonne et Stutzheim-Truchtersheim. Parmi les projets en cours d'étude, il convient de citer le projet concernant le transport routier guidé sur la RN 4 porté par le Conseil Général du Bas-Rhin. Celui-ci est d'ores et déjà préfiguré par des couloirs réservés aux bus au niveau de Furdenheim.

En complémentarité de l'A355 peuvent être mentionnés le prolongement des systèmes de transports par tramway au-delà de HautePierre, avec la mise en place de parkings-relais performants et judicieusement placés, notamment aux extrémités du GCO, là où existe un choix de correspondance avec le TER. Une utilisation optimale partagée des aires du futur Zénith à Eckbolsheim pourrait compléter utilement ce dispositif. Il sera aussi en complémentarité avec la VLIO.

Alors que le GCO sera une infrastructure autoroutière, la Voie de Liaison Interquartiers Ouest sera une route départementale à 2 x 1 voie à vitesse limitée (50 à 70 km/h). Le tracé de la VLIO permettra de relier les villages entre Lingolsheim et Schiltigheim et sa fonction sera de désengorger les centres-bourgs et de mieux desservir l'Ouest de la Communauté Urbaine de Strasbourg. La VLIO est donc un axe interne à l'agglomération, alors que le GCO contourne le territoire de la CUS beaucoup plus largement, à une quinzaine de kilomètres environ du centre ville. Il ne proposera qu'un seul échangeur (avec la RN 4) pour permettre une entrée par l'ouest dans l'agglomération. Sa fonction est d'assurer les grands échanges Nord-Sud, sans passer par l'A 35.

Dans le domaine du trafic de marchandises, les réflexions en cours sur l'application de l'article 227 de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006 concernant la sécurité et le développement des transports devraient conduire à la mise en place d'un système de taxation des poids lourds roulant sur le réseau structurant nord-sud alsacien en 2008. Celui-ci devrait permettre de réguler la croissance du trafic d'une part et de rééquilibrer au moins partiellement les flux entre les deux rives du Rhin, d'autre part.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

En ce qui concerne le coût et l'efficacité des transports collectifs : le réseau de tram du Kochersberg ?

Il est important de comprendre les fonctionnalités du projet proposé par rapport à celles offertes par les transports collectifs : l'A355 - GCO a un effet sur les déplacements nord-sud traversant Strasbourg ou en direction du secteur Ouest de l'agglomération. Son objectif premier ne concerne pas les déplacements domicile – travail. Pour ceux-ci, des solutions de type transport collectif sont à rechercher. Toutefois, le type de transport peut être très varié et doit être dans ce cas précis adapté à la distribution des logements. En effet, même si la polarisation des déplacements vers Strasbourg est forte (62% des actifs de Truchtersheim soit 711 avec seul 2% de part de marché, 74% des actifs de Stutzheim-Offenheim soit 526 travaillent dans la CUS avec 1% utilisant les transports collectifs), la dispersion des villages rend difficile et très coûteux le déploiement d'un transport collectif lourd. A l'inverse, le développement du transport par bus ou à la demande peut représenter un réel intérêt, à condition d'utiliser des voies préservées des encombrements.

Les perspectives de réorganisation du réseau routier offertes par le GCO pourraient offrir à un coût raisonnable une telle opportunité, notamment sur la RD41 entre Stutzheim et Wolfisheim.

Le coût et de l'efficacité des transports collectifs peut s'apprécier à partir des quelques informations suivantes relatives au tramway de Strasbourg :

Phase	Mise en service	Coût total	Subvention Etat	Trafic A/D	Trafic B/C	Total
A/D	1994	1940 MF	330 MF	65 000 (1995)		
B/C	2000	1625 MF	323 MF	100 000 (2001)	90 000 (2001)	330 000 (2001)
E	2008	400 ME	25 ME			
Tram-Train		300 ME	80 ME	TER 4000	TT 18 000	8 000 /22 000

(trafic indiqué en voyages par jour)

L'enquête ménage de 1997 sur le périmètre de la CUS et sa comparaison avec les précédentes permet d'évaluer la pertinence et l'intérêt du développement du tramway dans le secteur urbain dense. Elle permet d'observer une progression globale de la mobilité de +26%, due pour moitié à la croissance démographique et pour moitié à la plus forte mobilité de chacun et qui concerne essentiellement la mobilité par transports collectifs (+48% contre +18% en voiture). Toutefois, les impacts varient suivant les secteurs géographiques : dans le centre, le cumul de mesures de circulation (qui utilisent pour partie la rocade A35), de stationnement, d'accessibilité en transports collectifs, d'actions en faveur des deux-roues et des piétons permet une réduction du nombre de véhicules par ménage (de 0,69 à 0,64 véhicules/ménage dans le centre alors que la moyenne est de 1,01 véhicules/ménage pour l'ensemble de la CUS, de 1,45 dans les communes périphériques de la CUS et de près de 1,8 dans le Kochersberg). La part de la voiture passe ainsi de 1988 à 1997 de 67% à 58%. Sur les relations desservies par le tramway, elle tombe à 55% alors qu'elle était de 60% en 1988.

En ce qui concerne les parkings relais (point 1.1.1) :

Les parcs-relais mis en place pour favoriser le déplacement multimodal voiture-tram rencontrent un succès qui dépend du positionnement des parcs par rapport aux stations de tramway mais aussi de leur positionnement par rapport au réseau routier congestionné (Page 21/53 pièce C.1.1.3. et page 51/122 pièce D). C'est pourquoi il a été proposé d'utiliser le GCO comme support de plusieurs parc-relais situés aux intersections avec des axes de transports collectifs, existant ou en devenir (Page 94/122 en D3.5.2). Ainsi, la concertation a été l'occasion de mentionner un projet de transports collectifs pour le Kochersberg et un parking-relais pour le Tram-Train à Duttlenheim ou Duppigheim (Page 36/53 C1.6.3.).

De même, l'un de l'objectif du programme comprenant la requalification de l'A35 est d'encourager le transfert modal sur les transports collectifs par de bonnes connexions aux parkings relais et par un niveau de service adapté (Page 50/53 C4).

Ceci pourra aussi remplir des objectifs touristiques (E6.2.8. Effet sur le tourisme et les loisirs) en facilitant l'accès à Strasbourg pour les touristes. Celui-ci pourra se faire de manière simple en transports collectifs depuis le GCO et les parkings relais qui se trouveront au niveau de la zone de la Bruche pour le tram-train et au niveau de la RN4 pour le transport routier guidé du Département. Cet accès ouest par la RN4 puis l'A351 est à ce titre le plus intéressant du point de vue touristique de par la perspective qu'il offre sur la Cathédrale.

En ce qui concerne la tarification intégrée (point 1.1.2) :

La question de la tarification des transports collectifs est abordée par plusieurs interventions. Il s'agit d'un sujet essentiel et qui fait l'objet de réflexions importantes. La complexité technique et politique du sujet explique en partie l'état actuel qui n'est pas encore abouti. Toutefois, des progrès sont visibles avec notamment la mise en place récente d'un premier titre commun TER – Bus – Tram sur Strasbourg, Alseo (Cf article en pièce jointe).

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne le développement des modes « doux » (point 1.8) :

Les pistes cyclables :

L'intérêt de Strasbourg pour l'utilisation de la bicyclette a vraiment commencé en 1978 avec l'élaboration d'un premier schéma directeur sur la base duquel s'est amorcé un réseau radial d'itinéraires cyclables sur l'agglomération. En 1989, la ville fit partie des membres fondateurs du Club des villes cyclables. À partir de 1994, avec l'inauguration du tram et la signature de la Charte Vélo, une politique globale de transports alternatifs a été mise en route. Le réseau cyclable, cohérent et bien jalonné, a plus que doublé en dix ans. Plus de 430 kilomètres d'itinéraires irriguent l'ensemble de l'agglomération et notamment le centre ville, dans de bonnes conditions de sécurité.

Un programme de réalisation d'itinéraires cyclables (à chaque fois que possible en site propre) à l'horizon 2010 a été arrêté le 28 février 2003 par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg. Il porte sur la construction de 10km par an en moyenne pour atteindre environ 495 km en 2010, pour un coût estimé à 2.430.000 euros par an.

Parmi les réalisations récentes les plus emblématiques on peut citer :

1. La maison des cyclistes et de la mobilité ouverte en mai 2004

Située au 12 rue des Bouchers dans un quartier très touristique près du pont du Corbeau, elle permettra aux nombreux touristes désireux de découvrir Strasbourg à vélo, aux randonneurs européens et aux habitants de la CUS, de s'informer et de pratiquer les modes de déplacement "doux".

2. La passerelle Mimram du Jardin des Deux Rives inaugurée au printemps 2004 reliant les deux rives du Rhin au sud du pont de l'Europe et offrant des cheminements cyclables permettant aux usagers se rendant à Kehl, et aux cyclistes désireux de visiter le Jardin des Deux Rives, de circuler dans de bonnes conditions.

3. Les équipements cyclables le long des nouvelles lignes du tramway

Dans le programme d'extension du tramway (13 km réalisés avant fin 2007), il est prévu le réaménagement des voiries existantes. Ce réaménagement s'accompagnera de la création de cheminements cyclables sécurisés, le plus souvent des pistes unidirectionnelles en site propre, le long de la ligne du tramway. Dans d'autres cas, les pistes pourront être, selon l'emprise disponible, bidirectionnelles d'un seul côté de la voirie. Dans tous les cas, le programme d'extension du tramway s'accompagne toujours de la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés de qualité.

Le Conseil Général du Bas-Rhin poursuit aussi une politique ambitieuse de développement des pistes cyclables.

Enfin, ne ce qui concerne le projet d'A355 – GCO, le rétablissement des pistes cyclables est prévu sur 6 secteurs comme l'illustre la carte de synthèse en pièce F du dossier d'enquête, dont un secteur correspondant à une piste en projet (liaison Molsheim – Duppigheim).

Dessertes par bus :

Plusieurs idées ont été formulées concernant des possibles aménagements de dessertes par bus. Ceci relève directement de la compétence de la Communauté Urbaine de Strasbourg pour les bus urbains ou du Conseil Général du Bas-Rhin pour les liaisons interurbaines.

Les idées citées concernent notamment :

- La création d'une gare routière sur la zone commerciale de Vendenheim avec une liaison directe vers Strasbourg et la desserte des villages par bus plus petits.
- La création d'une liaison bus vers la station tram de Hoenheim depuis Vendenheim.
- La modification du trajet du bus 71 par la RN63.

Ces propositions ont été transmises à la CUS et au Département du Bas-Rhin qui les examineront pour celles qui n'ont pas déjà fait l'objet de réflexions.

Dessertes par tram :

Plusieurs interventions font référence au tramway du Kochersberg, exploité par la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) jusque dans les années 1960. Un réseau rural, à voie métrique, destiné aux communes rurales avait été construit à partir de 1886 par les Allemands. Après la première guerre mondiale, la ville de Strasbourg crée la Compagnie des Tramways de Strasbourg qui reprend la totalité des actions à l'Omnium Berlinoise. Les lignes desservant l'ouest sont les suivantes :

2 : Breuschwickersheim / Wolfisheim - Faubourg National - Kébler - République - Porte de Kehl

5 : Westoffen / Truchtersheim - Oberhausbergen - Gare centrale - Avenue des Vosges - Pont du Canal avec services partiels 15 Oberhausbergen - Pont du Canal

8 : Wacken - Kléber - Vieux Marché - Rue de Molsheim - Lingolsheim / Ottrott

Les premiers services d'autobus sont lancés aussi en 1930. C'est ce mode qui va progressivement remplacer le tramway. Déjà en octobre 1937, les tramways disparaissent de la desserte suburbaine de Westoffen et Truchtersheim, remplacés par des autobus, avant de revenir en août 1938.

C'est l'arrivée d'autobus de grande capacité et performants, plus flexibles et non encore gênés par les embouteillages, qui a raison du réseau de tramway strasbourgeois : la dernière ligne disparaît en 1960.



L'ANCIENNE gare de Truchtersheim en 1952.

Plusieurs extensions de tramway sont proposées dans le cadre des interventions :

- Une extension depuis Strasbourg vers Souffelweyersheim et la Zone commerciale de Vendenheim ;
- Des navettes ferroviaires Strasbourg-Eckwersheim-Brumath avec deux gares et parkings hors agglomération près de la RD1063 (ex RN63) et près de la discothèque direction Mommenheim.

Il est important de rappeler que le tramway est un mode de transport collectif adapté aux centres villes ou zones denses. Sa circulation au niveau de la voirie et les arrêts espacés de quelques centaines de mètres lui confèrent une vitesse moyenne modeste. Si celle-ci reste performante dans un secteur dense, elle l'est beaucoup moins dans des secteurs moins denses. Ainsi, le tramway se développe naturellement au cœur de l'agglomération. En ce qui concerne la ligne A mentionnée dans quelques interventions, il convient de noter qu'elle se termine non pas à Rotonde mais à HautePierre. Son prolongement plus à l'ouest est prévu, au moins jusqu'au Zenith. L'idée d'un prolongement vers Truchtersheim est inscrite dans le SCOTERS.

La desserte des grandes zones d'activités (Port, Reichstett, Fegersheim) est jugée par certaines interventions insuffisante. Elle existe pourtant, reposant principalement sur des lignes de bus. Toutefois, il faut prendre en compte la taille de ces zones, très étendues, et leur situation souvent isolées du tissu urbain. Si l'on ajoute enfin que de nombreux sites industriels fonctionnent 24 heures sur 24, on comprend que la mise en place d'une bonne desserte en transports collectifs n'est pas facile.

Commentaires de la commission d'enquête publique :

L'étude d'impact indique dans sa partie E5.1 historique que « du point de vue de l'agglomération, l'amélioration des conditions de circulations passe nécessairement par l'aménagement d'un contournement autoroutier, même si celui-ci n'est pas suffisant ». Ce constat a engendré la mise en place d'un scénario d'équilibre précisé dans le PDU et prenant en compte le GCO et plusieurs projets de transports collectifs.

Aussi, le GCO ne paraît pas en contradiction avec l'organisation d'une structure performante de transports collectifs pour la région Alsace :

- Ce projet n'a pas vocation à absorber la majeure partie de déplacement domicile-travail ni les déplacements radiaux sur Strasbourg qui relèvent de l'utilisation des TER, du tramway et des transports en commun routiers. Ces flux de déplacement sont gérés dans le cadre d'une politique globale de transports collectifs.
- Il peut cependant, sur un axe Nord/Sud, faciliter la mise en fonction de nouveaux moyens de transports collectifs routiers pour les liaisons entre les villes moyennes, solutions qui ne nécessitent pas la mise place, vu le flux modeste de voyageurs, de systèmes de transports collectifs lourds.
- Les collectivités territoriales, que ce soit la Région, le Département ou la Communauté Urbaine de Strasbourg, affichent des politiques fortes et dynamiques en matière de transports en commun (TER, tram-train, réseau de transports routiers, tramways, bus urbains), dont les financements par les collectivités ne sont pas dépendants de celui du GCO qui est une concession.
- Il est donc nécessaire de développer les programmes de transports en cours et d'être imaginatif quant à de nouveaux projets afin de diminuer le nombre des actifs résidants hors CUS et utilisant leur véhicule (80%).

Nous notons par ailleurs que le GCO contribuera au développement de certains transports collectifs qui, pour certains emprunteront l'autoroute et pour d'autres, contribueront à leur utilisation grâce à la mise en place de parkings relais notamment aux extrémités du GCO (choix de correspondance avec le TER), au niveau de Duttlenheim ou Duppigheim pour la tram-train, ainsi qu'à la sortie de l'échangeur situé au niveau d'Ittenheim pour le transport routier guidé du département.

Il conviendra de bien positionner les parkings relais afin que ceux-ci puissent être performants, à savoir accessibles facilement par ceux ayant emprunté le GCO mais aussi par ceux empruntant les routes secondaires.