

Compte-rendu de la Réunion d'Information et d'Echange avec le public du vendredi 21 juillet 2006

Madame Elisabeth SPIELMANN, Présidente de la Commission d'Enquête :

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs, bonsoir et bienvenue dans cette salle du palais des congrès. En tant que Présidente de la Commission désignée par le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg, par décision du 13 avril 2006, j'ai l'honneur d'organiser et de présider cette réunion d'information et d'échange avec le public, réunion que je déclare ouverte.

Cette réunion d'information et d'échange est faite dans le cadre de l'Enquête Publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet du Grand Contournement Ouest de Strasbourg et à la mise en compatibilité des P.O.S. / P.L.U. de 18 communes. Cette Enquête Publique, prescrite par Arrêté Préfectoral du 03 mai 2006, sur une période allant du 01 juin au 13 juillet 2006 est assurée par une Commission d'Enquête indépendante et composée de

- Monsieur Jean DELOBBE, ici présent, désigné en qualité de membre de la commission,
- Monsieur Jean-Paul DENIS, ici présent, désigné en qualité de membre de la commission,
- et moi-même, Elisabeth SPIELMANN, désignée en qualité de Présidente de la commission.

Pour une question de neutralité et d'impartialité, les Commissaires Enquêteurs désignés ne résident ni dans le Bas-Rhin, ni dans le Haut-Rhin. Ainsi, malgré la consonance alsacienne de mon nom, je peux vous assurer que je suis bien Mosellane. La Commission d'Enquête a un rôle pédagogique d'information : elle doit favoriser la connaissance du dossier. Le Commissaire Enquêteur écoute, explique et prend note des éventuelles observations. A ce stade, nous ne donnons pas d'avis sur le projet. Nos conclusions et notre avis seront rendus publics après transmission de notre rapport en Préfecture et à la clôture de l'enquête. Des copies du rapport seront alors tenues à la disposition du public pendant un an à la Préfecture du Bas-Rhin, à la C.U.S., et dans les communes concernées par l'enquête.

Conformément au Code de l'environnement, au vu de la complexité du dossier soumis à enquête, et après une première analyse des observations du public, ainsi que du premier mémoire en réponse établi par le Maître d'Ouvrage, à savoir la D.R.E. (Direction Régionale de l'Équipement), la Commission d'Enquête a décidé la prolongation de l'Enquête Publique pour une durée maximale de 15 jours, jusqu'au 28 juillet 2006, ainsi que l'organisation de cette réunion d'information et d'échange, en présence du Maître d'Ouvrage. En ce qui concerne l'organisation de cette enquête, la publicité administrative de cette Enquête Publique a été faite conformément au Code de l'environnement, à savoir 15 jours avant et pendant la huitaine suivant le début de l'Enquête Publique, dans les journaux suivants : Dernières Nouvelles d'Alsace, Le Moniteur, Le Figaro et Le Monde. Dans le même temps, l'avis d'Enquêtes Publiques conjointes a été affiché dans les 24 communes concernées et sur des panneaux situés tout le long du tracé projeté. Un constat d'affichage a été effectué par huissier le 16 mai 2006.

La prolongation d'Enquête Publique jusqu'au 28 juillet 2006 a été décidée par la Commission d'Enquête. Elle a fait l'objet d'un Arrêté Préfectoral du 04 juillet 2006, publié dans les annonces légales des journaux précédemment cités. Cet arrêté a été affiché dans les 24 communes concernées, ainsi que sur le site. Un constat d'affichage a été effectué par huissier le 17 juillet 2006. Enfin, un communiqué de presse a été fait dans de nombreux journaux, radios et chaînes de télévision.

A ce jour, l'Enquête Publique est assurée dans les 24 communes concernées, et sont disposés dans chaque commune un, voire deux registres d'Enquête Publique, le dossier soumis à enquête, ainsi que deux recueils d'étude, bien distants du dossier soumis à enquête et laissés à disposition pour parfaite information. Ces dossiers comprennent des dossiers d'expertise relatifs aux espèces protégées, la synthèse des perspectives d'aménagement et de développement, les cahiers des charges, l'étude sur le trafic de fret de *Kessel et Partners* ainsi que l'expertise *TTK*

Les 33 permanences ayant été effectuées, la prolongation de l'Enquête Publique permettra de recueillir les éventuelles observations suite à cette présente réunion publique. Ces observations devront nous parvenir par courrier adressé en mairie de Brumath, siège administratif de la Commission d'Enquête, ce jusqu'au 28 juillet 2006 inclus.

Vous devez savoir que toutes les observations écrites et documents annexés dans les registres d'Enquête Publique, ainsi que les propres observations de la Commission font l'objet de demandes de mémoires en réponse que nous adressons au Maître d'Ouvrage. Ces mémoires en réponse seront insérés dans le rapport de la commission, qu'elle devra établir en fin d'Enquête Publique, en y joignant sa conclusion et son avis motivé.

L'avis motivé de la Commission d'Enquête sera émis indépendamment :

- * du **Tribunal Administratif de STRASBOURG**,
- * de la **Préfecture du Bas-Rhin**,
- * du **Maître d'Ouvrage**,
- * de **toute autre instance publique ou privée**.

L'avis motivé émis par la Commission d'Enquête pourra être :

- * soit **un avis favorable**,
 - * soit **un avis favorable avec recommandations**,
 - * soit **un avis favorable avec réserves** (si les réserves ne sont pas levées, l'avis est considéré comme défavorable),
 - * soit **un avis défavorable**
- au projet.

Pour votre parfaite information, à la demande de la commission, deux experts en hydrogéologie et en acoustique ont été désignés par le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg. Les expertises seront annexées au rapport de la Commission d'Enquête.

Cette réunion d'information et d'échange, décidée par la Commission d'Enquête, a pour objet essentiel de permettre une meilleure information du public. C'est ainsi que, pour parfaire cette information, la Commission d'Enquête Publique a souhaité, en plus de la présence du Maître d'Ouvrage, la présence de la société *TTK*. En effet, dans le cadre de la concertation publique, et lors de l'élaboration des cahiers d'acteurs, initiative lancée par le D.R.E., le collectif *G.C.O. non merci* ainsi que l'association *Alsace Nature* ont sollicité une expertise de l'avant-projet sommaire. Le Préfet a autorisé, le 12 mai 2005, le lancement d'une consultation pour une mission d'expertise. La société choisie, à savoir la société *TTK*, a ainsi établi, conformément au cahier des charges, le document que vous pouvez consulter actuellement dans les communes concernées par l'Enquête Publique.

Cette réunion publique va se dérouler de la façon suivante : dans un premier temps, la Direction Régionale de l'Équipement, représentée par Monsieur QUOY, va rappeler le projet soumis à enquête. S'en suivra une présentation succincte de l'expertise par la société *TTK*, représentée par Monsieur GUERIN, ici présent.

La seconde partie est consacrée aux réponses aux questions du public. Il a bien été convenu que cette réunion ne devra pas tourner en débat d'experts. Les réponses aux questions du public devront être claires et compréhensibles. Afin d'être efficace, je vous demande de poser vos questions en tenant compte des thèmes généraux suivants que nous allons aborder successivement :

- le principe autoroutier et son tracé,
- l'agriculture et le patrimoine culturel et naturel,
- la pollution (santé, air, bruit...),
- l'hydraulique,
- questions diverses.

Un temps est imparti à chaque thème.

La présente réunion publique est enregistrée par le secrétariat professionnel indépendant E.P.A.-MARTEX, situé à Marange-Silvange en Moselle, qui est chargé de retranscrire un compte-rendu intégral de cette réunion, qui sera annexé au rapport de la Commission d'Enquête. Tous les propos seront fidèlement retranscrits. Je demande donc aux personnes qui souhaitent intervenir d'épeler leur nom afin qu'il soit correctement retranscrit et parler distinctement dans le micro. Merci d'être concis dans vos questions, ce qui permettra à un maximum de personnes de pouvoir s'exprimer. J'ai conscience que ce dossier est d'une très grande importance et qu'il vous tient tous à cœur. Aussi, je vous demanderai, pour le bon déroulement de la séance, de poser vos questions et d'aborder les réponses avec la même sérénité que vous avez eue au cours des permanences, ce qui confirmera que la sagesse des Alsaciens est bien une tradition. Cette réunion devrait se terminer au plus tard vers 22h00. A présent, je donne la parole au Maître d'Ouvrage, Monsieur QUOY.

PREMIERE PARTIE

Présentation du projet

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

Merci, Madame la Présidente.

Mesdames et Messieurs, bonsoir.

Je vais ce soir commencer par une présentation introductive, visant avant tout à rappeler les objectifs du projet et l'avancement des différentes études.

Origine du projet d'autoroute de Grand Contournement Ouest de Strasbourg

C'est un projet qui se situe avant tout dans la continuité de l'axe autoroutier alsacien Nord-Sud, qui est né aussi des réflexions sur les déplacements à l'échelle de l'agglomération de Strasbourg, mais aussi dans le cadre de réflexions sur le développement urbain et économique de Strasbourg et de la région.

Tout d'abord, l'axe routier Nord-Sud régional est un axe structurant routier adapté au développement économique de la région, situé dans un corridor international mais dont les fonctions sont principalement régionales. Si l'on observe les derniers résultats des enquêtes "Origines et destinations des poids-lourds à travers l'Alsace", on constate une différence entre les axes Est-Ouest, qui se situent au Nord avec l'A4 et au Sud avec l'A36, sur lesquels le trafic de poids-lourds est majoritairement du transit, et l'axe Nord-Sud, sur lequel la proportion de transit est légèrement inférieure, marquant par là l'importance régionale de cet axe. Les effets de la taxe allemande, qui ont reporté un certain trafic, n'ont pas changé cette différence, même s'ils ont renforcé la vocation internationale de l'axe Nord-Sud.

En ce qui concerne les déplacements sur l'agglomération de Strasbourg, la structure routière, mais aussi ferroviaire, en étoile, convergent vers Strasbourg, sur des axes où les transports collectifs sont plus ou moins développés. Les axes ferroviaires de la vallée de la Bruche, du Sud de la plaine d'Alsace ou du Nord vers Saverne, sont relativement performants. Néanmoins, et vous le savez tous, dans le Kochersberg notamment, ce sont essentiellement des axes routiers sur lesquels il n'y a pas de transport collectif. Dans le même temps, l'axe autoroutier construit dans les années 60 pour pénétrer au cœur de l'agglomération, assure des fonctions de plus en plus locales, principalement au bénéfice du centre-ville, mais conduisant à une détérioration assez significative du service pour traverser Strasbourg. On peut constater cela en observant les évolutions du trafic sur l'agglomération, avec principalement la piétonisation du centre-ville en 1992, qui a rejeté plusieurs dizaines de milliers de véhicules sur l'A35 et sur le contournement Sud, mais aussi par les mises en service progressives des lignes de tram, qui ont eu des effets divers : un délestage de l'A351 à l'Ouest, mais aussi des effets de renforcement du trafic sur l'A35 centre. Dans le même temps, le trafic en entrée de ville de l'agglomération de Strasbourg a considérablement diminué, réduisant ainsi les nuisances dans le centre-ville de Strasbourg et permettant le bon développement des transports collectifs au cœur de l'agglomération. La structure du trafic sur l'A35 aujourd'hui est principalement composée de trafic d'échanges, c'est-à-dire qui ont l'origine ou leur destination dans la Communauté Urbaine de Strasbourg. Le transit étant d'environ d'un quart du trafic, plus important bien sûr pour les poids-lourds ; ce transit étant estimé à l'échelle de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

En terme de développement économique et urbain de Strasbourg et de sa région, le rééquilibrage du territoire passera par la mise en place de zones d'activité d'une taille suffisante et bien positionnées par rapport à l'ensemble des modes de transports, comme vous l'avez sur la carte qui est extraite des projets du Conseil Général et des principales plates-formes d'activité.

Objectifs du projet

Les objectifs du projet sont les résultats du débat sur les fonctionnalités organisé en 1999 et des études menées ultérieurement à ce débat.

Il s'agit tout d'abord de trois objectifs autoroutiers :

- assurer la continuité de l'axe autoroutier Nord-Sud, comme je l'ai dit précédemment, principalement pour des déplacements régionaux,
- améliorer les relations entre les villes moyennes,
- maîtriser l'urbanisation, en maîtrisant le nombre d'échanges notamment.

A l'issue du débat de 1999, le choix d'un tracé ni trop loin, ni trop proche de Strasbourg permet de remplir d'autres objectifs qui sont des objectifs d'agglomération, la réorganisation des accès, pour les déplacements à longue et moyenne distance, principalement aux pôles économiques de Strasbourg, et aussi permet une requalification en profondeur de l'A35 et de ses abords. Cette réorganisation est résumée par les schémas suivants. Le transit, aujourd'hui, traversant l'agglomération entre l'échangeur d'Innenheim et Reichstett offre un parcours de 27 km, auxquels s'ajoutent des déplacements radiaux convergeant vers Strasbourg à la fois par les autoroutes mais aussi par les voiries départementales, pour se redistribuer au cœur de l'agglomération et repartir en proche périphérie. L'espace réservé aux transports collectifs est relativement limité, et les principaux axes sont les voies ferrées venant du Nord, du Sud et de la vallée de la Bruche.

A terme, avec le Grand Contournement Ouest, c'est permettre d'offrir pour le transit un trajet plus court et à l'extérieur de l'agglomération, réorganiser les pénétrations routières et réserver une diffusion à l'extérieur de l'agglomération, avec un espace réservé aux transports collectifs plus important permettant leur meilleur fonctionnement, et l'opportunité de développer des transports collectifs sur la nationale 4 mais aussi sur les axes routiers secondaires.

Caractéristiques du Grand Contournement Ouest

Il s'agit d'une autoroute ; 24 km entre les échangeurs d'extrémité, de Reichstett au Nord à Innenheim au Sud, un profil en travers de 2x2 voies, avec la réservation pour l'extension à 2x3 voies, établi sur une base d'une vitesse de référence de 130 km, d'un coût actualisé de 355 millions d'euros à mars 2006, avec deux échangeurs autoroutiers au Nord et au Sud, et deux diffuseurs locaux, un au niveau de la Nationale 4 et un pour desservir la plaine de la Bruche et l'aéroport d'Entzheim. Il s'agit d'un système de péage ouvert, avec une seule et unique barrière de péage, ce qui permet de n'avoir aucun dispositif de péage aux échangeurs mais uniquement sur la Nationale 4. La prévision d'implantation d'une aire de service, dont l'implantation géographique précise sera déterminée au stade des études ultérieures, mais dont les fonctionnalités seront très liées à la barrière de péage et au diffuseur, au niveau de la RN 4.

Les principaux ouvrages prévus en accompagnement sont tout d'abord un viaduc pour la traversée d'un des secteurs les plus sensibles qui est celui de la Bruche, de 470 m de long et qui fera l'objet d'un concours architectural et paysager, compte tenu de la sensibilité du site. Sur Vendenheim, la couverture de l'infrastructure a été décidée à l'issue de la concertation locale de 2003 sur environ 300 m. Il est prévu une quinzaine d'ouvrages hydrauliques, à peu près 2,5 km d'écrans acoustiques, soit un total de 9 000 m² aux endroits les plus sensibles, et de nombreux rétablissements agricoles et environnementaux. En terme de mesure d'accompagnement; le transit des poids-lourds sera interdit sur l'A35, les procédures d'aménagement foncier seront menées par le département dans le cadre des lois en vigueur. Le profil a été calé autant que possible en déblai, pour assurer la discrétion paysagère, un grand nombre d'ouvrages pour la faune sera prévu, ainsi que le financement du plan de restauration du grand hamster, espèce emblématique en Alsace. Comme je le disais tout à l'heure, le coût est de 355 millions d'euros, dont 92 millions pour les seules mesures d'environnement. Le financement est prévu par l'usager dans le cadre d'une concession avec la mise en place d'un péage. Par ailleurs, cette opération s'inscrit dans un programme qui inclura la requalification de l'A35 et un aménagement multi-modal de la Nationale 4 entre le G.C.O. et la gare de Strasbourg.

Les éléments qui sont soumis à enquête portent sur une bande d'environ 300 m dans laquelle se situera l'emprise, ainsi que les travaux à réaliser. Les études de détail et procédures complémentaires seront menées par le concessionnaire, sous sa Maîtrise d'Ouvrage, et concerneront bien sûr la Loi sur l'eau et les enquêtes parcellaires et d'aménagement foncier.

En terme de calendrier, à l'issue des études préliminaires et des études d'avant-projet sommaire qui ont été approuvées le 4 novembre 2005, nous nous situons aujourd'hui au stade de l'enquête d'utilité publique, qui comme Madame la Présidente l'a rappelé tout à l'heure, sera close le 28 juillet.

Bien entendu, selon les décisions, la continuation du projet se fera par un appel à candidature pour la concession, la décision d'utilité publique reviendra au Conseil d'Etat, qui est amené à statuer au plus tard 18 mois après la date de clôture de l'enquête, c'est-à-dire au plus tard au début de l'année 2008. S'en suivront ensuite l'attribution de la concession, le dossier des engagements de l'état et les procédures d'études complémentaires d'avant-projet autoroutier et d'aménagement foncier permettant l'engagement des travaux à partir de l'année 2009 pour une mise en service prévue à la fin de l'année 2012. Voilà pour la présentation.

Madame Elisabeth SPIELMANN, Présidente de la Commission d'Enquête :

Je passe la parole à la société TTK, représentée par Monsieur GUERIN.

Monsieur Fabien GUERIN (TTK) :

Mesdames et Messieurs, bonjour.

En introduction, je rappelle l'objet de l'expertise qui a été confiée à notre entreprise : dans le cadre du débat autour du projet de Grand Contournement Ouest, l'association Alsace Nature a demandé que soit réalisée, sous la maîtrise d'ouvrage de la D.R.E., une expertise du dossier avec, le cas échéant, l'identification d'alternatives au projet actuel. Cette expertise s'est déroulée en trois étapes. Une première partie de diagnostic prospectif d'étude des flux, avec et sans G.C.O., pour voir dans quelle mesure le projet actuel répond aux objectifs qu'on lui fixe. Dans une seconde phase, l'identification de deux scénarios alternatifs ; un scénario complètement orienté sur les transports collectifs et un second, mixte, qui mélange des investissements routiers et des investissements dans les transports collectifs. Dans une dernière phase, nous avons comparé ces trois scénarios, donc le projet actuel et les deux scénarios que nous avons développés.

Le diagnostic prospectif. Un premier constat, tiré des études sur l'A35 et qui concerne les problèmes de circulation sur cette section, est qu'au niveau de la section centrale de l'A35, au cœur de Strasbourg, il y a un mélange de flux de circulation, représenté sur ce schéma. Des flux Nord-Sud -A35- et des flux Est-Ouest, de l'A350, A351 et N4 ; ces flux, 100 000 dans chaque direction, se croisent sur la section centrale de l'A35, au niveau de Strasbourg, ce qui provoque des encombrements, puisque les véhicules se gênent mutuellement. Une première conclusion est que, indépendamment du projet de G.C.O. et de ce projet de rocade, il faudra réfléchir à une séparation de ces flux Nord-Sud et de ces flux Est-Ouest pour fluidifier les déplacements sur cet axe. Deuxième constat : au sein de la Communauté Urbaine de Strasbourg, il y a actuellement, sur un certain nombre de liaisons urbaines, une compétition inefficace entre le tramway et ces autoroutes urbaine. C'est par exemple le cas d'un déplacement entre Bischheim et la place de l'Etoile, qui peut se faire soit par l'A35 puis la N4, soit par le tramway, la ligne B puis la ligne A. La C.U.S. s'est engagée sur un programme de développement de son tramway à long terme, et ces cas de compétitions entre le tramway et les autoroutes urbaines vont encore se développer ; de plus en plus de liaisons vont être en compétition, ce qui va d'autant diminuer l'intérêt des investissements en tramway.

Il faut noter deux choses. D'une part cette compétition tram/autoroute urbaine favorise l'utilisation de l'autoroute en ville, contrairement à ce qui affiché dans tous les lois, chartes, protocoles... Et dans le cas de l'A35, cela dégrade la qualité de service, puisque l'on a un mélange de flux locaux, urbains ou péri-urbains, qui gênent des flux de transit à longue distance.

Justement, quels sont ces flux de transit ? Monsieur QUOY en a déjà parlé. Lorsque l'on regarde cette carte, on voit que l'agglomération strasbourgeoise est en fait au cœur de grands flux européens, venant de l'Allemagne du nord, du Benelux, et à destination de l'Allemagne du Sud, de l'Italie, de l'Espagne... Ces flux empruntent aujourd'hui l'A35, avec malgré tout, au niveau de Strasbourg, un détour nécessaire pour tous les flux qui viennent du Nord-Ouest et à destination du Sud, l'obligation de contourner de plusieurs dizaines de kilomètres, alors qu'un itinéraire direct existe, par la Nationale 4. Il y a donc actuellement un transit qui se fait par cette Nationale 4, sur des voiries qui sont inadaptées, des villages qui ne sont pas aménagés pour recevoir ces flux. Ces flux génèrent, au Nord de Strasbourg, sur la section Brumath / Vendenheim, énormément de problèmes de circulation, et sur les flux Est-Ouest, il existe des maillons manquants de traversée du Rhin, au niveau de Baden-Baden et au niveau du pont Pflimlin. Lorsque l'on regarde la structure de ces flux, on s'aperçoit que les principaux sont des flux Nord-Sud, de grands transits. Le deuxième grand flux est un flux régional, qui relie l'Alsace du Nord à l'Alsace du Sud. Les flux Est-Ouest étant minoritaires. Si on s'intéresse au réseau de transports collectifs, on s'aperçoit que d'ici quinze ans, il va y avoir une amélioration très forte des transports collectifs au sein de la Communauté Urbaine, mais aussi au sein de la région, avec de nombreuses extensions du tramway qui sont planifiées, un cadencement des transports régionaux, un projet départemental de transport routier guidé et une intégration tarifaire de tous ces modes de transport, avec toutefois un projet de départementale qui pourra être développé pour répondre aux enjeux de développement urbain sur l'Ouest de l'agglomération.

Si on fait la synthèse de tous ces éléments, on s'aperçoit qu'à l'horizon de quinze ans, la dégradation des conditions de circulation sur l'A35 va se développer, ce qui entraînera, notamment aux heures de pointe, de plus en plus de transit sur la Nationale 4, et hors aménagements, il existe un certain nombre de maillons manquants dans le réseau autoroutier, pour éliminer le transit.

Si l'on s'intéresse à la situation avec G.C.O., on s'aperçoit, lorsqu'on consulte les chiffres, que finalement le G.C.O., tel qu'il est conçu actuellement, apporte peu d'effet de délestage sur l'A35, 12 000 à 14 000 véhicules/jour, ce qui est peu comparé au flux qui circule dessus. Et dans le même temps, il va y avoir une augmentation du nombre de véhicules sur l'A351 en pénétration sur Strasbourg. Cela est assez logique dans la mesure où une rocade n'est pas utilisée que pour contourner les agglomérations, mais aussi pour relier deux pénétrantes, et donc faciliter les échanges entre points périphériques de l'agglomération. Si on s'intéresse aux objectifs qui sont fixés au G.C.O., on s'aperçoit que certains sont un peu ambigus, voire contradictoires. On dit d'une part qu'il faut délester l'A35 pour assurer plus efficacement les échanges routiers. Dans ce cas, si on veut fluidifier ces échanges sur l'A35, il est nécessaire de garder la capacité actuelle de l'infrastructure, pour écouler au mieux ces trafics. Dans un deuxième temps, on dit qu'il y a une volonté de requalifier cette A35, pour en faire un aménagement plus urbain, des circulations plus apaisées, mais cela est contradictoire avec l'objectif affiché d'assurer plus efficacement les échanges routiers.

Au final, il me semble que si l'on n'y prend pas garde, le projet de G.C.O., tel qu'il est conçu actuellement, peut présenter un certain nombre de risques. Le premier risque est une augmentation des distances de déplacement. Dès qu'une liaison rapide est mise en place, les acteurs, individuels ou économiques, ont tendance à s'éloigner, et surtout pour les acteurs individuels, à se positionner en habitat plus loin de leur lieu de travail, dès lors qu'on leur offre une liaison rapide. Un risque d'étalement urbain : cette rocade est proche de l'agglomération. Elle incite donc à une délocalisation des activités, mais aussi de l'habitat, à proximité des échangeurs pour avoir des liaisons urbaines rapides en voiture. Par ailleurs, tel qu'il est conçu, le G.C.O. facilite les échanges routiers au sein de l'Alsace, ce qui peut se faire au détriment du T.E.R., avec un report de trafic du T.E.R. vers la voiture. Enfin, il y a un risque de report de trafic de l'autoroute allemande A5 sur la plaine alsacienne. Par ailleurs, avec ce projet de G.C.O. tel qu'il est conçu, ce problème de liaison directe pour les flux Nord-Sud n'est pas réglé. On oblige toujours les véhicules à faire un détour par la proximité de Strasbourg pour rejoindre l'autoroute du Sud. Même avec le G.C.O., il continuera à avoir du transit sur cette route Nationale 4. De plus, ce G.C.O. ne règle pas le problème de la section immédiatement en amont du G.C.O. Brumath / Vendenheim, qui restera saturé.

C'est pourquoi nous avons cherché des configurations alternatives au G.C.O. dans sa configuration actuelle. Un premier scénario consiste à reporter les investissements sur les transports collectifs et à les développer au-delà de ce qui est projeté actuellement. Dans ce scénario, on aurait des T.E.R. cadencés sur tout le Nord Alsace, des extensions prévues au-delà de celles qui sont prévues au S.C.O.T.E.R.S. actuellement, un projet départemental de transport routier guidé qui serait prolongé vers Saverne et plus capacitaire avec un maillage en gare, et enfin une intégration tarifaire de tous les modes de transport collectif qui serait le socle de ce réseau multi-modal. Le second scénario est mixte et mélange des investissements routiers et des investissements en transport collectif. Parmi les projets routiers, il est proposé de compléter les maillages autoroutiers au Nord et au Sud de l'agglomération en traversée du Rhin, vers Baden-baden et vers Offenbourg, pour traiter les flux de transit Est-Ouest. Mais surtout, dans cette configuration, le G.C.O. a un tracé alternatif ; il relierait Saverne à Molsheim.

Le but de ce G.C.O. alternatif est d'éloigner le grand transit de l'agglomération au maximum, et d'éviter dans le même temps les effets négatifs qu'on peut attendre d'une infrastructure autoroutière proche d'une agglomération, donc qui a des effets négatifs d'étalement urbain, de localisation de l'habitat à proximité de l'agglomération, au niveau des échangeurs. Si l'on regarde comment ce G.C.O. alternatif s'insère dans les grands flux de transit, on voit qu'une bonne partie des flux est désormais correctement traitée. Les deux maillages autoroutiers permettent de bien traiter les flux Est-Ouest, et ce G.C.O. alternatif évite ce détour par l'agglomération, ce qui est actuellement le cas dans ce projet de G.C.O. Autre aménagement à effectuer, mais indépendamment du G.C.O. et pour fluidifier le trafic sur l'A35 : séparer les flux Nord-Sud des flux Est-Ouest au sein de Strasbourg. Dans cette configuration, l'A35 conserve son caractère autoroutier (il y a des flux régionaux à traiter sur cette infrastructure), et les autoroutes urbaines, qui sont en compétition avec le tram, sont requalifiées en boulevard urbain, d'où une circulation apaisée. Et il n'y a plus, au niveau de la section centrale de l'A35, de cisaillement des flux, tout étant dénivelé. Cela, à notre sens, est un projet qui doit être étudié sérieusement et qui devrait apporter des améliorations importantes sur l'A35.

L'évaluation des scénarios. En situation actuelle, on remarque que le G.C.O. ne résout pas les problèmes de grand transit. Il continuera à y avoir du transit sur la Nationale 4 et les discontinuités autoroutières au niveau de la traversée du Rhin, et surtout la création d'une grande liaison à la fois régionale et à proximité de l'agglomération risque d'avoir un certain nombre d'effets secondaires que l'on veut éviter : étalement urbain, accroissement des déplacements domicile / travail et report des T.E.R. vers la route. Un scénario "tout transport collectif", qui peut sembler alléchant, ne traiterait pas la question du grand transit qui continuera à passer dans le centre de Strasbourg ou sur la Nationale 4. A notre sens, la solution mixte avec un G.C.O. éloigné de Strasbourg, deux maillages autoroutiers et un développement fort des transports collectifs au sein de la C.U.S. permettraient d'une part de traiter correctement le grand transit, et d'autre part d'offrir pour les déplacements urbains et périurbains proches, c'est-à-dire ceux que l'on veut reporter vers les transports collectifs, des alternatives et une offre en transport collectif efficace et attractive.

En conclusion, la solution G.C.O. a, pour la collectivité, des atouts en terme financier et de fluidification de l'axe Nord-Sud, du transit étant tout de même éloigné par ce projet. Toutefois, cela cache un certain nombre de pièges. D'une part, il ne répond pas correctement et totalement au problème du grand transit, et d'autre part, le choix d'un fuseau proche de l'agglomération améliore aussi la circulation pour les flux internes à l'agglomération, ce qui est contraire aux orientations du P.D.U.

Deux grandes conclusions : pour nous, un G.C.O. Molsheim / Saverne répondrait mieux aux enjeux de grand transit, et la requalification de l'A35 par séparation des flux autoroutiers Nord-Sud et Est-Ouest devrait être approfondie, indépendamment du projet G.C.O.

Madame Elisabeth SPIELMANN, Présidente de la Commission d'Enquête :

Nous allons passer à la deuxième partie, celle des questions du public. Je vous demande de bien vouloir épeler votre nom et de poser votre question à haute voix et distinctement. Afin que le maximum de personnes puisse participer, je vous demanderai d'être bref.

Nous passons maintenant au premier thème, c'est-à-dire le principe autoroutier et son tracé.

DEUXIEME PARTIE

Questions / Réponses

Monsieur Pascal RENARD :

On a toute une communication qui est faite, notamment dans le document qui est là avec une photo où l'on aperçoit des bouchons, d'autres communications faites par la chambre de commerce qui montrent qu'avec le G.C.O., on va éviter les bouchons autour de Strasbourg, notamment aux heures de pointe. J'aurais voulu avoir votre avis là-dessus. Cela va-t-il vraiment résorber les bouchons ou pas ?

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

Cette question rejoint celle de l'effet du Grand Contournement Ouest sur l'A35 en général. Je rappellerai ici, et je l'ai présenté en objectif, qu'il s'agit d'un objectif secondaire qui découle du choix du tracé. Par ailleurs, l'effet sur l'A35 ne saurait se réduire à un seul chiffre. L'A35 n'est pas la seule infrastructure concernée. Quand on regarde l'évolution des déplacements, l'augmentation du trafic se fera sur l'A35, mais aussi sur le réseau interne à l'agglomération strasbourgeoise. Le trafic sur l'A35, si on ne fait que le G.C.O., va rester à des niveaux relativement importants. Dans le même temps; l'amélioration de la circulation sur l'ensemble du système conduit à des gains de temps, notamment pour les utilisateurs du G.C.O. Et ce sont ces utilisateurs qui sont parfois oubliés, puisque c'est avant tout un axe structurant régional. Le trafic de 40 000 véhicules/jour attendu sur le G.C.O. à l'horizon 2020 est composé à 75% de déplacements régionaux, soit qui vont ou viennent de la C.U.S., soit qui ne font que traverser. Pour les mouvements qui traversent, bien entendu, c'est moins de congestion et des gains de temps. Sur l'A35 elle-même, on aura une légère amélioration de la situation qui permettra le développement et la poursuite d'un certain nombre de trafic en accès à l'agglomération. Des gains de temps, il y en aura sur l'ensemble du réseau.

Monsieur Jean-Marie WILHELM, gérant de société :

Ma question s'adresse à Monsieur QUOY. Nous l'avons déjà beaucoup rencontré, et celui-ci nous a annoncé qu'entre 2000 et 2020, les émissions des gaz à effet de serre sur les grands axes routiers du département passeraient de 5 millions de tonnes à 8 millions de tonnes, en 20 ans et ceci en ne faisant rien, au fil de l'eau. C'est ce que l'on nous présente là, en laissant les voitures et les camions circuler. Ma question est la suivante : est-il raisonnable, à l'époque à laquelle nous vivons, d'engager un tel processus d'augmentation de gaz à effet de serre, sachant que notre pays a signé le protocole de Kyoto, sachant qu'il existe le plan régional pour la qualité de l'air, sachant qu'il existe une loi sur l'air...? Je voudrais savoir comment le Préfet va se sortir de ce dilemme. En 2002, nous avons eu, sur la région, 51 jours d'ozone. Je voudrais savoir si, avec une deuxième autoroute, nous avons une bonne chance de passer à 100 jours d'ozone.

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

Effectivement, l'effet de serre et les préoccupations que vous soulevez sont des préoccupations majeures aujourd'hui. Je rappellerai que les décisions du gouvernement, et notamment en terme de planification des transports, qui se sont concrétisées le 18 décembre 2003, lors du comité interministériel à l'aménagement et au développement du territoire (CIADT), remettent l'accent principalement sur les modes alternatifs à la voiture, en partie dans cet esprit. Toutefois, l'enjeu de la mobilité est réel. Nous sommes dans une région où le dynamisme démographique ne va pas s'arrêter. Les perspectives de l'INSEE à l'horizon 2020 laissent attendre une croissance importante de la population. C'est cette population qui génère ensuite des déplacements. Comme vous le savez, et TTK l'a rappelé tout à l'heure, l'ensemble des déplacements ne peut pas forcément être assuré par les déplacements collectifs. A ce titre, la politique du gouvernement, au-delà du développement des transports collectifs, est aussi d'achever le réseau autoroutier. Il ne s'agit pas de continuer à développer les autoroutes, mais simplement d'achever un réseau et d'offrir un maillage, notamment au niveau des grandes agglomérations. 6 sont citées dans le C.I.A.D.T., (notamment Strasbourg) qui sont des agglomérations dans lesquelles des problèmes importants de congestion et d'organisation des trafics se trouvent, alors même que ces agglomérations sont dans des régions dynamiques.

Maintenant, sur la croissance proprement dite, on peut se situer dans différents horizons. L'horizon maximaliste est à 40%. Néanmoins, je crois qu'ici, le sujet est : le G.C.O. comparé à rien faire. Or, comme vous avez pu le voir, le G.C.O. représente trois kilomètres de moins pour les flux de transits, et une amélioration de la congestion en traversée de Strasbourg. Les études actuellement menées nous conduisent à un effet sur la consommation de carburant et sur l'effet de serre qui est en légère réduction dans le scénario "avec contournement" par rapport au scénario "sans contournement".

Monsieur Michael MACGI :

Je suis d'origine irlandais-alsacienne mais j'ai grandi aux Etats-Unis. Vous avez parlé de terminer le maillage autoroutier. J'ai grandi aux Etats-Unis ; ce maillage autoroutier a été fait et il y a aussi 20% de la population qui est obèse. Tout cela est question de civilisation. En France, le maillage de la S.N.C.F. a été incroyable à la sortie de la guerre. J'ai l'impression qu'on a démonté ce maillage. Pensez-vous qu'il pourrait être intéressant de refaire ce maillage, ce réseau, et peut-être faire moins de maillage autoroutier qui va produire davantage de pollution ?

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

Nous sommes ici dans le cadre de la présentation d'un projet, mais un projet qui n'est pas seul et qui s'inscrit dans un cadre global qui comprend tous les modes de transport. Ce cadre est défini au niveau national par le C.I.A.D.T., et décliné au niveau local, notamment en terme d'aménagement et d'urbanisation, dans le cadre du S.C.O.T.E.R.S. Nous prévoyons la mise en place d'un certain nombre de transports collectifs. Ceci étant, le mode ferroviaire n'est pas le seul à être pris en considération, et nous avons la chance d'avoir des projets de tram, ferroviaire sur la plaine d'Alsace -dont les travaux commencent cet été- et de tram-train, mais aussi de réseaux routiers. Et le transport collectif existe aussi sur le mode routier. Je crois que le Grand Contournement Ouest, en permettant de détourner un certain nombre de flux du cœur de l'agglomération, doit permettre la poursuite du développement des transports collectifs. Comme vous l'avez vu, la croissance du transport collectif sur l'A35 ces 10 dernières années n'est pas le résultat de la croissance normale du trafic routier. Elle est le résultat d'une politique globale qui a visé à rejeter sur l'autoroute un certain nombre de déplacements, le tram en prenant une autre part. Je crois que le grand contournement s'inscrit bien dans une politique globale de maillage en transport collectif. Il est à définir, (incompréhensible, revoir bande audio ? si incompréhensible, laisser blanc, ce n'est pas important) et c'est ce à quoi nous travaillons, et un certain nombre de projets vont dans ce sens, en complément.

Monsieur Jean-Marie GRUNELIUS :

Je suis ici pour plaider la cause d'une commune, de ses habitants, de sa zone paysagère, de son mode de vie et d'un site, celui du parc de Kolbsheim, qui est en Alsace un endroit exceptionnel. Il a été reconnu à plusieurs reprises par les pouvoirs publics, depuis 1972, et par le Préfet de région, en 2006, comme étant exceptionnel. Ce projet a fait l'objet de mise en garde par le Conseil Régional des jardins, par le Ministre de la culture. Je ne fais pas de polémique mais ce projet va détruire, non seulement une partie de cette zone, mais une partie de ce parc, quoi qu'on dise, compte tenu de l'emprise que vous connaissez mieux que moi des autoroutes. Il va détruire une partie d'un ancien moulin et va créer une barre paysagère à 10 m de haut qui sera impossible à protéger du bruit. Cela va donc créer des dégâts irréversibles. Très sérieusement, pensez-vous que ce projet pourrait être modifié de façon à préserver ce site et, plus largement, cette zone paysagère, et je pense aussi à la promenade de la Bruche, ou considérez-vous qu'il fallait sacrifier cette zone ? Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de me parler de mesures de protection. En l'état actuel, on sait que cette zone et ce site seront détruits. Avez-vous encore la possibilité de changer les choses ?

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

J'ai visité le jardin et je le trouve très beau.

Il y a eu de nombreuses réflexions sur le passage et sur le choix du tracé du Grand Contournement Ouest, que ce soit dans le débat de 1999 -nous avons eu avec TTK un rappel des grandes options qui sont bien éloignées de votre secteur-, mais nous avons aussi regardé pour passer à l'Est ou à l'Ouest. Il n'y a peut-être pas d'endroit aussi beau (bien qu'il y ait quelques endroits intéressants comme la chapelle Saint-Michel à Ergersheim) ; vous avez l'aéroport de l'autre côté, et nous avons fonctionnellement l'objectif de desservir la zone d'activité de la Bruche et l'aéroport d'Entzheim. Partant de toutes ces considérations, il est assez difficile de s'éloigner du tracé qui est proposé aujourd'hui.

Bien entendu, je comprends vos craintes. Toutefois, nous avons énormément travaillé et nous travaillons encore sur l'insertion du projet à cet endroit. Le fait d'avoir un viaduc limite considérablement l'emprise et vous savez que, dans l'instruction de l'extension de la protection relative aux jardins à l'anglaise, nous avons vérifié la compatibilité en terme d'emprise avec ce projet. Par ailleurs, une des mesures fortes, depuis la concertation, est d'associer la réalisation de cet ouvrage d'un concours architectural et paysager d'une part, qui associera l'ensemble des acteurs locaux. Quant au bruit, la mesure d'un mur, n'aurait pas été adaptée, ne serait-ce qu'en terme paysager. En revanche, aujourd'hui dans le dossier, nous recommandons la mise en place d'enrobés peu bruyants, qui atténueront l'effet de manière significative, nous l'avons constaté dernièrement.

Pour vous répondre franchement, il y a peu d'alternatives, mais tous les moyens sont mis en œuvre pour assurer la meilleure intégration dans le site.

Monsieur Jacky WAGNER :

Je voudrais poser une question au représentant de la DDE : vous avez dit auparavant que le GCO allait soulager l'A35 et les autres axes, surtout au niveau des transporteurs routiers et des professionnels qui vont l'emprunter. Pouvez-vous me dire comment vous allez faire pour contraindre les transporteurs routiers, sachant qu'aujourd'hui, ils évitent les autoroutes françaises qui sont payantes, évitent l'Allemagne qui a aussi un système payant pour les autoroutes, à prendre ce GCO qui, vous ne l'avez pas dit jusqu'à présent, va lui aussi être payant ?

Certains salariés le prendront peut-être également. Le SMIC augmente de quelques petits euros au mois de juillet. Jusqu'à quand sont extensibles les porte-monnaie des salariés, pour continuer à payer chaque fois qu'ils prennent une route ?

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

Concernant l'effet du péage sur les transporteurs, nous avons déjà en Alsace des exemples avec la réorganisation de la circulation à travers le massif vosgien, et c'est également l'un des facteurs qui a renforcé le trafic sur l'A35, puisque la traversée du massif pour les flux de transit est réorientée par l'A4 au nord et par l'A36 au sud. Ceci a été réalisé après une phase importante de concertation avec la profession et fonctionne parfaitement aujourd'hui, puisque si nous avons de l'infraction dans les cols vosgiens, ce n'est pas dû au transit mais à des conditions locales et pour des flux locaux. Par ailleurs, il est possible de mettre en place des mesures d'interdiction du transit à la traversée des agglomérations ; c'est ce que nous proposons en accompagnement du Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Ce sont des mesures qui existent aujourd'hui à Orléans, à Toulon et dans un certain nombre d'autres villes en France, et qui fonctionnent très bien.

Concernant l'effet sur les salariés, le tarif du péage n'est pas unique : les principales concessions et la plupart des autoroutes ont mis en place tout un panel entre l'abonnement, des tarifs variant selon l'horaire ou les destinations. Certaines collectivités ont racheté pour un certain nombre d'habitants d'agglomération les droits de péage. Néanmoins, il s'agit d'une politique tarifaire que le concessionnaire mettra en place dans le cadre de la concession, qui associera non seulement l'Etat qui encadre les tarifs, mais aussi les collectivités locales ; c'est dans ce cadre que pourront être trouvés les tarifs les plus adaptés à un bon fonctionnement de l'ouvrage et à un impact raisonnable sur l'ensemble des utilisateurs.

Monsieur Laurent RUNDSTADLER :

Je vais rejoindre plusieurs questions déjà posées, que ce soit Kyoto, l'augmentation de la population, la voie ferrée... Vous avez simplement déporté le problème du transit, sans jamais vous poser la question de le réduire. Aucune étude n'a été faite à ce sujet. Vous avez dit : "le personnel augmente, on va faire des transports collectifs", vous avez ciblé l'individu, mais jamais de transport collectif pour les routiers. Je m'étonne de voir des camions porte-containers estampillés Anvers se retrouvant en Italie en étant passés par Strasbourg ; je m'étonne qu'on n'utilise pas cet axe hyper grand qui s'appelle le Rhin, tout comme la voie ferrée ; on pourrait demander à ce que les porte-containers soient chargés sur un train plutôt que sur un camion pour faire ce transit. On ne fait que déplacer le problème de Strasbourg hors de la CUS, ce qui ne résout pas du tout le problème. J'ai aussi noté tout à l'heure que la RN4 sera encore plus encombrée.

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

Si vous lisez le dossier d'Enquête, et notamment l'étude d'évaluation socio-économique, vous trouverez ces éléments et la source dans les documents mis à disposition du public, puisqu'en complément de l'expertise confiée à TTK en 2006, nous avons confié à la fin de 2003 une expertise à un autre bureau d'études allemand, Kessel et Partners, sur le sujet du transport combiné et du report du rail vers la route. Ce report est possible, il a été quantifié, il peut être intéressant mais il n'est pas aujourd'hui à la hauteur du trafic sur le Grand Contournement Ouest. Par ailleurs, c'est un trafic de grande distance et nous avons vu que les principaux enjeux sont régionaux. Juste quelques chiffres pour situer les idées : en Alsace, aujourd'hui, il y a à peu près 80 000 déplacements de poids lourds par jour, dont seulement 10 000 sont du transit, le reste étant 20 000 pour du trafic d'échange et 50 000 déplacements internes à la région. La distance moyenne est une vingtaine de kilomètres. Dans ces conditions, qui sont aussi le résultat du développement économique de l'Alsace, avec un tissu de P.M.E. / P.M.I. qui est relativement bien réparti sur l'ensemble du territoire, le mode collectif n'est pas forcément le plus pertinent.

Par ailleurs, si l'on raisonne sur les grandes distances, autant le G.C.O. est adapté au problème local, autant un itinéraire Molsheim-Saverne serait, lui, contre-productif. Aujourd'hui, sur des relations Benelux-Italie ou Benelux-Sud de l'Europe, le ferroviaire a une part de marché de 50%, donc il est déjà compétitif. Améliorer la route sur cet axe serait problématique. En revanche, par rapport à l'axe régional Nord-Sud, et aux déplacements locaux, il n'y a pas d'ambiguïté, c'est bien le mode routier qui restera compétitif pour le développement de l'Alsace.

Monsieur METZ :

Je pense que, dans ce débat, nous avons oublié quelque chose qui aura de l'importance dans l'avenir. Certains d'entre vous ont sans doute entendu parlé du déclin pétrolier qui sera, à plus ou moins longue échéance, une réalité. Les pétroliers disent qu'il y en a encore pour trente ans, d'autres personnes plus indépendantes disent que le déclin pétrolier est amorcé. Les hausses du pétrole successives sont constantes ; ce sont des hausses qui ne baissent plus. A quoi cela sert-il de massacrer des paysages en construisant une route qui, dans 10 ou 20 ans, ne servira plus à rien, étant donné qu'il faudra relocaliser les industries, que tout ce qui est mondialisation et transport international sera irréalisable ? Je souhaite donc savoir à quoi servira cette route dans le déclin pétrolier.

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

C'est un sujet d'actualité largement débattu mais également largement controversé. Vous le présentez d'une manière qui associe de manière univoque le mode de déplacement routier, c'est-à-dire une infrastructure au sol, qui offre la possibilité de se déplacer en deux directions de manière très libre, et l'énergie qui repose sur le pétrole. Au-delà des débats sur la fin de la ressource, nous sommes à la fin d'une époque où le pétrole est bon marché et cela aura un impact sur les déplacements. C'est aussi pour cela que nous avons, dans les hypothèses de trafic, préparé et étudié une hypothèse de croissance beaucoup plus modeste des déplacements. Néanmoins, je crois qu'on ne peut pas considérer que tous les déplacements s'arrêteront et qu'il faut tout arrêter. Comme je l'ai dit, le programme de développement des infrastructures routières retenu pour le gouvernement aujourd'hui est un programme d'achèvement et de complément qui vise à résoudre les points les plus problématiques. Et je crois que, sur l'agglomération de Strasbourg, on a besoin du grand contournement pour des déplacements à moyennes distances, sur lesquelles l'impact des éléments que vous citez se situe à très long terme. Et aujourd'hui, les réflexions sur l'énergie conduisent à des modifications qui seront relativement rapides.

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 ZETER :

Je voudrais tout d'abord, Madame la Présidente, vous remercier pour l'initiative de ce soir, car nous sommes un peu restés sur notre faim par rapport à un débat Bianco que nous estimons tronqué. J'ai malheureusement sept questions, mais étant l'élu à double casquette le plus touché par le tracé, je souhaiterais pouvoir les formuler. J'aurais préféré un débat contradictoire, c'est-à-dire être présent à la tribune et pouvoir répondre à Monsieur QUOY, qui a toute mon estime d'ailleurs, même si nous sommes opposés sur ce dossier.

Vous parlez de fluidité du trafic de transit mais cela ne nous intéresse pas. Ce qui nous intéresse, c'est la fluidité du trafic pendulaire, la fluidité de l'accès sur Strasbourg. Vous dites que le G.C.O. s'intègre dans une réflexion globale ; je ne peux pas accéder à cet argument. Pourquoi alors ne pas avoir mis en place une directive territoriale d'aménagement, qui est l'outil nécessaire pour une concertation destinée à favoriser une politique globale d'aménagement ? Quelle garantie l'Etat, qui est ici le meneur du projet, peut-il apporter, alors qu'il ne cesse de se désengager financièrement de tout ce qui accompagne le transport collectif ? Où en est la réflexion, l'état d'avancement des dossiers, dans les mesures de police que nous demandons ? Cela a commencé avec le "90", mais nous avons également demandé qu'on examine la possibilité d'interdire, à certaines heures, les poids lourds. Où est la politique d'ingénierie de la D.D.E. susceptible de réaménager les montées et les descentes afin d'éviter les cisaillements ? Où en est, éventuellement car je sais qu'il y a des contradicteurs dans la salle, le V.L.I.O. ? Elle au moins absorberait un trafic qui existe déjà. Où en est la réalité ? On parle de réflexion globale ; moi, je suis pragmatique. Je veux des preuves. Où en est la réalité des transports en commun promis ? Pour l'instant, il s'agit d'une promesse. Où en est la réflexion de fond sur la déplétion pétrolière ? Interdire les poids lourds, c'est bien, leur demander d'aller sur le G.C.O. Mais que ferez-vous des milliers (je ne prends que les 8 500) poids lourds qui ont besoin, aujourd'hui, d'aller au port du Rhin, au marché-gare ou dans la plaine de Boucher ? Je ne parle que de ceux-là.

Vous parlez de 50 000 véhicules mais ils vont presque tous sur Strasbourg. Le trafic inter-régional, c'est quelques centaines de véhicules, nous le savons bien. N'y a-t-il pas une incohérence à vouloir instaurer une taxe alsacienne qui symbolise de toute évidence la volonté d'éviter le transit européen, alors que l'on construit une infrastructure qui n'est faite que pour ce transit ?

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

Sur la fluidité du transit, que vous ne voulez pas, et sur le poids du transit, je reviendrai simplement aux chiffres que j'ai cités tout à l'heure. Rien que pour les déplacements de poids lourds, il y a tout de même une majorité de déplacements qui sont locaux, et qui n'ont pas forcément tous à passer par Strasbourg. Vous réclamez la fluidité de l'accès sur Strasbourg. J'en prends note mais tout de même, n'est-ce pas contradictoire avec la volonté de développer les transports collectifs ? Je renvoie la question.

Le principe du Grand Contournement Ouest est de dégager l'axe autoroutier de l'agglomération suffisamment loin pour permettre dans le périmètre intérieur le développement des transports collectifs. Le développement de la fluidité routière en pénétration de Strasbourg sur les départementales qui vous concernent irait là à l'encontre du souhait de maîtriser la péri-urbanisation et les déplacements. En terme d'avancement des mesures sur la D.T.A., cela a fait l'objet de réflexions entre le Préfet, le Président de Région et un certain nombre d'autres élus. Je vous renverrai simplement au délai. La D.T.A. Rhône-Alpes a été la première à prouver quelque chose, au bout de 7 ans de discussions et de débats très complexes. Nous ne sommes pas aujourd'hui dans une démarche de D.T.A. On peut le regretter mais c'est un exercice particulièrement long et dont l'opérationnalité pose question localement.

En ce qui concerne l'avancement des mesures de police, nous sommes passés à 90 km/h sur l'A35 et cela a été un réel succès. Nous y avons travaillé et nous y travaillerons encore, dans l'optique de cette requalification de l'A35. L'interdiction du trafic à certaines heures peut aussi être étudiée ; néanmoins, sur le secteur de Strasbourg, compte-tenu du fonctionnement des industries, ce n'est pas si simple que cela. Sur la V.L.I.O., vous êtes encore mieux placé que moi pour savoir que la concertation locale va reprendre à partir de l'automne. J'en profite pour dire qu'il s'agit de deux infrastructures complémentaires. Certains auraient voulu faire jouer à la V.L.I.O. le rôle du G.C.O., mais nous ne sommes pas dans le même contexte et la V.L.I.O. a bien le rôle de desserte urbaine. Elle sera conçue à 2x1 voie avec des échangeurs à niveau pour desservir les différents secteurs, l'espace européen de l'entreprise et le développement des zones sur Lingolsheim.

Concernant l'incohérence avec la taxe alsacienne, le moteur premier face à l'irritation de certains devant ce nouveau trafic consiste à renvoyer chez eux des camions qu'on ne veut pas chez nous. Vous savez que les procédures de non discrimination au niveau de Bruxelles vont nous conduire à mettre en place un système qui sera aussi différencié que possible mais qui conduira quand même à établir un système de perception sur l'ensemble des poids lourds se déplaçant. Je crois que cela peut être novateur et intéressant en terme de politique des transports. Ceci verra le jour à partir de fin 2007 - début 2008.

Madame Jeanne LANG :

Le G.C.O., tel qu'il est tracé, met exactement Strasbourg sous les vents dominants. Strasbourg sera donc arrosé par toute la pollution du G.C.O. De plus, il y a un endroit de sortie d'autoroute où un rond-point aurait simplifié la vie de toute la desserte d'une Zone Artisanale. Il aurait dû être fait depuis 10 ans. Au lieu de cela, il s'agit d'un pont à 4 voies qui ne sert à presque à rien. Et vous voulez trouver de l'argent pour faire une autoroute !

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

Je rappellerai qu'il s'agit d'un projet concédé, dont la réalisation et l'exploitation seront confiées à un gestionnaire qui se rémunérera sur le péage. Nous sommes dans un système où l'utilisateur paie ; ce n'est pas le contribuable qui paie. Il ne s'agit pas de mettre de l'argent. Je ne peux, sur ce sujet, que vous renvoyer aux dernières attributions.

Madame Elisabeth SPIELMANN, Présidente de la Commission d'Enquête :

Etant donné le l'heure qui tourne, je vous propose de passer, après une dernière question, au deuxième thème. Les questions que vous avez encore, nous pourrions les reprendre en questions diverses.

Monsieur JOUBIN :

Concernant le financement, le document stipule que le budget s'élève à 355 millions d'euros H.T. Vous avez également parlé du projet de requalification de l'A35 et des travaux qui y sont associés. Je suppose que si le trafic est payant sur le G.C.O., la plupart des usagers vont reprendre l'A35.

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

Dans les 355 millions d'euros ne figure pas le coût de la requalification de l'A35, qui est exposé dans le dossier d'enquête dans le cadre du programme, qui aujourd'hui est estimé entre 100 et 150 millions d'euros.

En ce qui concerne le péage, il correspond à un service et les études de trafic ont été réalisées en prenant en compte d'un effet d'éviction du péage, étant bien entendu qu'entre quelque chose de gratuit et quelque chose de payant, il y a un équilibre qui se fait. Ces études ont été menées et le trafic de 40 000 véhicules/jour, attendu sur le G.C.O., correspond à la prise en compte de cet effet d'éviction. Les hypothèses de croissance de trafic qui ont été faites correspondent à un certain nombre d'hypothèses qui incluent le prix du baril de pétrole mais parmi un certain nombre d'autres variables. Dans le cadre de l'hypothèse basse de croissance des trafics, nous sommes en-dessous des hypothèses de cadrage, au niveau national, qui portaient sur des tarifs de barils à peu près équivalents à ceux d'aujourd'hui. On peut considérer que l'hypothèse basse de croissance des trafics prend en compte un tarif relativement élevé des carburants.

Madame Elisabeth SPIELMANN, Présidente de la Commission d'Enquête :

Nous passons au deuxième thème : l'agriculture et le patrimoine culturel et naturel.

Monsieur Luc HUBER :

Je souhaiterais encore faire une intervention par rapport au thème précédent. Bien sûr, tout le monde est gêné par les bouchons et perd des heures, les chefs d'entreprise, les artisans, les salariés, nous, y compris les futurs riverains du G.C.O. Sur ce point, tout le monde est d'accord. Mais sur ce problème, on nous indique que le G.C.O. prendra 6% du trafic de l'A35 et la notion de séparation des flux sur l'A35 telle qu'elle a été évoquée par Monsieur GUERIN prendrait 50% du trafic de l'A35. Puisque sur 200 000 véhicules sur l'A35, 100 000 concernent le radial et 100 000 l'axe Nord-Sud. Je ne comprends pas. Entre une infrastructure qui ne prend que 6% et qui ne règle pas le problème puisque le flux augmente de 2 à 5% par an, donc au bout de 2 ou 3 ans, c'est foutu, et une infrastructure qui règle 50% du problème, je ne vois pas pourquoi on hésite. Pourquoi ne prend-on pas en compte ce projet de séparation des flux sur l'A35 dans le dossier, le rapport TTK étant simplement annexé mais pas intégré et pris en compte dans ce dossier ?

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

Je vais commencer concrètement sur la séparation des flux. Tout d'abord, 100 000 / 100 000, ce n'est pas tout à fait cela. L'analyse détaillée des circulations présente à l'heure de pointe du soir un flux d'à peu près 3 800 véhicules/heure Nord-Sud et 1 600 Est-Ouest. Et lorsque vous regardez dans le détail, ce n'est pas tant l'Est-Ouest strict, c'est-à-dire les gens qui viennent de la place de l'étoile qui vont sur l'A351, par rapport aux gens qui vont de la place de Haguenau à la porte de Schirmeck, car si vous connaissez un peu l'infrastructure, ces flux sont déjà découplés et dénivelés, puisque lorsque vous venez de la place de l'Etoile, vous restez tout le temps à droite et vous atterrissez sur l'A351. Réciproquement, lorsque vous venez de l'Ouest, vous restez sur la droite, vous sortez et vous atterrissez sur la RN4. Donc ce ne sont pas ces flux qui perturbent le flux Nord-Sud.

Cette dénivellation, TTK l'a trouvée puisque c'était une des réflexions que nous avons mises dans la convention cadre que nous avons signé avec l'ensemble des partenaires pour la requalification de l'A35. Seulement, nous nous sommes rendus compte de 2 choses : tout d'abord, effectivement, le flux Est-Ouest direct place de l'Etoile / A351 est déjà dénivelé et ne perturbe en rien le flux Nord-Sud ni les autres flux. En revanche, lorsqu'on parle de dénivellation encore supérieure à cet endroit, la question qu'on peut se poser est "est-ce que cela est encore compatible avec le souhait d'être modérément performant par rapport aux transports collectifs ?" Je crois que le programme de requalification de l'A35 dans lequel on s'intègre n'est pas celui-là. Le programme dans lequel on s'intègre, c'est plutôt de structurer l'espace central derrière la gare avec un maillage de boulevard urbain à forte capacité routière, parce que l'on aura de toute façon toujours besoin de capacité à cet endroit, mais pas d'augmentation de capacité. Ces deux choses sont totalement différentes.

Sur les effets sur les trafics, au-delà des quelques pourcents, c'est l'effet sur le réseau qu'il est important de voir. Il faut dépasser le seul aspect d'un chiffre, que ce soit 5, 10 ou 15%. Le Grand Contournement Ouest a un effet sur l'intégralité du réseau, l'A35 bien entendu, mais aussi le réseau secondaire, et le réseau urbain de la ville. Si l'on schématise très rapidement le mécanisme, le G.C.O. va permettre une meilleure circulation d'un certain trafic qui vient de l'A35 et de la ville. Si effectivement nous ne faisons rien de particulier sur l'A35, l'autoroute poursuit le rôle qu'elle a joué jusqu'à présent de réservoir pour un trafic urbain. Les risques dont TTK a parlé sont parfaitement exposés dans le dossier et ont fait l'objet d'études et de quantification. En revanche, une requalification de l'A35 qui permet de modérer les performances dans la traversée de Strasbourg et de la rendre performante pour l'accès mais non plus pour la traverser, limite considérablement le report de trafic urbain. Dans ce cas, les effets sont beaucoup plus significatifs, avec un volume d'environ 30 000 véhicules/jour à l'horizon 2020. Là aussi, au-delà du seul aspect d'un seul chiffre, les effets sont beaucoup plus importants dans l'espace, mais aussi quantitativement.

Monsieur Jean-Marie WILHELM :

Le dossier de concertation précise que les 27 km de G.C.O. vont sacrifier 350 ha de terre d'excellence agricole, c'est comme cela que ce terme est utilisé. Je connais le ministre de l'agriculture que je ne nommerai pas. Il est prêt à échanger 27 km d'autoroute contre 350 ha d'excellence agricole. Sommes-nous prêts à faire cet échange ?

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

N'étant pas vraiment compétent ni pour lui donner 27 km d'autoroute, ni pour aller prendre chez vous 350 ha, je ne sais pas très bien quel modus operandi pour cet échange.

Monsieur Daniel DECARPIGNY :

Je reviens au sujet développé par Monsieur GRUNELIUS, et en particulier au massacre et au saccage qu'il va y avoir le long de la plaine de la Bruche, dans la traversée de 460 m de viaduc, une perforation complète de la butte, un passage qui va laisser des dégâts considérables. Je voudrais que Monsieur QUOY, qui défend son projet, et je comprends bien qu'à sa place, on ne puisse pas faire autrement puisqu'il est porteur d'un projet et qu'il est bien obligé de le défendre, m'explique comment peut-on faire, avec une autoroute qui ne sera qu'à 10 m de remblai et qu'on va attaquer une butte qui fait 400 de long et qui a une dénivellation de 50 m, pour ne pas bousiller l'ensemble de cette butte ? Je pense que le profil autoroutier n'aura pas plus de 4 à 5% de pente (sinon, ce serait une catastrophe) ; cela veut dire qu'en pied de Bruche, en bas, dans la plaine alluviale, on va se retrouver à une cote de 160 + 10, c'est-à-dire 170. Et il faut franchir une butte à 210 m d'altitude, sur 400 m, donc l'élévation de l'autoroute de 16 m, ce qui veut dire qu'en bout de chaîne, on va se retrouver avec une profondeur d'autoroute de 25 m. Je ne sais pas si vous voyez ce que cela peut faire du point de vue environnemental.

Soit on adopte ce profil et on entaille l'ensemble de 25 m, c'est-à-dire sur une distance de 200 m, ce qui est déjà pas mal, soit on essaye de "s'arranger" avec le milieu et on va surélever le déblai et l'autoroute. On va être obligé de passer à 10 m de hauteur ; et je pense qu'on va passer entre 15 et 20 mètres de hauteur. Ce qui veut dire que cette autoroute sera plus haute que le château de Kolbsheim et on aura des dégâts terribles sur l'ensemble du secteur. Ce qui est dommage, dans le document, c'est qu'un profil en long de l'autoroute ne soit pas fourni. En particulier, il n'y a qu'un photomontage. Celui-ci montre clairement que l'autoroute s'arrête en déblai à la hauteur du deuxième chemin de remembrement, ce qui veut dire que l'on va être obligé de surélever l'autoroute de plus de 10 m, à la traversée du RD 93 dans le bas. Je ne vous dis pas les nuisances que cela va causer aux riverains d'Ernolsheim, de Kolbsheim et environ. N'est-on pas en train de faire une autoroute beaucoup plus élevée que ce que l'on annonce ?

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

Tout d'abord, concernant le profil en long, il est vrai qu'à ce stade et dans le cadre du dossier d'enquête, dans la mesure où il s'agit d'un projet concédé et que les études de détail seront menées par la suite, le profil en long n'est pas explicitement fourni. Néanmoins, si vous lisez un certain nombre d'éléments, le profil en long est imposé à la traversée de certaines zones, notamment à la vallée de la Bruche. Il est explicitement noté la hauteur du viaduc qui sera imposé au concessionnaire à partir du tirant d'air de la Bruche et du franchissement de la RD 93. Ces cotes sont imposées, de même que derrière, nous nous situons avec un déblai important de 20 m et qui se déroulent par derrière. Mais en aucun cas, à ce stade, il n'est question de modifier le profil en long et c'est bien un secteur sur lequel il sera imposé au concessionnaire. La seule marge de manœuvre va dans le sens de l'abaissement, puisqu'il s'agit de la demande principale au niveau de la Bruche. Mais au stade actuel, nous avons trouvé la moins mauvaise des solutions dans ce secteur en terme de profil en long.

Monsieur HAUTCOEUR :

En tant que Strasbourgeois, je suis gêné que la relative quiétude que nous avons maintenant en centre-ville et une politique légèrement incontrôlée de développement des transports doux amènent à reporter un certain nombre de nos problèmes sur le territoire du Kochersberg et notamment consommer plus de 350 ha. En tant qu'urbaniste et bureau d'étude travaillant sur la réalisation de nombreuses cartes communales et P.L.U. de petites communes périurbaines, j'observe souvent le désarroi des communes qui sont face à l'étalement urbain, à la pression foncière, à la spéculation et à la diminution des surfaces agricoles.

Quels sentiments avez-vous par rapport à la compatibilité de ce projet avec les dispositions de la loi S.R.U., qui vise à diminuer l'étalement urbain, à préserver les espaces naturels et à préserver la valeur agricole des terres et d'autre part, les mesures qui pourraient être prises dans le cadre d'un tel projet ?

Monsieur Fabien GUERIN, TTK :

Il est très clair, et je crois que Monsieur QUOY est d'accord, que s'il n'y a pas une politique volontariste de limitation de l'étalement urbain autour du G.C.O., il va entraîner une péri-urbanisation, un choix de localisation des activités et de l'habitat autour de ce G.C.O., à proximité des échangeurs autoroutiers. Cela a conduit à Zurich, dans le cadre d'un projet de contournement, à arrêter le projet car on ne pensait pas pouvoir stopper les effets négatifs de l'étalement urbain. Quelques problèmes se posent vis-à-vis de la loi S.R.U. Ce projet de G.C.O. semble aller à l'encontre des dispositions visant à offrir des liaisons routières rapides urbaines.

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

Il y a deux niveaux de réponse.

Tout d'abord au niveau local. Comment limiter l'urbanisation ? Je rappelle qu'il s'agit de l'un des sujets qui avaient été abordés lors du débat de 1999 et qui a conduit à fixer un certain nombre d'objectifs au projet, notamment le nombre des échangeurs, qui est limité à deux, un pour la Nationale 4 et un pour la vallée de la Bruche. C'est le premier élément technique. Comme vous l'avez dit, le développement de l'urbanisation s'opère dans le cadre de documents qui sont, à l'échelle globale le S.C.O.T.E.R.S., et à l'échelle locale, les P.L.U., les Cartes Communales ou les anciens Plans d'Occupation des Sols. Ce n'est pas le projet lui-même qui va créer l'urbanisation mais il va offrir les opportunités qui seront concrétisées ou non par les élus selon leurs stratégies et leurs décisions. Avant tout, ces décisions sont locales.

Ensuite, si l'on prend un peu de recul, quel est l'enjeu ? Où doit se focaliser l'urbanisation ? L'idéal, dans un cadre durable et à long terme, c'est dans Strasbourg centre, et éventuellement dans quelques relais structurés, bien desservis par les transports en commun, les villes moyennes du département. Mais pour cela, encore faut-il être capable de mettre à disposition du foncier et de développer de l'habitat et de l'urbanisation à un coût accessible. Le principal moteur de la péri-urbanisation sur nos régions, c'est la pression foncière qui existe sur Strasbourg centre. Le Grand Contournement Ouest, en permettant la requalification de l'A35 et le retraitement d'un espace très vaste sur le centre de l'agglomération, peut offrir une opportunité. Mais ce n'est jamais qu'une opportunité dont doivent se saisir les élus et les décideurs des collectivités.

Madame Andrée MUNCHENBACH :

Quand Louis XIV a découvert l'Alsace, il a parlé d'un beau jardin. Il ne parlait pas seulement du Kochersberg, j'imagine... Quand on sait qu'actuellement, tous les ans, il y a 1 000 ha de terre naturelle qui disparaissent sous les lotissements, les infrastructures diverses et les zones d'activités, et que le G.C.O. va encore "manger" 350 ha à lui seul, on se demande si on ne renonce vraiment à cette vocation agricole et naturelle que dans notre région. Cela pourrait être logique et cohérent dans notre système de mondialisation où les marchandises circulent à travers la planète, où l'on trouve du bœufs d'Argentine à des prix inférieurs au bœuf local, mais c'est incohérent par rapport aux objectifs affichés de réduction des pollutions, des gaz à effet de serre, objectifs affichés par toutes les instances politiques, aux niveaux national, régional, départemental et européen. C'est également en contradiction avec ce qui va sans doute arriver lorsque les transports coûteront leur vrai prix et qu'il faudra relocaliser, redévelopper des activités de proximité. Je me demande si dans ce contexte, il est raisonnable de ressortir un projet qui a 30 ans d'âge, alors qu'il faut se poser, regarder l'avenir et anticiper sur les problèmes qui se profilent et que les sonnettes d'alarme sont tirées un peu partout.

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

L'aspect précieux des emprises agricoles ne nous est pas étranger et nous a conduit, dans la conception du projet, à essayer de la limiter au maximum, à la fois dans le temps et par rapport au projet tel qu'il est conçu. Je ne citerai que quelques exemples. Le choix du système de péage en système ouvert évite d'avoir à implanter des barrières de péage à chaque entrée et sortie. Le choix d'une conception très compacte des échangeurs, notamment au niveau du nœud Nord, doit permettre de limiter les emprises, et les implantations de toutes les aires annexes concentrées au niveau de la Nationale 4 doivent aussi permettre de limiter au maximum les délaissés. Cette emprise est non négligeable mais elle a été optimisée et calée dans une optique de consommation minimale.

Monsieur Didier MIRABEL :

Ne croyez-vous pas plutôt que la bretelle d'accès d'Ittenheim risque d'entraîner le développement de sa zone d'activité, au détriment du quartier gare, suite à l'arrivée du T.G.V., et que cette extension sera complètement contradictoire avec le S.C.O.T.E.R.S. ? Le G.C.O., d'après l'étude de TTK, est la solution qui présente les coûts environnementaux les plus élevés par rapport aux autres solutions alternatives proposées. Pourquoi, dans ces conditions, et avant de commettre l'irréversible, et sachant ce que l'on sait par rapport aux enjeux environnementaux et pétroliers, ne doit-on pas tenir compte de ces résultats de l'étude TTK et proposer une étude plus approfondie avant d'aller plus loin ?

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

Par rapport à la Nationale 4 et à l'axe Est-Ouest, les projets de développement locaux s'inscrivent dans le cadre plus général du S.C.O.T.E.R.S. Et dans ce cadre, le secteur d'Ittenheim a prévu un développement plus modeste qui n'a pas vocation à être de la taille de la zone d'activité de la Bruche ou d'autres secteurs d'échelle d'agglomérations. Cette question est réglée.

Par rapport aux coûts environnementaux et aux différentes variantes, je rappellerai que les solutions que nous trouvons dans le rapport TTK ne sont pas nouvelles puisqu'elles avaient déjà été partiellement étudiées dans le débat de 1999 qui comprenait lui aussi une partie environnementale, à la fois sur les espèces, le milieu naturel, mais aussi sur les impacts plus globaux sur l'environnement. Ces éléments existent mais il faut revenir aux objectifs, avant de comparer des variantes. Et les objectifs pour les solutions proposées ne sont pas tout à fait les mêmes que ceux remplis par le Grand Contournement Ouest. Nous avons les éléments de comparaison mais il faut les faire avec les mêmes objectifs.

Monsieur René WUNENBERGER (Maire de Griesheim-sur-Souffel) :

Nous nous sommes constitués en collectif car nous sommes directement situés sous l'impact de cet ouvrage qui nous est imposé, sans concertation, et je remercie la Présidente d'avoir bien voulu organiser un vrai débat, car on peut me dire qu'il y a eu un débat en 1999 dans le cadre de la loi Bianco, j'y étais et je n'ai pas vu de débat.

Concernant la rentabilité financière de l'opération, je souhaiterais savoir où figure l'étude détaillée, qui doit obligatoirement figurer dans l'étude d'impact, sur la rentabilité financière de l'opération. Je ne l'ai pas trouvé, pourtant j'ai la faiblesse de croire que j'ai "un peu" étudié le dossier. Je pose cette question car en séance plénière du Conseil Régional d'Alsace, il nous a été dit qu'à aucun moment les collectivités territoriales et locales ne seront sollicitées pour financer ce projet. Je vois mal ces collectivités locales, qui viennent notamment de vendre leurs actions de la SANEF, investissent dans le rachat d'un péage alors que par ailleurs, elles se débarrassent d'actions avant qu'elles ne soient plus rentables.

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

Vous trouverez les éléments de réponse à votre question au chapitre D 5.4 de l'évaluation économique, tout à la fin. En revanche, ces éléments font état de simulation avec des niveaux de péage qui sont différents et donnent une fourchette de l'éventuel besoin en fonds public sur le Grand Contournement Ouest. Les valeurs indiquées sont entre 0 et 20%. Nous n'avons jamais dit qu'il n'y aurait rien. Il y a une forte probabilité qu'il n'y en ait pas. Les études donnent entre 0 et 20% ; les attributions récentes donnent 0, sur des projets qui sont d'un coût supérieur et d'une rentabilité estimée inférieure. Ce sont ces éléments qui nous conduisent à prétendre que la rentabilité est quasi assurée sans contribution publique.

En terme d'étude détaillée, vous ne pouvez pas, à ce stade, en trouver, puisque nous sommes aujourd'hui dans un nouveau système d'attribution des concessions. Il y a encore quelques années, l'Etat choisissait, de manière arbitraire, le concessionnaire. Dans ce cadre, il y avait effectivement des études très détaillées de rentabilité qui étaient menées par le concessionnaire et par l'Etat, qui fixait les règles du jeu et le contrat de concession. Nous sommes aujourd'hui dans un contexte totalement différent, puisque nous serons dans le cadre d'un appel d'offres ouvert, de niveau international, auquel des concessionnaires qui se mettront en place spécifiquement pour ce projet, feront des offres. C'est dans le cadre de ces offres qu'ils feront appel ou non à une éventuelle contribution publique, qui elle-même sera ensuite négociée entre le concédant, l'Etat et les collectivités. L'expérience récente montre que, sur les dernières attributions, il n'y a pas eu besoin de contribution publique pour des projets moins rentables.

Monsieur OORTWYN :

Je suis de nationalité hollandaise mais j'habite depuis longtemps à Schiltigheim. Sur ce point précis de financement, j'aimerais préciser qu'étant voyageur en Europe, j'ai une expérience anglaise. Il y a quelques années, un contournement a été réalisé autour de Birmingham, justement pour délester le périphérique. C'est devenu une autoroute payante. Deux ans plus tard, lorsqu'on fréquente cette autoroute, c'est un paradis, il n'y a personne, tous les camions continuent à emprunter l'autoroute gratuite, qui est un peu plus longue, autour de Birmingham.

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

A un exemple, je ne répondrai que par d'autres exemples : le tunnel du Prado-Carénage à Marseille, c'est 35 000 véhicules/jour et le contournement Ouest de Lyon, qui est payant aussi, c'est 40 000 véhicules/jour.

Madame Elisabeth SPIELMANN, Présidente de la Commission d'Enquête :

Nous passons au thème de la pollution.

Monsieur GOEPP (Conseiller Municipal à Duttlenheim) :

Je fais le lien entre l'agriculture et la pollution. Je tiens à préciser que Duttlenheim va sacrifier, non pas 52 mais 95 ha à ce projet, vu que le projet de raccordement de l'A35 sur la V.R.P.V. nous en consomme déjà 43. S'il y a abandon du G.C.O., est-ce que la RN4 122 continuera tout droit vers l'A35, ce qui consommera beaucoup moins de foncier ? Je précise également que ce n'est pas 355 ha mais pratiquement 400 que le projet consomme dans sa globalité.

De plus, on a parlé plusieurs fois du parc économique de la plaine de la Bruche. Tout ce que demandent les communes riveraines, c'est que le RD111 soit prolongé en ligne droite à 2 voies d'à peu près 300 m pour rejoindre l'A35.

Du point de vue de l'environnement, je tiens à signaler qu'entre Duppigheim et Duttlenheim, on peut voir les deux clochers. Après, il y aura quelque chose entre 5 et 10 m de haut avec quelques petits tunnels pour passer en dessous. Donc il y aura l'avant et l'après muraille de chine bruyante qu'on veut nous mettre entre les deux villages. Pourquoi les études de bruits et notamment les cartes qui figurent dans le dossier s'arrêtent subitement entre Duppigheim et Duttlenheim et ne prennent pas en compte l'énorme escargot autoroutier qui sera uniquement au Sud et qui permettra de monter et de descendre du G.C.O. ? Pourquoi n'estime-t-on que le bruit ne s'étend qu'à quelques hangars entre Duppigheim et Duttlenheim alors qu'un magnifique collège a été construit à environ 400 m ? En tant que parent d'élève, je ne peux pas passer cette question.

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

Les études acoustiques prennent en considération jusqu'à Innenheim, au raccordement de la voie rapide du piémont des Vosges. Elles prennent en compte la structure principale de l'autoroute et tous ces éléments ont été intégrés dans le dimensionnement et dans l'analyse des effets du bruit sur le secteur. Bien entendu, le raccordement autoroutier se fera quelles que soient les décisions sur le Grand Contournement Ouest puisque nous allons commencer l'archéologie cet été et les premiers travaux au début de l'année prochaine.

Monsieur Philippe ACKERER (Directeur de recherches au C.N.R.S.) :

Je suis responsable du programme national de recherche en hydrologie et je souhaiterais également en tant qu'expert sur cette partie. Je voudrais d'abord faire un commentaire. On se rend compte, suite aux différentes interventions, que la concertation préalable n'a pas vraiment eu lieu, ou du moins pas avec les personnes qui sont ici, au vu du nombre de questions qui restent posées. On se rend compte également que lorsqu'on parle de pollution ou de trafic, la réponse est : "avec G.C.O. ou rien du tout", alors qu'on a ici une alternative qui a été exposée et qui me semble frappée du point du bon sens. On pourrait aussi prendre le temps de réfléchir sur les impacts atmosphériques, sonores... des autres alternatives possibles.

Concernant le bruit, est-ce qu'on tient compte, dans les calculs menés, du report des camions sur la France ? Dans plusieurs textes, il est stipulé que les calculs prévisionnels de la pollution sonore doivent se faire à différents niveaux. Il doit y avoir un calcul prévisionnel pour le bruit de jour, un pour le bruit de nuit, un pour le bruit de jour et de nuit en condition atmosphérique standard, en condition atmosphérique perturbée, c'est-à-dire que l'on tient compte du vent, de la température, ainsi que d'une troisième variable dont j'ai oublié le nom. De cela, il n'y a aucune trace dans l'actuel document.

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

En terme de trafic, dans le cadre de l'hypothèse haute de croissance, ils sont pris en compte. Nous avons une hypothèse haute et une hypothèse basse, et dans l'hypothèse haute, nous trouvons une vision maximaliste de développement des trafics et c'est celle qui a été utilisée pour servir de base à tous les calculs sur les nuisances du projet en terme de bruit ou de pollution. En terme de bruit, les calculs ont été faits dans les conditions que vous avez citées, puisque l'on a des éléments pour le jour, la nuit et des éléments sur le jour en "condition de propagation favorable du bruit", c'est-à-dire les conditions météo auxquelles vous faisiez allusion tout à l'heure. Dans l'étude d'impact, qui est un résumé de l'ensemble de toutes les études qui ont été menées jusqu'à présent, vous trouvez la synthèse de ces cartes, essentiellement la carte jour et les commentaires qui correspondent aux impacts, puisqu'il a été vérifié le respect des seuils, à la fois de jour et de nuit, et c'est ce qui a servi à dimensionner les mesures de protection. Toutes les cartes ne figurent pas dans le dossier -elles sont dans le dossier d'A.P.S.- mais les textes et tous les éléments dimensionnant les mesures de protection y sont.

Concernant l'autre mesure, vous avez un autre sujet par rapport au bruit, qui est l'émergence acoustique du projet et qui correspond aux évaluations des effets sur la santé humaine du bruit. Ces éléments sont dans le chapitre E7 et correspondent à la mesure de la différence de bruit entre la situation actuelle et la situation future avec projet à saturation acoustique, c'est-à-dire avec un trafic augmenté par rapport au trafic de référence.

Monsieur Marc DRION :

Ma question est liée au problème agricole -problème d'impact sur les terres riches agricoles- mais aussi à la pollution. Un des scénarii envisagé était de réaliser une infrastructure routière entre Saverne et Molsheim. Cette option n'a pas été retenue. Elle permettait de diminuer la distance considérablement, non pas de 3 km comme vous l'avez dit tout à l'heure, mais certainement de plusieurs dizaines de kilomètres, de diminuer assez considérablement le problème de pollution, et enfin d'éviter des terres riches agricoles, du Kochersberg en particulier. Pouvez-vous me dire pour quelle raison cette option a été abandonnée ?

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

Tout d'abord, je crois qu'il faut regarder quels sont les flux concernés et le trafic que l'on trouverait sur cette infrastructure. Je ne ferais que référence au rapport de TTK qui reprend nos éléments. Nous avons 40 000 véhicules/jour sur le G.C.O. en 2020. On en trouve environ 9 000 sur un itinéraire Molsheim/Saverne, à peu près au même horizon. Cela démontre clairement qu'on n'est pas tout à fait dans les mêmes enjeux ni dans la même cible. Le raccourcissement de la distance que vous mentionnez s'applique effectivement à une partie du trafic. Mais c'est une partie qui n'est pas la plus stratégique. C'est celle sur laquelle le report modal peut être le plus performant mais ce n'est pas celle qui intéresse la région Alsace et les locaux.

Monsieur Claude WALTER (Président de l'association "Arbres") :

Je pose cette question en mémoire des 14 000 morts français et autres tués par la canicule 2003 et aussi en pensant à nos enfants et à nos petits-enfants. Sachant que l'Assemblée Nationale française a qualifié le réchauffement climatique comme défi majeur de ce siècle, sachant que le taux de gaz carbonique sur la planète est de 380 ppm alors que les 700 000 ans passés, il a oscillé entre 180 et 280, ce qui fait déjà une augmentation d'un tiers, sachant que le litre de lait qui aboutit sur notre table parcourt de 6 à 9 000 km, je voudrais vous demander s'il y a une quantification, une étude qui donne le nombre de morts futurs qui seront liés à la réalisation du G.C.O. et à l'effet de réchauffement climatique qu'il aura.

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

En réponse directe, la réponse est bien entendue non, par rapport au seul G.C.O. L'effet dont vous parlez est un effet planétaire, national, il n'est pas possible d'identifier simplement l'effet du G.C.O.

Monsieur Jean-Marie WILHELM :

Concernant l'intervention précédente, les scientifiques s'accordent à dire que la pollution qui est constatée à un endroit de la planète est pour moitié le résultat de la pollution de fond qui lui arrive des régions avoisinantes et pour moitié produite sur place. Donc nous pouvons agir localement. En 2003 ont eu lieu pour la première fois les assises régionales de l'environnement, qui ont été financées par notre département et notre région.

Au Donon, où se trouve une station permanente de la qualité de l'air, il a été annoncé en 2003 que le taux d'ozone ne permettait pas, à raison de 220 jours par an, le renouvellement normal de la végétation. Je voudrais savoir si Monsieur QUOY et toutes les instances qui le soutiennent envisagent de faire progresser sérieusement ce taux. Jusqu'à combien peut-on dépasser 365 ? Je crois que la santé de nos enfants en dépend. Nous qui avons 50 ou 60 ans pourrions dire qu'il nous reste 20 ans à vivre et après le déluge... Pour ma part j'ai trois enfants, je vais être grand-père bientôt et je suis très préoccupé par cela et je pense à vos enfants aussi, Monsieur QUOY.

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

Je vous renvoie au dossier d'étude d'impact qui comprend les simulations à l'ozone, qui n'ont pas été faites dans le cadre du projet mais qui sont faites dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère, qui est un cadre plus général, et qui montre les évolutions à l'horizon 2010, avec une amélioration globale de la situation, sans un effet significatif du projet. Mais comme je l'ai dit, il s'agit d'un effet global qui n'est pas lié au seul grand contournement.

Monsieur Stanislas MAURER :

Depuis le début de la soirée, notamment dans votre présentation et dans les réponses que vous donnez à nos questions, vous faites allusion à l'année 1999, ce qui pourrait nous faire penser que les premières études du G.C.O. datent de cette époque. Madame a répondu que ces études sont bien plus anciennes ; elle parlait de 30 ans. J'irai beaucoup plus loin puisque les premières études datent des années 60. Je voudrais recadrer la mentalité de ces années-là. A cette époque, l'amiante était considérée comme un produit miracle, le pétrole coulait à flot et on se fichait complètement de polluer. Vous voulez aujourd'hui adapter un projet vieux de plus de 40 ans au monde qui a évolué. Ne pensez-vous pas, aujourd'hui, qu'il serait sage de se poser et de réfléchir à un projet qui serait plus adapté à un monde moderne ? Tous ceux qui sont réunis dans cette salle et bien d'autres voudraient éviter de transmettre à nos enfants autre chose que les casseroles de notre génération.

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

Vous vous resituez dans les années 60. A cette époque, le tracé de bon sens d'un axe Nord-Sud alsacien passe à cet endroit. Le choix qui a été fait à l'époque est celui de préserver ce secteur et d'accéder au cœur de l'agglomération. Depuis ce temps, il a été réalisé un certain nombre d'études, dès le début des années 90, à la fois dans le cadre autoroutier, avec 5 options présentées au débat préalable en 1999, qui ont été analysées et étudiées, et dans le même temps, dans le cadre des réflexions sur l'agglomération qui sont à la fois le dossier de voirie d'agglomération et le plan de déplacement urbain. Il y a eu beaucoup de réflexions et je crois qu'il n'y a pas un projet qui soit la solution miracle, mais c'est un ensemble de projets complémentaires entre eux de tous les modes de transport et le Grand Contournement Ouest en fait partie.

Monsieur MACGI :

Est-ce que vous avez des enfants et êtes-vous concerné par leur santé ? Est-ce que la D.D.E. n'a pas envoyé au moins une personne dans la salle pour défendre le projet comme vous le défendez ?

Monsieur QUOY ne souhaite pas répondre à ces questions.

Madame Elisabeth SPIELMANN, Présidente de la Commission d'Enquête :

Nous passons au thème de l'hydraulique.

Monsieur Dany KARCHER (Maire de Kolbsheim) :

On parle de pollution. Monsieur QUOY l'a bien soulevé, l'effet dépasse le seul G.C.O., il est planétaire. Mais cela n'empêche pas, en pensant global, d'agir local. Ma question sera pour Monsieur GUERIN. J'ai assisté deux fois à la restitution du rapport TTK par votre collègue Monsieur PEREZ, et celui-ci a cité une étude, il me semble, d'un laboratoire près de Lyon, qui parlait de pollution. J'avais lu dans le dossier de l'Équipement que le G.C.O. allait diminuer la pollution, et même le nombre de malades du cancer. Monsieur PEREZ citait une étude qui disait que le facteur le plus influent sur la pollution n'était pas les embouteillages mais le nombre de véhicules circulants. Or, en créant une nouvelle route, même si on a pu comprendre que ce ne serait pas le cas, si on devait alléger un des trafics, globalement on augmente le trafic, et donc la pollution en Alsace. Pouvez-vous me confirmer cela ?

Monsieur Fabien GUERIN (TTK) :

Vous faites référence à une étude du laboratoire d'économie des transport de Lyon, qui ont pris partie de dire que c'est le nombre de véhicules qui crée la pollution et non pas les embouteillages. Cette question est encore controversée. Il est clair qu'une politique de construction d'autoroute appelle le trafic correspondant et il est à craindre que la rocade qu'on va créer va tout de même continuer à générer du trafic sur l'A35 et que la pollution va continuer.

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

Je voudrais juste préciser que la pollution est un mot générique qui renvoie à tout un tas de polluants divers. Il est vrai qu'en ce qui concerne le benzène, la pollution se situe plutôt aux grandes vitesses et dans ce cas, les autoroutes ont un impact négatif sur le benzène. En revanche, d'autres polluants comme les oxydes d'azote sont émis à basse vitesse, et donc dans des conditions d'embouteillage. La notion de pollution, traitée globalement ? Apprécie-t-elle soit à l'augmentation du nombre de véhicules, ou à la congestion ? Je crois que plutôt que de renvoyer à des cas généraux, il faut faire des études précises sur des cas particuliers et c'est ce que l'on a fait sur Strasbourg.

Monsieur Dany KARCHER (Maire de Kolbsheim) :

Ma question était pour signaler que l'Alsace se trouve dans une cuvette, entre Vosges et Forêt Noire, et que nous n'avons pas de vent comme le mistral qui pourrait balayer d'éventuelles pollutions.

Monsieur Philippe ACKERER :

Je tiens tout de même à souligner le courage de Monsieur QUOY. Il est probablement obligé de venir mais la salle n'est pas franchement favorable. Concernant le bruit, j'aurais préféré voir les cartes avec les vents dominants qui ramènent le bruit sur les maisons que les cartes standards dans les documents officiels. Pour revenir sur la partie eau, j'ai regardé de plus près tout ce qui touche à l'hydrogéologie, dont l'étude faite par Cap Environnement, qui est un bureau spécialisé dans la pollution atmosphérique et qui n'a aucune reconnaissance dans le domaine de l'hydrogéologie.

Cela dit, le contournement ouest est analysé sous trois formes. Une partie dit que c'est dangereux pour les eaux souterraines, une partie c'est à moitié dangereux et une partie que ce n'est pas dangereux du tout. Cette approche est complètement fautive et doit être revue entièrement. Pourquoi ? Il se trouve que le G.C.O. passe sur toute une zone qui alimente, soit directement, soit indirectement, les eaux souterraines disponibles pour une grande partie de la C.U.S. Je rappellerais la contamination à Benfeld où 4 m³ de solvants polluent la nappe depuis plus de trente ans sur plusieurs millions de m³. Tout accident qui se fera sur le G.C.O., s'il n'y a pas de mesures préventives (et dans un grand nombre de cas ce n'est pas prévu), entraînera une pollution importante. Je demande en tant qu'expert à ce que ce volet soit entièrement revu, en s'appuyant sur des données connues en Alsace, soit par le B.R.G.M., soit par des associations comme l'APRONA qui sont financées par le Conseil Régional.

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

En ce qui concerne les eaux souterraines, c'est le cabinet Dubost et Pedon, qui est en Lorraine, qui a travaillé sur ce sujet. Par rapport à la protection de la nappe, plus des 2/3 du tracé sont en assainissement étanche, donc répondent à votre préoccupation justement car il a été identifié que la plupart des eaux de surface alimentent la nappe en certains secteurs. On sera alors dans un système d'assainissement étanche avec collecte de l'ensemble des eaux de chaussée, d'où qu'elles viennent. L'intégralité du tracé est équipée d'un système qui recueille les eaux dans des bassins d'assainissement. Mais des mesures spécifiques et supplémentaires sont prévues sur 2/3 du tracé où il a été identifié une vulnérabilité particulière. En aucun endroit, les eaux de la chaussée ne vont directement dans le milieu naturel.

Madame Elisabeth SPIELMANN, Présidente de la Commission d'Enquête :

Je rappellerais que deux experts, en hydrogéologie et en acoustique, ont été désignés sur demande expresse de la Commission d'Enquête.

Monsieur Georges LINGENHELD (représentant de la Chambre de Commerce) :

Je ne m'attendais pas à recevoir des applaudissements. Néanmoins, ce soir, beaucoup de questions ont été posées, il y a de nombreuses inquiétudes et je comprends ces personnes. Mais je voudrais aussi que l'on pense à ceux qui travaillent et qui utilisent, tous les jours, la rocade de Strasbourg. A l'heure actuelle, cette rocade fait partie des rocades les plus chargées de France et nous sommes à 200 000 véhicules par jour. Aujourd'hui, une autoroute est classée, à partir de 75 000 véhicules/jour, route à grand trafic. La ville de Colmar, qui compte 80 000 habitants et celle de Selestat, qui en compte 20 000, ont eu leur contournement il y a des années. Aujourd'hui Strasbourg. Nous avons des engorgements à longueur de journée. Strasbourg ne doit-il pas avoir aussi son G.C.O. ?

Je représente 40 000 entreprises. Nous n'avons pas encore parlé d'emploi. A l'heure actuelle, l'emploi est important pour que chacun puisse vivre et ce confortablement. Dans son rapport, TTK indique que 12 millions d'heures sont perdues par an sur la rocade de Strasbourg. Ceci correspond à 7 500 emplois par an. Pouvez-vous me confirmer ces chiffres ? A la chambre de Commerce, nous avons évalué la perte quotidienne sur l'autoroute de Strasbourg à 500 000 €.

Monsieur Fabien GUERIN (TTK) :

Il y a un certain nombre d'encombres et ceux-ci coûtent de l'argent, c'est évident. Il n'est pas certain qu'avec le G.C.O., ces encombres diminuent et que ce coût, que vous avez trouvé dans le rapport, diminue.

Monsieur Guy WALTER :

Je suis content que Monsieur LINGENHELD ait soulevé la question des emplois. Nous n'avons pas du tout parlé des emplois agricoles. Ils méritent d'être défendus, d'autant plus qu'il s'agit d'emplois primaires, actuellement très précieux, et ceux-là seront irrécupérables le jour où le G.C.O. sera construit. Parlons emplois, parlons chiffres et parlons coût. Il est très curieux que dans un projet de cette ampleur, on s'étonne de voir que pour le trafic, le coût et le rendement, qu'il n'y ait pas un faisceau de courbes en fonction de la variation de ces facteurs par rapport au coût de l'énergie. Nous sommes vraiment dans une période qui le nécessite et toutes les discussions que nous avons ce soir seront à reprendre en fonction d'une éventuelle variation du coût de l'énergie. Je souhaiterais voir des courbes montrant vos évolutions du trafic, du coût de la construction et du rendement qui, à mon avis, est calculé de manière extrêmement optimiste, en fonction du coût de l'énergie. Nous sommes dans une période de changement complet et il s'agit d'en tenir compte.

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

Une courbe laisse supposer en plus de nombreux points. Nous en avons déjà 2. Ce n'est peut-être pas très complet mais nous nous sommes situés en deux hypothèses et les calculs de rentabilité ont été faits dans ces deux cas, rentabilité socio-économique, qui montre des taux élevés, dans l'hypothèse haute, de plus de 30%, mais aussi de plus de 20% dans le cas d'une hypothèse basse de croissance des trafics, qui prend en compte un certain nombre d'autres facteurs, dont celui de l'énergie.

Monsieur KIRRMANN (commerçant à Strasbourg) :

Je voudrais remercier la personne qui a eu le courage de parler pour le G.C.O. car c'est important d'avoir deux sons de cloche pour comprendre le problème. Nous avons tous des problèmes sur l'autoroute, nous sommes tous bloqués dans les bouchons et nous aimerions une solution. Seulement, si ce G.C.O. est payant, ce qui n'était pas dit, il ne sera pas employé et ne servira à rien. S'il est gratuit, il sera employé, l'autoroute A35 sera beaucoup plus fluide, beaucoup de gens abandonneront les transports en commun et nous aurons non seulement un bouchon sur l'A35, mais davantage de circulation en ville, davantage de problèmes de stationnement à Strasbourg et cela ne résoudra rien. Y a-t-il une solution ou faut-il définitivement laisser un bouchon à Strasbourg, ce qui incitera davantage les gens à prendre les transports en commun et indirectement, il y aura peut être moins d'entreprises qui s'implanteront en Alsace ? Il y en a peut-être suffisamment.

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

Il me semble avoir déjà vu un nombre important de voitures sur des autoroutes payantes. L'effet du péage est régulateur et la gestion des transports collectifs par la congestion ne me semble pas être une politique durable et satisfaisante à l'échelle d'une agglomération. Au-delà de cela, lorsque vous parlez d'une solution et si elle existe ou pas, je crois que la solution, c'est le schéma d'ensemble sur lequel l'ensemble des collectivités et l'Etat ont travaillé, et qui se met en place progressivement et qui comprend le Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Les travaux d'extension des lignes de tramway sont en cours, les procédures du tram-train sont passées, les travaux de la plaine d'Alsace, au Sud, sont en cours et la D.U.P. a été obtenue en 2005, citons aussi Strasbourg-Lauterbourg, pour venir de puis le Nord, ainsi que le T.G.V. Tous ces projets sont aujourd'hui largement engagés, voire pour certains, en construction, ou même encore proches d'une mise en service. C'est l'ensemble qui apporte une amélioration.

Madame Elisabeth SPIELMANN, Présidente de la Commission d'Enquête :

Nous passons aux thèmes des questions diverses.

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.

Madame Michèle PUJOS (Présidente de l'Association de défense contre le bruit dans la vallée de la Bruche) :

Vous avez évoqué l'axe ferroviaire en le qualifiant de "performant". Il peut l'être en matière de voyageurs puisque l'étalement urbain a provoqué une démographie de plus de 30%. Heureusement que ce train existe car nous aurions eu plus d'embouteillages. Mais l'étalement urbain est déjà là. En revanche, en matière de transport de fret, le dernier wagon s'est arrêté il y a quelques années. Nous n'avons plus de trains de fret dans la vallée de la Bruche. Vous annoncez des transports régionaux qui ne sont pas performants sur courtes distances. Nous avons rencontré les dirigeants de la scierie SIAT, entreprise en grand développement. Cette scierie a réalisé des études et demandé à ce que trois convois soient organisés par semaine, sur une distance Vallée de la Bruche / Port du Rhin. Cela a été refusé, par le Conseil Régional et la S.N.C.F., ce qui a entraîné une hausse du coût du transport de 40%. J'aurais souhaité voir à côté de vous un Maître d'Ouvrage de la S.N.C.F. pour qu'il défende un projet de transport de fret pour limiter les camions. Dans la vallée de la Bruche, nous avons 2 000 poids lourds par jour ; le G.C.O. en aura certainement beaucoup plus. En 2010, nous en aurons 3 000. Je vous souhaite bon courage et j'espère que le G.C.O. ne se fera pas.

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

Je ne reviendrais pas sur la négociation avec l'entreprise SIAT, à laquelle nous avons participé et qui n'est pas une chose simple, à la fois du point de vue de l'exploitant S.N.C.F. et du point de vue de la scierie elle-même et de ses exigences. Quant à la présence ou non d'un Maître d'Ouvrage ferroviaire, nous travaillons ensemble et il n'est pas certain que sa place soit ici ce soir. Des projets sont en cours. Le transport de la brasserie Kronenbourg à Obernai est déjà assuré par voie ferrée.

Intervenant :

Ma question fait suite à l'intervention de Monsieur LINGENHELD. Je fais partie des gens qui pensent qu'il est important que tout le monde puisse s'exprimer. Il a parlé de l'emploi. Je voudrais donner deux chiffres. 83% des emplois du S.C.O.T.E.R.S. se trouvent dans la C.U.S. et 54% des emplois du département du Bas-Rhin se trouvent dans la C.U.S., ce qui explique le flux automobile qu'il y a aux heures de pointe. Si nous sommes tous d'accord pour affirmer qu'il y a un réel problème, je suis d'accord que le représentant de TTK ait confirmé que cela ne changerait rien aux heures perdues. Ceci dit, les emplois ne justifient pas tout. Il y a un an, ici à Strasbourg, le professeur Jacquard a fait une conférence devant les jeunes dirigeants d'entreprises. Il disait que si demain, par un coup de baguette magique, il n'y avait plus de cambrioleur en France, cela se traduirait par 500 000 chômeurs directs. Ma question est : faut-il encourager le cambriolage ?

Monsieur LINGENHELD :

Bien sûr, tout le monde a des idées sur les différents modes de transports. La cause nationale du multi-modal existe. Transférer de la route vers le rail est une excellente idée et tout le monde rêve de cela. Sauf que le rail est intéressant lorsque la distance dépasse 500 km. Pour les transports locaux, de 20 à 30 km, on ne peut pas utiliser le rail. Le monde agricole doit négocier un bon remboursement. Le rapport de TTK indique que le G.C.O. n'a pas grand intérêt puisque le transfert n'est que de 12 000 à 15 000 véhicules seulement de la rocade de Strasbourg. Aujourd'hui les chiffres sont autres. Je voudrais que TTK nous confirment ces chiffres qui, pour moi, ne correspondent pas à la réalité.

Monsieur Fabien GUERRIN, TTK :

Que ce soit 15 000 ou 40 000, cela reste une part minoritaire des flux de véhicules qui passent sur l'A35, et cela ne réglera pas le problème de congestion sur l'A35, si les trafics se développent.

Madame WANDRESS :

J'habite Kolbsheim, je travaille au port du Rhin et j'emprunte tous les jours l'A35. Je vois défiler beaucoup de poids lourds, de toutes les nationalités, et personnellement je ne pense pas que ce sont eux les responsables. Evidemment, il y en a plus depuis le péage autoroutier allemand. Mais pourquoi actuellement, en période de congé scolaire, je circule dix fois mieux que pendant le reste de l'année ?

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

Il est évident que la situation la plus critique se produit aux heures de pointe. Néanmoins, par rapport aux déplacements domicile / travail, et ceux qui convergent sur Strasbourg, la solution la plus performante, ce sont les transports collectifs. Pour les déplacements pendulaires et économiques, qui existent aussi bien aux heures de pointes, pendant les congés et pendant la période d'activité, il y a un besoin d'infrastructures qu'on ne peut pas négliger.

Monsieur Marcel BIR (Conseiller Municipal de Ernolsheim-sur-Bruche) :

J'aimerais que Monsieur QUOY nous précise quelles seront les protections acoustiques sur le viaduc de la Bruche. J'ai cru comprendre que cela se résumerait à un tapis peu bruyant.

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

Il y a deux éléments. Tout d'abord, un mur anti-bruit sera prévu, côté Ernolsheim, justement pour les habitations les plus proches de l'infrastructure. Là où le tracé s'éloigne, en attaquant le moulin et la côtière, nous sommes dans un secteur où les murs sont moins efficaces et les revêtements acoustiques plus performants. Sur la partie directement riveraine d'Ernolsheim, ce sont bien des murs anti-bruit qui sont prévus.

Madame Elisabeth SPIELMANN, Présidente de la Commission d'Enquête :

L'Enquête Publique n'est pas terminée. Elle s'achèvera le 28 juillet et vous avez la possibilité de nous écrire à la mairie de Brumath, pour toute autre question ou observation.
Je vous remercie de vos questions et je remercie également Messieurs GUERIN et QUOY.

Fin de la réunion.