

**CONVENTION DE MAITRISE D'OUVRAGE DESIGNEE
ENTRE LE DEPARTEMENT DU BAS-RHIN ET LA REGION GRAND EST
CONCERNANT LES AMENAGEMENTS DE LA RD1004 POUR LE T.S.P.O.
DEPUIS ITTENHEIM JUSQU'A WASSELONNE**

ENTRE

LE DEPARTEMENT DU BAS-RHIN, avec siège 1 Place du Quartier Blanc à STRASBOURG 67964 Cedex 9,

Représenté par son Président, M. Frédéric BIERRY, dûment habilité à signer la présente par délibération de la Commission Permanente en date du 10/02/2020,

Ci-après désigné « le Département »

D'UNE PART,

ET

LA REGION GRAND EST, avec siège 1 Place Adrien ZELLER à STRASBOURG 67070 Cedex,

Représentée par son Président, M. Jean ROTTNER, dûment habilité à signer la présente par délibération du .../.../...,

Ci-après désignée « La Région »

D'AUTRE PART.

Ci-après dénommés « les Parties »

PREAMBULE

Le TSPO (Transport en Site Propre de l'Ouest Strasbourgeois) est un projet de transport en commun dont les aménagements ont fait l'objet de 2 déclarations d'utilité publique (DUP) :

- une DUP du 16 janvier 2012, au bénéfice du Département, pour aménager la RD1004,
- une DUP du 24 mai 2016, au bénéfice de l'Etat, pour aménager la RN4 et l'A351.

Objectifs assignés au TSPO

Le projet de TSPO vise à améliorer les conditions de déplacement dans l'ouest strasbourgeois en développant l'accessibilité au transport en commun interurbain de voyageurs par route. L'amélioration porte, d'une part, sur l'augmentation de l'offre (donc de la capacité de transport) de manière évolutive par rapport aux besoins et, d'autre part, sur l'attractivité du transport en commun par rapport à l'automobile, en matière de temps de trajet et de régularité. La mise en place de ce service désigné sous l'appellation « Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois » (TSPO), nécessite des aménagements d'infrastructure spécifiques.

Le concept de « Cars à Haut Niveau de Service » a été privilégié par rapport à une solution par tramway, pour les raisons suivantes :

- le mode de transport par car offre une capacité qui permettra d'augmenter la part modale du transport en commun TC sur l'aire d'étude ;
- la vitesse d'exploitation d'un car est plus performante que celle d'un tramway, et mieux adaptée au milieu interurbain ;
- le concept routier peut se réaliser par phases successives et les infrastructures peuvent facilement évoluer pour être utilisées, à terme, avec un éventuel mode plus lourd (véhicules de forte capacité jusqu'à 24 mètres de long) ;
- les coûts d'aménagement et d'exploitation du car sont 2 à 3 fois moins élevés que ceux d'un tramway.

Un programme global d'aménagements qui comprend 3 opérations spécifiques : (les 3 sections du projet)

L'opération interurbaine du Département du Bas-Rhin sur la RD1004 entre Wasselonne et Ittenheim : Elle s'inscrit dans le programme plus global d'aménagement du transport en commun entre Wasselonne et Strasbourg.

L'opération interurbaine améliore déjà, à elle seule, le service de transport en commun, en améliorant la régularité et le temps de trajet de Wasselonne à Ittenheim. Elle est complémentaire des deux autres sections d'aménagements réalisées sous des Maîtrises d'Ouvrages distinctes.

La section de transition : Les aménagements s'inscrivent dans le programme de requalification de la RN4 et de l'A351 de la compétence de l'État, depuis Ittenheim jusqu'à Strasbourg. Ce programme prend en compte non seulement le TSPO, mais également les problématiques plus larges de gestion et de diffusion du trafic dans l'agglomération strasbourgeoise. Le Département est associé par le maître d'ouvrage concerné (l'État) pour la prise en compte de la continuité du service TSPO vers Strasbourg : le programme spécifique de requalification de la RN4/A351 prévoit ainsi des aménagements adaptés pour le TSPO. Il s'inspire du système expérimental mis en œuvre sur l'autoroute A48 à Grenoble pour les voies latérales de transport en commun et du système de station d'arrêt en bordure d'autoroute, mis en œuvre sur l'A10 sur la Commune de Bris sous Forges.

La section urbaine dans Strasbourg : La continuité du TSPO sera assurée à travers les voiries aménagées par l'Eurométropole de Strasbourg pour la circulation fluide des transports en commun urbains. Les études d'aménagement en cours sur la voirie urbaine, et pouvant intéresser le TSPO, portent sur deux scénarios de tracé pour rejoindre le secteur de la place des Halles et de la gare SNCF, depuis l'A351 :

- soit par la Porte Blanche et les boulevards ;

- soit par l'autoroute A35, la sortie « les Halles » et le tunnel des Halles.

Les enjeux du projet

Les enjeux du TSPO sont les suivants :

- réaliser une liaison en transport en commun efficace entre les villages de l'ouest strasbourgeois et le centre de Strasbourg ;
- garantir un temps de trajet attractif ;
- offrir de bonnes connexions avec les autres réseaux de transport structurants.

Le projet dans son ensemble a donc pour but d'améliorer globalement l'accès aux transports en commun et la desserte vers Strasbourg pour tout le territoire ouest interurbain, en proposant une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière.

Les principaux objectifs opérationnels des aménagements du TSPO sur la RD1004 sont :

- de fiabiliser les temps de parcours des lignes de transport en commun qui empruntent la RD1004, en particulier aux heures de fort trafic : le site propre sur tout l'itinéraire permettra aux cars d'éviter les congestions routières et d'offrir un temps de trajet régulier. L'objectif est un temps de trajet régulier de 21 minutes entre Wasselonne (terminus) et Ittenheim. Il est de 30 minutes garanti à terme jusqu'à la porte Ouest de Strasbourg et de 40 minutes garanti à terme jusqu'au secteur de la gare SNCF à Strasbourg ;
- de permettre une liaison efficace vers Strasbourg en desservant les villages de Wasselonne, Marlenheim, Furdenheim, Handschuheim et Ittenheim, avec une fréquence soutenue (10 minutes maximum en heure de pointe, 30 minutes en heure creuse), une grande amplitude horaire (6h-22h), un matériel spécifique facilement accessible, et un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) ;
- de faciliter l'accès au TSPO et le report modal en implantant des stations proches des bassins de population, en améliorant les connexions et les correspondances avec les autres lignes de cars du Réseau 67, et en aménageant des parkings relais et des parcs sécurisés pour les vélos.

Sur les porteurs du projet :

Pour rappel, la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi «NOTRe») prévoit que les Départements transfèrent à la Région sur le territoire de laquelle ils se trouvent la compétence des services de transports routiers interurbains.

A ce titre, le Conseil Départemental, en séance plénière du 8 décembre 2016 adopté (CD/2016/191) les modalités du transfert de la compétence transport du Département à la Région. Une convention de transfert complète cette délibération sur les aspects techniques et financiers du transfert.

Aussi, il appartient aujourd'hui à la Région en sa qualité d'autorité organisatrice de transports (AOT), et donc en tant que maître d'ouvrage sur le volet transport, les choix et décisions d'organisation des services de transport en commun TSPO qui conditionnent les besoins d'aménagements, sont donc à présent du ressort de la Région. Le projet du TSPO s'inscrit dans ce contexte.

Le Département, quant à lui, intervient, au titre sa compétence voirie, également sur les aménagements nécessaires à la circulation et au fonctionnement du TSPO.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

En raison de l'unicité du projet le Département et la Région qui ont décidé de constituer une co-maîtrise d'ouvrage et, en application de l'article L. 2422-12 du code de la

commande publique, de désigner le Département comme maître d'ouvrage pour la conception et la réalisation des travaux du TSPO.

La présente convention a donc pour objet de fixer les modalités techniques et financières de cette co-maîtrise d'ouvrage.

ARTICLE 2 – LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET CONCERNE PAR LA PRESENTE CONVENTION

2.1 – Rappel des aménagements initiaux

En référence aux décisions des DUP du 16/01/2012 et de la Déclaration de Projet du département du Bas-Rhin en date du 07/11/2011 joints en annexes, les aménagements concernés sont les suivants :

- les voies dédiées au transport en Commun TSPO par Cars en dehors des agglomérations,
- les aménagements ou feux tricolores de régulation du trafic aux carrefours et en agglomération,
- les parkings relais,
- les aménagements de quais (mobiliers d'équipements exclus),

Le programme décrivant les caractéristiques des aménagements, figure en annexe de la Déclaration de Projet.

2.2 – Modification du programme des aménagements

Pour l'exécution de la présente convention, le programme des aménagements réalisés comprend des adaptations rendues possibles par le nouveau référentiel de conception routière « Voies Structurantes d'Agglomération (VSA) de 2013 » 2017.

Ainsi l'article III.1.E « à l'ouest de Marlenheim » de la déclaration de projet est modifié de la façon suivante:

« la RD1004 à l'ouest de Marlenheim sera à 2 voies routières (pas de possibilité de dépassement), joutées par les voies suivantes dédiées au TSPO, avec une vitesse adaptée aux conditions de trafic et de congestion sur les voies routières :

- Entre Marlenheim et Wasselonne : selon le référentiel VSA, 2 Bandes d'Arrêts d'Urgence (BAU) élargies à 3,5m de part et d'autre. En situation de congestion sur les voie routières, les cars du TSPO seront autorisés circuler sur les BAU avec une vitesse adaptée. En cas de véhicule à l'arrêt sur la BAU, les cars du TSPO devront se déporter sur les voies routières. La vitesse sera limitée à 70km/h.

- Dans la traverse de Wasselonne jusqu'au giratoire Zehnacker RD1004/RD112 : 1 voie en site propre du TSPO, utilisée en approche des carrefours (carrefour avec la rue du Général de Gaulle et carrefour Zehnacker avec la RD112). »

Cette modification du programme d'aménagement ne modifie ni les finalités du Projet, ni les emprises du Projet, ni les fonctionnalités des voies routières, ni les conditions d'accès des riverains.

ARTICLE 3 – MISSIONS DU MAITRE D'OUVRAGE DESIGNE

Le Département, en sa qualité de maître d'ouvrage désigné, assume seul les attributs inhérents à cette fonction et selon les modalités suivantes :

1. Définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles l'ouvrage sera réalisé,
2. Aide à la définition du programme de l'opération et de l'enveloppe financière prévisionnelle,
3. Elaboration des études de projet,
4. Attribution, signature et gestion des marchés d'études confiés à des prestataires externes et des marchés de travaux confiés à des entreprises,
5. Gestion financière et comptable de l'opération,
6. Actions en justice,
7. Et d'une manière générale, tout acte nécessaire à l'exercice de ces missions.

ARTICLE 4 –PLANNING PREVISIONNEL

Le planning prévisionnel de l'opération est joint en annexe de la présente convention (annexe).

2019 – 2020 :

- mise à jour du programme de l'opération avec les Communes concernées ;
- mise à jour des études d'avant-projet.

2020-2021 :

- études de Projet et travaux de la section « Marlenheim – Furdenheim », dont l'extension du parking relais P+R de Marlenheim, et le système de gestion dynamique des P+R.

2021-2022 :

- études de Projet et travaux de la section « Kronthal » et « Wasselonne », dont le parking relais P+R à Wasselonne et les stations d'arrêt.

ARTICLE 5 : ESTIMATION PREVISIONNELLE DU PROJET

Le coût prévisionnel (études, acquisitions foncières et travaux), est celui fixé par la convention de financement CPER du 28 septembre 2012, pour un montant total de 30 M€ HT.

La clé de répartition financière entre les signataires du CPER reste inchangée.

Les dépenses prises en compte comprennent également les dépenses pour la réalisation du Projet antérieurement à la loi NOTRE et au transfert de la compétence AOT du 1^{er} janvier 2017.

ARTICLE 6 – ORGANISATION DE LA GOUVERNANCE DES FINANCEURS

Un Comité de Pilotage devra être mis en place, constitué des Elus représentatifs du Département et de la Région, de représentants de l'Etat également cofinanceur du projet, et éventuellement des maires des communes concernées permettant ainsi d'avoir un organe décisionnaire pour valider les différentes phases du projet.

Le Département s'engage à informer le Comité de Pilotage de l'avancement du Projet au moins tous les semestres.

ARTICLE 7 - MODALITES D'ASSOCIATION DES SERVICES

Les services des deux parties s'engagent à se réunir autant que nécessaire dans le cadre d'un Comité Technique, afin d'assurer le bon partage d'information et la bonne articulation entre les besoins de transport et les aménagements. Le Comité Technique se réunira toutefois à minima à fréquence trimestrielle.

La Région s'engage à mettre à la disposition du Département toutes les données concernant l'organisation des transports en commun à prendre en considération pour les études, ainsi que leurs évolutions éventuelles en cours d'étude, dans les délais compatibles avec l'échéancier prévu pour les travaux. A ce titre, la Région se charge de la concertation nécessaire avec les Communes concernées.

ARTICLE 8 - REMUNERATION

Le Département ne percevra pas de rémunération pour l'exercice de la maîtrise d'ouvrage désignée.

ARTICLE 9- REGIME BUDGETAIRE ET COMPTABLE

La maîtrise d'ouvrage étant confiée au Département, ce dernier devra avancer les coûts liés à la maîtrise d'ouvrage de la Région.

Les modalités de remboursement sont celles en vigueur dans le cadre de la convention CPER.

ARTICLE 7 – ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur à compter de la signature la plus tardive des parties.

La présente convention s'achève à la réalisation complète de son objet, à savoir à la fin des travaux répondant au programme d'aménagement financé au titre du CPER.

ARTICLE 8 – RESILIATION

En cas de non obtention des autorisations administratives pour une cause autre que la faute du Département, la résiliation peut intervenir à l'initiative de l'une ou l'autre des parties.

En cas d'inexécution de ses obligations par l'une ou l'autre des parties, la présente convention peut faire l'objet, après mise en demeure restée infructueuse à l'initiative de la partie lésée, d'une résiliation.

La résiliation est prononcée sous réserve du respect d'un préavis d'un mois adressé par lettre recommandée avec accusé de réception.

Aucune indemnité de résiliation n'est due.

ARTICLE 9 – MODIFICATION DES CONDITIONS D'EXECUTION DE LA CONVENTION ET REGLEMENT DES LITIGES

La modification éventuelle de la convention devra s'effectuer par avenant.

En cas de désaccord relatif à la validité, l'exécution ou l'interprétation de la présente convention, les parties conviennent de privilégier la voie d'un règlement amiable.

Ainsi à tout moment, à la demande de l'une ou de l'autre des parties, une réunion de conciliation peut être organisée en cas de besoin.

Au cours de cette réunion, soit un arrangement amiable est convenu, soit il peut être décidé de faire appel à une mission de médiation désignée par le Tribunal administratif de Strasbourg, par application des articles L.213-1 à L.213-10 du Code de justice administrative.

A défaut d'avoir pu aboutir à un tel règlement amiable dans un délai raisonnable, le Tribunal administratif de Strasbourg pourra être saisi par la partie la plus diligente.

Fait en deux exemplaires originaux,

A Strasbourg,

Le

Le Département du Bas-Rhin,

La Région Grand est,

Frédéric BIERRY

Jean ROTTNER

Pièces jointes :

- décision préfectorale de déclaration d'utilité publique du 16/01/2012
- déclaration de projet du 07/11/2011 actualisée



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU BAS-RHIN

PREFECTURE

DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES

Bureau de l'Environnement
et des Procédures Publiques

ARRÊTÉ DU 16 JANVIER 2012

DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

**emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme de
FURDENHEIM, HANDSCHUHEIM, ITTENHEIM, MARLENHEIM et WASSELONNE**

Conseil Général du Bas-Rhin

LE PREFET DE LA REGION ALSACE, PREFET DU BAS-RHIN,

- VU** le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et, notamment ses articles L.11-1 à L.11-5, L.13-2, L.23-1 et suivants, R.11-1 à R.11-3-I, R.11-14 à R.11-30 ;
- VU** le code de l'urbanisme et, notamment ses articles L.123-16 et R.123-23 ;
- VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L.214-1 à L.214-6, L.122-1 à L.122-3, R.122-1 à R.122-16, L.123-1 à L.123-16, R. 123-1 à R.123-33 et L.211-7 ;
- VU** le code rural, notamment ses articles L.112-3, L.123-24 à L.123-26, L.352-1, R.123-30 à R.123-38 et R.352-1 à R.152-14 ;
- VU** le code de la voirie routière ;
- VU** la délibération de la commission permanente du Conseil Général en date du 6 décembre 2010 approuvant les principes d'aménagement de l'avant-projet du TSPO, et autorisant le Président à requérir auprès du Préfet l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de Furdenheim, Handschuheim, Ittenheim, Marlenheim et Wasselonne ;
- VU** l'envoi du 3 janvier 2011, par lequel le Président du Conseil Général du Bas-Rhin sollicite l'ouverture d'une enquête conjointe, préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des cinq communes concernées, dans le cadre du projet de TSPO entre WASSELONNE et ITTENHEIM ;
- VU** les Plans d'Occupation des Sols de HANDSCHUHEIM, ITTENHEIM et MARLENHEIM et les Plans Locaux d'Urbanisme de FURDENHEIM et WASSELONNE ;

- VU** les dossiers transmis pour être soumis à l'enquête réglementaire ;
- VU** la décision en date du 14 mars 2011 du Président du Tribunal administratif de STRASBOURG désignant un commissaire enquêteur ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 28 avril 2011 prescrivant l'ouverture de l'enquête conjointe, préalable à la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du Transport en Site propre de l'Ouest Strasbourgeois, et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des cinq communes concernées par le projet ;
- VU** le résultat de ces enquêtes : les rapport, conclusions et avis du commissaire enquêteur portant sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de FURDENHEIM, HANDSCHUHEIM, ITTENHEIM, MARLENHEIM et WASSELONNE, en date du 26 septembre 2011 ;
- VU** l'avis du sous-préfet de l'arrondissement chef-lieu en date du 20 octobre 2011 ;
- VU** l'avis du sous-préfet de MOLSHEIM en date du 5 décembre 2011 ;
- VU** la délibération du 7 novembre 2011 par laquelle la commission permanente s'est prononcé par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération ;
- VU** la délibération du conseil de communauté de la Communauté de Communes Ackerland en date du 6 décembre 2011 donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU de FURDENHEIM et des POS de HANDSCHUHEIM et ITTENHEIM;
- VU** la délibération du conseil municipal de WASSELONNE en date du 12 décembre 2011 donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU de la commune ;
- VU** la délibération du conseil municipal de MARLENHEIM en date du 12 décembre 2011 donnant un avis favorable à la mise en compatibilité du POS de la commune ;
- VU** les lettres du Préfet du Bas-Rhin (DDT) du 3 mai 2011 par lesquelles les communes de FURDENHEIM, HANDSCHUHEIM, ITTENHEIM, MARLENHEIM et WASSELONNE, la Communauté de Communes Ackerland, le SCOTERS, le Conseil Général du Bas-hin, le Conseil Régional d'Alsace, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Bas-Rhin, la Chambre des Métiers d'Alsace, la Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin, le Centre Régional de la Propriété Forestière, l'Institut National de l'origine et de la qualité, la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, le Service Environnement et Gestion de l'Espace de la DDT, ont été informés de la mise en œuvre de la procédure prévue par les articles L. 123-16 et R.123-23 du Code de l'Urbanisme, en vue de la mise en compatibilité nécessaire des documents d'urbanisme des communes de FURDENHEIM, HANDSCHUHEIM, ITTENHEIM, MARLENHEIM et WASSELONNE, en raison de la nature de l'opération et de ses implications ;
- VU** la procès-verbal de la réunion tenue le 18 mai 2011 en application de l'article R.123-23 du Code de l'Urbanisme et portant sur l'examen de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de FURDENHEIM, HANDSCHUHEIM, ITTENHEIM, MARLENHEIM et WASSELONNE, induite par l'opération ;
- VU** l'arrêté préfectoral du 29 août 2011 portant délégation de signature à M. Michel THEUIL, Secrétaire Général de la Préfecture du Bas-Rhin ;
- SUR** la proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Bas-Rhin ;

ARRÊTE

Article 1 :

Sont déclarés d'utilité publique, sur le territoire des communes de FURDENHEIM, HANDSCHUHEIM, ITTENHEIM, MARLENHEIM et WASSELONNE, les acquisitions et travaux nécessaires à la mise en œuvre du projet de TSPO (Transport en Site Propre de l'Ouest Strasbourgeois), conformément au plan général des travaux annexé au présent arrêté.

Article 2 :

Le Conseil Général du Bas-Rhin est autorisé à acquérir soit à l'amiable, soit par la voie de l'expropriation, les immeubles nécessaires à la réalisation du projet.

Article 3 :

Les expropriations éventuelles devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du présent arrêté.

Article 4 :

Le présent arrêté emporte mise en compatibilité des Plans d'Occupation des Sols de HANDSCHUHEIM, ITTENHEIM et MARLENHEIM et des Plans Locaux d'Urbanisme des communes de FURDENHEIM et WASSELONNE, conformément aux documents annexés au présent arrêté.

En conséquence, il sera procédé par les soins des maires de MARLENHEIM et WASSELONNE et du Président de la Communauté de Communes Ackerland, compétent pour les documents d'urbanisme de FURDENHEIM, HANDSCHUHEIM et ITTENHEIM, à la mise à jour de leur document d'urbanisme et aux mesures de publicité prévues par l'article R.123-25 du Code de l'Urbanisme.

Article 5 :

Le présent arrêté sera affiché pendant deux mois selon les usages locaux sur le territoire des communes de FURDENHEIM, HANDSCHUHEIM, ITTENHEIM, MARLENHEIM et WASSELONNE.

L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe aux maires et sera certifié par eux.

Avis du présent arrêté sera en outre, par les soins de la Préfecture, inséré au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture, ainsi que dans deux journaux diffusés dans le département.

Les plans et documents annexés au présent arrêté peuvent être consultés dans les mairies des cinq communes concernées et à la Préfecture du Bas-Rhin (Bureau 250).

Article 6 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès du Préfet ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Strasbourg dans les deux mois à compter de l'achèvement des formalités de publicité.

Article 7 :

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Bas-Rhin,
Le Président du Conseil Général du Bas-Rhin,
Les sous-préfets de l'arrondissement chef-lieu et de MOLSHEIM,
Le Directeur Départemental des Territoires,
Les Maires des communes de FURDENHEIM, HANDSCHUHEIM, ITTENHEIM,
MARLENHEIM et WASSELONNE,
Le Président de la Communauté de Communes Ackerland,

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

STRASBOURG, le **16 JAN. 2012**

LE PREFET,
Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général,


Michel THEUIL

**Déclaration de projet pour la réalisation des aménagements pour le
TSPO sur la section interurbaine de Wasselonne à Ittenheim
(RD1004 - RD2004 - RD112 - RD260 - RD224)**

Actualisation du 10 février 2020 (modification de l'article III-1.E)

I – PREAMBULE

Une enquête publique a été organisée du 30 mai 2011 au 01 juillet 2011 suite à l'arrêté préfectoral du 28 avril 2011 portant ouverture d'une enquête publique sur :

- l'utilité publique des acquisitions foncières et travaux nécessaires à la réalisation du projet de Transport en Site Propre de l'Ouest Strasbourgeois, depuis Ittenheim jusqu'à Wasselonne ;
- la mise en compatibilité corrélatrice des documents d'urbanisme des communes de Furdenheim, Handschuheim, Ittenheim, Marlenheim et Wasselonne.

A l'issue de cette enquête, le 29 septembre 2011, le Préfet de la Région Alsace a transmis les conclusions de la commission d'enquête au Président du Conseil Général du Bas-Rhin, représentant le Maître d'Ouvrage.

II – RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

La commission d'enquête a émis un avis favorable au projet, sans réserve ni recommandations.

III – DECLARATION DE PROJET

La loi « démocratie de proximité » n°2002-276 du 27 février 2002 fait obligation à l'organe délibérant de la collectivité territoriale responsable d'un projet, de se prononcer, par une « *déclaration de projet* » sur l'intérêt général de l'opération, lorsque ce projet a fait l'objet d'une enquête publique. Conformément à l'article L11-1-1 du Code de l'Expropriation et à l'article L126-1 du Code de l'Environnement, le Département doit procéder à cette déclaration de projet dans un délai maximum de 6 mois à compter de la clôture de l'enquête, en justifiant que les objectifs de cette opération motivent bien le caractère d'intérêt général du projet.

Cette déclaration de projet doit mentionner :

- l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête ;
- les motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général ;
- le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Conformément aux termes de la loi du 27 février 2002, la délibération de la Commission Permanente tiendra lieu de déclaration de projet.

III.1 – Objet de l'opération tel qu'elle figure dans le dossier soumis à l'enquête

A) Objectifs assignés au TSPO

Le Conseil Général souhaite améliorer les conditions de déplacement dans l'Ouest strasbourgeois en développant l'accessibilité aux Transports en Commun. Le service à développer concerne le transport en commun interurbain de voyageurs par route, pour lequel le Conseil Général est autorité organisatrice compétente. L'amélioration porte d'une part sur l'augmentation de l'offre (donc de la capacité de transport) de manière évolutive par rapport aux besoins. D'autre part, l'amélioration porte sur l'attractivité du

transport en commun par rapport à l'automobile, en termes de temps de trajet et de régularité. La mise en place de ce service désigné sous l'appellation « Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO) », nécessite des aménagements d'infrastructure spécifiques.

L'exploitation du TSPO avec des cars interurbains de forte capacité, permettra de doubler l'offre de transport en commun sur l'axe Wasselonne Strasbourg. Les aménagements prévus sur la partie interurbaine, pourront être adaptés au besoin si la fréquentation le justifie, pour accueillir un mode de transport lourd de type tramway. Les coûts d'aménagement et d'exploitation du car sont 2 à 3 fois moins élevés que ceux d'un tramway.

B) Un programme global d'aménagements qui comprend 3 opérations spécifiques (les 3 sections du projet)

L'opération interurbaine du Conseil Général du Bas-Rhin sur la RD 1004 entre Wasselonne et Ittenheim concernée par la présente déclaration de projet, est une opération d'aménagement spécifique qui s'inscrit dans le programme plus global d'aménagement du transport en commun entre Wasselonne jusqu'à Strasbourg.

L'opération interurbaine améliore déjà à elle seule le service de transport en commun, en améliorant la régularité et le temps de trajet de Wasselonne à Ittenheim. Elle est complémentaire avec les 2 autres sections d'aménagements réalisées sous des Maîtrises d'Ouvrage distinctes.

La section de transition : les futurs aménagements entre Wasselonne et Strasbourg, s'inscrivent dans le programme de requalification de la RN4 et de l'A351 de la compétence de l'État, depuis Ittenheim jusqu'à Strasbourg. Ce programme prend en compte non seulement le TSPO, mais également les problématiques plus larges de gestion et de diffusion du trafic dans l'agglomération strasbourgeoise. Le Conseil Général est associé au maître d'ouvrage concerné (l'État) pour la prise en compte de la continuité du service TSPO vers Strasbourg : le programme spécifique de requalification de la RN4/A351 prévoit des aménagements adaptés pour le TSPO. L'état a concerté entre le 4 octobre 2010 et le 4 novembre 2010, sur plusieurs scénarios d'aménagement sur cette section.

Une solution d'aménagement pourrait consister à réserver une voie réservée en lieu et place de la Bande d'Arrêt d'Urgence actuelle, pour y faire circuler le TSPO en période de congestion routière. Ce dispositif est en cours d'étude préliminaires par la DREAL, Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Alsace, Maître d'Ouvrage opérationnel de ce programme. Il s'inspire du système expérimental mis en oeuvre sur l'autoroute A48 à Grenoble.

La section urbaine dans Strasbourg : La solution de trajet du TSPO vers Strasbourg par l'A351 est prise en compte et figure au Schéma de Transport 2025 délibéré par la CUS le 25 juin 2010. La continuité du TSPO sera assurée à travers les voiries aménagées par la CUS pour la circulation fluide des transports collectifs urbains, selon un programme d'aménagement en cours de définition. Les études d'aménagement en cours sur la voirie urbaine, et pouvant intéresser le TSPO, portent sur deux scénarios de tracé pour rejoindre le site de la place des Halles, terminus des lignes concernées du Réseau 67, depuis l'A351 :

- soit par la Porte Blanche et les boulevards urbains passant devant la gare SNCF ;
- soit par l'autoroute A35, la sortie « les Halles » et le tunnel des Halles. L'accès à la gare SNCF pourrait alors se faire par une correspondance en transport en commun urbain.

C) Les enjeux du projet

Les enjeux du Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO) ont fait l'objet d'une décision de la commission permanente du Conseil Général le 5 octobre 2009, tirant le bilan de la concertation publique. Ces enjeux sont les suivants :

- réaliser une liaison en transport en commun efficace entre les villages de l'ouest strasbourgeois et le centre de Strasbourg ;
- garantir un temps de trajet attractif ;
- offrir de bonnes connexions avec les autres réseaux de transport structurants.

Le projet dans son ensemble a donc pour but d'améliorer globalement l'accès aux transports en commun et la desserte vers Strasbourg pour tout le territoire Ouest interurbain, en proposant une alternative crédible à l'utilisation de la voiture particulière.

Les principaux objectifs opérationnels des aménagements du Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois (TSPO) sur la RD 1004 sont :

- de fiabiliser les temps de parcours des lignes de transport en commun qui empruntent la RD 1004, en particulier aux heures de fort trafic : le site propre sur tout l'itinéraire permettra aux cars d'éviter les congestions routières et d'offrir un temps de trajet régulier. L'objectif est un temps de trajet régulier de 21 minutes entre Wasselonne (terminus) et Ittenheim. Il sera garanti inférieur à 40 minutes à terme jusqu'au terminus à Strasbourg ;
- de permettre une liaison efficace vers Strasbourg en desservant les villages de Wasselonne, Marlenheim, Furdenheim, Handschuheim et Ittenheim, avec une fréquence soutenue (10 minutes en heure de pointe, 30 minutes en heure creuse), une grande amplitude horaire (6h-22h), un matériel spécifique facilement accessible, et un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) ;
- de faciliter l'accès au TSPO et le report modal en implantant des stations proches des bassins de population, en améliorant les connexions et les correspondances avec les autres lignes de cars du Réseau 67, et en aménageant des parkings relais et des parcs sécurisés pour les vélos.

D) Tracé et description du projet

Le tracé général du TSPO emprunte la RD1004 depuis Wasselonne jusqu'à Ittenheim. Le plan figure en annexe 1 au présent rapport.

A Wasselonne, le TSPO emprunte la RD112, la RD260 et la RD224 entre la RD1004 et son terminus au droit du Collège de Wasselonne. La mise en œuvre de ce tracé sera précédée d'une phase d'expérimentation consistant à exploiter le TSPO avec un trajet en boucle par le centre-ville, afin d'adapter au besoin la localisation des stations d'arrêt.

L'aménagement des voies départementales concerne au total 14,186 km, répartis de la façon suivante :

- RD 224 (1 015 mètres) sur la commune de Wasselonne, entre le PR 1+015 (entrée d'agglomération de Wasselonne) et le PR 0 (carrefour avec la RD 260) ;
- RD 260 (161 mètres) sur la commune de Wasselonne entre le PR 1+614 (carrefour avec la RD 224) et le PR 1+453 (carrefour avec la RD 112) ;
- RD 112 (524 mètres) sur la commune de Wasselonne entre le PR 12+1016 (carrefour avec la RD 260) et le PR 14+492 (carrefour avec la RD 1004) ;
- RD 1004 (13 kilomètres) sur les communes de Wasselonne, Marlenheim, Furdenheim, Handschuheim et Ittenheim, entre le PR 20+060 (carrefour avec la RD 112) à Wasselonne et le 32+946 (carrefour avec la RD 222) à Ittenheim.

Des sites propres (ou voies réservées), seront aménagés le long de la RD 1004 (aménagements favorables à la régularité du TSPO).

Des chemins latéraux seront aménagés là où c'est nécessaire pour les besoins des dessertes agricoles. Ces voies latérales pourront également être utilisées pour le trafic de véhicules lents et les cycles (aménagements favorables à la capacité routière).

Dans les traversées de villages, des aménagements spécifiques (feux tricolores et « couloirs bus ») donnant la priorité au TSPO pour franchir les carrefours en utilisant les voies routières du trafic général, seront réalisés. Les emprises actuelles ne seront pas modifiées en agglomération (nonobstant des besoins très localisés pour les aménagements de certains carrefours).

Trois parkings relais P+R d'attractivité élargie seront réalisés en limite de zones agglomérées (1 à Marlenheim Est – 1 à Wasselonne Nord Rue de Zehnacker - 1 à Wasselonne Ouest au Collège).

Onze stations d'arrêt, munies d'un système d'information des voyageurs en temps réel sont prévus (5 à Wasselonne – 3 à Marlenheim – 1 à Furdenheim – 2 à Ittenheim).

Le projet prévoit les dispositions d'insertion environnementales (assainissement de la plateforme routière – 6 bassins d'assainissement – plantations paysagères – 2 ouvrages hydrauliques sous la chaussée, élargis pour prendre en compte la traversée de la petite faune sauvage).

En parallèle, le projet prévoit la mise en service dans un premier temps de cars de dernière génération, selon un concept de « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS), dont la capacité pourrait évoluer pour répondre à la demande. Dans un second temps, et à plus long terme, le TSPO pourrait accueillir un mode lourd guidé de forte capacité si le besoin le justifie (mode de type tram sur pneu ou tram sur rail).

E) Géométrie

Le projet réutilise en partie la plateforme actuelle de la RD 1004 avec une nouvelle répartition du profil en travers. Le nombre de voies est variable en fonction des conditions de trafic et de sécurité routière rencontrées :

- o à l'Ouest de Marlenheim : la RD1004 à l'ouest de Marlenheim sera à 2 voies routières (pas de possibilité de dépassement), juxtées par les voies suivantes dédiées au TSPO, avec une vitesse adaptée aux conditions de trafic et de congestion sur les voies routières :
 - Entre Marlenheim et Wasselonne : selon le référentiel VSA, 2 Bandes d'Arrêts d'Urgence (BAU) élargies à 3,5m de part et d'autre. En situation de congestion sur les voie routières, les cars du TSPO seront autorisés circuler sur les BAU avec une vitesse adaptée. En cas de véhicule à l'arrêt sur la BAU, les cars du TSPO devront se déporter sur les voies routières. La vitesse sera limitée à 70km/h.
 - Dans la traverse de Wasselonne jusqu'au giratoire Zehnacker RD1004/RD112 : 1 voie en site propre du TSPO, utilisée en approche des carrefours (carrefour avec la rue du Général de Gaulle et carrefour Zehnacker avec la RD112)
- o entre Marlenheim et Furdenheim : 2 voies bilatérales en site propre de part et d'autre de la RD 1004 Et 3 voies routières (possibilités de dépassement) ;
- o entre Furdenheim et la RD718 : 2 voies bilatérales en site propre de part et d'autre de la RD 1004 et 2 voies routières (pas de possibilités de dépassement) ;

L'aménagement de la section interurbaine prévoit également en disposition provisoire, d'équiper la RN4 d'un feu tricolore de régulation du trafic en entrée Est de l'agglomération, et un couloir réservé au transport en commun entre le carrefour avec la RD228 (carrefour Bellevue) et l'entrée Est d'Ittenheim. Ces aménagements provisoires sur domaine de l'Etat pour les besoins du TSPO, seront réalisés dans les emprises de la plateforme actuelle de la RN4. Ils nécessiteront l'accord technique préalable des services de l'Etat.

Les profils en longs des chaussées actuelles seront globalement conservés, nonobstant les adaptations nécessaires lors des réaménagements de certains carrefours.

F) Principes de traitement des carrefours

Les carrefours existants seront conservés à l'occasion du Projet. Certains seront réaménagés, avec parfois des géométries modifiées pour intégrer une station d'arrêt où adapter et sécuriser leur fonctionnement avec le TSPO :

- à Wasselonne, le carrefour RD224 – RD260 actuel sera équipé de feux tricolores de régulation (au lieu du régime de priorité à droite existant). Une station d'arrêt sera aménagée à proximité ;
- à Wasselonne, le régime de priorité du carrefour RD260 – RD112 actuel sera modifié, pour donner priorité à la RD112 sur la RD260 (inverse de la situation actuelle) ;
- à Wasselonne, le carrefour RD112 – RD1004 actuel sera modifié par un giratoire (au lieu du céder le passage existant au profit de la RD1004). Une station d'arrêt sera aménagée à proximité ;
- à Wasselonne, le carrefour RD1004 – RD224 actuel sera aménagé avec des feux tricolores (au lieu de la priorité à droite existante). Une station d'arrêt sera aménagée à proximité ;
- à Marlenheim, le carrefour RD1004 – RD720 actuel sera modifié par un giratoire (au lieu du céder le passage existant au profit de la RD1004) ;
- à Furdenheim, le carrefour en entrée Ouest entre la RD1004 et les débouchés des chemins latéraux, seront modifiés pour tenir compte de l'implantation de la future déviation Sud-Ouest de Furdenheim (barreau RD30 – RD1004) ;
- à Furdenheim, le carrefour en entrée Est entre la RD1004 et les débouchés des chemins latéraux, seront modifiés pour tenir compte de la future voie latérale créée au Nord;
- à Ittenheim, le carrefour RD1004 - RD718 actuel sera aménagé avec des feux tricolores (au lieu du céder le passage existant au profit de la RD1004) ;
- à Ittenheim, il sera proposé aux services de l'Etat que le carrefour RN4 – rue de la Garance soit aménagé avec des feux tricolores (au lieu du céder le passage existant au profit de la RN4) ;
- Dans le cas où les conditions de trafic actuelles viendraient à évoluer d'ici la mise en service du TSPO, certains carrefours entre la RD1004 et des rues internes aux

agglomérations traversées, seraient susceptibles d'être équipés de feux tricolores pour prioriser le TSPO.

G) Interdiction d'accès

Les voies latérales réalisées pour les besoins des dessertes agricoles, ne seront autorisées qu'au trafic d'accès riverain, aux véhicules lents en transit et aux cycles. Ces voies seront également utilisées pour les besoins de l'exploitation de la RD1004.

Les voies en site propre du TSPO seront interdites d'accès à tous véhicules autres que les cars de transport en commun autorisés par le Conseil Général, équipés des dispositifs de prise en compte de la régulation des feux tricolores et conduits par des conducteurs formés et habilités.

Dans les agglomérations, les couloirs aménagés pour le TSPO seront franchissables pour les accès riverains.

H) Principes de traitement des accès agricoles et accès de services

Des voies latérales agricoles seront réalisées dans le cadre du projet :

- o Au Nord de la RD1004, entre le giratoire Est de Marlenheim et le bassin d'assainissement le long du Flossgraben (au pied de la colline du Gries) ;
- o Au Nord et au Sud de la RD1004, entre l'aire de la porte de la route des vins et Furdenheim ;
- o Au Nord et au Sud de la RD1004, entre Furdenheim et la RD718 ;
- o Au Sud de la RD1004, entre la RD718 et Ittenheim.

Lorsque ces chemins latéraux seront réalisés, les traversées de la RD1004 seront autorisées :

- o Au giratoire Est actuel de Marlenheim ;
- o Au giratoire qui sera aménagé au carrefour RD1004 – RD720 ;
- o Au carrefour à feux tricolores qui sera ré-aménagé en entrée Ouest de Furdenheim ;
- o Au carrefour à feux tricolores qui sera ré-aménagé en entrée Est de Furdenheim ;
- o Au carrefour à feux tricolores qui sera aménagés entre la RD1004 et la RD718;
- o Comme actuellement, au droit de la limite entre les bans communaux de Furdenheim et de Marlenheim (traversée non protégée par des feux tricolores), sauf si d'ici la mise en service du projet, la réorganisation du trafic sur les chemins existants d'associations foncières agricoles permet de renvoyer les flux agricoles vers l'une des traversées sécurisée sus mentionnées.

I) Principes de traitement des autres accès riverains

Tous les accès riverains seront maintenus à l'occasion du projet, avec pour certains, des adaptations de trajets par rapport à la situation actuelle :

- o A l'Ouest de Marlenheim, les différents carrefours aménagés (giratoire Ouest de Marlenheim – Giratoire d'entrée Est de Wasselonne – carrefour à feux RD1004 / RD260 – giratoire du Zehnacker) permettront un retournement pour sécuriser les accès riverains opposés au sens de circulation.

- o A l'Est de Marlenheim, le giratoire RD1004 / RD720 aménagé permettra de sécuriser les accès en entrée/sortie de l'aire de la Porte de la Route des Vins, en empruntant la voie latérale réalisée au nord de la RD1004.

J) Besoins fonciers

Les emprises à déclarer d'utilité publique pour réaliser l'ensemble des aménagements, sont de l'ordre de 14 hectares. Elles s'inscrivent sur les territoires des 5 communes traversées par la RD 1004 entre Wasselonne et Ittenheim et concernent environ 9 hectares de terres cultivées.

Du fait des enjeux de maîtrise des consommations foncières agricoles, le projet prévoit des largeurs optimisées de voies de circulation adaptées à leurs usages (3,5 mètres de large pour les voies TSPO – 3,1 mètres de large pour les voies routières – 4 mètres de large pour les voies latérales dites « agricoles »). Comme il en a été pris l'engagement dans le bilan de la concertation publique, la concertation menée tout au long des études d'Avant-Projet avec les représentants de la profession agricole sera poursuivie lors des études ultérieures pour la mise au point des aménagements détaillés, afin d'optimiser les emprises foncières agricoles consommées et les conditions d'accès aux voies latérales et aux parcelles.

K) Statut et conditions d'exploitation de la voie

La RD1004 conserve son statut de Route à Grande Circulation (RGC selon le Décret n° 2009-615 du 3 juin 2009) autorisée aux convois exceptionnels de catégorie 2.

L) Compatibilité du projet avec les documents supérieurs

Territorialement, les communes d'Ittenheim, d'Handschuheim, de Furdenheim, de Marlenheim et de Wasselonne sont concernées par le projet. Les Plans Locaux d'Urbanisme ou les Plans d'occupation des Sols de ces communes font l'objet d'une procédure de mise en compatibilité, le projet ne figurant pas dans ces documents.

Appréciation sommaire des dépenses

	TTC	HT
Montants total des travaux valeur juin 2010, dont	48 M€	40 M€
* études, surveillance des travaux et mesures d'exploitation du trafic sous chantier	1,4 M€	1,1 M€
* acquisitions et dégagements des emprises	1,0 M€	0,8 M€
-----	-----	-----
* travaux, décomposés comme suit :	45,6 M€	38,1 M€
- aménagements de carrefours	7,0 M€	
- travaux dans l'urbain, stations d'arrêts et parkings relais P+R	7,9 M€	
- travaux de voirie interurbains (hors hydrauliques et assainissement)	15,1 M€	
- ouvrages de soutènement	2,5 M€	

- aménagements hydrauliques et assainissement	12,3 M€	
- aménagements paysagers	0,8 M€	

M) Financement de l'opération interurbaine

Le financement des travaux est assuré à hauteur de 30 M€ par les engagements du Contrat de Projet 2007 – 2013 en date du 15 février 2007 révisé en 2011, selon la clé de cofinancement suivante :

- o Part Département du Bas-Rhin : 42,5 % ; 12,75 M€
- o Part de la Région Alsace : 25,0% ; 7,5 M€
- o Part de l'Etat : 32.5% ; 9,75 M€ (dont 3.26 M€ au titre de l'appel à projet TCSP de 2011 relatif à la mise en œuvre du grenelle de l'environnement).

III.2 – Motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général

A) Situation actuelle

Le secteur Ouest strasbourgeois étant dépourvu d'infrastructure ferroviaire, la seule desserte de transport de ce secteur est routière, dont les axes sont régulièrement saturés aux heures de pointe. Plus de 90 % des échanges avec la CUS (Communauté Urbaine de Strasbourg) se font en voiture particulière.

L'axe RD 1004 constitue l'axe principal de desserte de l'Ouest strasbourgeois. Cette route départementale supporte un fort trafic (entre 15 000 et 23 000 – valeurs 2008) et connaît des problèmes de congestions aux entrées et dans les traverses d'agglomérations (Wasselonne, Marlenheim, Furdenheim, Ittenheim).

L'Ouest strasbourgeois est actuellement desservi par un réseau de cars interurbains (le Réseau 67) exploité par le Conseil Général du Bas-Rhin. Depuis 2004, cette offre a régulièrement été renforcée pour faire face à l'augmentation constante de la fréquentation. Mais le réseau atteint aujourd'hui ses limites de capacité en heure de pointe et la congestion routière sur la RD 1004 restreint les possibilités de développement du réseau de cars. Actuellement, les temps moyens de parcours en cars ou en voiture varient de 45 minutes à 1h10 le matin et de 35 à 45 minutes le soir entre Wasselonne et Strasbourg.

Selon les éléments statistiques (Insee 2009), la grande majorité des travailleurs des communes de la zone d'étude se déplacent quotidiennement entre leurs lieux de travail et leurs domiciles en empruntant la voiture particulière. Le déficit important d'emploi par rapport à la population active (déficit de l'ordre de 10 000 emplois) est principalement pourvu par des emplois dans l'agglomération strasbourgeoise. Pour ces déplacements, la RD1004 constitue l'axe de déplacement privilégié.

Le secteur interurbain de l'Ouest strasbourgeois souffre donc actuellement de problèmes de déplacements, liés d'une part à des niveaux de trafics routiers très élevés pour les échanges pendulaires quotidiens avec l'agglomération strasbourgeoise, liés d'autre part aux congestions dans les agglomérations traversées (du fait des carrefours avec RD222 - RD30– RD224 – RD260, également à forts trafics), et enfin, liés à l'absence d'alternative modale à l'automobile vers ce secteur (absence de voie ferrée ou toute autre infrastructure de transport collectif en site propre).

B) Les fonctions à assurer par le projet dans le domaine des transports

Le projet d'aménagement de la RD1004 pour le TSPO dans le cadre de la présente opération interurbaine, vise à proposer une alternative au déplacement automobile entre Wasselonne à Ittenheim, à l'aide du transport en commun par cars interurbains, permettant une forte fréquence de desserte (10 minutes maxi en heures de pointes) et

permettant de garantir un temps de trajet compétitif et fiable par rapport à l'automobile (objectif de temps de trajet garanti de 21 minutes) entre Wasselonne et Ittenheim.

Cette opération s'inscrit dans un programme plus large d'aménagement jusqu'à Strasbourg, avec un objectif de temps de trajet garanti de 40 minutes en heure de pointe jusqu'au terminus de la gare routière Place des Halles, et des échanges modaux avec le transport en commun urbain dès l'entrée dans l'agglomération.

Le projet est conforme aux orientations prises par le Département dans le cadre de son Schéma Routier approuvé le 10 décembre 2007, et à celles inscrites dans le Schéma de Cohérence Territorial de la Région de Strasbourg approuvé le 01 juin 2006.

C) La réalisation du projet avec d'autres conséquences positives

De façon globale, le projet répond aux orientations de la loi Grenelle 1 du 21 octobre 2008, qui fixe les objectifs et un cadre d'action afin de « lutter contre le changement climatique, de protéger et restaurer la biodiversité et les milieux naturels et de mieux prévenir les risques pour l'environnement et la santé ». Dans son volet transport des personnes, la loi fixe comme une priorité le « développement des modes alternatifs à la route » et « des transports collectifs ».

De façon plus précise, grâce aux régulations par feux tricolores, le projet contribuera à diminuer la congestion automobile et les nuisances induites dans les villages traversés. Le report modal escompté réduira également les sources de pollution liées au trafic automobile. Ces deux effets sont favorables pour améliorer la qualité de l'air et pour réduire les émissions de carbone dans l'atmosphère.

Le projet améliorera également les conditions de préservation de la ressource en eau potable par rapport à la situation actuelle. En effet, la RD1004 à ce jour n'est ni équipée de dispositifs de collecte des eaux pluviales routières, ni pourvue de dispositifs de protection des aires de captages en eau potable traversées. La RD1004 sera entièrement aménagée dans ce sens à l'occasion du projet.

III.3 – Nature et motifs des principales modifications qui sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique

Le commissaire enquêteur n'ayant émis aucune réserve ni recommandation, il n'y a pas lieu de modifier les principales caractéristiques du projet soumis à l'enquête.

Le Département s'engage à mettre en œuvre les réponses apportées aux divers points d'inquiétudes évoqués par le public pendant l'enquête publique, telles qu'elles figurent au mémoire en réponse remis au commissaire enquêteur.

Le Département souhaite également rappeler ses engagements pris au moment de la concertation publique de 2009, engagements suivis lors des études préliminaires et qui seront poursuivis tout au long des études opérationnelles, à savoir :

- Le Département continuera à communiquer sur le projet global auprès du public ;
- Le Département continuera à associer les communes, les associations et les représentants de la profession agricole concernés par la première tranche d'aménagement Wasselonne - Ittenheim. Cette concertation pour la définition des aménagements au stade des phases d'études à venir, portera notamment sur les enjeux fonciers et de dessertes agricoles.

Enfin, le Département est prêt à animer les réflexions sur le développement et l'aménagement des communes concernées par la desserte du TSPO, dans le cadre de son

engagement au titre de l'agenda 21 concernant l'articulation entre le « TSPO et le territoire traversé ».