



**Commission des équipements  
et de l'aménagement durable**

**1171 - Actions transversales dans  
le domaine des transports**

**Transports exceptionnels issus des industries  
du Territoire de Belfort - Etude des itinéraires  
et modes d'acheminement entre BELFORT  
et le Rhin - Contribution financière du  
Département aux deux dernières phases de l'étude**

**Rapport n° CP/2011/587**

**Service gestionnaire :**

Service entretien des routes départementales

**Résumé :**

Les colis lourds et à grands gabarits issus des entreprises industrielles du Territoire de Belfort sont acheminés au Rhin essentiellement par des convois exceptionnels empruntant la route.

Dans le but de sécuriser ces acheminements, le Préfet du Territoire de Belfort a proposé de lancer une étude visant à déterminer tous les modes et itinéraires de cheminement possibles entre Belfort et le Rhin, avec leurs capacités en charge et en gabarit.

Le Département du Bas-Rhin, concerné par une partie d'un itinéraire routier très important, la RD 1083, trouve un intérêt certain à cette étude pour la connaissance et le suivi de la RD 1083, notamment les ouvrages d'art que ces convois sont obligés d'emprunter.

Le financement de cette étude a été prévu sur la base de deux conventions distinctes. Les deux premières phases, consacrées à l'état des lieux et à la définition des itinéraires, ont déjà fait l'objet d'une convention de financement, signée par le Président du Conseil Général du Bas Rhin après examen de la commission permanente du 3 mai 2010.

Les deux dernières phases sont consacrées à l'évaluation détaillée des itinéraires routiers sélectionnés :

- l'axe Nord Sud actuel (ex RN83)
- les barreaux « horizontaux Ouest-Est » vers le Rhin au niveau de Rouffach et au niveau de Colmar,
- l'axe Nord-Sud le long du Rhin (RD52 et RD20), de Strasbourg jusqu'aux barreaux horizontaux ci-dessus.

Il est donc proposé une convention pour une participation financière du Département du Bas-Rhin aux deux dernières phases de cette étude.

**Contexte :**

Belfort est le berceau d'une forte industrie, où sont notamment implantées les sociétés Alstom et Général Electric qui y construisent des pièces lourdes et volumineuses (100 à 450 t) dont les destinations via les voies fluviales et maritimes peuvent être situées un peu partout dans le monde.

Les chargements et déchargements de marchandises aussi lourdes et encombrantes s'opèrent préférentiellement au port de Strasbourg. En effet, l'embarquement de colis

lourds est largement conditionné par le matériel de manutention des ports ainsi que par l'accessibilité routière et/ou ferrée de ceux-ci. Le port de Strasbourg, suite à l'adaptation de son portique en 2009, peut traiter des charges allant jusqu'à 450 tonnes. Les autres ports tels que Mulhouse-Rhin, Colmar-Centre-Alsace et Bourgogne qui sont également équipés pour traiter des colis lourds mais de moindre tonnage, sont peu utilisés.

Les convois se rendent de Belfort au port de Strasbourg presque exclusivement par la route. L'itinéraire utilisé est l'ex-RN 83 (RD 1083 pour la partie située dans le département du Bas-Rhin) long de 140 km ; il a actuellement les faveurs des industriels concernés.

Enfin, une évolution sensible est déjà amorcée qui va se confirmer dans les cinq années à venir : la taille et le poids des colis à prendre en charge vont très sensiblement augmenter et la géométrie des convois va évoluer en rapport (augmentation du nombre d'essieux des remorques, convois à plusieurs remorques, etc...).

### **Les besoins à satisfaire :**

Pour les prochaines années, l'itinéraire routier privilégié Belfort-Strasbourg répondra encore aux besoins des entreprises, mais à plus long terme, pour les entreprises implantées à Belfort, la garantie de pouvoir disposer de solutions fiables d'expédition des colis depuis leurs sites de fabrication est primordiale quant à leurs choix stratégiques pour l'avenir.

Le recours à de nouveaux itinéraires routiers ou ferrés présente l'intérêt de pouvoir garantir les livraisons en cas d'impossibilité d'utiliser le cheminement traditionnel, de raccourcir le pré-acheminement, voire de transporter des colis encore plus lourds et encombrants qu'actuellement.

Parallèlement, il est alors important aussi que les services instructeurs des demandes de transport exceptionnel et chaque gestionnaire d'infrastructure puissent disposer à terme d'un outil de décision rapide pour autoriser ou non le passage d'un convoi, avoir une vision prospective de la gestion du patrimoine sur l'itinéraire, disposer d'un panel d'itinéraires adaptés aux colis et à leur destination.

Il convient donc dans un premier temps :

- d'identifier et préciser les contraintes de transport et de manutention actuellement rencontrées par les industriels et prévisibles à court ou moyen terme
- de rechercher d'éventuels nouveaux itinéraires ou variantes d'itinéraires offrant une alternative aux routes actuellement dédiées aux transports exceptionnels
- d'apporter des éléments d'aide à la décision vis-à-vis des grands scénarii multimodaux envisageables pour l'acheminement des colis
- de permettre une gestion ultérieure homogène, pour les différents gestionnaires de voie, des demandes d'autorisation de convoi et d'actions de surveillance, d'entretien ou de renforcement du patrimoine.

### **Objet du rapport :**

Le Préfet du Territoire de Belfort a donc confié en 2009 à la DRE de Franche Comté (Direction Régionale de l'Équipement, intégrée désormais dans toutes les Régions à la DREAL - Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) le pilotage technique d'une étude de l'acheminement des transports exceptionnels, dont notamment des entreprises Alstom et General Electric.

Cette étude a été confiée au CETE de l'Est sur la base d'un cahier des charges très complexe, et dont la méthodologie générale est rappelée dans le projet de convention objet du présent rapport.

Cette méthodologie s'appuie sur quatre phases successives :

Convention	Phases	Intitulés	Coûts
Convention n° 11/014	Phase 1	Etat des lieux des réseaux et identification des contraintes de chargement, de transport, d'exploitation des différentes infrastructures concernées (durée : 4 mois)	62 906,00 €HT
	Phase 2	Analyse multimodale des différents scénarios envisageables (durée : 4 mois)	73 095,00 €HT
Convention proposée à la signature	Phase 3	Recherche de variantes d'itinéraires routiers pour les scénarios retenus (durée : entre 4 et 8 mois suivant le nombre d'itinéraires étudiés)	Prestation en fait déjà réalisée dans les phases 1 et 2
	Phase 4	Évaluation détaillée des itinéraires retenus (env. 6 mois); le montant est établi à l'issue des phases précédentes.	<b>153 725,00 €HT</b>

Pour faire face à ces dépenses, le Préfet du Territoire de Belfort a fait appel aux différents partenaires susceptibles d'être intéressés par l'objet et le contenu de cette étude pour une participation financière se limitant :

- dans un premier temps aux phases 1 et 2,
- dans un deuxième temps aux phases 3 et 4.

Les phases 1 et 2 ont fait l'objet d'une convention signée par le département du Bas-Rhin, après examen par la commission permanente du 3 mai 2010.

Le cofinancement correspondant est rappelé ci-après pour mémoire :

Convention n°11/014 (CP du 03/05/2010) Relative au financement des Phases 1 et 2	
ALSTOM	21 587,33 €HT
GENERAL ELECTRIC	21 587,33 €HT
<b>Conseil Général 67</b>	<b>5 226,00 €HT</b>
Conseil Général 68	13 600,10 €HT
Conseil Général 90	34 000,25 €HT
Ports de Mulhouse-Rhin et Port Autonome de Strasbourg	20 000,00 €HT
Etat	20 000,00 €HT
<b>TOTAL</b>	<b>136 001,00 €HT</b>

A l'issue des phases 1 et 2, l'analyse multimodale conclut que :

- le mode routier reste à l'évidence le plus pertinent pour le transport régulier de colis très lourds, et certainement celui qui autorise le mieux une évolution de la géométrie des colis
- le mode ferroviaire peut uniquement être utilisé pour certains colis, et dans des cas très spécifiques, limités en masse et surtout en géométrie
- le mode fluvial à petit gabarit depuis le port de Bourogne n'est pas adapté à la problématique des colis lourds sortant du site industriel de Belfort.

Il ressort que l'itinéraire historique vers le port de Strasbourg reste incontournable à court terme. Les phases 3 et 4 consistent à effectuer pour l'itinéraire routier actuel et les itinéraires alternatifs "via Colmar" et "via Rouffach" une analyse détaillée portant tout particulièrement sur la capacité des ponts, leur éventuel renfort représentant la majeure partie des investissements à consentir. L'axe le long du Rhin (RD52 dans le Haut-Rhin et RD 20 dans le Bas-Rhin) a par ailleurs été maintenu afin d'examiner les éventuelles possibilités de délestage de la RD1083.

Après estimation du coût de l'étude détaillée des itinéraires retenus, le Préfet du Territoire de Belfort a de nouveau initié un tour de table afin de réunir les financements nécessaires à la poursuite et à la clôture de l'étude.

Il est ressorti la clé de répartition suivante envisageable pour le financement de la phase 4 (la phase 3 ayant été intégrée dans les phases précédentes suite à la perte de sa substance lors de l'analyse) :

Convention proposée à la signature et relative au financement de la Phase 4	
ALSTOM	23 058,75 €HT
GENERAL ELECTRIC	23 058,75 €HT
<b>Conseil Général 67</b>	<b>9 607,81 €HT (*)</b>
Conseil Général 68	9 607,81 €HT
Conseil Général 90	26 901,88 €HT
Port Autonome de Strasbourg	15 372,50 €HT
Port de Mulhouse-Rhin	15 372,50 €HT
Etat	30 745,00 €HT
<b>TOTAL</b>	<b>153 725,00 €HT</b>

(\*) soit 11 490,95 €TTC

C'est sur ces bases que le Préfet du Territoire de Belfort propose de soumettre le projet de convention de financement joint au présent rapport à l'ensemble des partenaires financiers de cette action.

### **Justificatif de la participation du Département du Bas-Rhin :**

Sur le principe :

Ce financement complémentaire, destiné à atteindre les objectifs recherchés, constitue une suite cohérente à la participation du Conseil Général du Bas-Rhin aux phases initiales de l'étude.

Les principes justificatifs, donnés dans le rapport CP/2010/351 lors de l'examen de la 1<sup>ère</sup> convention, sont rappelés ci-après.

Le Département du Bas-Rhin est gestionnaire d'une partie de l'itinéraire le plus utilisé actuellement ; à ce titre il lui incombe d'émettre des avis préalablement aux autorisations de circuler sur son réseau des convois exceptionnels.

La pertinence des avis repose essentiellement sur une parfaite connaissance des ponts empruntés par ces convois.

Cette étude permettra notamment :

- de mieux identifier les ouvrages sensibles qui nécessitent un recalcul, un renforcement ou une surveillance particulière
- de raccourcir les délais d'instruction des demandes d'autorisation de circuler des convois exceptionnels
- si des itinéraires alternatifs devaient se dégager, de conduire à des sollicitations bien moindres des ouvrages du Département, et donc des phénomènes moindres de fatigue des ponts.

Le Département ne peut que trouver un intérêt à participer activement à cette étude, et à être associé au moment des conclusions.

Il est à noter que le Port Autonome de Strasbourg est également partie prenante de l'étude. Cela était souhaitable compte tenu des investissements publics importants ayant été réalisés dans le domaine de la manutention des colis lourds au niveau du port.

Sur le montant :

L'évaluation de la participation du Département du Bas-Rhin a été estimée en considérant les hypothèses suivantes :

- 75 % du montant de l'étude complémentaire serait supporté par les entreprises et les ports à qui profite l'infrastructure,
- 25 % du montant de l'étude complémentaire serait pris en charge à parts égales par les différents gestionnaires concernés (CG67, 68, 90 et Etat), soit 6.25 % par gestionnaire.

La participation proposée pour le Département du Bas-Rhin correspond donc à 6.25% du coût d'étude complémentaire.

C'est le montant qui a été communiqué et justifié au conducteur d'opération, et que ce dernier a intégré dans son tour de table.

Code de l'enveloppe budgétaire	Imputation M 52	Crédits prévus sur l'enveloppe (BP, DM, reports)	Crédits disponibles (non engagés)	Crédits proposés
34096	20-2031-621	634 004,03 €	634 004,03 €	11 491,00 €

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

*La Commission Permanente du Conseil Général, statuant par délégation et sur proposition de son Président :*

- *donne son accord de principe à la participation financière relative à la phase finale du projet d'étude sur l'acheminement des convois exceptionnels entre le Territoire de Belfort et le Rhin (montant évalué à 11 491 € TTC),*
- *autorise le Président à signer sur ces bases la convention relative aux modalités de cette participation financière dont le projet est joint au présent rapport.*

Strasbourg, le 22/08/11

Le Président,



Guy-Dominique KENNEL