



Commission des équipements et de l'aménagement durable

1221 - Voirie départementale - Modernisation du réseau routier

Conclusions de l'étude de faisabilité portant sur l'amélioration des franchissements du Rhin entre GERSTHEIM-SCHWANAU et RHINAU-KAPPEL

Rapport n° CP/2011/589

Service gestionnaire :

Service grands projets d'infrastructures

Résumé :

Le Département du Bas-Rhin, en partenariat avec la Région Alsace, le Groupement local de coopération transfrontalière Vis-à-vis et la ville de Lahr, a lancé en avril 2009 une étude de faisabilité technique et financière pour l'amélioration du franchissement du Rhin entre Gerstheim-Schwanau et Rhinau-Kappel.

Cette étude portait sur les enjeux de trafics et de déplacements sur le secteur, sur les enjeux environnementaux et sur la faisabilité technique d'un projet reposant soit sur la réutilisation d'un franchissement existant, soit sur la création d'un nouvel ouvrage.

1. Contexte général

Un principe d'amélioration des liaisons entre le Piémont des Vosges et la Région de Lahr avait été inscrit de longue date dans les documents de planification (notamment le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1973, lorsque la RD426 était encore une RN) mais sans aucune étude préalable.

Le SCOT de la Région de Strasbourg, approuvé en 2006, a repris intégralement ce projet, en l'inscrivant dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable et le Document d'Orientations Générales, en contradiction d'ailleurs avec ses propres enjeux de préservation de l'environnement, tant au niveau du Rhin que sur le Bruch de l'Andlau.

Le Generalverkehrsplan du Baden – Württemberg de 1995 avait, dans un premier temps, inscrit un projet d'amélioration de la liaison transfrontalière incluant la déviation de Nonnenweier, lié à la création d'un polder sur le secteur. Le polder et la déviation sont toujours à l'étude, et cette dernière permettra, à terme, une amélioration de la liaison vers Erstein en évitant la traversée de Nonnenweier. Le dispositif plus ambitieux de liaison transfrontalière a quant à lui été abandonné lors de la révision de ce document en décembre 2010.

Dès l'inauguration du Pont-Pflimlin en 2002, les élus du secteur ont demandé que soient lancées des études pour la création d'un nouveau franchissement entre Erstein et Lahr. Le GLCT Vis-à-vis s'est donné pour mission de promouvoir la création d'un nouveau franchissement du Rhin.

Le Conseil Général du Bas-Rhin a inscrit, dans son schéma routier approuvé en 2007, le lancement d'une étude de faisabilité technique et financière pour l'amélioration du franchissement du Rhin entre Gerstheim et Rhinau (de la même manière que pour les franchissements du Rhin au Nord de Strasbourg).

2. Historique du projet

2005

Les services du Département ont engagé en 2005 une étude d'opportunité sur l'aménagement d'une liaison Obernai – Erstein – Lahr. L'étude a abouti à trois conclusions:

- L'aménagement d'une grande liaison est difficilement envisageable du fait des contraintes environnementales du Bruch de l'Andlau et du cortège Rhéna; ;
- Il existe des difficultés dans la traversée Est-Ouest de certaines localités bas-rhinoises, mais cela ne s'inscrit pas dans un cadre transfrontalier ;
- Le franchissement du Rhin au niveau de Gerstheim pourrait être amélioré et faire l'objet d'une étude transfrontalière cofinancée par le programme Interreg

Sur la base de la troisième proposition, le Comité de Pilotage « Liaison Est-Ouest » a proposé, le 19 janvier 2006, d'engager une étude de faisabilité technique et financière pour l'amélioration des franchissements du Rhin entre Gerstheim et Rhinau.

2006

Le Conseil Général du Bas-Rhin a accepté de prendre la maîtrise d'ouvrage de cette étude qui sera financée de la manière suivante :

- Fond européen Interreg : 50%
- Conseil Général : 15%
- Conseil Régional : 15%
- GLCT Vis-à-vis : 15%
- Ville de Lahr : 5%

A noter que les grandes collectivités allemandes ont refusé de participer financièrement au projet (Land, Regionalverband, Regierungspräsidium), au motif du caractère très local de ce projet.

Avril 2009 : Lancement de l'étude de faisabilité technique et financière (coût : 97 000€).

Janvier 2010 : Rendu des études de trafics, de l'identification des enjeux environnementaux, des études techniques préliminaires et de l'évaluation sommaire des impacts environnementaux.

Avril 2010 : Présentation des conclusions de l'étude au comité de pilotage dont une partie des membres réfute les conclusions et demande la poursuite des études.

14 Juin 2010 : Présentation des conclusions de l'étude à la Commission des Equipements et de l'Aménagement du Territoire du Conseil Général du Bas-Rhin, qui se prononce contre la poursuite de cette opération.

Juillet 2010 : Organisation d'une présentation des conclusions aux communes du GLCT.

3. L'étude de faisabilité technique et financière

3.1. Objectifs de l'étude

Cette étude comportait trois objectifs principaux :

- Recenser les contraintes environnementales ;
- Rechercher les tracés techniquement possibles ;
- Croiser les tracés et les contraintes pour vérifier la faisabilité.

Pour répondre à ces objectifs, une étude en trois volets a été commandée : une étude de trafic, une étude d'environnement et une étude technique.

3.2. Résultats de l'étude

3.2.1. L'étude de trafic

Au vu des trafics comptés et des caractéristiques des routes du secteur, la circulation est très fluide sur tout le réseau étudié. A titre d'exemple, on relève sur la RD426 un trafic moyen journalier de 3000 à 5000 véhicules entre Erstein et Lahr. Le réseau routier possède donc encore de fortes réserves de capacité.

Par ailleurs, en l'absence de pôles démographiques et économiques majeurs sur ce secteur, les trafics ne devraient pas connaître d'évolution très importante à moyen et long termes.

L'amélioration des franchissements existants ou la mise en place d'un nouveau franchissement pourrait certes induire un léger trafic supplémentaire, mais que le réseau actuel pourrait alors largement supporter.

De plus, aucun secteur accidentogène et aucun point de congestion n'ont été identifiés.

Ainsi, l'analyse des besoins en déplacements sur ce territoire, qui est animé par une dynamique transfrontalière à l'échelle des pôles secondaires de Lahr et Erstein, montre que le réseau actuel ne connaît pas de dysfonctionnement notable et répond globalement au besoin d'une desserte essentiellement locale.

3.2.2. L'étude d'environnement

La première partie de l'étude d'environnement consistait en un inventaire des contraintes réglementaires. On trouve, entre autres, sur le territoire :

- **Des forêts de protection**, qui constituent le plus haut niveau de protection d'un milieu naturel en France : aucune infrastructure routière n'y est possible, et seule une procédure exceptionnelle de déclassement en Conseil d'Etat pourrait le permettre, mais aucun exemple de projet d'infrastructure routière ayant conduit à un tel déclassement n'existe à ce jour.
- **Des réserves naturelles nationales en France et en Allemagne**, dans lesquelles les travaux d'aménagement sont soumis à l'autorisation spéciale du ministre compétent. Les interventions y sont exceptionnelles.
- **Des espèces protégées (individus et habitats)** où toute atteinte aux milieux doit faire l'objet de dérogations exceptionnelles soumises à l'avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN).
- **Des sites Natura 2000**, pour lesquels doivent être évaluées les incidences du projet.

L'étude a ainsi mis en évidence une incompatibilité totale entre un quelconque projet d'infrastructure et les très fortes protections réglementaires environnementales dont bénéficie toute la façade rhénane.

Une tentative de passage sur ces périmètres entraînerait des procédures longues, aboutissant inévitablement à un refus des autorités environnementales, d'autant que le maître d'ouvrage devrait justifier l'intérêt public majeur de l'opération et apporter la démonstration qu'aucune autre solution n'est envisageable, en vertu de l'article 1 de la loi Grenelle 1 du 3 août 2009.

Sur le périmètre d'étude, il n'existe aucune possibilité d'éviter les secteurs à enjeux très forts (forêts de protection et/ou réserves naturelles françaises ou allemandes).

Toutes les procédures qui permettraient la levée des contraintes environnementales seraient vouées à l'échec, comme l'a confirmé la DREAL en juin 2010.

3.2.3. L'étude technique

Indépendamment des contraintes réglementaires évoquées précédemment, différents scénarios de solutions techniquement réalisables ont été examinés :

- soit en aménageant un franchissement existant,
- soit en recherchant un nouveau franchissement.

Les études techniques ont porté sur la fonctionnalité du projet (raccordements sommaires, impact sur le bâti, trafic et desserte), les enjeux techniques (ouvrages d'art, géologie, géotechnique et hydraulique), les enjeux environnementaux (nuisances sonores, zones humides, paysage, enjeux écologiques faune/flore), et l'estimation sommaire des coûts.

Cinq principes de variantes ont été identifiés par les partenaires puis analysés (voir document joint en annexe) :

- Variantes1 et 1bis : reliant Erstein à Schwanau-Ottenheim dans le prolongement de la RD426 et de l'ouvrage de franchissement du canal du Rhin. Ces variantes nécessitent des aménagements essentiellement sur le territoire allemand et permettent la liaison la plus directe possible entre les réseaux structurants français et allemand ;

- Variantes 2 et 2bis : entre Gerstheim-Obenheim et Allmannsweier, ces variantes devaient en principe s'appuyer sur les projets de déviation et de polder de Nonnenweier ;
- Variante 3 : reliant directement Rhinau à Kappel par un pont en lieu et place du bac existant permet de réutiliser au maximum les infrastructures existantes ;
- Variante 4 : entre Diebolsheim et Rust (au niveau d'Europa Park) en empruntant les deux barrages existants (a été rajoutée à la demande du Conseiller général local) ;
- Variante 5 : reliant directement Daubensand à Nonnenweier (a été proposée par le bureau d'étude parce qu'elle constitue l'aménagement le plus court et des contraintes techniques moindres).

Le coût estimatif de ces différentes variantes varie entre 50 et 150 M€ (estimations très sommaires reposant sur les ratios d'ouvrages d'art et de voirie).

Les études techniques préliminaires permettent de constater que si l'aménagement d'un franchissement existant est techniquement possible, il n'en demeure pas moins complexe et très coûteux.

4. Conclusions de l'étude de faisabilité

Les trafics (tous véhicules) relevés sur le périmètre d'étude attestent que le réseau routier dispose encore d'une large réserve de capacité.

L'absence de pôles démographiques et économiques majeurs sur ce même périmètre conduit à conclure que les trafics ne connaîtront pas d'évolution importante à moyen et long termes.

Les besoins en déplacement sur ce territoire qui est animé par une dynamique locale transfrontalière à l'échelle des pôles secondaires de Lahr et Erstein, correspondent essentiellement à des besoins de desserte locale auxquels répond globalement le réseau actuel qui ne subit pas de dysfonctionnement notable.

Qui plus est, le projet de déviation de Nonnenweier et de création du polder supprimera une traversée d'agglomération du côté allemand et améliorera notablement la liaison transfrontalière à terme.

Par ailleurs, les contraintes réglementaires environnementales exceptionnellement fortes sur l'ensemble de la façade rhénane constituent l'obstacle le plus important à tout projet d'aménagement sur ce secteur. L'étude révèle qu'en l'état, il y a une incompatibilité totale entre un projet d'infrastructure et les protections environnementales existantes. Les procédures à envisagées seraient non seulement très lourdes et complexes (notamment au niveau national), et coûteuses (mesures compensatoires), mais surtout vouées à l'échec.

Enfin, placé dans le cadre d'un projet départemental, le coût des différentes variantes étudiées constitue un autre élément rédhibitoire. Dans le contexte actuel, où les investissements départementaux sont guidés par une utilisation rationnelle et efficace de l'argent public, le projet d'amélioration du franchissement du Rhin entre Gerstheim et Rhinau apparaît disproportionné (les variantes étudiées sont estimées entre 50 et 150M€) et superflu (deux liaisons existent déjà sur ce territoire : la RD426 et le bac de Rhinau).

5. Suite à donner

A l'issue du comité de pilotage du 16 avril 2010, les élus du secteur ont souhaité rediscuter des résultats de l'étude pour demander au Conseil Général de poursuivre les réflexions.

Toutefois, le marché liant le Conseil Général et le bureau d'étude missionné pour conduire la réflexion étant arrivé à son terme, la poursuite des études demandées par les élus locaux impliquerait alors un nouvel appel d'offres.

Compte tenu que les études de faisabilité d'un projet d'intérêt départemental d'amélioration des franchissements du Rhin concluent à l'incompatibilité totale entre un projet d'infrastructure et les contraintes réglementaires environnementales, et à un intérêt public

majeur non avéré, ainsi qu'à un coût très élevé du projet en regard des enjeux socio-économiques, il est proposé que le Conseil Général ne donne pas suite à ce projet, conformément à l'avis de la Commission des Equipements et de l'Aménagement du Territoire, qui avait déjà statué en ce sens lors de sa réunion du 14 juin 2010.

Le Conseil Général pourrait toutefois assister le GLCT en cas de poursuite des études dans la recherche d'éventuels aménagements locaux sur les franchissements existants.

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 :

- Prend acte des conclusions de l'étude de faisabilité ayant conduit à démontrer que les trafics concernés par les déplacements transfrontaliers sont faibles et que les très fortes protections environnementales de la façade rhénane rendent totalement impossible l'aménagement de toute voirie dans le secteur Gerstheim – Rhinau.

- Décide, compte tenu des enjeux environnementaux sur le secteur et en l'absence d'un intérêt public majeur induit par les déplacements transfrontaliers, de ne pas donner de suite au projet d'amélioration des franchissements du Rhin entre Gerstheim et Rhinau.

- Propose d'assister le cas échéant le Groupement local de coopération transfrontalière Vis-à-vis en cas de poursuite des études pour d'éventuels aménagements locaux sur les franchissements existants.

Strasbourg, le 22/08/11

Le Président,



Guy-Dominique KENNEL