

**1143 Transport routier guidé**

**Déclaration de projet pour la réalisation des  
aménagement pour le Transport en site propre  
de l'Ouest strasbourgeois (TSPO) sur la section  
interurbaine de WASSELONNE à ITTENHEIM (RD  
1004 - RD 2004 - RD 112 - RD 260 - RD 224)**

**Rapport n° CP/2011/802**

**Service gestionnaire :**

Service des déplacements, transports et grands équipements

**Résumé :**

En application des dispositions de l'article L.126-1 du Code de l'environnement, le Département est appelé, par la présente délibération valant déclaration de projet, à prendre acte de l'avis favorable sans réserve ni recommandation de la commission d'enquête, et à se prononcer sur l'intérêt général de l'opération.

**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 corrélative 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, 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 projet d’amélioration interurbain des transports collectifs**

L’opération 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. Elle s’inscrit dans une politique plus globale d’amélioration du transport en commun sur l’Ouest strasbourgeois mais poursuit toutefois sa propre finalité d’amélioration de régularité, de confort et de temps de trajet de Wasselonne à Ittenheimet aussi plus globalement des villages de l’ouest Strasbourgeois au centre de Strasbourg.

Il convient d’évoquer le projet de requalification de la RN4 et de l’A351 de la compétence de l’État, depuis Ittenheim jusqu’à Strasbourg. Celui-ci, bien qu’ayant ses objectifs propres, 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 projet spécifique de requalification de la RN4/A351 prévoit des aménagements adaptés pour le TSPO. L’Etat 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 créer une voie réservée sur 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 œuvre sur l’autoroute A48 à Grenoble.

Par ailleurs, le projet de TSPO figure au Schéma de Transport 2025 délibéré par la CUS le 25 juin 2010. La continuité du TSPO, qui est d’ores et déjà assurée dans la configuration des voiries existantes, sera conforté par les aménagement de voiries envisagées par la CUS en vue d’améliorer la fluidité des transports collectifs urbains, selon un programme 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.

En tout état de cause, ce projet d'amélioration interurbain des transports collectifs concrétisé par les aménagements prévus entre Wasselonne et Ittenheim, et concerné par la déclaration de projet et la déclaration d'utilité publique à venir, constitue une opération autonome. Les aménagements prévus dans le cadre de cette opération visent à assurer la mise en œuvre du Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois conformément aux enjeux et objectifs du projet.

### **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 (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 prévues (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 :

- à l'Ouest de Marlenheim : site propre en voie unique dans l'axe de la RD1004, réversible en fonction des heures de pointe et 2 voies routières (pas de possibilité de dépassement) ;
- 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) ;
- 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 ou 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**

Des 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**

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

- 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) ;
- Au Nord et au Sud de la RD1004, entre l'aire de la porte de la route des vins et Furdenheim ;
- Au Nord et au Sud de la RD1004, entre Furdenheim et la RD718 ;
- Au Sud de la RD1004, entre la RD718 et Ittenheim.

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

- Au giratoire Est actuel de Marlenheim ;
- Au giratoire qui sera aménagé au carrefour RD1004 – RD720 ;
- Au carrefour à feux tricolores qui sera ré-aménagé en entrée Ouest de Furdenheim ;
- Au carrefour à feux tricolores qui sera ré-aménagé en entrée Est de Furdenheim ;
- Au carrefour à feux tricolores qui sera aménagé entre la RD1004 et la RD718 ;
- 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 sécurisées 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 :

- 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.
- A l'Est de Marlenheim, le futur giratoire RD1004 / RD720 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 pour une longueur aménagée de 14 km. 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.

Afin de réduire au maximum les 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.

### **M) Appréciation sommaire des dépenses**

	TTC	HT
<b>Montant total des travaux valeur juin 2010, dont</b>	<b>48 M€</b>	<b>40 M€</b>
· * 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€	

### **N) Financement de l'opération interurbaine**

Le financement des travaux est assuré à hauteur de 30 M€ par les engagements du Contrat de Projet Etat- Région 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 congestion 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 leur lieu de travail et leur domicile en empruntant la voiture particulière. Le déficit important d'emplois par rapport à la population active (déficit de l'ordre de 10 000 emplois sur un bassin de population de l'ordre de 50 000 habitants) est principalement compensé 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 une politique plus globale de promotion des transports sur l'Ouest strasbourgeois, 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 Directeur des Transports et Déplacements, et à celles inscrites dans le Schéma de Cohérence Territoriale 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 (+10% en valeur absolue, sur une part modale actuelle d'usage du transport en commun pour les déplacements égale à 8%), 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 captage 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 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 ».

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 de l'avis favorable du commissaire enquêteur ;*
- *approuve et déclare d'intérêt général le projet de réalisation des aménagements pour le TSPO "Transport en Site Propre de l'Ouest Strasbourgeois" sur la section interurbaine de Wasselonne à Ittenheim au titre de l'article 126-1 du code de l'environnement.*

*L'intérêt général est déclaré aux motifs que ce projet :*

- *propose une alternative de transport en commun aux déplacements automobiles entre Wasselonne et Ittenheim, en améliorant la régularité, le confort et le temps de trajet de Wasselonne à Ittenheim tout en assurant la prise en compte des déplacements doux ;*
- *plus largement permet une amélioration de l'efficacité de la liaison entre les communes de l'Ouest strasbourgeois et le centre de Strasbourg grâce à un moyen de transport en commun à niveau de service amélioré : temps de parcours attractif, matériel performant, système d'information voyageurs et connexion avec les autres réseaux de transport.*

Strasbourg, le 24/10/11

Le Président,

A blue ink signature of Guy-Dominique KENNEL, consisting of several fluid, overlapping strokes.

Guy-Dominique KENNEL