



**Commission de l'attractivité, du développement  
du département et des relations institutionnelles**

**1213 - Voirie nationale - Hors contrats**

**Autoroute de Contournement  
Ouest de Strasbourg (ex GCO)  
Information sur l'avancement du projet  
Convention de financement**

**Rapport n° CP/2015/530**

**Service gestionnaire :**  
Direction de la mobilité

**Résumé :**

Le présent rapport a pour objet de présenter l'état d'avancement du projet d'autoroute de contournement Ouest de Strasbourg (ACOS) et d'autoriser la signature par le Président de la convention de financement correspondante entre l'Etat, la Région Alsace, le Département du Bas-Rhin, l'Eurométropole de Strasbourg, la ville de Strasbourg et la société concessionnaire précisant les modalités d'intervention des collectivités alsaciennes.

**1. Rappel du contexte**

Le projet d'Autoroute de Contournement Ouest de Strasbourg (ex-GCO) est un projet porté par l'Etat en sa qualité de maître d'ouvrage concédant.

Cette opération de grande envergure poursuit trois objectifs majeurs :

- d'assurer la continuité et la fluidité de l'axe autoroutier Nord-Sud alsacien (A35), entre l'échangeur A4 / A 35 (Nord de Strasbourg) et A352 / A35-Voie Rapide du Piémont des Vosges (Sud-Ouest de Strasbourg) ;
- d'améliorer les liaisons entre les villes moyennes alsaciennes et d'offrir à l'Ouest strasbourgeois un meilleur accès au système autoroutier ;
- de limiter les échanges avec le réseau local - d'éviter que les flux de transit ne soient obligés de passer dans Strasbourg, avec des conséquences alarmantes sur la qualité de l'air dans l'agglomération et avec des dépassements de seuils (OMS) notamment pour ce qui est des particules fines.

Le trafic que supporte aujourd'hui, et sans alternative possible, le tronçon urbain de l'A35 est en effet exceptionnellement élevé, jusqu'à 200 000 véhicules par jour, lié notamment à une superposition de fonctions, en cumulant des flux de trafic locaux, régionaux, interrégionaux et internationaux. L'ACOS permettra de réduire le trafic sur l'A35 à proximité de zones habitées et s'accompagnera d'une réhabilitation des autoroutes urbaines pour permettre une circulation automobile apaisée et fluide, donc moins polluante, ainsi qu'un développement des transports en commun, dont le TSPO sous maîtrise d'ouvrage départementale. La réalisation de cet ultime maillon manquant de l'axe Nord-Sud alsacien est ainsi indispensable à l'efficacité et à l'attractivité du territoire bas-rhinois.

La requalification de l'A35 complémentaire au projet d'ACOS vise à concevoir une voie répondant pleinement aux enjeux du territoire. C'est pourquoi ce projet majeur a été inscrit au Contrat de Plan État Région (CPER) 2015 – 2020 pour 20 M€, avec un cofinancement des collectivités alsaciennes (50 % de l'opération répartis en trois parts égales).

Ce projet, en plusieurs étapes, consistera dès la mise en service de l'ACOS, à instaurer une limitation de vitesse à 70 km/h sur la section centrale de l'A35 – comprise entre l'Elsau au Sud et Schiltigheim au Nord – ainsi qu'une limitation à 90 km/h sur les sections d'approche de part et d'autre.

Afin de garantir le report des poids lourds en transit sur le GCO, cette mesure devra être accompagnée de l'instauration irréversible, dès la mise en service de l'ouvrage de contournement, de l'interdiction de circulation des poids lourds en transit sur l'A35 et l'A4 entre l'échangeur A35/RN83 et l'échangeur A35/A355/A4, sur l'autoroute A351 et sur la RN4 entre l'échangeur RN4/A355 et l'A351.

La seconde étape vise à adapter la capacité routière globalement offerte afin de ne pas entraîner d'effet d'aubaine pour l'autosolisme, en réservant une voie de circulation dans chaque sens pour les « usages collectifs » (transports en commun, covoiturage).

Enfin, une dernière étape, envisagée à un horizon plus lointain, vise à s'orienter vers une transformation en boulevard urbain, en faisant évoluer le statut autoroutier de l'infrastructure actuelle. Cette étape comprendra un travail de simplification et de réduction de l'emprise des échangeurs actuels.

## **2. Etat d'avancement du projet**

En décembre 2013, les quatre collectivités alsaciennes (Ville de Strasbourg, Communauté Urbaine de Strasbourg, Département du Bas-Rhin et Région Alsace) ont rappelé publiquement leur soutien au GCO.

Pour mémoire, l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de GCO a été prononcé par décret en Conseil d'Etat en date du 23 janvier 2008. Une procédure d'appel à la concurrence a ainsi été lancée le 24 septembre 2009 en vue de la mise en concession du GCO. A l'issue de la procédure d'attribution, les négociations n'ont pu aboutir avec le candidat pressenti, conduisant à l'abandon du projet.

Néanmoins, et sur pression des collectivités locales, un rapport du Commissariat Général à l'Environnement et au Développement Durable a confirmé en 2013 l'opportunité du GCO, moyennant une requalification simultanée de l'autoroute A35 dans sa partie urbaine.

C'est pourquoi le projet a fait l'objet d'un nouvel avis d'appel public à concurrence en février 2014. Les quatre candidats admis à remettre une offre ont été sélectionnés en juin 2014, le cahier des charges a été publié en février 2015 avec une remise des offres fixée au 26 juin 2015. L'analyse des offres a pris fin le 16 octobre.

## **3. Présentation de l'offre du candidat pressenti**

Le concessionnaire pressenti, la société Vinci, a proposé une offre qui a été jugée la plus satisfaisante par l'Etat. Elle présente en particulier une réelle robustesse au plan financier, avec le plus fort apport de fonds propres.

La durée globale prévisionnelle des études et des travaux est de 56 mois, pour une mise en service possible en 2020. Le contrat de concession aura une durée de 54 ans. Enfin, les tarifs des péages proposés sont les plus faibles parmi les offres remises, avec des possibilités variées d'abonnements en fonction du nombre de passages et une modulation horaire.

Le nouveau cahier des charges de la concession tient compte :

- de la volonté d'interdiction de trafic de transit PL sur l'A35, mais avec une éventualité de non mise en place ou d'abrogation par l'Etat de cette interdiction, ce qui engendrerait une perte de recettes pour le concessionnaire,
- de la volonté de l'Etat et des collectivités d'engager simultanément une requalification de l'A35, comprenant notamment un abaissement des limitations de vitesse en section centrale, et la perspective d'une voie réservée aux mobilités collectives (transports en commun, covoiturage, etc.) ;

- de la modification du diffuseur Nord par Sanef, dans le cadre du plan de relance autoroutier, pour une continuité naturelle de l'A4 vers le GCO.

Par rapport à la version initiale du projet, on note les évolutions suivantes :

- des allègements significatifs en termes de consommations foncières de l'infrastructure : un dimensionnement de l'infrastructure strictement à 2x2 voies en section courante, soit une réduction de la consommation foncière d'environ -50 Ha par rapport à une base de 300 Ha ;
- des allègements sur d'autres postes, tels la configuration des échangeurs, de la barrière de péage, l'ajustement du profil en long.

#### **4. Modalités d'intervention des collectivités alsaciennes**

Les modalités d'intervention des collectivités alsaciennes font l'objet d'une convention entre l'État, les collectivités alsaciennes partenaires et la société concessionnaire dont le projet est annexé au présent rapport. Cette convention précise des aspects particuliers de la convention de concession susceptibles d'impacter les collectivités, listés ci-dessous.

- *La contribution publique d'équilibre de la concession*

Pour mémoire, la contribution publique demandée lors de la précédente procédure de désignation du concessionnaire s'élevait à 33 M€ valeur juillet 2011.

Dans la nouvelle offre proposée, et dans le cadre du principe d'interdiction de circulation des poids lourds en transit sur l'A35 tel que décrit plus haut, et rappelé à maintes reprises par les collectivités alsaciennes, l'appel à des concours publics par l'État auprès des collectivités sera nul.

L'État a néanmoins prévu dans le cahier des charges de la concession une clause juridique permettant au concessionnaire de réévaluer les concours publics demandés en cas de non mise en place ou d'abrogation par l'État de cette interdiction de transit ; toutefois, il est bien précisé que les collectivités qui maintiendront leur position en faveur de cette interdiction ne seront soumises, quoi qu'il arrive, à aucune contribution.

- *La clause de partage des résultats de la concession*

Le cahier des charges de la concession prévoit un mécanisme de reversement à la puissance publique d'une redevance par le concessionnaire dans l'hypothèse où le chiffre d'affaire total de la concession serait supérieur au prévisionnel tel que prévu en annexe audit cahier des charges. Dans ce cas, ce reversement serait alors partagé à parts égales entre l'État (50 %), la Région Alsace (25 %) et le Département du Bas-Rhin (25 %). Cette clause est habituelle dans les contrats de concessions autoroutières.

- *La clause de déchéance du concessionnaire*

Le cahier des charges de la concession prévoit un mécanisme de déchéance du concessionnaire en cas de manquement manifeste à ses obligations. Dans le cas où la déchéance serait prononcée, une indemnité serait éventuellement versée par la puissance publique au concessionnaire correspondant au produit de la réattribution du contrat, et serait supportée par l'État et les collectivités, dans les mêmes proportions que le partage des résultats de la concession. Une telle clause, classique également, n'a jamais été mise en œuvre dans les contrats de concession majeurs passés jusqu'à ce jour par l'État.

- *La clause d'information des collectivités territoriales*

Les collectivités territoriales sont rendues destinataires d'un rapport d'activité sur la concession et sont associées au Comité de suivi des engagements de l'État.

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

*La commission permanente du Conseil Départemental, statuant par délégation et sur proposition de son président :*

*- approuve le projet de convention relative au financement des concours publics pour la réalisation de l'autoroute de contournement Ouest de Strasbourg (A355), qui sera annexée au cahier des charges du contrat de concession signé entre l'État et la société concessionnaire ;*

*- prend acte du montant nul de la contribution publique nécessaire à l'équilibre de la concession de l'A 355 – Autoroute de Contournement Ouest de Strasbourg (ACOS), demandé par la société concessionnaire retenue par l'État au terme de la procédure d'appel d'offres ;*

*- confirme la position commune portée par l'ensemble des collectivités alsaciennes d'une interdiction de circulation totale et définitive des poids lourds en transit sur l'A35 lors de la mise en service de l'ACOS ;*

*- autorise le président à signer, avec l'Etat, la Région Alsace, l'Eurométropole de Strasbourg, la ville de Strasbourg et la société concessionnaire, la convention afférente.*

Strasbourg, le 16/11/15

Le Président,



Frédéric BIERRY