



Strasbourg, le 23 décembre 2013

Région et Bas-Rhin

8 rue Adèle Riton
67000 Strasbourg
Tél : 03.88.37.07.58
Fax : 03.88.25.52.66
siegeregion@alsacenature.org
www.alsacenature.org

**Monsieur le Président de la
Commission d'enquête PPA
Communauté Urbaine de Strasbourg
1 Parc de l'Étoile
67076 Strasbourg Cedex**

Nos réf. : D6491/BU-01/BU/2013

Vos réf. :

Suivi par : Bruno ULRICH, Vice-Président

Objet : Enquête publique - révision PPA CUS

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

La Fédération Alsace Nature – section du Bas-Rhin regroupe plus de 1.200 adhérents individuels et près de 70 associations. Elle agit, depuis 1965, pour la protection de la nature et une meilleure prise en compte de l'environnement en Alsace. A ce titre, nous avons prêté la plus grande attention au projet de révision du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise.

En premier lieu, nous nous félicitons de cette mise en révision de ce PPA. En effet, comme nous l'avions indiqué en 2007, la première version de ce document présentait des insuffisances notoires, notamment sur les mesures à mettre en œuvre pour tenter de réduire les pollutions induites par la circulation des véhicules à moteur.

Nous remarquons également que l'ensemble des documents mis à l'enquête publique est téléchargeable en ligne sur le site Internet de la DREAL Alsace, ce qui favorise la consultation par le public.

Nous soulignons la qualité des documents présentés, en particulier de la partie "Contexte, Informations générales, évaluation de la qualité de l'air et enjeux associés", même si nous émettons par ailleurs des réserves sur le fond du dossier, notamment sur les dispositions (mesures ?) à mettre en œuvre qui nous paraissent, compte-tenu des enjeux, toujours insuffisantes.

Concernant les objectifs généraux du PPA, présentés en page 159, nous regrettons que ne soit pas explicitement mentionné l'objectif de base qui est de réduire les émissions des sources de pollution, notamment celles liées au transport. C'est pourtant clairement "le secteur des transports, et notamment des transports routiers, est le principal responsable des zones de dépassement de normes et donc de l'exposition de la population" (page 149).

La disposition 1 du PPA (Volet Transport : Renforcer la politique de déplacements urbains réduisant le trafic routier, avec le nouveau PDU), correspond à l'un des enjeux principaux du PPA. Mais quelle est la plus-value concrète du PPA sur le PDU ? La fiche descriptive de la disposition reste générale et peu opérationnelle.

Elle pourrait être plus précise, notamment sur l'un des axes qui est la réduction des déplacements automobiles "domicile-travail" par le développement des alternatives à l'usage de la voiture en solitaire.

Les solutions sont connues, elles s'appellent :

- extension des lignes de tram, avec des parkings-relais accessibles avant la zone des bouchons
- poursuite de la politique de cadencement des TER
- création de nouvelles lignes de transport collectif en site propre
- projets de bus à haut niveau de service
- amélioration du réseau 67, avec notamment des couloirs prioritaires pour les bus sur les radiales, en priorité dans les secteurs encombrés
- renforcement de « l'inter modalité » et des correspondances
- tarification intermodale et système d'information multimodal
- pistes cyclables sécurisées et en site propre
- incitation au co-voiturage
- utilisation de véhicules mieux adaptés au besoin du déplacement domicile-travail (2, 3 ou 4 roues, de faible puissance, à une ou deux places, électrique ou à très faible consommation de carburant, moteur diesel proscrit...)
- aménagement du territoire rapprochant l'emploi de l'habitat ...

Une partie de ces mesures a déjà été mise en place, d'autres sont en projet ici ou là : mais souvent de manière disparate, sans véritable coordination des autorités organisatrices de transport.

Il nous semble donc qu'une des dispositions complémentaires qui aurait dû être proposée est la mise en place, sur le bassin de déplacement strasbourgeois, d'un schéma global, concerté et cohérent de mobilité. Ce volontarisme pour la mise en place des bonnes solutions permettra et accélèrera, l'indispensable évolution des mentalités. Ce schéma global ne concerne pas seulement la CUS, mais bien également la Région Alsace (TER) ; le Conseil Général du Bas-Rhin (réseau 67) et l'Etat (en qualité de médiateur ?). Il est évident que ce schéma global devrait s'accompagner d'une offre tarifaire unique du type "Navigo" Alsace (ex. Carte Orange). Ce projet est évoqué par divers élus politiques de tous bords depuis plus d'une décennie, mais il n'y pas l'ombre d'une volonté concrète de mise en œuvre !

Notons que si toutes les personnes se rendant dans l'agglomération cinq jours par semaine et seules dans leur voiture, utilisaient un mode alternatif ne serait-ce qu'une fois sur cinq, le trafic "pendulaire" serait déjà réduit de 20% ! Seule une véritable coordination des diverses autorités organisatrices des transports permettra de favoriser ce type de report modal.

Les dispositions 2 et 3 nous semblent fortement liées, et nous soulignons l'intérêt à envisager la mise en œuvre sur l'agglomération d'une ZAPA. L'existence d'un réseau de transport collectif performant (Tram, BHNS, BUS ...), de parking relais, d'une tarification sociale permet de garantir l'accès au centre-ville à tous et d'éviter les discriminations sociales.

Par ailleurs, il nous semble utile, d'ajouter une réflexion sur l'outil du "péage" (urbain ou sur l'A35). Sans qu'il y ait lieu à ce stade (puisque la question n'a pas été étudiée) de prendre parti en faveur de ce type de mesure (dont l'acceptabilité sociale est parfois délicate), on peut néanmoins s'étonner que le PPA n'envisage aucune étude sur le sujet. Faut-il croire que la mauvaise qualité durable de l'air et les maladies qu'elle engendre sont socialement « plus acceptables » que la simple ouverture d'une réflexion ? Au demeurant, la réflexion pourrait naturellement inclure les mesures compensatoires à offrir pour rendre acceptable la mesure (par exemple des abonnements à coût réduit pour les personnes physiques justifiant de déplacements réguliers pour des raisons professionnelles ou familiales).

Concernant la disposition 7 (Intégrer dans l'aménagement urbain la nécessité de limiter l'exposition de la population aux dépassements de valeurs limites), nous notons que la plupart des zones dans lesquelles le PPA prône l'arrêt de la densification ne présentent d'ores et déjà quasiment plus d'espaces à urbaniser (même le long de l'avenue du Rhin). Par conséquent, cet objectif affiché n'est pas susceptible d'avoir un impact significatif dans le périmètre du PPA. Dans leur avis, la CUS et le syndicat mixte du SCOTERS marquent une forte réserve par rapport à cette mesure qui n'aura, de fait, que peu d'applications tangibles.

Concernant la disposition 9, nous tenons à souligner qu'il convient d'éviter toute incitation pour le chauffage au bois en ville, même de technologie récente. Si le chauffage au bois est bien adapté aux populations des petites communes avec de l'habitat peu dense, il n'est pas à recommander dans les centres urbains où il contribue aux

pics de pollutions aux particules en hiver. De surcroît, la forêt alsacienne est déjà à la limite de ce qu'elle peut fournir dans le cadre d'une exploitation raisonnée et respectueuse de l'environnement. En particulier, il conviendrait de demander à la Région Alsace de réserver ses aides pour l'équipement d'appareils de chauffage bois performant uniquement hors des zones dites de vigilance.

Un de éléments qui nous semble absent du PPA (Volet transversal) est un dispositif, à destination des forces de l'ordre, à la fois d'information/sensibilisation pour une meilleure mise en œuvre et compréhension du dispositif répressif. Alors que plusieurs comportements dûment recensés comme nocifs sont directement ou indirectement des infractions pénales de gravité diverse (brûlage, non-respect des prescriptions ICPE, etc.), l'augmentation du nombre de contrôles (ou, a fortiori, de poursuites) ne semble envisagée dans quasiment aucun domaine. Le PPA ne donne même pas de statistiques en la matière. Cette absence est d'ailleurs indirectement relevée par la CUS, dont l'avis fait remarquer que le contrôle du respect de l'interdiction du trafic poids-lourds de transit sur l'avenue du Rhin relève essentiellement des agents de l'Etat. Ces actions de sensibilisation/information, puis répression devraient également concerner les "petites" infractions comme celles relatives à l'obligation d'éteindre le moteur des véhicules en stationnement (art. 2 de l'arrêté du 12 novembre 1963). La climatisation en été, le chauffage en hiver incitent de plus en plus de conducteurs, chauffeurs de bus, voire agents des forces publiques en surveillance, à laisser les moteurs en fonctionnement alors qu'ils sont à l'arrêt.

Notons qu'une accumulation de petites mesures de ce type (obligation d'éteindre les moteurs pour des arrêts supérieurs à quelques minutes) y compris pour les autres moyens de transports (bateaux mouches, locomotives diesel, avions ...), pourrait avoir un impact non négligeable, y compris indirectement de par leur vertu pédagogique. Il nous semble que le PPA de la ville de Paris édicte une disposition similaire (en association avec la SNCF). Or sur Strasbourg, aucune action que cela soit à destination de la SNCF, du Port Autonome, voire des autocaristes (via l'office de tourisme ?) n'est envisagée.

Nous avons relevé que dans leur avis en qualité de "personnes publiques associées" certaines collectivités tentent de présenter la réalisation du projet de Grand Contournement Ouest (GCO) comme une solution indispensable à la baisse des concentrations de polluants dans l'agglomération. Avant de préciser notre analyse sur le GCO, nous soulignons que ces diverses manœuvres sont contraires à l'esprit qui doit animer la mise en œuvre d'un PPA. Dans sa circulaire du 12 août 2002 sur l'élaboration des PPA, le Ministre de l'Ecologie et du Développement durable indiquait que "l'application de ces mesures ne doit pas avoir pour effet de conduire à une détérioration de la qualité de l'air à l'extérieur de l'agglomération par déplacement des émissions polluantes".

Sans vouloir reprendre l'intégralité de la position de la Fédération Alsace Nature qui est l'un des membres actifs du collectif "GCO non merci", nous regrettons que sous la pression d'un lobbying aveugle du BTP, relayé par la CCI, un rapport récent du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), a ressorti du placard, sous la plume de deux ingénieurs des ponts, le vieux projet de GCO, maintes fois enterré et dont l'opportunité a été contestée par une expertise indépendante (rapport TTK de 2005) et la commission mobilités 21 (rapport Duron de 2013). Pour faire passer ce projet d'un autre temps, on l'intègre dans un soi-disant scénario global "GCO+PDU". Ce scénario est incompatible avec les objectifs du PPA. En amenant davantage de camions, de bouchons et de pollution, il ne fera qu'aggraver la situation !

- **Davantage de camions :**

La seule "utilité" de ce contournement sera de transformer l'Alsace en couloir à camions nord-sud, ces mêmes camions qui se reportent d'Allemagne uniquement pour échapper à la taxe allemande, car le GCO n'est pas sur le tracé des autres flux de grand transit (cf rapport TTK) Ces camions de transit qui n'apportent que nuisances et aucun bénéfice à notre économie, et dont personne ne veut, pourquoi le Kochersberg devrait-il les subir et sacrifier ainsi 280 hectares de ses terres fertiles, si vitales pour notre avenir à tous ? L'intérêt général commande de réduire les nuisances pour tous (éco redevance) plutôt que de les déplacer (GCO). Roland Ries, le maire de Strasbourg, l'affirmait très justement dans un article de l'Express d'octobre 2008 : "le transfert de nuisances n'est plus possible dans des territoires comme le nôtre".

- **Davantage de bouchons :**

Le rapport du CGEDD confirme aussi ce que nous craignons : pour que le GCO, à péage, soit suffisamment emprunté et donc puisse espérer être rentable, il faut saturer encore davantage l'actuelle A35, en réduisant sa capacité ! Le GCO amènera de surcroît 14 000 vh/j en plus sur l'autoroute de Haute-pierre. On voit d'ici la tête des artisans et chefs d'entreprise qui ont besoin que leurs véhicules utilitaires circulent aisément sur

ces axes internes à la communauté urbaine. La CCI leur avait promis le désengorgement et ils seront encore davantage englués dans les bouchons ! Même en raisonnant uniquement sur le trafic de l'A35, dans le scénario "GCO+PDU" (voir pages 39 à 41 du rapport du CGEDD), on obtient une diminution de 14% par rapport au "scénario" dit de référence (prospective 2025) et de seulement 4% en moyenne par rapport au trafic de 2010 ! Quelques % de trafic en moins et des bouchons plus importants sur les principaux axes, c'est l'échec programmé, qui montre bien que les bonnes solutions sont à chercher ailleurs.

- **Davantage de pollution :**

Des bouchons plus denses et plus longtemps sur l'actuelle A35 et sur l'autoroute de Haute-pierre, davantage de camions de transit en Alsace... Le GCO ne peut pas réduire la pollution dans l'agglomération. En augmentant les bouchons sur l'actuelle A35 et le trafic et les bouchons sur l'autoroute de Haute-pierre, il va l'augmenter, tout en augmentant aussi la pollution de proximité le long de son tracé. Et, en augmentant le trafic global des PL comme des VL, il va aussi aggraver la pollution de fond en Alsace.

Précisons que depuis fort longtemps, la Fédération Alsace Nature plaide pour un véritable projet de réorganisation des flux sur la section urbaine de l'A35. Sur la base de l'analyse d'experts, il est indéniable que c'est principalement le cisaillement de flux entre la circulation de passage nord-sud et la circulation radiale qui est la cause des bouchons. Nous demandons que soit sérieusement réexaminée la proposition du rapport TTK de "séparation des flux" sur l'A35. L'idée est que l'A35 retrouve son rôle de barreau CUS NORD - CUS SUD, rôle vital pour l'économie de la Communauté Urbaine, mais qu'elle soit libérée du flux radial qui contrarie ce flux de passage et cause les bouchons. Ceci permettrait déjà de diviser par deux le trafic sur l'A35 et de la rendre fluide. Le flux radial doit par ailleurs être réduit significativement par les solutions proposées ci-dessus (disposition 1 du PPA). La réduction de la congestion routière, implique un trafic plus fluide, à 50 ou 70 km/h, qui génère bien moins de pollution que le même trafic englué dans des bouchons.

Nous sommes conscients que les quelques mesures qui sont techniquement et juridiquement possibles de mettre en œuvre au plan strictement local sont nettement insuffisantes.

En particulier, nous regrettons le report, à de nombreuses reprises de la mise en place d'une éco redevance poids-lourds cohérente et à la hauteur des enjeux. Elle devrait à notre sens s'appliquer à tout le réseau routier et avoir un tarif au km suffisamment dissuasif pour pénaliser le fret poids lourds (PL) longue distance et par réciproque encourager le fret, y compris PL, courte distance et ainsi favoriser la relocalisation de l'économie. Au minimum, elle doit permettre d'équilibrer les charges de part et d'autre du Rhin et donc éviter le report de PL de transit côté alsacien depuis la mise en place de la LKW Maut en Allemagne.

D'autre part, nous préconisons la réduction de la motorisation diesel par suppression de l'avantage fiscal au gazole. La surenchère technologique des filtres à particules peut s'avérer un remède pire que le mal. Les filtres ne sont pas efficaces pour les trajets courts (la majorité en ville), ils laissent passer les particules les plus fines, qui sont aussi les plus nuisibles pour la santé - certains filtres vont casser de la "grosse" particule pour émettre encore plus de "fines". L'avantage fiscal au diesel a conduit à une situation absurde où la France est suréquipée en moteurs diesel et doit importer à prix d'or du gazole toute en bradant de l'essence à l'exportation, le tout dans un contexte de pollution aux particules qui s'aggrave. Logiquement, le gazole, de par son impact aggravé sur la santé, devrait à terme être davantage taxé que l'essence. Cette modification peut se faire bien entendu progressivement, pour ne pas pénaliser brutalement les automobilistes modestes que l'on a pendant des années encouragés à acquérir des véhicules diesel, mais elle doit être résolue, avec un échéancier respecté

Pour conclure, nous estimons que la plupart des dispositions du PPA sont à la fois très générales et non opérationnelles. La mesure qui nous semble la plus efficace à court terme (disposition 3), mais politiquement sensible, est évoquée de façon très discrète et renvoyée à une étude complémentaire sans calendrier défini. Nous constatons également que les coûts de la plupart des dispositions ne sont qu'esquissés et que l'Etat ne donne quasiment aucun élément sur les financements qu'il compte mobiliser pour mettre en œuvre les mesures qu'il préconise.

Espérant que nos diverses remarques pourront être prises en compte, nous vous adressons, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, nos salutations les meilleures.

Cordiglenaut



Bruno ULRICH

Vice-Président d'Alsace Nature