

Contrat de plan : route, rail, université

Le protocole d'accord du prochain contrat de plan (2015-2020) est presque prêt. Les collectivités vont en délibérer. Les transports y seront le plus gros investissement.

Après le contrat de projet 2007-2013, place au contrat de plan 2015-2020 : une « année blanche », donc, entre les deux documents, sauf à comprendre que le premier aura duré huit ans...

Après des négociations serrées, le projet de « protocole d'accord » doit maintenant passer devant les assemblées des collectivités concernées. Dès lundi, le conseil municipal de Strasbourg planchera sur ce document. Jeudi, ce sera le conseil régional.

Comme le précédent, le contrat de plan 2015-2020 fera la part belle à la mobilité. C'est d'abord la route, avec notamment la seconde phase de la rocade sud de Strasbourg (60 M€), la première phase de la déviation de Châteauneuf (47 M€), l'aménagement



La requalification de l'A35 et l'entrée en ville du bus express ouest seront deux chantiers strasbourgeois du contrat de plan.

PHOTO DNA - MICHEL FRISON

multimodal à l'ouest de Strasbourg sur l'A351 et la RN4 pour l'arrivée en ville des bus express du transport en site propre ouest (36 M€) et la fin de la mise à 2x3 voies de la rocade nord de Mulhouse (28 M€). On notera aussi la « requalification » de l'A35 autour de Strasbourg (20 M€), projet lié à la réalisation du Grand contournement ouest (GCO) hors contrat, puisque confié à un concessionnaire.

La liaison ferrée de l'EuroAirport

C'est aussi le rail, presque à même hauteur : le plus gros chantier sera la 4^e voie Strasbourg-Vendenheim, liée au TGV (114 M€), et le nœud ferroviaire de Mulhouse (42 M€). On note

que des crédits sont prévus pour étudier la liaison ferrée de l'EuroAirport (4,8 M€), mais pas (pour l'instant ?) la renaissance de la ligne Bollwiller-Guebwiller,

que souhaite pourtant le conseil régional.

Le troisième volet de ce contrat de plan est consacré à l'enseignement supérieur et à la recherche. Les plus grosses enveloppes iront à l'IUT Robert-Schuman d'Illkirch-Graffenstaden (9 M€), au restaurant universitaire de l'Ilberg à Mulhouse (6 M€) et à l'École supérieure du professorat et de l'éducation à Strasbourg-Meinau (6 M€).

À noter deux études originales prévues par le contrat de plan. La première, déjà entamée, étudie ce qu'on appelle la « régulation dynamique du trafic dans le sillon alsacien » (10,5 M€), la seconde la « stratégie de rayonnement des agglomérations alsaciennes » (1,8 M€). À l'heure de nouvelles hésitations sur une taxe poids lourds régionale et de la compétition entre cités dans le cadre de la future grande région, ces études peuvent être utiles. ■

JACQUES FORTIER

CHIFFRES CLEFS

698,44 millions : c'est le montant total du contrat de plan sur six ans à ce stade de la négociation. À comparer avec le total de 870,3 millions du contrat 2007-2013, qui, lui, portait sur sept ans. Cette somme, d'après les documents donnés par la CUS, se décompose ainsi :

348,85 millions : État
237 millions : Région Alsace
41,5 millions : conseil général du Bas-Rhin
33,85 millions : Strasbourg et CUS
22,33 millions : conseil général du Haut-Rhin
7,71 millions : Mulhouse et M2A
7,2 millions : Colmar et CAC

ROBERT HERRMANN SALUE LE « TRAVAIL REMARQUABLE » POUR CE CONTRAT

Satisfaction hier à la Ville et à la communauté urbaine de Strasbourg (CUS), où l'on dévoilait ce protocole d'accord du contrat de plan 2015-2020. « Un contrat gagnant-gagnant, bon pour la région, bon pour les agglomérations », juge Alain Fontanel, premier adjoint (PS) au maire de Strasbourg. « Un investissement de l'État exceptionnellement élevé », commente Robert Herrmann, président (PS) de la CUS. Ce dernier se félicite aussi du « travail remarquable de l'État et des collectivités » pour ce contrat. « Le conseil général [du Bas-Rhin] nous a prévenus de façon transparente qu'il ne pouvait plus cofinancer université et recherche, nous avons donc pu réagir à temps ; rien à voir avec son attitude diamétralement opposée pour le prochain contrat triennal "Strasbourg capitale européenne" », critique Robert Herrmann.