



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RN 83

Question orale n° 464

Texte de la question

M. Jean-Louis Christ rappelle à M. le secrétaire d'État chargé des transports que, entre l'Espagne et le Bénélux, le seul tronçon routier nord-sud, sur un itinéraire situé à l'est de la Saône, non aménagé aux normes autoroutières, se situe entre Colmar et Sélestat. Cet axe de 12 kilomètres est particulièrement fréquenté, puisque selon les statistiques de la DRE d'Alsace, 11 700 poids lourds (+ 6 % en 1 an) et 51 250 véhicules légers (+ 1,5 % en 1 an) l'empruntent quotidiennement. C'est à ce titre qu'il est prévu depuis de nombreuses années, une transformation de la RN 83 en autoroute (A 35). À cette fin, depuis novembre 2002, de nombreuses réunions, placées sous la responsabilité du préfet du Haut-Rhin, ont été organisées pour arrêter, dans la concertation avec les collectivités territoriales et les élus locaux, des partis pris d'aménagement. Deux options d'aménagement ont été plus particulièrement étudiées : l'aménagement sur place de la RN 83 et la réalisation d'un tracé neuf. Le 2 mai 2005, les partenaires aux discussions actent le principe d'une solution d'aménagement intermédiaire : un tracé neuf au droit des collectivités les plus proches de l'actuelle RN 83 est retenu, le reste du tronçon faisant l'objet d'un aménagement sur place. Concrètement, cette solution répond à la fois aux impératifs de sécurité, à travers une fluidification du trafic (2x3 voies jusqu'au sud d'Ostheim, puis 2x2 voies) et aux attentes des populations riveraines en matière de réduction des nuisances. C'est ainsi que les deux communes les plus directement exposées à ces nuisances doivent être contournées par l'est (Ostheim) et par l'ouest (Guemar), l'ancienne RN 83 conservant un rôle de desserte locale et évitant ainsi des reports de trafic important sur la route du vin, très fréquentée par ailleurs. Dans l'attente de cette réalisation, des engagements ont été pris pour sécuriser l'axe existant (aménagement des bretelles d'accès) et réduire les nuisances des secteurs les plus exposés (réalisation d'écrans acoustiques). Aujourd'hui, alors que les conclusions du Grenelle de l'environnement ont été rendues, il importe que ce dossier puisse être relancé. Cet axe autoroutier n'est pas stratégique que pour le centre de l'Alsace, mais bien pour l'ensemble des bassins économiques, situés entre le Rhône et le Rhin. Avec un trafic journalier supérieur à 60 000 véhicules, il importe que ce tronçon reliant Colmar à Sélestat puisse assurer un écoulement du trafic dans des conditions optimales. Les services de l'État, les collectivités territoriales, les élus locaux et les acteurs économiques du secteur se sont mobilisés depuis plusieurs années, de façon exemplaire, pour qu'une solution de consensus soit trouvée dans ce dossier. C'est la raison pour laquelle il lui demande de confirmer les intentions des pouvoirs publics, concernant la réalisation de cet aménagement routier, maillon essentiel dans la politique d'aménagement du territoire.

Texte de la réponse

AMÉNAGEMENT DE LA RN 83 DANS LE HAUT-RHIN

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Christ, pour exposer sa question, n° 464.

M. Jean-Louis Christ. Monsieur le secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire, entre l'Espagne et le Benelux, le seul tronçon routier nord-sud situé à l'est de la Saône non aménagé aux normes autoroutières se situe entre Colmar et Sélestat. Cet axe de douze kilomètres est particulièrement fréquenté, et il l'est davantage encore depuis l'entrée en vigueur, le 1er janvier 2005, de la LKW Maut, taxe sur les poids lourds de plus de douze tonnes empruntant les autoroutes allemandes. Ce dispositif a conduit à un report de trafic sur la RN 83 de

l'ordre de 2 000 camions par jour. Selon les statistiques de la direction régionale de l'équipement d'Alsace, 11 700 poids lourds - plus 6 % en un an - et 51 250 véhicules légers - plus 1,5 % en un an - empruntent désormais ce tronçon quotidiennement. Il est de ce fait saturé et particulièrement accidentogène. C'est à ce titre qu'il est prévu, depuis de nombreuses années, de faire de la RN 83 une autoroute, l'A35. Ce dossier est sur la table des pouvoirs publics depuis 1974.

À cette fin, depuis novembre 2002, de nombreuses réunions, placées sous la responsabilité du préfet du Haut-Rhin, ont été organisées pour arrêter, en concertation avec les collectivités territoriales et les élus locaux, des partis pris d'aménagement. Deux options d'aménagement ont été plus particulièrement étudiées : d'une part, l'aménagement sur place de la RN83, d'autre part, la réalisation d'un tracé neuf. Le 2 mai 2005, les partenaires aux discussions ont acté le principe d'une solution d'aménagement intermédiaire : un tracé neuf au droit des collectivités les plus proches de l'actuelle RN83 a été retenu, le reste du tronçon devant faire l'objet d'un aménagement sur place. Concrètement, cette solution répond à la fois aux impératifs de sécurité - grâce à une fluidification du trafic - et aux attentes des populations riveraines en matière de réduction des nuisances. C'est ainsi que les deux communes les plus directement exposées à ces nuisances doivent être contournées par l'est à Ostheim et par l'ouest à Guémar, l'ancienne RN83 conservant un rôle de desserte locale et évitant ainsi des reports importants de trafic sur la route du vin, très fréquentée par ailleurs.

Dans l'attente de cette réalisation, des engagements ont été pris d'une part pour sécuriser l'axe existant par l'aménagement de bretelles d'accès, d'autre part pour réduire les nuisances des secteurs les plus exposés par la réalisation d'écrans acoustiques. Aujourd'hui, alors que les conclusions du Grenelle de l'environnement ont été rendues, il importe que ce dossier puisse être relancé. Comme vous l'aurez compris, monsieur le secrétaire d'État, cet axe autoroutier n'est pas stratégique que pour le centre de l'Alsace, mais bien pour l'ensemble des bassins économiques situés entre le Rhône et le Rhin. Avec un trafic journalier supérieur à 60 000 véhicules, il importe que le tronçon reliant Colmar à Sélestat puisse assurer un écoulement du trafic dans des conditions optimales. Les collectivités territoriales, les élus locaux et les acteurs économiques du secteur se sont mobilisés depuis plusieurs années, de façon exemplaire et sereine, pour qu'une solution de consensus soit trouvée. Les riverains de cet axe et du bassin de vie local attendent, depuis plus de trente ans, la réalisation d'une autoroute qui permettrait d'assurer un écoulement du trafic dans de bonnes conditions de sécurité et procurerait une réduction maximale des nuisances. Actuellement, leur exaspération et leur détermination ont atteint un niveau tel que des actions plus énergiques sont prévisibles. Aujourd'hui même, les élus du secteur rencontrent M. le préfet du Haut-Rhin pour exprimer la détermination des acteurs de terrain à obtenir des avancées significatives. C'est la raison pour laquelle je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, de nous préciser les intentions des pouvoirs publics au sujet de la réalisation de cet aménagement routier qui constitue un maillon essentiel dans la politique d'aménagement du territoire.

M. le président. La parole est à M. Hubert Falco, secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire.

M. Hubert Falco, *secrétaire d'État chargé de l'aménagement du territoire*. Monsieur le député, nous avons, début octobre 2008, relancé l'élaboration des programmes de modernisation des itinéraires du réseau routier national qui prendront le relais du volet routier des contrats de plan. Ces programmes visent à établir une prévision claire des investissements de modernisation du réseau routier national pour les prochaines années, en intégrant les conclusions du Grenelle de l'environnement. Le calendrier d'aménagement de la liaison entre Colmar et Sélestat pourra être précisé dans ce cadre.

Le préfet de la région Alsace vient de nous transmettre la liste des opérations qu'il juge prioritaires pour les années à venir. Après un examen de l'ensemble des propositions à l'échelle nationale, il sera prochainement mandaté pour engager les négociations conclusives des programmes de modernisation d'itinéraire avec les collectivités territoriales. Ce n'est qu'à l'issue de ce processus que le financement de la mise aux normes de la RN83 pourra être arrêté.

Comme vous le soulignez, sans attendre les décisions attendues pour ce PDMI, un diagnostic sécurité a été réalisé et des études relatives à la réduction des nuisances acoustiques de l'actuelle RN83 ont été engagées. Ces études permettront de définir les améliorations nécessaires à cette infrastructure, qui seront ensuite réalisées.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Louis Christ](#)

Circonscription : Haut-Rhin (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 464

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 6 janvier 2009, page 8

Réponse publiée le : 7 janvier 2009, page 15

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 6 janvier 2009