

Autoroute A355
Grand Contournement Ouest de Strasbourg
Dossier d'enquête préalable à la déclaration
d'utilité publique et de mise en compatibilité
des Plans Locaux d'Urbanisme

Pièce D
Evaluation économique et sociale

Cette partie informe le public sur le bilan économique et social du futur Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Elle analyse notamment la situation actuelle et la situation future et tire le bilan du projet en termes de gains de temps, de sécurité, d'effet sur la qualité de l'air et l'ambiance sonore, ainsi que sur l'emploi.

SOMMAIRE

D1. Préambule	3
D1.1. Contexte réglementaire.....	3
D1.2. Méthodologie	5
D2. La situation actuelle.....	7
D2.1. Aspects physiques.....	7
D2.2. Population et activités : un territoire pluriel essentiellement urbain...	7
D2.3. Transports et déplacements	29
D3. La situation future	63
D3.1. Point de méthode et éléments de prospective.....	63
D3.2. Situation 2020 sans les effets du projet.....	65
D3.3. L'évolution des territoires à l'horizon 2020	69
D3.4. Facteurs susceptibles d'infléchir les transports et la mobilité au cours des deux prochaines décennies	79
D3.5. Situation 2020 avec les effets du projet.....	79
D4. Conclusions.....	112
D4.1. Indicateur rentabilité	112
D4.2. Bilan des gains de temps.....	112
D4.3. Bilan de la sécurité.....	112
D4.4. Bilan Pollution - Effet de serre	112
D4.5. Bilan effet emploi	112
D4.6. Les nuisances sonores	112
D5 Tests de sensibilité et points particuliers.....	113
D5.1 hypothèses de croissance des trafics	113
D5.2 la question des reports de trafic allemands.....	116
D5.3 Effets d'induction de trafic	119
D5.4 Le péage et la rentabilité financière	119

*Nota : l'inscription « * » indique au lecteur qu'une définition du mot concerné figure dans le glossaire.*

D1. Préambule

La présente enquête d'utilité publique a pour objet de déclarer d'utilité publique les travaux concernant : la réalisation du Grand Contournement Ouest (GCO) de l'agglomération strasbourgeoise, via la création d'une liaison à 2x2 voies, élargissable à 2x3 voies, d'une longueur d'environ 24 km. Celle-ci sera localisée entre l'autoroute A35 située au Nord et la Voie Rapide du Piémont des Vosges (VRPV*) située au Sud de Strasbourg.

Les fonctions de ce Grand Contournement Ouest de Strasbourg ont été arrêtées dans le cahier des charges du 6 juin 2000, à la suite du débat dit « Bianco » de 1999. Il s'agit principalement de :

- Assurer la continuité de l'axe autoroutier Nord/Sud alsacien en reliant l'A4/A35 à la Voie Rapide du Piémont des Vosges (VRPV*) pour réorienter le trafic de transit qui circule aujourd'hui sur la rocade Ouest de Strasbourg (A35) et les trafics récemment exclus des vallées vosgiennes ;
- Améliorer les relations entre les villes moyennes alsaciennes où le transport ferroviaire n'est pas encore adapté : Haguenau et Saverne au Nord, Obernai, Molsheim et Sélestat au Sud, et offrir à l'Ouest strasbourgeois un meilleur accès au système autoroutier pour les trajets à longue distance ;
- En limitant les échanges avec le réseau local, la vocation du contournement est résolument tournée vers les déplacements à moyenne ou grande distance, et ne doit pas favoriser la poursuite d'une urbanisation incontrôlée, génératrice de déplacements automobiles vers Strasbourg et de consommation d'espace de qualité à l'Ouest de Strasbourg.

Le tracé proposé et la conception retenue permettent en outre de :

- Réorganiser les accès à l'agglomération de Strasbourg, non pas tant pour les trajets domicile-travail que pour tous les trafics d'échanges à moyenne et longue distance, à destination des grands pôles tels que l'aéroport, la zone d'activités de la Bruche, voire le port ;
- En soulageant la rocade Ouest (A35) de ces trafics, qui restent minoritaires face à l'ampleur des déplacements de proximité, il sera possible de redonner à cette infrastructure un caractère plus urbain et de lui conférer le rôle de poumon indispensable aux renforcements des systèmes de transports collectifs du centre-ville.

D1.1. Contexte réglementaire

D.1.1. L'évaluation

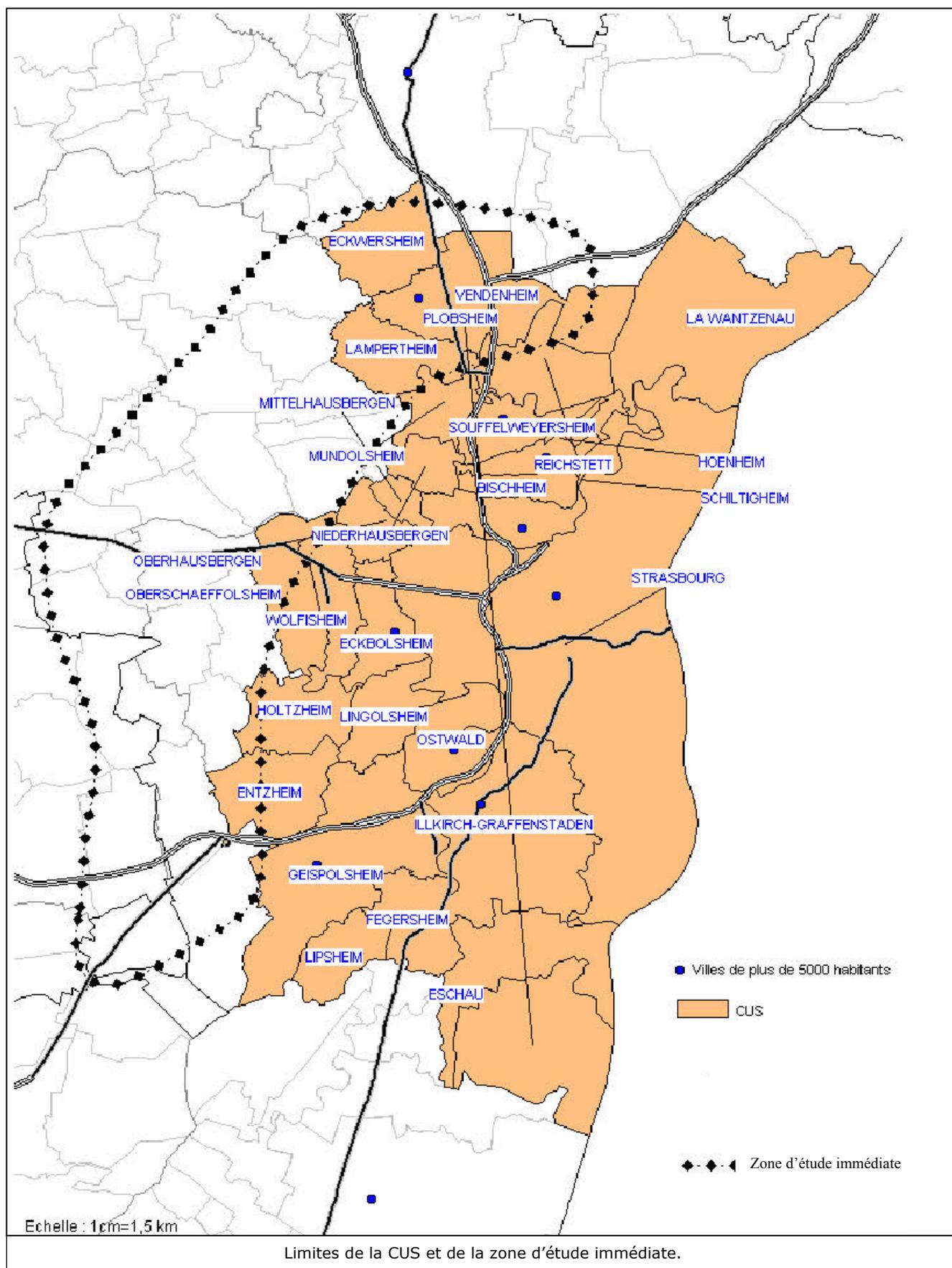
La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de décembre 1982 (dite "LOTI*") prévoit, au titre de son article 14, que les choix en matière de grands projets d'infrastructures sont fondés sur l'efficacité économique et sociale des opérations.

Le décret n°84-617 du 17 juillet 1984 a précisé les modalités d'application de la LOTI*. En particulier, il définit le champ couvert par le concept de "grand projet d'infrastructure", à savoir : "Sont considérés comme grands projets d'infrastructures (...), pour les travaux dont la maîtrise d'ouvrage appartient à l'Etat (...), les projets suivants lorsqu'ils sont soumis à une étude d'impact : (...) projets de routes nouvelles d'une longueur supérieure à 15 kilomètres." (Titre 1er - Chapitre 1er - Article 2).

Le projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg consiste en la construction d'une portion d'autoroute concédée à 2x2 voies de 24 km sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat (Ministère de l'Équipement). Ces caractéristiques impliquent que ce projet soit considéré comme un grand projet d'infrastructure et, à ce titre, il relève des procédures d'évaluation LOTI*.

Pièce D : Evaluation économique et sociale

D1. Préambule



D1.1.2. Le bilan

Conformément à l'article 14 de la loi LOTI*, le projet de GCO de Strasbourg sera soumis à l'obligation de production d'un bilan de ses effets économiques et sociaux, sur une période de trois à cinq années après sa mise en service.

D1.2. Méthodologie

D1.2.1. Cadre général

Réglementairement, le contenu de l'évaluation LOTI* d'un projet est défini dans le décret de 1984.

Par ailleurs, sur un plan opérationnel, il existe désormais un capital de dossiers produits sur les quinze dernières années, dont un établi en 1988 par le SETRA (Guide de Recommandations), qui propose des sommaires-types pour les dossiers d'évaluation. Ce document n'a toutefois qu'un caractère indicatif.

Sur la base de ces éléments, la structure retenue pour l'évaluation LOTI* du projet du GCO de Strasbourg comporte les trois volets suivants :

- Une présentation-diagnostic de la situation actuelle,
- L'évaluation de l'opération projetée,
- Les conclusions de l'évaluation.

D1.2.2. Collecte des données

La présente évaluation économique et sociale se base sur l'évaluation socio-économique LOTI* réalisée par le CETE de l'Est, en phase 1 des études préliminaires d'APS*(novembre 2002).

D1.2.3. Définition de la zone d'étude

La zone d'étude retenue pour la collecte des données d'état initial a été largement dimensionnée de manière à pouvoir cerner l'ensemble des préoccupations socio-économiques.

Ainsi, les caractéristiques de l'état initial ont été appréhendées à trois échelles différentes :

Une zone d'étude éloignée sur laquelle se font sentir les répercussions du projet en matière de transport, pour l'ensemble des modes de transport. Cette zone prend en compte le quart Nord-Est de la France, son prolongement allemand à l'Est ainsi que le Benelux. L'autoroute A35 s'inscrit en effet dans un couloir de déplacement Nord-Sud concurrencé sur le mode routier par des axes en Allemagne (de l'autre côté du Rhin) ainsi qu'en France ;

Une zone d'étude rapprochée qui permet de comprendre le contexte socio-économique dans lequel s'inscrit le projet. Le projet devant améliorer les relations entre les principales villes moyennes du Bas-Rhin et le fonctionnement général de l'agglomération de Strasbourg, la zone d'influence rapprochée s'étend sur l'ensemble du département du Bas-Rhin avec des zooms sur l'aire urbaine de Strasbourg ;

Une zone d'étude immédiate correspondant à l'aire d'étude définie à l'occasion du débat dit « Bianco » pour le choix du tracé.

Les communes directement concernées par la zone d'étude immédiate sont (par ordre alphabétique) :

Achenheim, **B**erstett, **B**ischoffsheim, **B**laesheim, **B**reuschwickersheim, **B**rumath, **D**ingsheim, **D**uppigheim, **D**uttlenheim, **E**ckwersheim, **E**ntzheim, **E**rnolsheim-Bruche, **F**urdenheim, **G**eispolsheim, **G**eudertheim, **G**riesheim-sur-Souffel, **H**andschuheim, **H**angenbieten, **H**oerd, **H**oltzheim, **H**urtigheim, **I**nnenheim, **I**ttenheim, **K**olbsheim, **L**ampertheim, **O**bershaeffolsheim, **O**lwisheim, **O**sthoffen, **P**fettisheim, **P**fulgriesheim, **Q**uatzenheim, **S**tutzheim-Offenheim, **T**ruchtersheim, **V**endenheim, **W**iwersheim, **W**olfisheim.