

D4. Conclusions

D4.1. Indicateur rentabilité

Le taux de rentabilité interne est de 34%. Ce taux étant supérieur à 8%, l'opération est considérée comme intéressante pour la collectivité.

D4.2. Bilan des gains de temps

A l'année de mise en service, soit 2012, le gain de temps est de 41% au profit des transits et de l'échange, soit un gain de temps de près de 5 millions d'heures dans l'année. De façon globale, l'aménagement procure 55% des avantages de temps pour le transit et l'échange. En négligeant les gains pour l'interne, on obtient un taux de rentabilité de 26% avec un bénéfice actualisé de 6 milliards d'euros. Plus que le temps en tant que tel, ces résultats doivent être interprétés en gain d'accessibilité : la réduction de certains temps de parcours augmente les possibilités de déplacements, tant pour les entreprises que pour les particuliers. Le fait que dans ce cas, le projet reste rentable (26%) avec un bénéfice actualisé important confirme **l'opportunité générale du projet** mais aussi sa **vocation première d'axe nord-sud** avant toute vocation urbaine.

D4.3. Bilan de la sécurité

Le bilan sécurité est surtout très favorable pour les véhicules légers. Le projet fait économiser 92 millions d'euros pour le traitement des accidents.

L'insécurité est fonction du type de voirie et proportionnelle au véhicules.kilomètres. La voirie la plus sûre est l'autoroute ou la voie à chaussée séparée de type 2x2 ou 2x3 voies.

Le GCO de Strasbourg est de type autoroutier, le transfert d'un certain nombre de véhicules sur cette voie est favorable à la sécurité. S'y ajoute la réduction du trafic et notamment du trafic de poids lourds sur l'A35 dans Strasbourg.

D4.4. Bilan Pollution - Effet de serre

Le projet permettant, grâce au désengorgement de certaines voies, une baisse de consommation de carburant, on obtient également une diminution globale de la pollution de l'air.

Toutefois, le coût de pollution de l'air augmente légèrement en milieu interurbain pour diminuer assez fortement en milieu urbain.

En effet, le nouveau tracé amenant des véhicules dans un milieu interurbain, la pollution y augmente légèrement.

En milieu urbain, il y a une baisse de la pollution puisqu'un certain nombre de véhicules qui auparavant circulait en milieu urbain (A35) et qui circule maintenant sur le GCO (donc en milieu interurbain).

On note également une diminution du coût de l'effet de serre que cela soit pour les voitures ou pour les poids lourds, pour les véhicules à essence ou Diesel, ce qui correspond bien au bilan des études sur la pollution atmosphérique présentant un gain sur le CO₂.

D4.5. Bilan effet emploi

Le projet pourrait générer pendant toute la durée du chantier environ 6 800 emplois par an. Ces emplois ne sont pas forcément des emplois créés mais peuvent apparaître comme des emplois déplacés.

D4.6. Les nuisances sonores

Le projet a un double effet sur l'ambiance sonore : il génère un bruit supplémentaire dans les zones rurales traversées et en modifiant le trafic sur certaines parties du réseau, fait varier le bruit (en plus ou en moins) le long de certaines routes existantes.

Le projet entraîne une augmentation du coût total des nuisances sonores par rapport à la situation de référence de l'ordre de +3,5 k€2020/mois, soit +32 %.