
A355 – Grand Contournement Ouest de Strasbourg

Mémoire en réponse n° 1

direction
régionale
de l'Équipement
Alsace



Strasbourg, le 29 juin 2006

objet : A355 - Grand Contournement Ouest de Strasbourg

référence :

affaire suivie par : Olivier QUOY – Service de Maîtrise d’Ouvrage
tél. 03 90 23 83 31

1 Observations du public

Les réponses spécifiques qu'appellent chaque observation du public seront communiquées ultérieurement dès réception et classement de ces observations. (Documents bien reçus le 28 juin et en cours de traitement).

2 Etude TTK :

L'étude d'impact ne prend pas en compte cette expertise et par là même n'y apporte pas de réponse :

L'expertise de TTK est une **étude indépendante**, une analyse critique du projet réalisée à partir d'éléments du dossier et de l'expérience du bureau d'étude. Elle a été financée par le maître d'ouvrage pour répondre à la demande des associations (le cahier des charges de cette expertise a été réalisé par les associations).

L'étude s'intéresse essentiellement aux fonctions du projet et à l'analyse économique et sociale, sans aborder dans le détail les questions d'environnement. C'est pourquoi la plupart des éléments de réponses, qui seront cités ci-dessous, renvoient davantage à la **pièce D du dossier d'enquête « Evaluation économique et sociale »** qu'à la pièce E « étude d'impact » proprement dite.

D'autre part, l'expertise de TTK n'apporte **pas d'éléments véritablement nouveaux** sur le fond et les données de bases mais constitue plus un « **nouveau point de vue** » sur des éléments existants. A ce titre, elle n'appelle pas de réponse explicite particulière du maître d'ouvrage.

L'étude d'impact est quant à elle une synthèse de différentes études menées préalablement à l'expertise et qu'elle ne reprend pas en tant que telle pour les critiquer ou les analyser (ce n'est pas son objet). Ainsi en est-il de l'étude TTK, mais aussi de la SPAD, de l'étude fret Kessel & Partners, des cahiers d'acteurs...

Se positionner sur les arguments avancés par la société TTK justifiant le rejet du GCO tel que projeté dans l'étude d'impact :

Tout d'abord, il convient de signaler que l'expertise s'appuie très fortement sur les données du **dossier support du débat de 1999 sur le GCO**, tant dans les données de base que dans les objectifs.

Il est ici et en préalable important de rappeler que les **objectifs du projet** tels que résultants du débat de 1999 ne sont **pas explicitement repris** dans l'expertise de TTK, mais **mentionnés d'une manière agrégée** (page 10, partiellement page 14) et qui se limite souvent en premier lieu au **délestage de l'A35** et en second lieu aux conditions **d'écoulement du grand transit**. L'analyse et les conclusions sont enfin très majoritairement construites **pour le trafic voyageur**, le trafic **marchandise** hors grand transit étant considéré comme **en dehors du champ de compétence** de l'expert car « *dépendant essentiellement d'orientations fiscales et de politique des transport prises aux niveaux nationaux et européens* » (page 51). Ceci **limite la pertinence** de l'analyse dans la mesure où la **dimension régionale** de la question du trafic marchandises est très **importante** aujourd'hui, à l'heure où les collectivités alsaciennes réfléchissent à la mise en place d'une taxe expérimentale sur les poids lourds d'une part et à la répartition et à l'organisation des zones d'activités à l'échelle de la Région et du Bas-Rhin en particulier d'autre part. Or, cette **politique d'aménagement du territoire** n'est **pas dissociable** de la politique de développement des **infrastructures**, notamment routières.

Les objectifs du projet, tels que définis suite au débat de 1999 sont par ordre de priorité :

- 1. 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 ;
- 2. 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 ;
- 3. 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 :

4. 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 de Strasbourg ;

5. En soulageant la rocade Ouest (**A35**) de ces trafics, 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.

Les arguments présentés par l'expertise TTK portent sur :

- l'effet du projet GCO sur le délestage de l'A 35 ;
- les améliorations de l'accessibilité au sein de l'agglomération Strasbourgeoise ;
- les risques de périurbanisation et d'induction de trafic liés à la réalisation du GCO ;
- le diagnostic des Transports en commun.

Si l'on **analyse plus précisément** les **arguments** présentés, on peut faire les remarques suivantes :

L'effet de **délestage** est présenté en premier objectif page 23.

Il est important de noter d'abord que **les éléments de trafic** utilisés par TTK dans les **tableaux finaux** de l'expertise constituent des **ajustements** des valeurs issues des modélisations de 1999. La **prise en compte des transports collectifs**, des **congestions** et de **l'induction de trafic** n'était en effet pas modélisée en 1999. Pour autant, les études d'avant projet sommaire, les **nouvelles modélisations** de trafic et la confrontation avec d'autres études permet d'avoir dans le **dossier actuel** une vision plus **complète** du sujet.

La modestie de l'effet du GCO sur le délestage de l'A 35 n'est pas véritablement nouvelle, les valeurs de 6% venant des études de 1999 et cet effet étant détaillé pièce D page 96 ainsi que dans l'étude d'impact en E6.2.4 page 202. Il s'agit par ailleurs ici de la part de TTK de la seule présentation de l'effet « net » et non d'une analyse détaillée de la réorganisation des circulations qui se produit et qui est exposée dans le dossier (mêmes références).

Les modélisations de trafic ont évolué avec les études d'avant-projet sommaire, comme indiqué pièce D page 44. Le projet GCO permettrait de capter près de 40 000 véhicules/jour en 2020, au bénéfice de l'A 35, mais aussi du réseau urbain et du réseau secondaire. Une description détaillée des méthodes est fournie dans le dossier d'étude d'impact en E10.2.5, page 346 notamment pour ce qui concerne la prise en compte des transports collectifs et des heures de pointes, et une évaluation de l'induction de trafic est fournie dans le tableau page 350 et de manière plus explicite en D5.3 page 119. Le volume de l'induction de trafic est relativement limité (1 200 véh/j environ) et il n'est pas possible de déterminer la part venant des TC de celle correspondant à de nouveaux déplacements.

Au-delà du seul **effet net**, l'expertise ne distingue pas les voitures des poids lourds. Or, l'effet de **délestage** est très **important** sur les **poids lourds**, avec un trafic passant de près de 14 000 à 10 500, soit une **baisse de 25%** ou de 3 500 poids lourds par jour sur l'A 35 (page 83 pièce D et études de trafic). Il est évident que l'**impact** d'un poids lourds de moins sur l'A 35 n'est **pas le même** qu'une voiture de moins en terme de **congestion** ou de **sécurité**.

Enfin, l'**effet du projet** est variable selon les sections d'A35 et **ne se limite pas** à la seule **A35**. Même si un chiffre unique est pratique, il ne peut traduire la **répartition sur le territoire** des **effets** du projet, sans doute plus visible à travers les cartes du dossier (en E6.2.4 page 208 ou pièce D page 84). Ceci est notamment visible pour **l'A351**, sur laquelle les **effets** sont très nettement **différents** entre les sections **ouest** et **est**.

L'ambiguïté des objectifs présentée page 23 :

La **contradiction apparente** levée par TTK entre l'**efficacité des échanges** et la **requalification** plus urbaine de l'A35 correspond à l'**interprétation** faite des flux d'**échange**, qui sont interprétés ici par TTK comme les **seuls flux passant encore sur l'A35** et non les flux utilisant aussi le GCO. Dans le cas de ce dernier, il s'agit bien d'améliorer l'accessibilité et les échanges de moyennes distances comme les objectifs le précisent, sans forcément améliorer les flux de courte distance utilisant l'A35 pour des déplacements internes à l'agglomération. Cette remarque renvoie à celle préalable relative aux **objectifs**.

Par ailleurs, en ce qui concerne la question de la **requalification de l'A35**, il faut rappeler que le GCO se suffit à lui-même, dans la mesure où dans ce scénario, l'A35 poursuit son **rôle de captage du trafic** routier de l'**agglomération**. Ceci ne peut toutefois apparaître que lorsqu'une analyse détaillée des trafics est conduite que TTK n'explique pas.

Page 24, les améliorations d'accessibilité sont bien présentées, autant pour les accès à l'agglomération que pour les relations de moyenne distance sur l'axe nord-sud.

Cependant, l'analyse qui suit rassemble des citations sur les « risques » liés à cette accessibilité présentant des points de vue **généraux** qui ne sont pas forcément ni universellement applicables, ni pertinent dans le cas présent. Le **cas de Zurich** appelle ainsi les mêmes précautions, dans la mesure où il s'agit, comme dans le schéma présenté, d'un **bouclage circulaire** complet. Dans le cas de Strasbourg, il ne s'agit pas d'une rocade complète, mais bien **d'un axe nord-sud placé à l'extérieur** de l'agglomération. La comparaison adaptée serait bien plutôt **Freiburg im Brisgau** avec l'A5 située à environ 5 km à l'ouest de la ville que Zurich et son bouclage autoroutier. Enfin, il est important de rappeler que dans le cas très spécifique de Strasbourg, le « contournement » est en fait le **plus court chemin**, faisant 3km de moins que le passage à travers l'agglomération.

La page 25 présente les risques de périurbanisation et d'induction de trafic liés à la réalisation du GCO.

Il ne s'agit **pas d'enjeux nouveaux** et ces thèmes ont été abordés dans le cadre du débat de 1999 et sont repris dans les études. **L'induction de trafic** a déjà été mentionnée plus haut.

En ce qui concerne la **périurbanisation**, sa limitation est un objectif du projet (le nombre d'échangeurs est volontairement réduit pour limiter de nouvelles urbanisations), exposé dans la pièce D page 90. De manière plus détaillée, **l'étude d'impact** analyse les **risques** en E6.2.10 page 226 à 230. En E8.2.10 sont rassemblées les **mesures locales** pour maîtriser les effets du projet, notamment les « débordements urbains » (page 300). Il est aussi bien évident dans ce cadre que la maîtrise de l'urbanisation repose sur les **politiques d'aménagement du territoire** des collectivités et sur les documents d'urbanisme. Les orientations du **SCOTERS** en la matière sont cohérentes avec le projet et la volonté de ne pas urbaniser de manière non maîtrisée. Là encore, **l'augmentation des distances de déplacements** est une généralité qui en Alsace a été observée sans pour autant qu'il y ait toujours eu préalablement construction d'une infrastructure routière. Un des **moteurs** de cette périurbanisation est bien aussi la situation financière ou familiale des ménages, et les **contraintes pesant sur l'habitat de centre ville** comme le montre une étude récente réalisée en partenariat avec l'ULP sur l'usage des prêts à taux zéro. Enfin, on peut ajouter que **l'instauration d'un péage** sur le GCO pourra être un élément de régulation de cet effet, même une politique tarifaire locale conduira sans doute à mettre en place des systèmes d'abonnements.

En ce qui concerne les effets sur les TER :

Ils sont abordés dans la pièce D pages 89 et 90 dans le cadre de l'objectif **d'amélioration des relations entre villes moyennes**. Dans la situation actuelle et encore pour quelques temps, les relations du type Sélestat – Haguenau, pour lesquelles le GCO améliorera les performances du mode routier, nécessitent du point de vue ferroviaire une rupture de charge en gare de Strasbourg. Toutefois, si une concurrence pourra exister pour certains types de déplacements, TTK ne **mentionne pas les effets positifs** des possibilités de **connexion** entre les réseaux de transports collectifs et le système autoroutier qui seront créés et qui sont exposée pièce D page 94. L'analyse du fonctionnement des **parcs relais** actuels montre à quel point il est important de les placer en dehors de la zone agglomérée et soumise à congestion. Une localisation à l'intersection du GCO et de ces axes offre donc de réelles **opportunités**.

Les **reports de l'A5** cités ont déjà en partie eu lieu en terme de trafic poids lourds suite à la mise en place de la LKW-Maut. Le péage sur le GCO sera un élément de régulation.

L'importance accrue de l'**A351** concerne en fait l'axe **GCO – A35 via la RN4 et l'A351**. Mais les **effets** sur les trafics ne peuvent être réduits à un mouvement uniforme d'accroissement du trafic. En effet la fonction d'**accès** concerne toutes les zones à l'ouest de l'A35 et le trafic sur l'axe RN4-A351 sera amené à croître dans la partie à l'ouest de Wolfisheim mais décroître à l'est de Wolfisheim, ce qui est visible sur les cartes (en E6.2.4 page 208 ou pièce D page 84).

L'analyse des **dysfonctionnements** par rapport au **transit** avec le GCO page 27 renvoie à celle de la situation de **référence**, détaillée ci-dessous.

Une **saturation** en amont du GCO sur l'**A4** au nord est effectivement possible et bien localisée, elle est d'ailleurs exposée en E.6.2.4 page 202 de l'étude d'impact. Si elle générera une **gêne** à l'utilisateur, il convient cependant de noter que la carte utilisée correspond à **l'heure de pointe du soir**. Ces éléments sont présentés de manière détaillée dans l'étude d'impact en E6.2.4 page 205-206 et ne peuvent être dissociés de **l'analyse globale** des gains de temps. Il est enfin à noter que c'est le **seul document** des **études récentes** de trafic qui a été **utilisé** ici par l'expertise.

Le **trafic** sur la **RN4** demeure **important**. TTK en déduit la nécessité de prévoir des aménagements routiers. Il convient de noter à ce stade que le GCO **n'a pas pour objet** de réduire le trafic de la RN4 et que cette dernière est une route qui relève maintenant, dans le cadre de la décentralisation, de la compétence du Département du Bas-Rhin. La RN 4 fait actuellement l'objet de réflexions et d'analyse en faveur des déplacements locaux. Un certain nombre de **projets** sont à **l'étude** ou en **travaux** (déviation de Marlenheim, aménagement des carrefours de Marmoutier, déviation de Singrist), qui sont aujourd'hui tous prévus à **2x1 voies**. L'aménagement du territoire de ce secteur très **sensible** sur le plan **environnemental** conduit non plus, comme cela a pu être envisagé au début des années 1990, à proposer des aménagements routiers lourds (2x2 voies ou autoroute), mais bien à rechercher à **limiter les nuisances**, interdire le transit (le transit poids lourds est interdit dans plusieurs villages depuis mars 2000 suite à la fermeture du tunnel de Sainte Marie aux Mines) et à rechercher les moyens de développer les transports collectifs sur cet axe (notamment tramway sur pneus ou TRG).

En page 28 : le **diagnostic des Transports Collectifs (TC)** n'apparaît **pas changé**.

Pourtant, le tracé du GCO croise plusieurs axes sur lesquels les TC se seront développés à l'horizon de sa réalisation (2020) : le TRG, le Tram-Train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges. Le rapport de TTK n'aborde en aucune façon le **transport collectif routier** : le GCO est susceptible d'offrir l'opportunité de **liaisons par car performantes** entre les secteurs de Molsheim et de Brumath / Herrlisheim, dont le coût de fonctionnement pourrait être intéressant par rapport au mode ferroviaire et de **dessertes par bus** du Kocherbsberg à l'occasion d'une **réorganisation du réseau routier**, comme évoqué pièce D page 92 et dans la SPAD (3.10 page 33).

TTK s'est concentré, pour **l'accessibilité améliorée** par le GCO, sur le seul **nœud autoroutier RN4-GCO**. Pourtant, c'est **l'ensemble de l'axe GCO-A35** (Gare de Strasbourg) qui va bénéficier de cette amélioration. Les projets actuels tendent bien plutôt à développer l'urbanisation et les activités le long de cet axe qu'en périphérie. Les effets sur **l'urbanisation** ont déjà été évoqués plus haut et renvoient à la pièce D page 90 et de manière plus détaillée, à l'étude d'impact en E6.2.10 page 226 à 230 puis en E8.2.10.

En **conclusion**, cette expertise constitue **pour le maître d'ouvrage** dans sa partie **analyse** de la solution **GCO** un **jugement d'expert** tendant à mettre en **avant** les **risques** liés au GCO. Dans cette analyse, il n'apparaît **aucun élément** qui ne serait pas **traité** dans le dossier d'enquête, soit dans la pièce D, soit dans la pièce E : périurbanisation et accessibilité, effets du projet, transports collectifs.... Les **analyses** et conclusions sont bien entendu **différentes**. Toutefois, l'analyse de TTK s'appuie soit sur des **généralités** qui tendent à disqualifier **tout projet de contournement autoroutier urbain**, soit sur une **sélection** d'extraits des études de **1999** ou de manière beaucoup plus **rare** d'extraits des **études d'APS**.

Pour le maître d'ouvrage, cette analyse **ne conduit donc pas** à la nécessité d'étudier un **nouvel enjeu** qui n'aurait pas été identifié lors des phases d'études précédentes, mais elle **permet** d'attirer un peu plus **l'attention** des responsables **politiques locaux** sur leurs **devoirs** quant à la mise en œuvre des **mesures d'accompagnement** qui sont de leur ressort, notamment la **politique d'urbanisation** d'une part et celle des **transports collectifs** d'autre part.

Porter une réflexion sur la solution préconisée à savoir le scénario mixte :

Le scénario mixte proposé par TTK est une **reprise des scénarios 1 et 4** du débat de 1999. Il promeut un **aménagement de capacité de l'A35** sur place pour réduire les problèmes dans Strasbourg et un **aménagement de capacité de la RN4** principalement lié à un trafic important sur cet axe jugé incompatible avec la voirie actuelle.

Le **principe d'aménagement de l'A35** reprend quelques réflexions étudiées dans le cadre des études sur la **requalification** de l'A35. Pour autant, **un tel scénario n'avait pas été envisagé sans un GCO** captant une partie du trafic. Ainsi, le scénario d'aménagement sur place proposé en 1999 proposait une solution de type **tunnel** de 6 km de long. Conserver une capacité importante sur l'axe de l'A35 nécessite, si l'on ne souhaite pas rajouter un niveau (tunnel en 1999, propositions de certains riverains de viaduc), des **emprises importantes**, sans doute peu compatibles avec d'une part la préservation de la « coulée verte » et d'autre part une opportunité d'urbanisation. , Un tel aménagement impliquera des **protections phoniques** très importantes pour limiter une forte augmentation des nuisances sonores et conduira à accroître la **pollution atmosphérique** en traversée de Strasbourg. La population exposée à ce surcroît de pollution serait importante. Enfin, l'intégration de cette infrastructure serait loin d'être évidente du point de vu architectural et technique.

S'agissant de la création de l'axe Saverne – Molsheim, la **faisabilité technique** et juridique de ce scénario aujourd'hui pose de nombreuses questions. En effet, la fonction de l'itinéraire et la logique présentée est bien celle de **l'axe Saverne – Molsheim**, comprenant donc non seulement la RN4 de **Saverne à Marlenheim**, mais aussi la RD422 de **Marlenheim à Molsheim**. La **RD422** est aujourd'hui **en cours d'aménagement** avec notamment la **déviations de Molsheim** dont les **travaux** commencent cette année. Il s'agit d'une **2x1 voies** dont l'élargissement **n'est pas prévu** ni même réalisable facilement du fait des fortes **contraintes environnementales**. Brancher sur cet axe une autoroute ou même une voie express nécessiterait aujourd'hui de **refaire une nouvelle déviation** de Molsheim. De même les aménagements des carrefours de **Marmoutier**, la **déviations de Marlenheim** et les études sur une **déviations de Singrist** sont tous des aménagements **limités** visant uniquement à **réduire les nuisances** en centre ville et non à augmenter les **performances** ou la capacité de l'axe. Ils sont tous **incompatibles** avec un **projet neuf** de type autoroute ou même 2x2 voies. Ceci conduit naturellement à la création d'un axe neuf se **superposant** à la RN4 existante, ce que TTK n'expose pas explicitement mais qui est bien implicite dans la démarche comme les chiffres de trafic l'exposeront plus loin.

De plus, il n'est pas très **crédible** d'envisager la **réalisation** d'une **autoroute** Molsheim-Saverne sans mise en concession et donc sans **péage** (le coût étant du même ordre de grandeur que celui du GCO, soit 355 millions d'euros). Dans ce cas de figure, la nécessaire **desserte** des villages relativement rapprochés sur l'axe conduirait à de **nombreux échangeurs** et au maintien d'un axe de desserte gratuit. L'**effet** serait sans doute très **peu performant** : à la fois un axe autoroutier à péage accueillant le trafic de transit, limité au seul trafic à grande distance et donc réduit et une **RN4 « locale »** conservant un niveau **élevé de trafic**. De plus, la nécessité de réaliser de nombreux échangeurs conduirait à l'implantation de nombreuses barrières de péages et donc à **consommer** beaucoup d'**emprises**. Par ailleurs, un tel axe accentuerait l'étalement urbain au droit de Molsheim.

Enfin, compte-tenu de la **sensibilité environnementale** des secteurs traversés par la RN4 puis la RD422, il est très peu probable de voir un tel projet **aboutir** dans un **délai raisonnable** et sans **difficultés d'insertion**. On peut citer le vignoble AOC au niveau de Marlenheim-Wasselonne et au sud du côté d'Ergersheim, la topographie présentant un relief très vallonné dans le secteur de Wasselonne (Kronthal) à Marmoutier notamment. La carte de synthèse des données environnementales de la page 167 de l'étude d'impact montre l'importance des enjeux du secteur s'étendant de Singrist à Molsheim.

L'effet d'une telle solution sur l'A35 n'est indiqué par TTK que dans le tableau de synthèse 11 page 45. Le **trafic** sur le projet **Molsheim – Saverne** y est indiqué pour 8 500 véh/j en 2015. Compte-tenu des chiffres présentés page 18 de l'expertise (26 à 28 000 véh/j sur la RN4 en 2015), et du fait que ce projet « capterait » des trafics qui n'étaient pas sur la RN4, cela laisse à penser qu'il **resterait** sur l'ancienne **RN4** au moins 20 000 véh/j. Le **trafic total** sur une nouvelle liaison serait donc **faible**, tandis que le trafic restant sur la RN4 serait élevé. La **rentabilité** et l'**intérêt** d'un tel projet est **très contestable**.

Une **comparaison** entre le **GCO** et une solution **Molsheim-Saverne** peut être faite à partir des données du débat de 1999. Il aurait été intéressant qu'une telle analyse soit présentée. Les trafics issus des études de 1999 sont présentés page 157 en E5 et ceux des études récentes à horizon 2020 issus des études de trafic des études d'avant-projet sommaire. La comparaison des valeurs 2015 et des valeurs 2020 peut s'effectuer en première approximation en prenant les taux de croissances linéaires utilisés dans ces études, soit environ 15% d'écart.

Trafic par section et par scénario VL PL	RN4 (nord)	GCO (nord)	A35 (nord)
Aménagement sur place 2015	24840 2460		91110 11260
Molsheim-Saverne 2015	32600 4030 (+1570)		83740 9300 (-1960)
GCO 2015	24160 2680 (+ 220)	14910 2630	80595 8955 (-2305)
Référence 2020	27820 1780		123300 15235
GCO 2020	27450 1450 (-330)	35260 5740	121700 12000 (-3235)

Il en ressort clairement les éléments suivants :

* sur la base des études de 1999 (horizon 2015):

Le **GCO** « capte » 2600 PL contre 1600 PL pour Molsheim – Saverne en 2015, soit **60% de plus**, rien que sur les échanges à grande distance et le transit. Ceci donnerait un trafic GCO de 3000 PL en 2020 dans les mêmes hypothèses (évolution +15% entre 2015 et 2020 dans le cadre des hypothèses des études de 1999). On constate aussi que **l'effet sur A35** est bien **plus important** dans le cas du **GCO** (-2305 PL) que dans celui de Molsheim-Saverne (-1960) de 15%. L'analyse pour les voitures (VL) est sensiblement identique.

* sur la base des compléments d'études récents :

S'ajoutent les effets « locaux » précisés par les études récentes, qui permettent d'estimer à environ 2600 à 2700 le nombre de PL supplémentaires captés par le GCO sur des **déplacements d'échange** ou interne (5600 moins les 3000 précédents). En effet sur la section nord du GCO, on attend en 2020 en hypothèse haute 41000 véh/j soit 35 300 VL et 5600 PL, se décomposant comme suit (page 83 pièce D diagramme du bas) :

Trafic	PL	VL
Transit / aire étude	2000	4400
Echange / aire étude	<u>2700</u>	20300
<i>Dont ni origine ni destination dans la CUS</i>	<i>1700</i>	<i>15100</i>
Internes	900	10700
Total	5600	35400

On observe donc des **effets sur les trafics** bien **inférieurs** à ceux du **GCO**, avec la perspective de **conserver sur une RN4 un trafic important**.

En ce qui concerne les **effets sur le grand transit**, la solution **Molsheim – Saverne** est effectivement une solution qui offre les **meilleures performances** sur les itinéraires **Bénélux – Italie** ou Belgique – Italie plus que sur les relations Allemagne – Espagne. Toutefois, la **non prise en compte** des questions **fret** pose ici problème et limite la portée de l’expertise. En effet, comme il est exposé page 86 en D3.5.2 du dossier d’enquête, le **mode ferroviaire** est déjà **bien positionné** (près de 50% de parts de marché) sur les relations **Benelux – Italie**, alors qu’il est beaucoup **moins performant** sur les relations **Allemagne – Espagne** (notamment du fait des discontinuités, en raison du changement d’écartement des rails, entre les réseaux français et espagnols). Compte-tenu de ces éléments, un **aménagement** très **performant** pour le mode routier sur les relations **Benelux-Italie** serait susceptible de **dégrader** la position du **ferroviaire** et entrerait pour le coup en **concurrence** directe avec les aménagements ferroviaires en cours sur la plaine d’Alsace (création d’une troisième voie au niveau d’Erstein).

Parmi les **autres enjeux**, la question des **nuisances** dans la traversée de Strasbourg n’est abordée qu’à travers la mise en place de murs anti-bruit. Un **aménagement sur place de l’A35** permettant d’augmenter son trafic présente des enjeux urbains qui ne sont que rapidement évoqués.

En page 46, le **point de vue** sur la **dégradation** de l’**accessibilité** au **secteur gare** poursuit l’analyse des effets du projet sur l’axe GCO-A35(gare) via RN4 et A351. Au contraire de ce qui est indiqué, le but est bien de conserver, voire d’accroître l’accessibilité du secteur gare, tant pour les voitures que pour les transports collectifs. Une **requalification** en profondeur n’est **pas exclusive** de cet aspect là.

Dans l’expertise page 50, la **comparaison** avec des cas en dehors de l’Alsace **néglige** une **analyse détaillée** des spécificités strasbourgeoises :

- un « contournement » qui est en fait le « plus court chemin » et l’axe naturel,
- des objectifs qui ciblent bien les trafic d’échange et non seulement les déplacements domicile-travail,
- une périurbanisation déjà importante et en partie gouvernée par une forte contrainte foncière.

Porter une réflexion sur le diagnostic circulation et TC de la référence 2020 sans GCO :

En page 13 est présentée l’analyse de la **congestion sur l’A35** en heure de pointe du soir (voir les pages 38 à 42 de la pièce D du dossier d’enquête). Si l’importance des cisaillements dans la génération de la congestion routière à l’heure de pointe du soir est réelle (c’est un des sujets de la réflexion actuelle sur la requalification de l’A 35), les **volumes de flux** indiqués ne sont en revanche pas exacts et l’indication quantitative introduit une image faussée de la situation :

*environ 100.000 véh./j. de trafics Nord-Sud sur A35 qui doivent cisailer
environ 100.000 véh./j. de trafics Est-Ouest A351 – N4 (Hautepierre – Neudorf)
et A351 – A350 (Hautepierre – Bischheim).*

Or, les **comptages** montrent (Cf pièces jointes) que le **trafic autoroutier d’A351** en lien avec l’A35 était en 2000 de 60 000 véh/j dont une partie seulement concerne ensuite la RN4 ou A350. Les **analyses détaillées** issues du **modèle de la CUS** pour l’heure de pointe du soir présentent des flux déséquilibrés entre l’est-ouest et le nord-sud : **3800** véhicules particuliers sont en transit **nord-sud** entre Bischheim et la porte de Schirmeck contre **1650** véhicules particuliers entre **l’A351 et la RN4** et **420** entre **A351 et A350**. Dire que la **congestion du soir** est en partie liée aux **entrecroisement entre les flux** est-ouest et nord-sud ne **conduit pas** à dire que ces flux sont **équivalents** en volume. Une telle assertion n’est formulée à aucun moment dans le dossier d’enquête.

Page 14 est cependant mentionné l’**impact négatif** de la congestion d’A35 *pour des trafics de moyen et grand transit qui n’ont pas forcément d’alternatives modales immédiates,représentant un handicap réel pour le développement économique alsacien*. Pour autant, cette question n’est ici liée qu’à la **structure** du système autoroutier et notamment aux radiales RN4, A350 et A351 et non aux **volumes** globaux, à la composition du trafic et aux horaires.

Le diagnostic insiste fortement sur les **flux est-ouest**, et le commentaire de la carte page 15 laisse à penser que l'expertise ne traite **pas au même niveau** les flux de grande distance et les flux « locaux ». Ainsi le commentaire sur le flux « rose », second par son importance quantitative mais qui n'est traité qu'en **dernier** : « *des flux de transit Nord-Sud importants existent (rose), il s'agit cependant de flux d'échanges régionaux entre les secteurs Haguenau / Lauterbourg et le sud de l'Alsace.* » Leur **nature régionale** ne devrait pas les **disqualifier** de l'analyse.

La **présentation cartographique** page 15 n'est pas sans **ambiguïtés** puisqu'elle présente des données de trafic de **1994** sur des **itinéraires** qui ne correspondent pas au réseau de l'époque (le Pont Pflimlin n'a été mis en service qu'en **2002**). La représentation d'origine n'est pas tout à fait la même (Cf annexe). Toutefois, il convient de noter que les volumes et les grandes orientations sont cohérentes.

Page 17 est **résumé** le diagnostic. La carte présentée met au **même niveau** des problèmes de nature et de conséquences très différentes :

- des problèmes de **saturation** des voies sur la RN4, l'A4 et l'A35 d'une part
- des « **maillons manquants** » pour franchir le Rhin.

Or, l'indication de ces maillons manquants à partir des éléments du dossier de 1999 est **ambiguë**. En effet, en **1999**, le pont Pflimlin (au sud de Strasbourg), **n'existait pas**. Il y avait donc à cette époque un « manque » qui **n'existe plus aujourd'hui**. En revanche, le franchissement par la RD4 au nord existait déjà. L'enjeu indiqué par TTK correspond alors à la question du **statut** de ces liaisons, qui ne sont **pas autoroutières**. Pour autant, ce point n'est **pas** forcément **suffisant** pour conduire à diagnostiquer un **problème** important. Si l'on observe les **trafics** sur ces axes aujourd'hui à **2x1 voies**, on dénombre en 2004 **14 000 véh/j sur la RD4** et **9000 véh/j sur le pont Pflimlin**, sans observation de phénomènes de **congestion** importants. Pour mémoire et à titre de comparaison, le trafic en 2004 de la RN4 est de **18 000 véh/j à Singrist** et de 21 000 à Ittenheim. Enfin, les modélisations de **congestion** mentionnées précédemment (page 27 de l'étude TTK, page 205-206 de l'étude d'impact en E6.2.4) ne font état que d'une « **faible gêne** » en 2020 sur le Pont Pflimlin, et des situations normales sur les autres franchissements.

Enfin, pour ce qui concerne les **flux est-ouest**, les **axes utilisés** sont beaucoup plus nombreux : à Gamsheim la RD2 (10 700 véh/j en 2004) directement liée à l'A35, la RN4 à Strasbourg (pont de l'Europe : 36 000 véh/j en 2004). Plus au sud, on pourrait aussi mentionner la RN415 Colmar – Freiburg (16 400 véh/j en 2004 au franchissement du Rhin).

A la différence des **flux nord-sud** qui n'ont que **deux passages**, la **RN4** et l'**A35**, dont un (la RN4) interdite au transit poids lourds de grande distance, les **flux est-ouest** peuvent bénéficier de **plusieurs franchissements** du Rhin, même si aucun n'a les caractéristiques autoroutières. Une bonne partie des flux « est-ouest » ne concerne donc pas directement Strasbourg.

Les **prévisions de croissance** des différents flux ne sont pas véritablement étayées et ne portent que sur les flux est-ouest. Rien n'est dit sur les flux nord-sud, qui sont eux aussi (Allemagne – Espagne/Portugal) appelés à croître et dont l'itinéraire peut aussi bien concerner la France que l'Allemagne (voir les impacts de la LKW-Maut, la réalisation de la liaison Kandel-Lauterbourg...).

En même temps, ces flux de très grand transit ne représentent que des valeurs modestes des trafics.

Enfin, si l'on analyse les **différentes valeurs**, on peut établir la synthèse suivante pour les flux en transit par la zone d'étude (périmètre du Bas-Rhin en gros) :

(En italique sont indiqués les flux directement concernés par le GCO)

Les valeurs 1994 correspondent aux enquêtes de l'époque et aux études préalables au débat « Bianco », les valeurs 2000 correspondent au recalage effectué avec les enquêtes complémentaires pour la nouvelle modélisation des trafics du GCO dans le cadre des études d'avant-projet sommaire (valeurs présentées page 45 pour 2000 et page 72 pour 2020). Pour les poids lourds, les valeurs de l'étude de l'ORTAL (page 33 pièce D) sont aussi présentées.

Véhicules légers :	1994	2000	2020	
Est-Ouest	840	1920	3100	
<i>Nord-Sud</i>	<i>2420</i>	<i>2090</i>	<i>3360</i>	
<i>Ouest – Sud</i>	<i>2820</i>	<i>2790</i>	<i>4500</i>	
Ouest – Nord	566	2210	3550	
Est – Nord		3260	5240	
Est – Sud		990	1600	
Poids Lourds :	1994	2000	2003 (ORTAL)	2020
Est – Ouest	260	890	730	1290
<i>Nord-Sud</i>	<i>970</i>	<i>770</i>	<i>840</i>	<i>1110</i>
<i>Ouest – Sud</i>	<i>540</i>	<i>880</i>	<i>1170</i>	<i>1290</i>
Ouest – Nord	702	1000	990	1470
Est – Nord		0	0	0
Est – Sud		200	410	300

Les flux Est-Ouest et Nord-Sud paraissent **équivalents** à l'échelle de la zone d'étude du GCO, avec une légère prédominance de la fonction nord-sud pour les voitures et une légère de l'est-ouest pour les poids lourds en 2000. Toutefois, l'étude de l'ORTAL montre qu'aujourd'hui les flux de poids lourds nord-sud sont plus importants que les flux est-ouest, l'enquête de l'ORTAL négligeant par ailleurs tous les flux internes à l'Alsace. S'ajoutent bien entendu au trafic de la fonction nord-sud environ 1500 poids lourds venant de l'A5 suite à la mise en place de la LKW-Maut.

Plus que sur l'est-ouest, TTK insiste sur **l'importance de l'A4** à Saverne pour les flux de transit : c'est une **évidence**, le trafic de l'A4 à ce niveau étant essentiellement un trafic de transit, la **fonction locale** étant **faible**, comme l'indique les valeurs du poids du transit sur la carte de synthèse de l'étude de l'ORTAL page 33 de la pièce D. A l'inverse, **sur A35 nord** ou **sud** de Strasbourg, on observe un **poids du grand transit** de poids lourds plus **limité**, de l'ordre de 20% à 30%, laissant **un volume plus important de flux locaux**.

En **conclusion** : en terme de poids, les **trafics** rigoureusement est-ouest et nord-sud sont quasi **équivalents**, les flux de poids lourds étant plutôt nord-sud, les flux de voitures étant un peu plus est-ouest. En matière de **dynamique**, les plus **forts** taux de croissance sont observés sur le **nord-sud** (notice du dossier d'enquête pages 10 et 11) et non sur l'est-ouest. Il s'agit d'une dynamique avant tout **régionale** plus qu'internationale. Enfin, alors que les flux nord-sud sont **concentrés** sur un nombre d'axes très réduit, les flux est-ouest venant de Saverne ont pour traverser le Rhin **plusieurs** alternatives n'impliquant pas toutes un passage par Strasbourg et dont le statut non autoroutier n'apparaît pas comme un problème.

Le graphique de synthèse de la pertinence des modes de transport présenté page 18 pose bien le problème.

En ce qui concerne les **transports collectifs**, le diagnostic est très **succinct** et se limite à une **critique** du projet de **TRG** du Département du Bas-Rhin. Une analyse détaillée des projets est faite en D3 (pages 64 à 69).

Les éléments sur **l'étalement urbain** correspondent aux conclusions du débat de 1999 et sont repris dans le dossier (D3.3.5 page 75) où les conséquences d'une maîtrise sont **quantifiées**.

En **résumé**, le **diagnostic** s'appuie beaucoup sur le **dossier support du débat de 1999**, reposant lui-même sur des données de **1994/1995**, et sur les flux à très **grande distance**. Il se concentre sur une **problématique est-ouest** qui si elle présente un enjeu **très local sur A35** au centre de Strasbourg, n'est **pas le seul enjeu à l'échelle de la région**, étant donné la croissance des flux nord-sud. Les flux de **moyenne distance**, notamment poids lourds, ne sont **pas abordés**. La question de la **congestion de l'A35** est réduite à la seule **structure** du réseau et aux interférences avec les radiales (entrecroisements). La question des **nuisances** en traversée de Strasbourg est rapidement **évoquée** sous le seul angle du bruit. (page 14).

3 Quels ont été les fondements justifiant le parti pris du mode autoroutier par rapport à d'autres solutions alternatives comme la construction de voies rapides et l'aménagement du réseau existant pour répondre aux problèmes de circulation de l'agglomération strasbourgeoise, à savoir son dégagement et son contournement, la circulation en zone urbaine, la régulation du trafic routier de plus en plus dense sur les grands axes ?

Il convient ici de distinguer **deux aspects** : le **statut autoroutier** proprement dit d'une part, et le choix entre un **tracé neuf et un aménagement sur place** d'autre part.

Le statut autoroutier, au sens de l'article L. 122-1 du code de la voirie routière, permet la mise en concession de l'infrastructure. Mais, ses caractéristiques ne sont pas fondamentalement différentes d'une route expresse.

Le parti autoroutier trouve son origine avant tout dans la **continuité avec les axes existants** au nord et au sud, dont l'histoire et les enjeux sont décrits en C.1.1.2 du dossier d'enquête. Le parti arrêté à partir de 1973 dans le cadre de l'inscription au Programme d'Action Prioritaire d'Intérêt Régional n°1 (PAPIR) présente plusieurs spécificités :

- un axe de statut autoroutier (, accès réservé, échanges dénivelés, 2x2 voies séparées...)
- une densité d'échanges importantes pour desservir le territoire et conduisant dans les années 70 au choix d'une réalisation hors concession.

C'est avant tout la recherche d'un traitement **homogène de l'itinéraire nord sud** qui conduit au choix du parti autoroutier. Le parti d'aménagement de l'axe nord-sud alsacien est arrêté dans le schéma directeur routier national de 1992.

Dans le cadre du **débat de 1999**, la question du statut (autoroute ou voie rapide) a été débattue essentiellement sous l'angle du **nombre d'échangeurs**. Le choix de limiter le nombre d'échangeurs correspond mieux au statut autoroutier qu'à celui de voie rapide. Une **voie rapide** est plus adaptée à un **environnement urbanisé** ou urbanisable à court terme, le statut autoroutier, par les normes sur les échangeurs notamment, impose des **contraintes plus fortes** que celui de voie urbaine pour l'aménagement et la conception des échangeurs.

Toutefois, si cette question est soulevée du point de vue de la **vitesse limite**, il convient de distinguer le statut de la voie et la vitesse limite fixée. Ainsi, la réalisation d'une autoroute n'implique pas obligatoirement que la limitation de vitesse soit à 130 km/h. On peut envisager, lors de la mise en service du GCO, de limiter la vitesse à 110 km/h comme cela sera le cas pour l'A 41 (section Saint-Julien-en-Genevois – Villy-le-Pelloux) en cours de construction. La fixation de la vitesse limite relève du pouvoir de police du préfet.

La recherche du parti d'aménagement le **mieux adapté** aux questions de circulation **dans l'agglomération** s'est effectuée dans le cadre des réflexions du Dossier de Voirie d'Agglomération et du Plan de Déplacement Urbain, résumées dans l'étude d'impact en E.5.1 pages 150 à 153. Les deux partis d'aménagement sont intégrés dans les schémas page 152 (parti neuf) et page 153 (utilisation de l'existant sans tracé neuf). Les conclusions de ces réflexions sont rappelées page 150 :

« Quel que soit le scénario envisagé, le développement des réseaux de transports collectifs entraîne un ralentissement de l'accroissement des déplacements en voiture particulière. Le scénario B (sans GCO) l'accroît par un report des déplacements voiture vers les autres modes (4%). Bien que ce report soit important, il n'est pas suffisant pour permettre un délestage conséquent du trafic routier vers les autres modes. Il en résulte des

problèmes de saturation des voies structurantes en heure de pointe du soir. Notamment on retrouve la saturation de l'A35 en 2020. le scénario A (avec GCO) résout partiellement les problèmes de saturation, un effet de maillage existant dans le secteur sud déchargeant l'A35. Il en résulte globalement des conditions de déplacement améliorées, surtout sur les infrastructures autoroutières. Néanmoins l'effet réseau escompté sur la voirie ne joue que partiellement et l'A35 reste saturée au nord. La VLIO elle est saturée dans les deux scénarios, ainsi que les radiales non autoroutières et les conditions de déplacement ne sont pas différentes entre les deux scénarios sur ces itinéraires. ».*

Du **point de vue de l'agglomération**, les études concluent à la **nécessité** de la réalisation d'une infrastructure neuve de contournement pour améliorer les conditions de circulations, même si celle-ci n'est **pas suffisante**.

Les derniers éléments de **comparaisons** sont ceux présentés dans le débat de 1999, entre l'option 4 d'aménagement sur place et l'option 3 du GCO. Les **besoins** en terme de **capacités** d'une part et en terme de **niveau de service** recherché pour le transit d'autre part conduisent à proposer une infrastructure de type **tunnel**, long de **6 km**. Cette solution correspond aux idées de « superposition des autoroutes » appliquée à un contexte strasbourgeois spécifique où l'A35 est située en altitude par rapport au terrain naturel et ce pour la maintenir hors d'eau (risques d'inondation) en toutes situations. Compte-tenu de l'élévation existante de l'A35, la réalisation d'un niveau supérieur aurait des impacts très importants sur le paysage et les riverains.

L'analyse des **avantages et inconvénients de l'aménagement sur place** est présentée pages 158 et suivantes de l'étude d'impact. Il **renforce** considérablement les **capacités** de pénétration autoroutière urbaine. Il présente ainsi des fonctions extrêmement fortes incompatibles avec les orientations du Dossier de Voirie de l'Agglomération (DVA*). Elles vont à l'encontre des politiques locales de déplacement visant à limiter la pénétration du trafic vers le centre de Strasbourg et à développer le transport en commun sur les axes lourds de déplacement. Par ailleurs, la **mixité** de tous les types de trafic, de la plus longue distance au plus court trajet, n'est pas un facteur sécuritaire favorable. Ceci d'autant plus que l'aménagement sur place n'offre **pas de possibilité de maillage du système autoroutier**. En effet, le diagnostic de la situation actuelle (Notice page 22 et Pièce D page 38 à 42) montre à quel point **l'absence d'itinéraire alternatif**, tant interurbain qu'urbain (avec les fortes contraintes imposées notamment par le développement du tramway et le plan de circulation), donne à tout **incident** même mineur des **conséquences** de plus en plus **importantes**. Du point de vue **environnemental**, l'aménagement sur place, comme il a été dit plus haut, **rajoute des nuisances** qui ne seront **pas toutes maîtrisables** facilement. Ainsi, si le bruit pourrait être atténué par des murs – dont l'impact visuel et paysager ne serait pas neutre – la **pollution** quant à elle serait bien accrue. Une idée de **l'ampleur des populations exposées** et des effets peut être mesurée par les valeurs d'IPP (Indicateur Pollution Pollution) données page 266 en E7.5.2, où l'on observe l'écart entre la situation de référence, dans laquelle l'A35 est utilisée et la situation avec GCO.

En **conclusion**, le **parti autoroutier** procède de la recherche d'une **continuité offrant un itinéraire homogène** sur l'axe nord-sud alsacien. Il est par ailleurs **plus adapté** qu'une voirie de type urbain à un **objectif de maîtrise de l'urbanisation**. En parallèle, le choix d'une **infrastructure neuve** résulte des études et réflexions menées dans le **cadre du DVA et du PDU** aboutissant à la conclusion qu'il était **nécessaire**, bien que **non suffisant**, de réaliser un **contournement autoroutier**. Enfin, ce parti d'un mode autoroutier permet de **concéder** l'ouvrage à un opérateur privé, qui **finance** en grande partie la conception, les acquisitions foncières et la construction, ce qui permet d'avoir un **impact limité**, voire nul, sur les **finances publiques** et donc sur le contribuable.

4 Le rapport de la cour des comptes de 1999 sur la politique autoroutière française constatait les conséquences néfastes du choix d'investissement des infrastructures, à savoir les concessions, principalement déterminé par les conditions de financement éloignant ainsi les investissements de l'optimum économique, social et environnemental. Ce rapport mettait par ailleurs en avant l'endettement des sociétés autoroutières face à des sections autoroutières non rentables ou insuffisamment rentables. Quels ont été les arguments justifiant le choix de ce mode autoroutier pour la réalisation du GCO ?

Le rapport de la cour des comptes de 1999 est publié au **moment** du principal **tournant** de la politique des concessions en France, que les précédents rapports (1992 notamment) avaient déjà préconisés. En effet, 1998-1999 est la période charnière qui marque en France la **fin** du principe dit de l'« **adossement** » et la mise en **compatibilité** du système français avec la réglementation **européenne**.

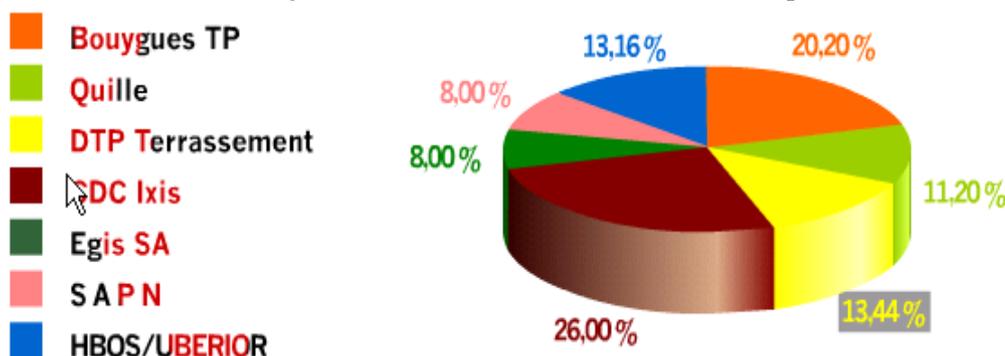
Jusque dans les années 90, les **concessions** d'autoroutes ont été **attribuées** de façon **librement négociée** par l'**Etat**, sans mise en concurrence. Le **choix** du concessionnaire par l'Etat était alors **guidé** par une logique **géographique** et de **solidarité** financière, chacune des neuf sociétés d'autoroutes actuelles ayant vocation à devenir concessionnaire d'autoroutes situées dans un **périmètre** particulier. Dans ce contexte, les sections **nouvelles** étaient financées dans le cadre d'un **contrat de concession** unique, par « **adossement** » aux sections **existantes**, le cas échéant par **allongement** de la **durée** de concession : les recettes tirées des sections en exploitation servaient à financer les sections nouvelles aussi longtemps qu'elles ne dégagent pas elles-mêmes un bénéfice, ou parce qu'elles ne pouvaient de toute façon s'équilibrer par elles-mêmes. Pour autant, ce système a aussi **conduit**, en confiant aux sociétés existantes des opérations parfois peu rentables, à un **accroissement** de la **dette**, clairement critiqué par la cour des comptes, dans ses rapports de 1992 et 1999.

L'entrée du **droit communautaire** dans le champ des concessions, relayée par les textes de transposition et par la loi du 29 janvier 1993 modifiée relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (article 38), a **bouleversé les pratiques** et obligé l'Etat à réformer ses procédures. En édictant des règles de publicité préalable à toute nouvelle délégation de service public, la directive « Travaux » n°89/440/CEE du 18 juillet 1989, entrée en vigueur le 22 juillet 1990, (refondue par la directive n°93/37/CEE du Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux) et ses textes de transposition – la loi n°91-3 du 3 janvier 1991 et le décret n° 92-311 du 31 mars 1992 portant application de la loi 91-3 et transposition de la directive en ce qui concerne l'Etat – annonçaient la fin du procédé de l'adossement condition nécessaire pour donner leur pleine portée aux principes **d'égalité de traitement** entre les **candidats** et de transparence pour **l'attribution des nouvelles concessions**. Dans la pratique, ce n'est qu'à partir des années 1998-1999 que le **nouveau système** va entrer en vigueur. En effet, il était aussi difficile pour l'Etat de rompre des contrats ou de remettre en cause des opérations déjà bien engagées.

Désormais, l'attribution des nouvelles concessions d'autoroutes respecte les principes suivants :

- les concessions des nouvelles sections font l'objet de **contrats spécifiques**, et ne sont donc plus passées par avenant à un contrat existant ;
- une contribution **publique** d'équilibre est **éventuellement** prévue s'il s'avère que la concession n'est pas équilibrée financièrement. Dès lors qu'un projet d'infrastructure autoroutière nécessite l'apport d'une contribution publique d'équilibre, celle-ci est prise en charge à parité entre l'Etat et les collectivités locales. Le montage financier de la participation conjointe Etat/collectivités locales, qui se traduit par la passation d'une convention de financement, est étroitement lié au processus de mise en concurrence et se déroule de manière itérative entre l'Etat et les collectivités locales.

Dans la pratique, les « nouveaux » **concessionnaires** se révèlent être des **groupements** qui se constituent de manière **spécifique** pour chaque projet. On peut ainsi citer la concession du viaduc de Millau, menée par le groupe Eiffage, ou Alis (Autoroute de Liaison Seine-Sarthe) pour l'A28. Il s'agit le plus souvent de l'alliance des compétences nécessaire pour de tels ouvrages : des entreprises **de travaux public**, une société **d'exploitation** routière ou autoroutière et des organismes **financiers**. Ainsi Alis est-il composé de la manière suivante :



Soit environ 45% d'entreprises de BTP (Bouygues TP, Quille, DTP Terrassement), 8% d'exploitation (Société des Autoroutes Paris Normandie SAPN) et 42% d'organismes financiers (CDC, Egis, HBOS).

Dans ce nouveau cadre réglementaire qui s'impose à partir des années 1998 – 1999, la mise en concession du GCO ne relèvera pas de la procédure de l'adossement qui avait été critiqué par la cour des comptes.

Le **choix** de la réalisation sous forme de **concession** du projet est présenté dans la notice en C3.1 page 59 et repose sur **trois éléments**. Le recours à la concession permet :

- une réalisation **rapide** de l'infrastructure
- une **limitation de l'induction** de trafic, avec dans le cas strasbourgeois un effet modérateur attendu vis-à-vis des reports de trafic de l'Hafraba*, renforcé par les mesures d'exploitation dissuadant les véhicules en transit de continuer à emprunter l'A35 actuelle.
- de **mieux imputer les charges** de l'infrastructure à l'**usager** et **non** au **contribuable**, allant dans le sens des recommandations d'une politique durable des transports, laissant disponible les fonds publics pour investir sur les projets connexes de transports collectifs et ceci d'autant plus dans le cas du GCO que le projet est rentable et nécessitera peu voire pas du tout de fonds publics.

Si la partie technique demeure importante, notamment par le « cahier des charges » que l'Etat fixe au concessionnaire sur la base des résultats de l'enquête publique, la partie financière revêt un caractère de plus en plus stratégique. Récemment mise en œuvre, l'ouverture des concessions a conduit le Ministère de l'Équipement à mettre en place des outils d'estimation du besoin en fonds publics pour préparer la négociation avec les futurs concessionnaires. Bien entendu, ces outils se nourrissent avant tout des données de trafic, mais aussi des coûts d'exploitation et de financement du projet. Si l'incertitude sur les études de trafic est toujours plus ou moins importante, les progrès de l'ingénierie financière permettent aujourd'hui des propositions très intéressantes pour les fonds publics. Ainsi, les récentes attributions de concession se sont montrées **plus favorables** pour les acteurs publics que ne le prévoyaient les estimations du Ministère : subvention d'équilibre relativement faible dans le cas de l'A 19 (80 M€) et absence de subvention pour la concession du viaduc de Millau et l'A 41.

Dans le cas du GCO, si la prudence que traduit le modèle estime entre 10 et 20% le besoin de fonds publics (Pièce D, D3.5.4 page 109), la réalité des attributions récentes permet d'être confiant sur la prise en charge complète des coûts tels qu'ils sont aujourd'hui définis par le concessionnaire, sans recours à la contribution publique. Toute modification du projet ayant des conséquences financières peut bien entendu avoir un impact sur le besoin en financement éventuel.

5. Quels ont été les éléments issus du débat « Bianco » qui ont permis de privilégier le scénario n°3 ?

La synthèse des analyses et débats présentée en E5.2 à partir de la page 154 peut être résumée quant au choix de l'option 3 de la manière suivante :

- du point de vue **fonctionnel**, elle permet un **maillage** efficace du réseau principal, elle permet de **capter** au mieux les flux **nord-sud** de transit local ou à plus longue distance, elle permet par sa **proximité** de l'agglomération **d'offrir une opportunité** de **réorganiser** les **accès** à Strasbourg et notamment aux secteurs ouest en développement autour de Wolfisheim
- du point de vue de **l'environnement**, l'option 3 est la **plus courte** des options de tracé neuf. Hormis la variante 5 à l'est le long du Rhin, c'est l'option qui **consomme** le moins de **foncier**. Comparativement aux options 1 (Molsheim-Saverne) et 5 (Rhin), elles touchent **moins** de secteurs **sensibles** (Piémont viticole, rives du Rhin...)
- Le **principal risque** associé à ce choix est l'**urbanisation** non contrôlée en proximité du projet.
- Il s'agit de l'option qui a recueilli lors des débats le **plus de partisans**

Les **réflexions** menées tant sur la **continuité de l'axe nord-sud**, question essentielle pour le développement économique de la région, que sur **l'amélioration des conditions de déplacements sur l'agglomération** de Strasbourg (DVA*, PDU*) ont convergé vers un projet de liaison autoroutière en proximité de l'agglomération dans le cadre d'une **solution plurielle, simultanée et partagée** qui fait de ce projet un élément **indispensable mais non suffisant**, qui s'intègre dans une politique multimodale regroupant d'autres projets de transports collectifs (tram-train, extensions des lignes de tramway...). La **maîtrise** du risque d'**urbanisation** passe :

- dans la **conception** du projet, avec la **limitation** du nombre d'échangeurs et le **système de péage** « ouvert » qui rend très complexe la création d'un nouvel échangeur éventuel
- dans les **engagements** des collectivités à maîtriser par les documents d'urbanisme et de planification les développements futurs.

6 L'incidence des 3 échangeurs sur la fluidité de la circulation dans les communes limitrophes aux heures de pointe matin et soir a-elle été prise en compte ? La possibilité d'itinéraire alternatif et ses conséquences a-t-elle été étudiée ?

L'incidence du projet sur les trafics a été évaluée sur un **réseau détaillé** comprenant toutes les communes proches du tracé. Ce réseau est visible sur les cartes en E6.2.4 page 208 ou pièce D page 84 du dossier d'enquête. On observe sur ces cartes en moyenne journalière, aux abords des 4 points d'échange, un accroissement du trafic plus ou moins fort. On peut ainsi distinguer :

- pour le **nœud sud**, un impact majoritairement concentré sur les axes autoroutier et sur la commune d'Innenheim
- pour l'échangeur de la **zone de la Bruche**, un délestage significatif des traversées de Duttlenheim, Duppigheim et Kolbsheim et un léger accroissement au nord ouest et au sud d'Ernolsheim pour un délestage du centre du village
- pour l'échangeur de la **RN4**, un accroissement du trafic sur la RN4 de Marlenheim à Wolfisheim correspondant à la fonction de rabattement de cet axe, ainsi que sur la RD228 qui est considérée comme maintenue et conserve donc un rôle de « shunt ».
- pour l'échangeur de **Vendenheim**, un impact essentiellement sur les autoroutes A4 et A35 ainsi que sur Hoerd.

Pour autant les **valeurs journalières** en augmentation ne conduisent pas forcément à une aggravation des situations de **congestion**. L'analyse de l'état de la congestion à **l'heure de pointe du soir** est présentée sur la carte page 206 de l'étude d'impact (E6.2.4). La situation du **matin** est supposée à peu près **identique** bien que de sens opposé. Le point le plus **sensible** concerne la **RN4** et les abords de l'échangeur. La modélisation des trafics a pris en considération (pièce D, D3.2 page 66) les déviations de Furdenheim et Ittenheim à l'horizon 2020, qui conduisent, avec l'hypothèse d'un transport collectif sur cet axe à une situation fluide même à l'heure de pointe du soir.

Des éléments plus détaillés échangeur par échangeur sont fournis dans le complément aux études de trafic transmis précédemment dans son chapitre 2 « complément sur les mouvements tournants » ayant servi à dimensionner les bretelles des échangeurs et montrant que le projet était compatible avec les voiries existantes, même au niveau de la RN4 non aménagée.

La possibilité d'**itinéraires alternatifs** n'a pas été étudiée en tant que telle dans la mesure où la modélisation des trafics intègre des variables de comportement qui conduisent à optimiser les choix d'itinéraires et donc à **répartir** les véhicules sur **différents itinéraires** en cas de saturation. Les cartes de saturation ou de trafic intègrent donc les différentes possibilités d'itinéraire, y compris des itinéraires non considérés comme « naturels » en cas de forte congestion. Le seul itinéraire alternatif qui **ressort** et qui correspond à la situation actuelle est la **RD228** à l'est d'**Hurtigheim**. Son traitement est prévu dans le cadre de l'aménagement multimodal de la RN4 entre le GCO et A351, sous la forme de la suppression de l'échangeur RD228-RN4 et par un rabattement de la RD228 sur la RN4 à l'ouest du GCO. Toutefois, ce projet devra faire l'objet d'une concertation approfondie avec les acteurs agricoles, les communes et le Département du Bas-Rhin pour établir le bon point de rabattement et le bon tracé.

Le transport combiné (fluvial+ferroviaire) a-t-il été abordé dans l'approche multimodale des transports?

Le transport combiné est présenté dans la pièce D « évaluation économique et sociale ». Il a fait l'objet de **plusieurs études spécifiques** : l'étude de Kessel & Partners portant sur l'évaluation de scénarios d'autoroute ferroviaire et de chaîne fluvio-ferroviaire et une étude sur l'accessibilité aux plates-formes combinées menée en partenariat avec l'Université Louis Pasteur.

Ces éléments sont résumés :

- Pages 58 à 61 pour la situation actuelle et la description des infrastructures de transport combiné sur Strasbourg. En particulier, les **zones de chalandises** des plate-formes sont présentées sur la carte page 60, montrant leur **étendue** et la **localisation** des clients le **long des axes autoroutiers**.
- Pages 85 à 89 pour les scénarios fluvio-ferroviaire ou d'autoroute ferroviaire sur l'axe nord-sud
- Pages 93 – 94 pour l'évolution des conditions d'accès aux plate-formes de transport combiné strasbourgeoises, notamment le second terminal conteneur du port de Strasbourg

Les principales conclusions sont les suivantes :

- le transport combiné **nécessite des plateformes** de transbordement bénéficiant de **bonnes conditions d'accès** ferroviaire ou fluvial, mais aussi **routier** pour les parcours terminaux qui sont en moyenne de 50 km environ.
- Les **flux nord-sud** « combinables », c'est à dire pour lesquels le transport combiné pourrait être plus intéressant que le mode routier, sont de l'ordre de **150 à 300 poids lourds par jour**, sur une orientation « Allemagne – Espagne ».
- Les flux de type « Benelux-Italie » sont d'ores et déjà fortement captés par le mode ferroviaire ou combiné.

Le transport combiné est donc **intéressant** mais se situe plus en **complémentarité** qu'en concurrence du GCO, qui permet d'améliorer l'accessibilité aux plateformes plus que de concurrencer les flux combinables.

Quels sont les paramètres qui ont été pris en compte pour l'établissement des isophones (vents dominants, topographie existante, tracé futur, ouvrages d'art et hydrauliques éventuels) ?

Les **conditions climatiques moyennes** prises comme référence sont indiquées dans le chapitre relatif à la méthodologie en E10.2.3 page 341. Ce sont celles de la **station météo d'Entzheim**, décrites page 80 de l'étude d'impact en E4.1.6.

La méthode utilisée est la méthode dite "NMPB" (Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit) **incluant une prise en compte des effets météorologiques**. Il s'agit plus précisément de la méthode NMPB - Routes -96 publiée en version expérimentale par le CERTU en janvier 97, reprise dans la norme XP S 31 133.

Pour tenir compte de la météo, les calculs sont effectués en conditions dites « de long terme ». Ce calcul se base sur des données météo relevées à différents emplacements du territoire. Ces **relevés moyens** fournissent, **pour chaque direction possible** source - récepteur (par pas de 20°), le pourcentage du temps où les conditions météo sont **favorables** à la propagation du bruit (conditions conduisant à une augmentation du bruit au récepteur : **vent** principalement, mais aussi conditions de **température**...). Pour le pourcentage du temps restant, les conditions météo sur le site peuvent être soit homogènes ce qui correspond, en simplifiant, à une situation sans effet météo, soit défavorables à la propagation ce qui peut entraîner une baisse significative des niveaux de bruit. Les niveaux sonores en conditions défavorables de propagation sont très variables, peu répétitifs et non prévisibles. Ils ne peuvent pas être actuellement modélisés et la méthode de calcul NMPB assimile donc toutes ces conditions défavorables à des conditions homogènes ce qui correspond à un **calcul surestimant les niveaux sonores** et donc en faveur du riverain.

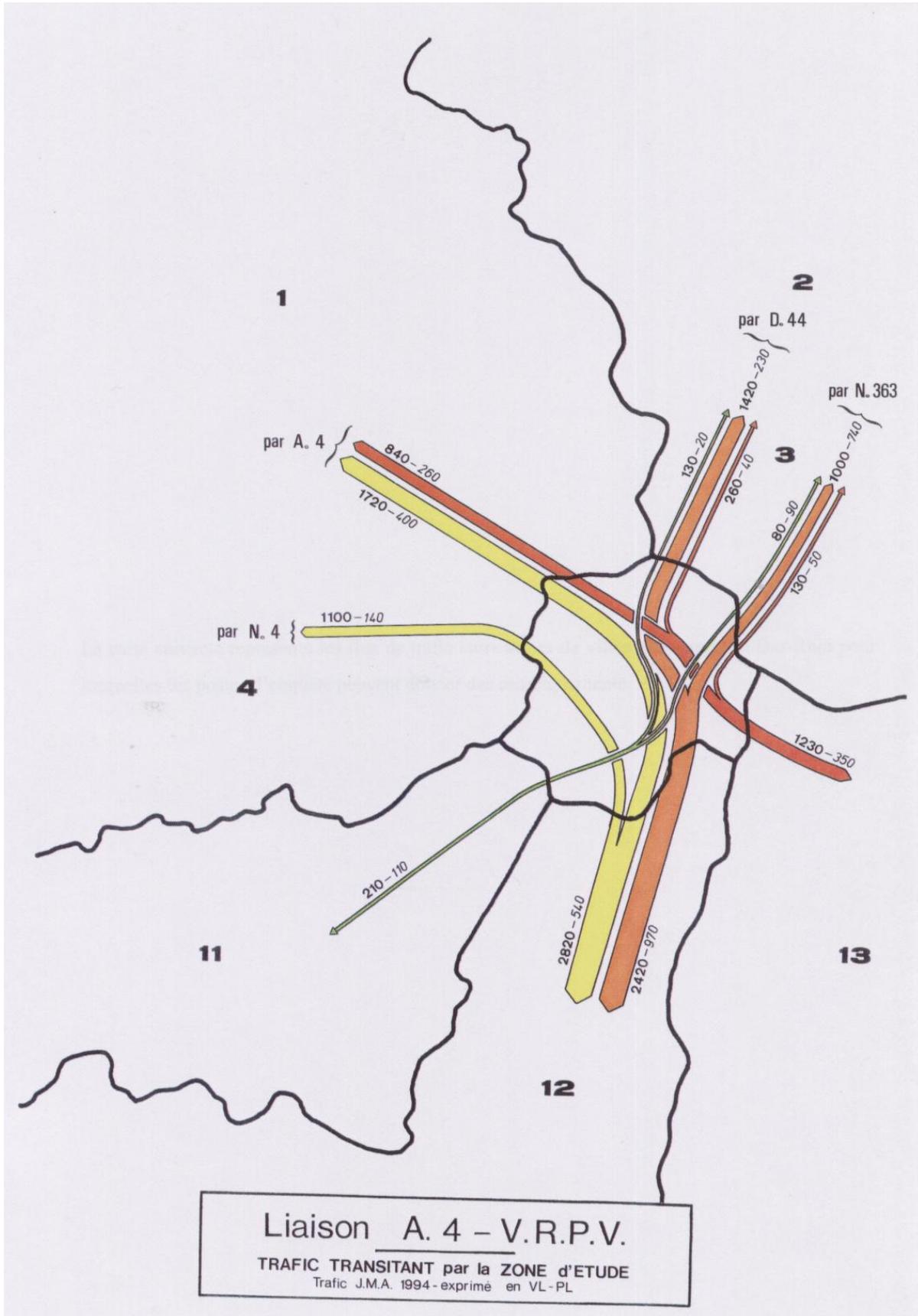
En matière de **topographie**, le sol est supposé **réfléchissant**, ce qui surestime le niveau sonore et ce d'autant plus que l'on traverse des zones naturelles avec un couvert végétal important. Les isophones sont établis à **5 mètres au-dessus du sol**, qui a été **modélisé** en 3 dimensions à partir des plans fournis en format autocad. Le bâti a forfaitairement été élevé à 10m. Afin d'alléger les calculs, seules les zones de bâti proches du projet ont été calculées. Le **maillage** des points de calcul est de **50 mètres** (proche du projet) et 200mètres pour les zones plus éloignées.

Le **tracé** futur a été pris en compte sans ouvrages de protection pour les cartes d'isophones présentées en E6.2.5 pages 209 à 211. Le **profil en long** est celui de l'avant-projet sommaire et est pris en compte. Ainsi les secteurs en **déblais** (Breuschwickersheim par exemple page 211) présentent des isophones moins étendus que les secteurs en **remblais** (Ittenheim par exemple page 211) Les ouvrages d'art ou hydrauliques du projet ne sont pas pris en compte à ce stade d'étude.

Le Chef de Service

O.Quoy

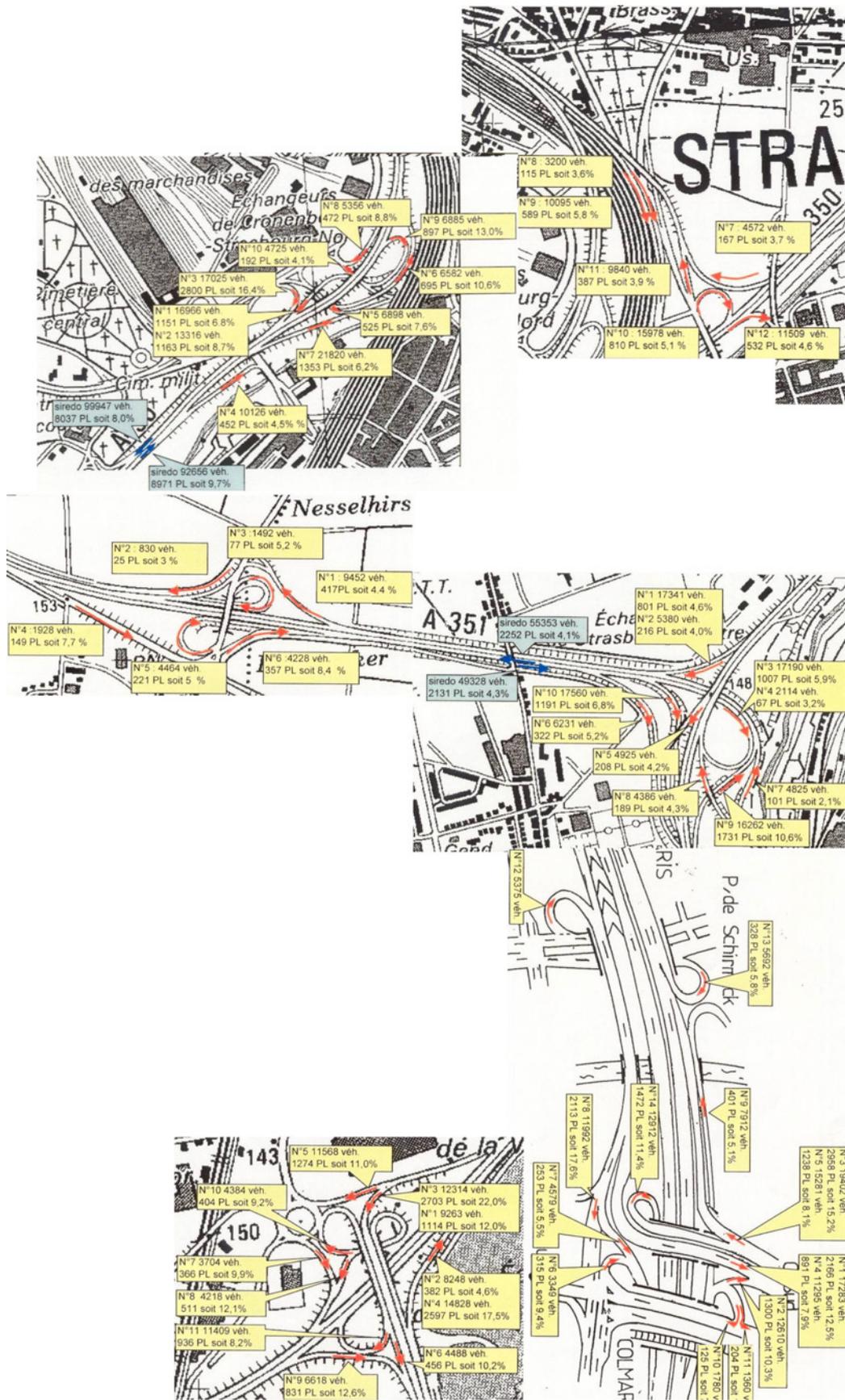
1 carte des flux des études de 1995



2 Chevelus des voitures utilisant l'A35 et l'A351 à l'heure de pointe du soir (situation 2000 reconstituée modélisation CETE)



3 Comptages routiers du printemps 2000 sur les bretelles des échangeurs



4 Flux de plus de 1000 véh/h
(reconstitution de la situation actuelle dans la modélisation de la CUS heure de pointe du soir)

