

### Partie 3 : Zoom sur un point particulier – création d'un point d'échange à proximité de Socomec

#### Apports de l'étude de circulation de 2004

Une étude de circulation, concernant l'axe Est-Ouest, a été confiée au groupement DDE – Subdivision d'Erstein / CETE de l'Est en 2003.

Cette étude avait pour objectif de justifier la réalisation d'un axe est-Ouest au nord de la RD 5 avec création d'un échangeur sur la RD 1083, permettant de dévier le trafic de transit en provenance de la section de la RD 5 située à l'Est de Benfeld (Gravière Helmbacher, Herbsheim, Booftzheim,...) et de désengorger le centre-ville.

La projection à 10 ans, soit à l'horizon 2013, intégrait les projets d'urbanisation des communes voisines (lotissements à Matzenheim, Westhouse, Benfeld et collectif à Benfeld) et l'extension de la zone d'activité (tranche lotissement) avec une hypothèse de création de 300 emplois. Une augmentation de 3% par an sur tous les trafics constatés a également été prise en compte (Circulaire de la Direction des Routes).

Outre les nuisances constatées par les riverains, les données de comptage de 2003 n'ont pas fait ressortir de disfonctionnement de circulation sur l'axe Est-Ouest:

- Les réserves de capacité, les temps d'attente et le stockage aux 5 carrefours giratoires sont acceptables,
- Les temps d'attente aux autres carrefours variaient entre 6 et 15 s, ce qui est satisfaisant en termes de flux.

**Les projections à 10 ans (2013)** ont également permis de conclure que :

- Les giratoires gardent un fonctionnement correct avec des réserves de capacité, des temps d'attente et des stockages acceptables,
- Les flux de circulation aux autres carrefours sont également satisfaisants avec des temps d'attente moyens qui varient entre 6 et 17 secondes,
- Les flux augmentent globalement, mais leur répartition reste inchangée.

**Les projections à 10 ans, avec création d'une déviation de la RD 5 et d'un échangeur RD 5 / RD 1083** permettrait de reporter plus de 2/3 du trafic de transit sur cette déviation et directement sur la RD1083 via le nouvel échangeur.

Par contre, la création de ce nouvel échangeur induirait un report de trafic sur la route de Strasbourg, avec un engorgement des 2 carrefours giratoires situés sur cet axe (RD 5 et route de Westhouse).

Ce report s'explique par une baisse de fréquentation du tronçon de la RD 5 entre le carrefour RD 5 / RD 829 et RD 5 / RD 206 et de la bretelle d'accès à la RD 1083, en provenance de Strasbourg ou en direction de Sélestat.

L'étude de circulation de 2003, notamment les comptages et les projections à 10 ans permettent d'appréhender la réalité du fonctionnement actuel.

Néanmoins, avec l'hypothèse d'une déviation de la RD 5, avec création d'un carrefour giratoire sur la RD 1083, au Nord de Benfeld, on constate un report de trafic sur la route de Strasbourg.

Ainsi, il semble assez évident que ce report pourrait être observé.

#### ▪ **Approche des impacts sur le fonctionnement urbain**

Dans l'hypothèse de l'aménagement d'un giratoire sur la Rd 1083, différents itinéraires ont été appréhendés à travers des hypothèses de report de trafic

Ces schémas permettent de mettre en avant :

- des reports de trafic sur la route de Strasbourg ceci d'autant plus que la commune de Benfeld joue un rôle important de point de traversée pour toutes les communes situées à l'est
- un fort impact sur le fonctionnement urbain
- une baisse de la fréquentation du passage souterrain en raison d'un accès possible à la ville directement depuis un futur carrefour
- une modification des fonctionnements d'entrée dans la ville
- le « retournement » du fonctionnement de la zone d'activités ; la partie arrière joue le rôle de porte d'entrée ;

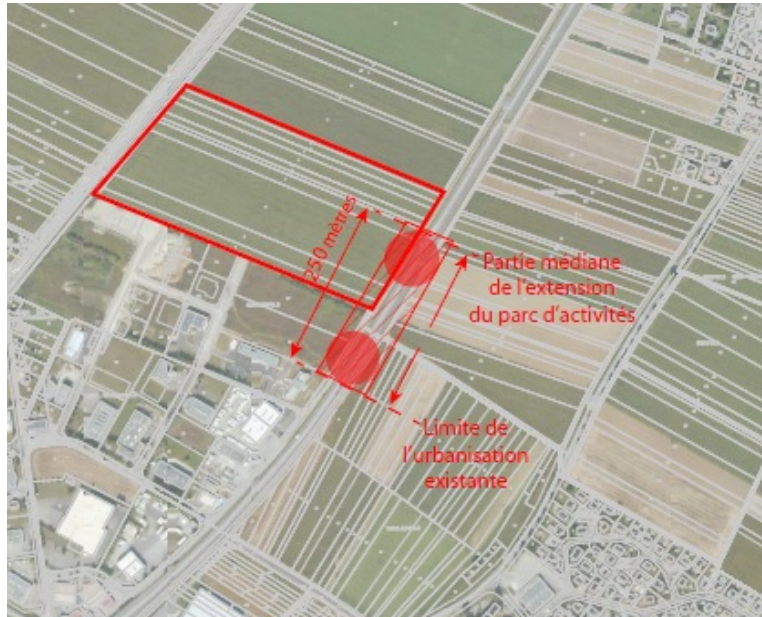
#### **Approche du positionnement possible du giratoire :**

Les emprises disponibles ne permettent pas la création d'un nouveau point d'échanges dans les parties déjà urbanisées.

Le point d'échanges pourrait se positionner entre deux faisceaux à savoir :

- Positionnement en interface avec le dernier terrain de la dernière tranche viabilisée du lotissement d'activités
- Positionnement en partie centrale de l'extension urbaine projetée (rentabilité économique de la desserte interne à la zone).

Si l'ouvrage empiétait sur le périmètre de lotissement approuvé, celui-ci devrait faire l'objet d'un modificatif nécessitant le recueil de l'avis des colotis.



- Bilan des démarches /procédures à mettre en œuvre pour la mise en œuvre d'un giratoire

#### **Concertation avec la population :**

Comme évoqué précédemment, la création d'un nouveau point d'échanges en entrée de ville impactera fortement le fonctionnement de la ville.

L'article L 300-2 du code de l'urbanisme précise dans son alinéa c que - Le conseil municipal ou l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale délibère sur les objectifs poursuivis et sur les modalités d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées dont les représentants de la profession agricole, avant : c) Toute opération d'aménagement réalisée par la commune ou pour son compte lorsque, par son importance ou sa nature, cette opération modifie de façon substantielle le cadre de vie ou l'activité économique de la commune et qu'elle n'est pas située dans un secteur qui a déjà fait l'objet de cette délibération au titre du a) ou du b) ci-dessus.

#### **Etude d'impact :**

Les giratoires sont concernés, dans certains cas, et suite au décret 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements , à étude d'impact. Sont soumis au cas par cas, à étude d'impact, tout giratoire dont l'emprise est supérieure ou égale à 0,4 hectares.

- La loi Grenelle II donne un fondement législatif et une définition à la notion de programme

#### Articles L. 122-1 II et R. 122-5 12° Code de l'environnement

« lorsque des projets concourent à la **réalisation fractionnée** d'un même programme de travaux, d'aménagement ou d'ouvrage, l'étude d'impact de chaque projets comporte une **appréciation des impacts de l'ensemble du programme** ».

Il s'agit d'un ensemble de projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagement réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une « **unité fonctionnelle** ».

- **Notion d'unité fonctionnelle**

Au terme de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement

« un programme de travaux, d'aménagement ou d'ouvrage est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagement réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une **unité fonctionnelle** ».

Deux situations sont possibles :

- Les travaux ou aménagement regroupés dans le programme relèvent tous pris individuellement de procédures d'autorisations assorties d'une étude d'impact.
- Dans les autres cas, il convient d'étudier, au titre du programme général, les incidences, de travaux, ouvrage et/ou aménagement, qui pris individuellement, en seraient dispensés.

Dans tous les cas, l'étude d'impact doit apprécier les effets cumulatifs résultant de la réalisation de l'ensemble du programme.