

C1.2. Choix de l'option de passage de l'axe nord-sud au droit de Strasbourg

La zone d'étude retenue dans le cadre du débat préalable est une zone large précédemment décrite. L'analyse des avantages et inconvénients des différentes options peut être résumée ainsi :

L'option 1 offrait l'avantage d'une réutilisation partielle de la RN 4 sur la moitié nord et préservait bien le territoire central du Kochersberg. En revanche, elle se développait au sud en tracé neuf en limite du piémont viticole et dans un secteur très sensible.

L'option 2 était caractérisée par une longueur plus importante et par la traversée de la vallée de la Zorn. Son insertion par rapport aux milieux naturels, aux ressources en eau et aux zones agricoles était plus pénalisante. Eloignée de Strasbourg, elle limitait le risque de périurbanisation.

L'option 3 était la plus courte. Elle apparaissait plus favorable vis-à-vis des milieux naturels. Plus proche de Strasbourg, elle pouvait inciter à la périurbanisation.

L'option 4 qui prévoyait l'élargissement sur place de la rocade ouest de Strasbourg nécessitait un tunnel sous le tronçon le plus urbain. Si les impacts étaient positifs sur la section en tunnel, ils étaient très négatifs de part et d'autre en générant des nuisances supplémentaires dans des zones déjà très touchées.

L'option 5 avait des impacts négatifs très importants dans les derniers vestiges des boisements alluviaux du Rhin, la zone inondable de l'Ill et les captages d'eau potable du Neuhof et elle se développait à proximité d'établissements à risques (périmètres SEVESO). Cette variante affleurait ou traversait des zones classées Natura 2000.

L'analyse des avantages-inconvénients des différentes options telle qu'elle a été menée lors des études préliminaires et qui est rappelée dans l'étude d'impact en E5. 2 peut être résumée comme suit :

- l'option 4 avait l'avantage d'optimiser les infrastructures existantes mais l'élargissement ou le passage en tunnel de l'autoroute existante sur 6 km, présentait à l'évidence de tels inconvénients (coûts, nuisances) qu'elle a été rejetée ;

- les options 1 et 5 proposaient des fonctionnalités intéressantes (desserte du piémont des Vosges entre Saverne et Molsheim pour l'option 1, desserte de la zone portuaire pour l'option 5) mais elles ne correspondaient moins aux objectifs fixés pour le contournement s'agissant de la gestion des flux nord-sud de transit et d'échanges. De plus l'option 1 concernait des zones viticoles AOC et un relief délicat tandis que l'option 5 portait atteinte aux milieux naturels sensibles des rives du Rhin ;

- l'option 2, et surtout l'option 3, répondaient mieux à l'ensemble des enjeux et des contraintes, notamment la capacité à capter les flux de transit et à améliorer les liaisons entre villes moyennes alsaciennes. Dans cette logique, l'option 3 s'avèrait être la plus favorable car, moins longue, ses impacts foncier, physique et environnemental étaient moindres

L'option 3 était également la moins coûteuse et apparaissait en conséquence comme la plus performante au plan socio-économique. Il s'agit également de l'option qui a recueilli le plus grand nombre d'avis favorables lors du débat mené en novembre 1999, en application de la circulaire Bianco.

C1.3. Objet et justification de l'opération

Les réflexions menées tant sur la continuité de l'axe nord-sud, question essentielle pour le développement économique de la région, et sur l'amélioration des conditions de déplacements sur l'agglomération de Strasbourg (DVA*, PDU*, Révision du Schéma Directeur Routier National) convergent donc vers un projet de liaison autoroutière en proximité de l'agglomération dans le cadre d'une solution plurielle, simultanée et partagée.

Les fonctions de ce qui peut désormais se nommer A355 - Grand Contournement Ouest de Strasbourg, soumis à la présente enquête, ont été arrêtées dans le cahier des charges du 6 juin 2000, à la suite du débat dit « Bianco » de 1999 et affinées dans le cadre des études et de la concertation. 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 de Strasbourg ;
- 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.

C1.4. Rappel des principales décisions

9 Mars 1973 : inscription dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU*) de l'agglomération strasbourgeoise approuvé par décret n° 73-265 du projet de Grand Contournement Ouest de Strasbourg.

24 mai 1995 puis 13 mars 2002 révision du schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU*) de Molsheim-Mutzig qui intègre le projet de GCO avec son tracé actuel.

11 avril 1994 signature du Contrat Triennal Strasbourg ville européenne 1994 - 1996 qui prévoit en son article 4 les études du Grand Contournement Ouest de Strasbourg pour 4 Millions de Francs (0,61 millions d'euros) financées à 50% par l'Etat et à 50% par la Région Alsace.

Le **21 avril 1997**, le Préfet de région Alsace demande au Ministre de l'Équipement le lancement du débat en application de la circulaire du 15 septembre 1992, dite circulaire « Bianco », relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures. Celle-ci prévoit une première phase de débat sur les grandes fonctions de l'infrastructure envisagée, suivie d'une étude de tracé.

Le **14 mai 1997**, le Ministre de l'Équipement demande à ce que le débat ait lieu après les élections régionales et cantonales.

Le **15 décembre 1997**, le Comité Interministériel à l'Aménagement Durable du Territoire lance les schémas de service

et examine la question du financement des infrastructures. Il introduit l'hypothèse de la concession pour le financement du GCO. Le Ministre de l'Environnement demande des compléments d'études sur la pollution de l'air.

Le **27 février 1998**, le Directeur des Routes approuve le dossier de concertation du Dossier de Voirie d'Agglomération de Strasbourg.

Le **19 mars 1999**, le Ministre de l'Équipement demande au Préfet de Région d'organiser le débat « Bianco ».

Le **7 février 2000**, le Préfet de Région adresse au Ministère de l'Équipement le Bilan du Débat « Bianco » avec le projet de cahier des charges.

Le **6 juin 2000**, le Ministère de l'Équipement approuve le cahier des charges par décision ministérielle et confie le pilotage des études d'Avant-Projet Sommaire à la Direction Régionale de l'Équipement d'Alsace.

Le **18 avril 2002**, les schémas de services collectifs de transport sont approuvés avec la mention de la création d'un contournement routier de Strasbourg.

Le **6 février 2003**, le Ministre ordonne la mise à disposition du public du dossier de présentation du projet.

Le **13 février 2003**, les caractéristiques du projet sont publiées conformément à la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et au décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP*). Aucune saisine n'ayant été adressée à la Commission dans les deux mois, une concertation locale est organisée du **10 juin au 12 juillet 2003**. Le bilan a été rendu public le **19 octobre 2004** après validation par la Direction des Routes, maître d'ouvrage de l'opération.

Le **18 Décembre 2003**, le Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire définissant notamment une nouvelle ambition pour la politique des transports et les grands projets d'aménagement retient le projet de contournement autoroutier de Strasbourg.

Le **10 mai 2004** est signée la « Convention de partenariat et de financement d'études pré opérationnelles multimodales relatives aux aménagements de requalification de l'autoroute A35 dans l'agglomération strasbourgeoise à l'horizon de la mise en

service du grand contournement ouest » qui constitue l'amorce du programme.

Le **16 décembre 2004**, la Commission Nationale du Débat Public est saisie par le Ministère de l'Équipement du fait des ajustements résultant de la concertation locale qui ont conduit à renchérir le projet.

Le **2 février 2005**, la CNDP autorise le maître d'ouvrage à poursuivre les études en vue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sans organiser de nouveau débat.

Le **4 novembre 2005**, la Direction Générale des Routes du ministère des Transports approuve le dossier d'avant-projet sommaire (APS*) du Grand Contournement Ouest de Strasbourg.

C1.5. Les effets du projet sur les trafics

Les effets du projet sur les trafics sont résumés par les cartes et schéma présentés ci-avant et ci-après.

Les études montrent que le projet capte tout d'abord une bonne part du trafic de transit qui circule aujourd'hui sur la rocade Ouest de Strasbourg (A 35) et les trafics récemment exclus des vallées vosgiennes. Ceci sera accentué par les mesures d'interdiction du trafic de transit marchandises sur l'A 35.

A l'horizon 2020 l'impact de délestage significatif sur le réseau secondaire du GCO (variation du trafic entre la situation avec GCO en 2020 et la situation sans GCO en 2020, dans le cadre de l'hypothèse haute de croissance des trafics) est illustré ci-après. L'effet sur l'axe RN4-A351 correspond bien à la fonction de redistribution de flux locaux et non de grand transit, avec un accroissement du trafic sur la section médiane (Wasselonne – Wolfisheim) et une réduction du trafic sur les autres sections, notamment entre Wolfisheim et le centre de Strasbourg (A351 actuelle).

La réorganisation des accès à Strasbourg concerne aussi indirectement tous les déplacements domicile – travail vers Strasbourg, qui vont bénéficier de l'amélioration des conditions de circulation sur l'A35. L'accès au cœur de Strasbourg est une des préoccupations majeures d'une partie des populations futures riveraines du GCO. Or ce ne sont pas tant les déviations des villages qui auront le plus d'effet mais bien la résolution des problèmes au cœur de Strasbourg.

Pièce C : Notice

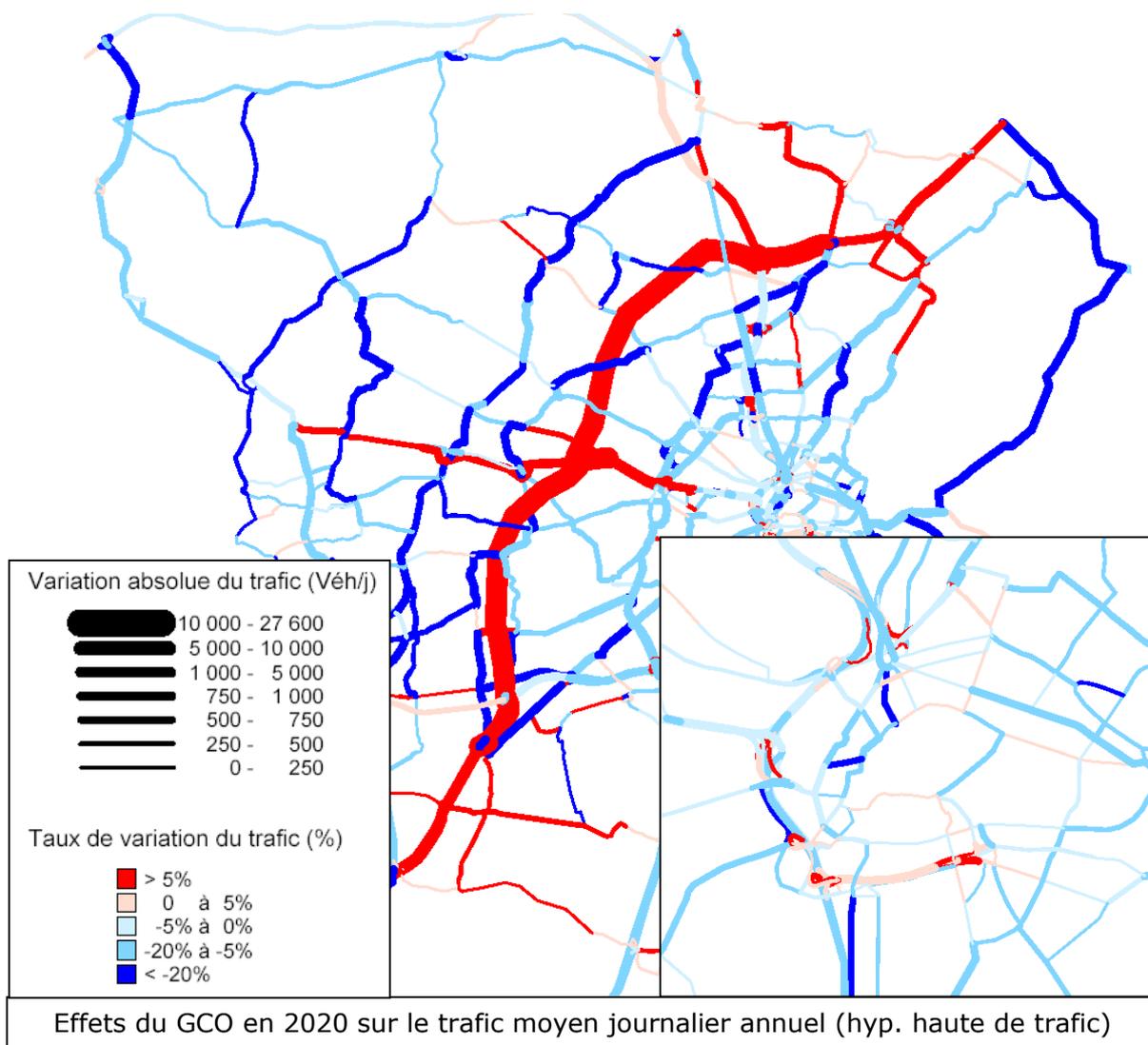
C1. Notice explicative

Le calcul des temps de parcours sur certaines relations (Wickersheim - Strasbourg Cronenbourg, par exemple) met en évidence le fait que le GCO permet un gain significatif par rapport à la situation de référence. On compte un gain de 10 minutes environ sur les parcours « radiaux » à l'heure de pointe, grâce à l'amélioration des conditions de circulation sur la rocade notamment. Ces temps apparaissent cependant supérieurs aux temps actuels du fait de l'accroissement général du trafic, qui sera d'autant moindre que l'urbanisation sera plus modérée.

Sur A35 Nord, le trafic passe, avec le projet, de 138 500 à 133 700, soit 5 000 véhicules de moins environ et sur A35 Sud de 145 700 à 137 400, soit 8 000 véhicules de moins. L'effet sur la section Sud est plus marqué d'une part du fait des projets de transports collectifs, mais aussi du fait que le GCO est une alternative d'accès à Strasbourg plus performante venant du Sud que du Nord (distances et temps de parcours).

L'analyse du type de trafic (échange, interne, transit) montre effectivement un accroissement du trafic interne de plus de 3 000 VL et 200 PL sur l'A35 Nord et l'A35 Sud, alors que les trafics d'échange et de transit sont bien réduits de plus de 10 000 véh/j.

En conclusion, le choix d'un tracé du GCO proche de l'agglomération permet de dégager sur l'A35 un « ballon d'oxygène » d'environ 30 000 véhicules/jour, qui peut être soit un gain net (en mettant en œuvre des mesures de restriction sur l'A35), soit un volume dont l'utilisation peut être contrôlée pour certains types d'usages (report suite aux extensions du tramway...). Ce volume représente 15% du trafic de la section la plus chargée (A35 au droit de Cronenbourg) et plus de 30% des sections d'entrée dans Strasbourg (A35 au droit d'Ostwald ou de Reichstett).



C1.6. Principaux effets sur l'environnement et choix du tracé

C1.6.1. Etat initial de l'environnement et points sensibles au sein de l'aire d'étude

Eau

Le projet s'inscrit au nord (Bassin versant de la Zorn) et au sud (Bassin versant de la Bruche) dans un secteur de plaine, comblé par des alluvions plio-quadernaires siège de la nappe phréatique d'Alsace, peu profonde et donc vulnérable. La Bruche est une rivière de première catégorie, de bonne qualité biologique, classée cours d'eau à poissons migrateurs qui abrite 2 espèces de l'annexe II de la directive Habitats (le chabot et la lamproie marine).

Dans la partie centrale (Kochersberg) le projet franchit le cours d'eau appartenant au bassin de la Bruche (le Muehlbach) et de la Souffel (Musaubach, Leisbach, Kolbsenbach). Les eaux de la Souffel et ses affluents sont de qualité moyenne à mauvaise, mais l'ensemble des communes du bassin versant s'est engagé dans un Schéma d'Aménagement, de Gestion et d'Entretien Écologique des Cours d'Eau (SAGEECE)*.

Les secteurs de la Bruche et de Vendenheim présentent des zones inondables importantes conjugant des enjeux dynamiques et d'expansion des crues.

Air

La caractérisation de l'état initial fait ressortir les points suivants :

- des niveaux de pollution plus élevés en hiver qu'en été,
- le non-respect des objectifs de qualité de l'air 2010 sur les zones bâties en hiver pour le benzène,
- le dépassement de ces mêmes objectifs sur le centre de Strasbourg pour le NO₂,
- une influence importante des grands axes routiers sur la pollution de fond.

Milieu Naturel

Dans l'aire d'étude retenue, la matrice de cultures industrielles (céréales) ou spécialisées (tabac, houblon) domine largement et les espaces naturels sont relégués dans des secteurs où la

valorisation agricole est rendue difficile en raison de l'excès d'eau, de la topographie ou de la nature des sols. Rares et peu étendus, les espaces naturels constituent un enjeu important.

Le projet traverse la vallée de la Bruche (sur 3 kilomètres) qui est une zone humide remarquable d'intérêt régional dont la valeur est reconnue. La flore et la faune autrefois très riches se sont appauvries mais les prairies humides et les boisements relictuels conservent un grand intérêt. Ce ried* constitue une coulée verte le long de la Bruche, du canal Vauban et du bras d'Altorf entre l'agglomération de Strasbourg et la zone de Piémont ; c'est un secteur à forte diversité faunistique, floristique et phytocoenotique*. Ce corridor écologique majeur figure au "schéma du réseau des espaces naturels" d'Alsace, à l'"inventaire des Zones Humides Remarquables" dans le Bas-Rhin ⁽¹⁾ ainsi qu'à l'"inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique" ⁽²⁾.

Les boisements et la végétation aquatique sont les systèmes parmi les plus diversifiés de tous ceux traversés par le projet. Les prairies montrent un intérêt écologique élevé plutôt par les surfaces couvertes que par leur richesse spécifique mais quelques prairies humides couvrent peu de surface pour une grande richesse spécifique. Représentant actuellement le lit majeur le mieux préservé à l'Ouest immédiat de Strasbourg, le site de la Bruche est à sensibilité très forte par rapport aux habitats rencontrés (chênaie-charmaie, saulaies, vergers, jardins maraîchers, prairies humides, lit mineur de la Bruche et canal de la Bruche).

Dans l'aire d'étude retenue, une seule espèce végétale protégée au niveau régional se trouve directement concernée par le projet. Il s'agit du *Butomus umbellatus* (Jonc fleuri) qui croît dans les fossés au Nord de l'aire d'étude (à l'Est de Vendenheim), dans une zone maraîchère et agricole.

La connaissance des amphibiens* dans l'aire d'étude est très partielle. Malgré les reconnaissances et écoutes, les sites de reproduction sont mal connus.

⁽¹⁾ Communes de Kolbsheim, Duppigheim

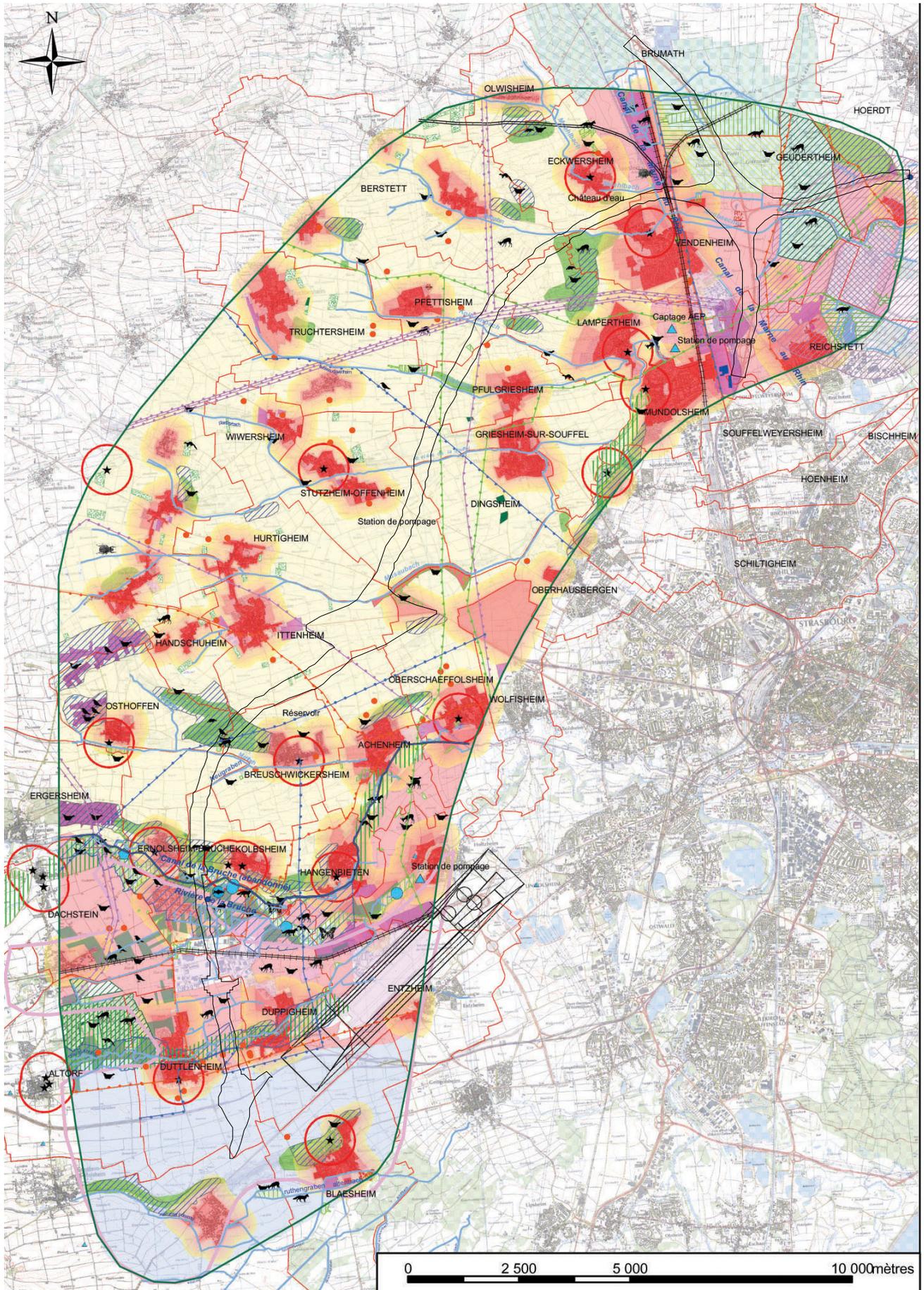
⁽²⁾ ZNIEFF de rang I : Ried de la Bruche 08010000, Duppigheim, Duttlenheim, Ernolsheim
ZNIEFF de rang II : Duppigheim, Duttlenheim, Ernolsheim, Kolbsheim

Pièce C : Notice

C1. Notice explicative

 Limite de l'aire d'étude	 Limite communale
MILIEU PHYSIQUE	
 Cours d'eau	 Frayère
 Etendue d'eau	 Projet de frayère
 Zone Inondable	 Présence d'espèces de l'annexe P de la directive Habitats
 Châteaux d'eau, captages AEP, stations de pompage et réservoirs	
MILIEU NATUREL	
 Z.N.I.E.F.F. de la vallée de la BRUCHE (rang II)	Grande faune :
Insectes :	 Zone d'intérêt élevé pour la grande faune
 Station à Osmoderne (insecte protégé)	Petite faune :
 Station accueillant des papillons protégés	 Zone d'intérêt pour la martre
 Station accueillant des papillons remarquables	 Zone d'intérêt pour le blaireau
Flore :	 Zone d'intérêt élevé pour le renard
 Station de "Butomus umbellatus" protégés au niveau régional	 Présence du Grand Hamster
 Station de "Tulipa Sylvestris" protégées au niveau national	Avifaune :
MILIEU HUMAIN	 Zone d'intérêt élevé pour l'avifaune
Agriculture :	 Localisation des espèces protégées inscrites à la liste rouge des espèces menacées en Alsace (directive "oiseaux")
 Houblon	Patrimoine
 Vignoble (A.O.C.)	 Petit patrimoine
 Pépinière	 Patrimoine classé
 Prairie	 Périmètre de protection
 Vergers / petits fruits et légumes	Urbanisme
 Asperges	 Zone urbaine existante
 Polyculture basée sur la céréaliculture et le maïs	 Zone urbaine future
 Polyculture basée sur l'élevage	 Zone d'activité existante
 Polyculture avec cultures spécialisées	 Zone d'activité future
 Zone de très petit parcellaire	 Enveloppe de "protection" phonique
 Equipements Isolés	Contraintes techniques et servitudes d'utilité publique
Sylviculture :	 Canal VAUBAN
 Forêt communale (soumise au régime forestier)	 Raffinerie BUTAGAZ
 Forêt domaniale	 Périmètre SEVESO
 Forêt privée (avec PSG)	 Ancienne décharge
 Boisement privé sans PSG ou forêt communale non soumise	 Station d'épuration
	 Poste électrique
	 Réseau de télécommunication
	 Gazoduc
	 Pipeline
	 Lignes électriques à Très Haute Tension
	 Voie ferrée
	 LGV Est-européenne
	 Cône d'envol de l'aéroport d'Entzheim

Pièce C : Notice
C1. Notice explicative



Carte des synthèse des données environnementales dans l'aire d'étude et bande d'enquête

En ce qui concerne l'entomofaune*, une seule espèce protégée au niveau national dans le cadre de l'arrêté du 22 juillet 1993 se trouve directement concernée par le tracé autoroutier. Il s'agit de l'Osmoderme* ermite (*Osmoderma eremita*) qui se développe dans les saules têtards* situés le long du chemin de halage du canal de la Marne au Rhin à Vendenheim, au Nord de l'aire d'étude.

L'ensemble des recherches a permis d'identifier 11 espèces d'oiseaux nicheuses d'intérêt communautaire dans le périmètre d'études. Les habitats les plus intéressants pour les oiseaux et qui offrent une certaine naturalité sont le massif forestier de Brumath-Geudertheim-Vendenheim et le ried* de la Bruche.

L'Alsace est la seule région abritant une population de grand hamster dont les effectifs ne cessent de décroître depuis 40 ans. Protégée, l'espèce est également inscrite à l'annexe II de la Convention de Berne et figure à l'annexe IV de la directive "Habitat". Le grand hamster fait l'objet d'un nouveau Plan National de Restauration. Les terriers de Grand Hamster ont été comptabilisés chaque année depuis 2003. Sept terriers ont été comptabilisés en 2006 dans l'emprise prévisible du projet. Plusieurs autres mammifères ont été identifiés dans l'aire d'étude. Le peuplement en chauves-souris est manifestement pauvre malgré les multiples recherches effectuées.

Agriculture

Le Kochersberg est la région agricole la plus riche de la région. Le projet occupe une emprise d'environ 300 ha de surface agricole. Il traverse des communes caractérisées par un très fort morcellement du parcellaire, un grand nombre d'exploitations par commune, souvent de faible taille, sensibles à un prélèvement de SAU*, même faible, quelques bâtiments d'exploitations isolés et quelques parcelles de houblon (Ittenheim), des cultures spécialisées dans les secteurs de petits parcellaires et à Hoerdt, un réseau de chemin dense et des déplacements conséquents, des opérations de remembrement liés à la LGV* Est dans le secteur de Vendenheim.

Sylviculture

Du point de vue sylvicole, les principaux enjeux sont dans la vallée de la Bruche sous la forme de forêt alluviale et dans la forêt de Grittwald au nord. Pour autant, les petits boisements du Muehlbach, le bois de Hurtigheimerstrasse ou de Pfttisheim ont une réelle valeur.

Urbanisme et paysage

Le projet traverse 3 grandes unités paysagères très évocatrices : la vallée de la Bruche, le Kochersberg, le cône de déjection* de la Zorn. Le tissu urbain est très maillé du fait de sa proximité avec l'agglomération de Strasbourg.

Malgré une typologie villageoise très typée, c'est un territoire pluriel nettement découpé en sous-ensembles qui singularise le territoire. Ils participent inégalement à un vaste mouvement de périurbanisation qui semble se ralentir (beaucoup de communes expriment à travers leurs documents d'urbanisme la volonté de modérer les extensions qui restent cependant importantes par endroits). L'importante densité de population inégalement répartie dans l'aire d'étude et la complexité des liens et des solidarités qui les sous-tendent constituent à plusieurs titres les éléments essentiels. Plusieurs documents d'urbanisme comportent des emplacements réservés pour une infrastructure autoroutière (Ernolsheim sur Bruche, Vendenheim notamment).

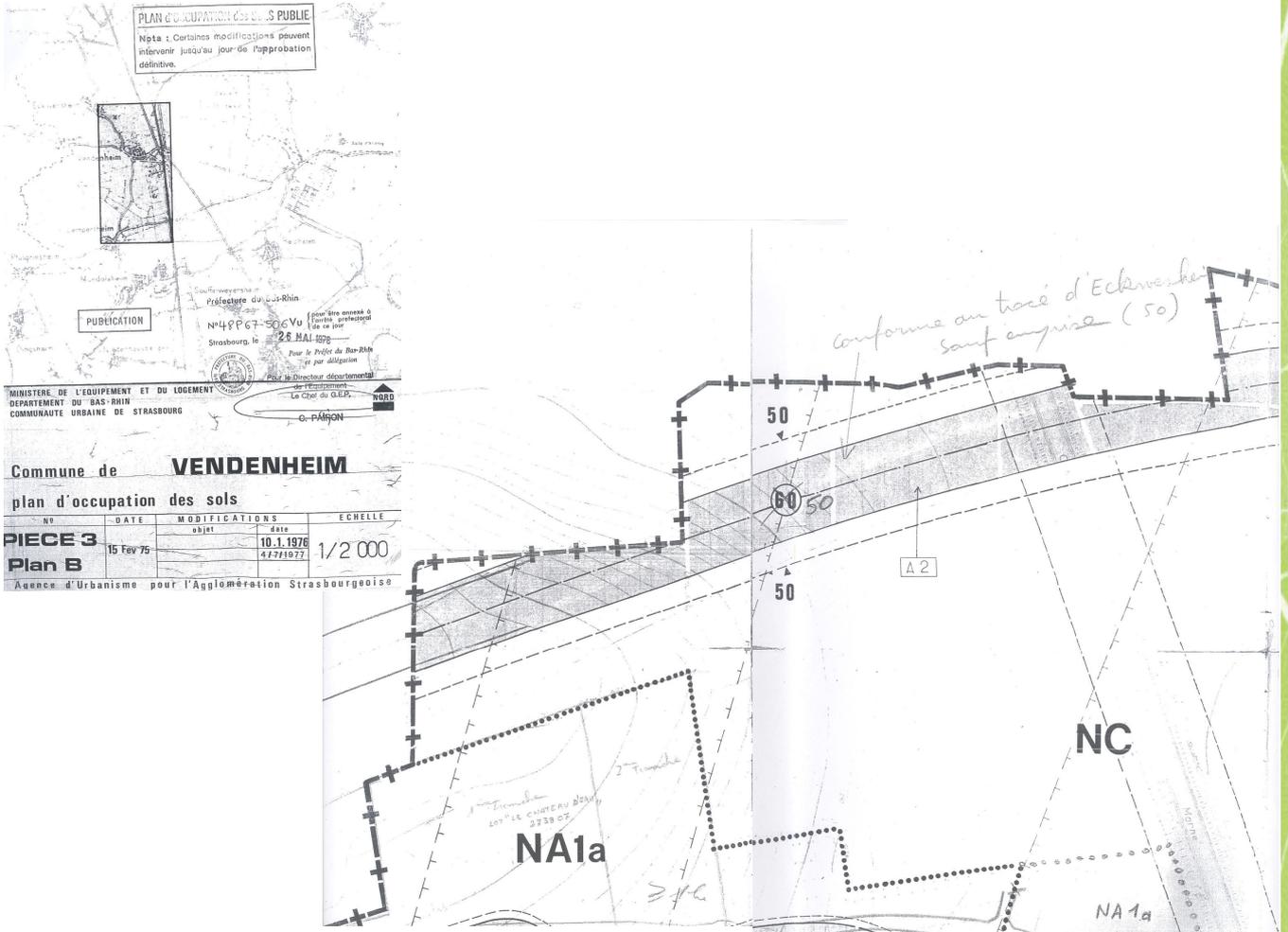
Patrimoine

Les études préliminaires ont identifié un certain nombre de monuments historiques inscrit ou classé dont les périmètres de 500 m de rayon recouvrent en partie le fuseau* d'étude du kilomètre à Vendenheim, Eckwersheim, Ernolsheim, Kolbsheim.

Toutefois, aucun de ces monuments ne se trouve directement dans la bande de 300 m suite aux études d'avant projet sommaire.

Le château de Kolbsheim est le plus concerné par le projet. Il est inscrit à l'inventaire des Monuments Historiques depuis le 3 mai 1972. Son périmètre de protection tangente la bande soumise à enquête. Le parc à l'anglaise du château, situé au niveau de la Bruche fait l'objet d'une demande d'inscription et présente un intérêt certain.

Pièce C : Notice
C1. Notice explicative



- 2 -

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

V E N D E N H E I M

A - VOIRIE

1 N°	2 Désignation	3 Emprise	4 Recul	5 Longueur	6 Bénéficiaire
A 1	Création de l'autoroute A 34 dans sa traversée du territoire de VENDENHEIM	60	50	3950 ml	Etat
A 2	Création de l'autoroute A 35 dans sa traversée du territoire de VENDENHEIM	60	50	2750 ml	Etat

Extraits du POS de Vendenheim portant les emplacements réservés pour le GCO

Acoustique (bruit)

La plupart des points de mesures situés sur les habitations les plus proches du projet sont considérés comme étant dans des zones à ambiance sonore initiale modérée, au sens de la réglementation. Certains points se distinguent même par des niveaux très faibles de l'ordre de 40 décibels (dB(A)).

C1.6.2. Recherche d'un tracé

Au sein de l'option 3 du débat de 1999, deux fuseaux* kilométriques ont été envisagés, dénommés fuseaux* Est et Ouest. Les deux extrémités de ces fuseaux* sont communes :

- Au Nord-Est, ils partagent un couloir réduit entre Vendenheim et Eckwersheim où ils se rejoignent au niveau du franchissement de la RD226 ; la jonction du GCO avec l'autoroute A4 est commune ;
- Au Sud, les 2 fuseaux* se rejoignent entre Ernolsheim et Kolbsheim, avant de franchir la Bruche. La jonction avec l'A352 est commune.

Entre ces 2 extrémités, les fuseaux* sont sensiblement parallèles et distants de 3 à 4 km.

Analyse des fuseaux*

Une fois assuré la fonctionnalité d'axe nord-sud, l'avantage fonctionnel recherché prioritairement est celui d'un délestage maximum de l'A35.

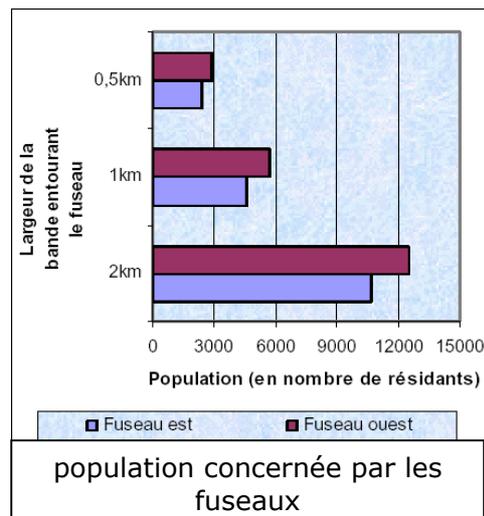
Légèrement plus court et moins sinueux que le fuseau* Ouest, le fuseau* Est présente l'avantage de se rapprocher de l'agglomération en partie centrale : les fonctions d'échange entre l'agglomération et l'extérieur en sont donc facilitées.

En matière d'environnement, le net désavantage du fuseau* Ouest sur le fuseau* Est repose principalement sur la proximité entre l'infrastructure et les villages, qui connaîtraient une dégradation plus importante de leur cadre de vie. La prise en compte des différents paramètres donne l'avantage au fuseau* Est.

La comparaison des fuseaux Est et Ouest est synthétisée dans le tableau suivant :

Thèmes	Fuseau Ouest	Fuseau Est
Pédologie	défavorable	favorable
Eaux superficielles	défavorable	favorable
Eaux souterraines	favorable	défavorable
Hydrologie, hydraulique	défavorable	favorable
Agriculture	défavorable	favorable
Urbanisme	défavorable	favorable
Pollution atmosphérique	défavorable	favorable
Milieus naturels, végétation	défavorable	favorable
Faune, entomofaune	favorable	défavorable
Paysage	défavorable	favorable

Comparaison des fuseaux* du point de vue de l'environnement.



De plus, la population présente dans le fuseau* Est est plus réduite que celle présente dans le fuseau* Ouest, ce qui permet de limiter l'exposition de la population aux nuisances sonores notamment.

C'est donc le fuseau Est qui a été retenu.

Pièce C : Notice

C1. Notice explicative

