

Thème n°13 : Solution tracé 1, Saverne-Molsheim et autres tracés alternatifs

Observations du public :

La proposition TTK consisterait en une liaison autoroutière Saverne-Molsheim ainsi que deux tronçons routiers, au sud et au nord de Strasbourg reliant l'autoroute allemande (HAFRABA).

Il faut soutenir une liaison routière Ouest, performante et à grande circulation, entre le Piémont (Barr, Obernai, Rosheim, Molsheim) et Saverne qui permettrait d'apporter une réponse cohérente au problème de transit, évitant ainsi l'agglomération de Strasbourg.

Le GCO s'inscrit avant tout dans une stratégie d'axe autoroutier nord-sud. Cette stratégie ignore les axes orientés nord-ouest/sud et surtout est-ouest, alors que ceux-ci recueillent la moitié du trafic de transit ; il est clair que si l'intégralité de ces paramètres avaient été prise en compte, c'est bien cet axe Saverne-Molsheim qui aurait dû être privilégié.

Cet itinéraire direct Molsheim-Saverne permet de réduire très fortement la distance par rapport à la solution autoroutière qui passe à Strasbourg, environ 26 km d'écart.

Questions de la commission d'enquête publique :

Aussi nous vous demandons de porter une réflexion sur la solution préconisée à savoir le scénario mixte.

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

Quelles seraient les difficultés techniques et les impacts sur l'environnement d'un tracé entre Eckwersheim et Olwischeim avec un raccordement à l'A4 au niveau de l'actuel échangeur n°48 ce, afin d'éviter le goulot d'étranglement entre Vendenheim et Eckwersheim ?

Ce thème a été abordé au cours de la réunion publique :

Monsieur Marc DRION :

Ma question est liée au problème agricole -problème d'impact sur les terres riches agricoles- mais aussi à la pollution. Un des scénarii envisagé était de réaliser une infrastructure routière entre Saverne et Molsheim. Cette option n'a pas été retenue. Elle permettait de diminuer la distance considérablement, non pas de 3 km comme vous l'avez dit tout à l'heure, mais certainement de plusieurs dizaines de kilomètres, de diminuer assez considérablement le problème de pollution, et enfin d'éviter des terres riches agricoles, du Kochersberg en particulier. Pouvez-vous me dire pour quelle raison cette option a été abandonnée ?

Monsieur Olivier QUOY, D.R.E. Alsace :

Tout d'abord, je crois qu'il faut regarder quels sont les flux concernés et le trafic que l'on trouverait sur cette infrastructure. Je ne ferais que référence au rapport de TTK qui reprend nos éléments. Nous avons 40 000 véhicules/jour sur le G.C.O. en 2020. On en trouve environ 9 000 sur un itinéraire Molsheim/Saverne, à peu près au même horizon. Cela démontre clairement qu'on n'est pas tout à fait dans les mêmes enjeux ni dans la même cible. Le raccourcissement de la distance que vous mentionnez s'applique effectivement à une partie du trafic. Mais c'est une partie qui n'est pas la plus stratégique. C'est celle sur laquelle le report modal peut être le plus performant mais ce n'est pas celle qui intéresse la région Alsace et les locaux.

Le mémoire en réponse n°1 indique :

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 sont **très contestables**.

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>	1700	15100
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 trafics d'échange et non seulement les déplacements domicile-travail,
- une périurbanisation déjà importante et en partie gouvernée par une forte contrainte foncière.

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 résumé 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.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

Les objectifs du projet sont avant tout autoroutier et liés à la continuité d'un axe Nord-Sud alsacien. Ils ont été définis à l'issue du débat de 1999 sur les fonctionnalités d'une liaison A4VRPV et précisés durant les phases de concertation et d'études ultérieures. Nombre d'interventions analysent la continuité nord-sud alsacienne retenue pour l'A355 comme un itinéraire dédié au transport international et à très longue distance par la route. Pour autant, et l'analyse de TTK l'illustre bien, les flux internationaux de plus longue distance sont plutôt orientés du nord-ouest vers le sud et s'ils avaient seuls guidés le choix du projet, ils auraient pu conduire à un tracé plus à l'ouest, du type Molsheim-Saverne. Or, une analyse détaillée des déplacements de poids lourds sur la région montre que sur un total d'environ 80 000 déplacements par jour (un même poids lourd pouvant faire plusieurs déplacements dans une journée, le nombre de poids lourds distincts roulant est donc un peu inférieur), environ 10 000 correspondent à du transit à l'échelle de l'Alsace, 20 000 ont leur origine ou leur destination en Alsace et enfin 50 000, soit plus de 60% sont internes. La distance moyenne tous déplacements est estimée à 30 km et à 20 km pour les déplacements internes dont 50% font moins de 17 km. C'est bien une logique avant tout régionale qui conduit à mettre en œuvre une continuité autoroutière rhénane en proximité de Strasbourg.

En ce qui concerne le tracé (point14) :

L'Alsace se caractérise par une densité de population très élevée, de 400 hab/km² dans la plaine. L'interdistance moyenne entre les villages est souvent de l'ordre de 2 à 3 km. Dans ces conditions, tout nouvel axe se situe à une distance de l'ordre du kilomètre. C'est le cas du GCO. Le choix du tracé a pris ce facteur en considération en retenant l'option qui globalement passe le plus loin des villages, notamment si on la compare à l'option du fuseau « ouest » décrite en E5.3 du dossier d'enquête.

Les habitations les plus proches sont situées sur les communes de Vendenheim puis d'Ernolsheim sur Bruche. Les autres bâtiments pouvant se situer en proximité du projet sont des bâtiments agricoles comme l'exploitation Roth à Pfulgriesheim.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

Existence d'emplacements réservés pour des aménagements Molsheim-Saverne (point 1.2.1) :

Il n'existe pas d'emplacements systématiquement réservés pour la construction d'un nouvel axe Molsheim-Saverne, même dans le cas de Singrist pour lequel un projet de déviation localisée de la RD1004 est en étude.

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne les tracés alternatifs (point 4.2) :

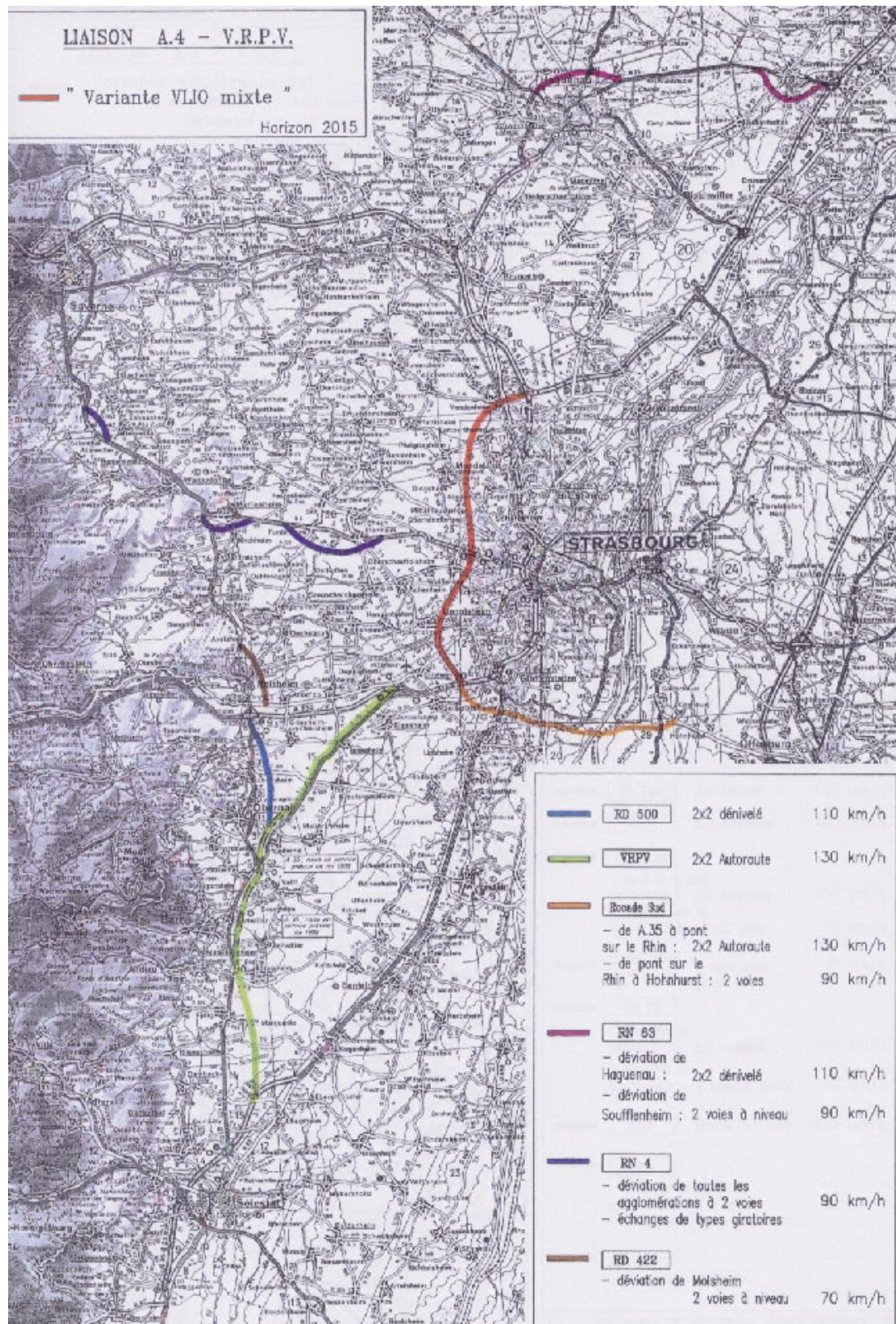
Quelques propositions reprennent des tracés alternatifs autres que les options du débat de 1999. Il s'agit notamment des propositions de P.Deutsch (Brumath 1761) et de M. Teychenné (Brumath 2019). Les deux sont elles-mêmes des variantes plus ou moins proche de la variante « VLIO Mixte » des études préalables au débat. Un synoptique de cette solution, très proche de celle de M. Teychenné est donné ci-après.

L'analyse des trafics selon les principales fonctions à assurer est rappelée page 159/357 du dossier d'enquête incluant cette variante « VLIO Mixte ».

Toutefois, il est important de préciser qu'il ne s'agit pas d'une mixité de projets, mais bien d'une mixité de fonctions. Ainsi, la section correspondant au tracé de la VLIO (au sud) devrait pour assurer la continuité autoroutière être d'une capacité et d'un profil en travers (2x2 voies) suffisant. Il ne s'agit ainsi plus du tout de la VLIO telle qu'elle est conçue aujourd'hui comme voie de desserte des quartiers (2 x 1 voie). De plus, ce scénario renforce le rôle de la RD1083 (ex RN83) au sud de Strasbourg et ne va pas dans le sens de la volonté d'y réduire les nuisances.

Si la route est aujourd'hui l'une des infrastructures où le mélange des fonctions est le plus simple, les contraintes actuelles et les volumes de trafic conduisent à essayer de séparer au mieux ces fonctions pour déterminer la typologie de route la mieux adaptée.

Toutefois, le tracé proposé par M. Deutsch (Brumath intervention n°1761), qui associe des enjeux de rénovation urbaine importants, présente de très forts impacts sur les populations (démolition de plusieurs immeubles HLM) avec de fortes nuisances créées. Le secteur compris entre ce nouveau tracé et l'A35 sur laquelle resterait un trafic non négligeable serait particulièrement difficile à urbaniser ou simplement à vivre.



En ce qui concerne le raccordement du GCO à l'A4 au niveau de l'échangeur 48 (point 4.3.3) :

Quelles seraient les difficultés techniques et les impacts sur l'environnement d'un tracé entre Eckwersheim et Olwischeim avec un raccordement à l'A4 au niveau de l'actuel échangeur n°48 ce, afin d'éviter le goulot d'étranglement entre Vendenheim et Eckwersheim ?

Les fortes contraintes du passage entre Eckwersheim et Vendenheim ont naturellement conduit à des questionnements sur la possibilité de raccorder le GCO à un autre endroit. Il convient tout d'abord de rappeler qu'avant d'être une question technique de géométrie, il s'agit d'une question de fonction pour une nouvelle autoroute, qui a en particulier été abordée dans le cadre du débat de 1999. En effet, le raccordement nord du GCO constituait une des différences entre les options 2 et 3 du débat, opposant un raccordement fonctionnel à l'A35 vers Lauterbourg pour l'option 3, à un raccordement sur la bretelle de Haguenau (A340) pour l'option 2. Dans tous les cas et comme on le voit, le raccordement à l'A4 n'était pas la seule possibilité recherchée.

Le débat de 1999 a porté sur des options et non sur un tracé précis. Néanmoins, le choix du raccordement à l'A35 constitue un élément du cahier des charges de l'infrastructure, qui est le document de référence issu du débat de 1999 et qui a conduit à définir une aire d'étude très centrée au nord sur le nœud A4 – A35 (cela est rappelé page 23/357 notamment du dossier d'enquête). Il convient à cet effet de noter que l'échangeur 48 Brumath sud ne se situe pas dans cette aire d'étude.

La question du raccordement à cet échangeur a été reposée lors de la concertation de 2003 et est rappelée page 182/357 du dossier d'enquête. Comme cela a été indiqué lors de la réunion du 27 juin 2003 à Vendenheim, aucun tracé n'est parfait et la proposition d'un passage entre Vendenheim et Eckwersheim résulte du fait qu'elle semble la seule à permettre un raccordement aux deux autoroutes A4 et A35

Afin d'apprécier ce choix, les contraintes géométriques, environnementales et fonctionnelles d'un raccordement de l'A4 au niveau de l'échangeur n° 48 (Brumath-Sud) sont analysées ci-après. Mais ce qu'il faut retenir d'entrée est que la continuité A 35-GCO était lors du débat de 1999 et reste encore aujourd'hui l'un des enjeux fort du raccordement Nord du GCO : ce sont bien les flux A 35-GCO qui sont dominants sur les flux A 4-GCO. Choisir un raccordement à l'échangeur n° 48 conduirait donc, en n'apportant pas de solution pour les flux venant ou allant vers l'A 35, à perdre l'un des intérêts du GCO pour capter du trafic de transit et donc pour éviter l'itinéraire actuel au cœur de l'agglomération.

GEOMETRIE

SECTION COURANTE

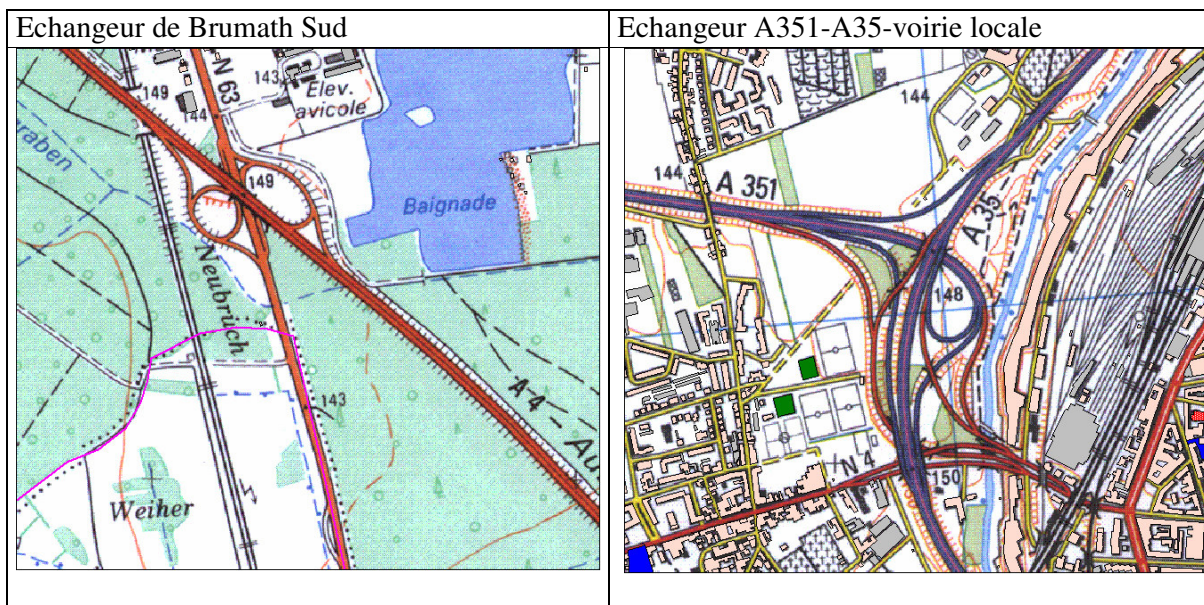
Dans cette option, le tracé, plus au nord, peut sans difficulté respecter les normes autoroutières (L1 de l'ICTAAL). Le profil en long (c'est-à-dire l'inscription du projet dans le terrain naturel) serait quant à lui un peu plus chahuté que le profil en long de la solution mise à l'enquête publique, notamment entre Berstett et Eckwersheim où le terrain naturel est plus vallonné.

ECHANGEURS

Un raccordement du GCO à l'A4 au niveau de l'actuel échangeur n°48 a pour conséquences de mêler les fonctions de desserte locale (diffusion) aux fonctions de transit (bifurcation autoroutière).

Dans ces conditions de multiplicité des fonctions à remplir, les échangeurs nécessaires sont compliqués, parfois peu lisibles et susceptibles de dégrader la sécurité des usagers. On en revient à recréer les échangeurs urbains du type A351-A35 ou du nœud de la Vigie au sud de Strasbourg.

L'illustration ci-dessous montre à la même échelle deux sites :



Il est fortement déconseillé d'adapter un échangeur existant pour lui faire remplir à la fois des fonctions autoroutières pour le transit et des fonctions de desserte locale avec des trafics différents très importants. C'est cet argument qui a conduit à ne pas retenir les demandes d'accès de la part de la commune de Vendenheim sur le nœud autoroutier projeté GCO-A35-A4.

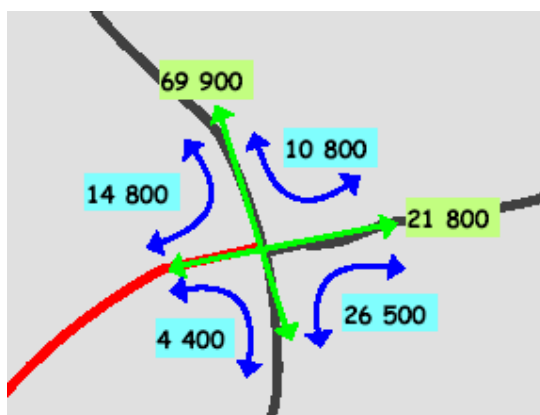
Dans le cas d'un raccordement à Brumath Sud (échangeur 48), il serait donc nécessaire d'abandonner les échanges avec la RD 63 (ex RN63) et donc d'interdire les accès actuels vers l'A4. La géométrie d'un nœud autoroutier étant différente d'un diffuseur (qui sert à la desserte locale), la mise aux normes de l'échangeur N°48 nécessiterait des emprises supérieures obligeant de fait à des expropriations supplémentaires voire à la destruction de bâtis compte-tenu de la proximité de certains bâtiments. Mais il serait de toutes façons très difficile de supprimer cet échangeur qui connaît un trafic important et qui dessert aujourd'hui la zone industrielle de Brumath Sud.

Afin de maintenir ces échanges locaux et donc de conserver l'échangeur, il serait nécessaire de créer un nœud autoroutier GCO/A4 plus au sud.

Actuellement, la distance entre les échangeurs N°48 et N°47 est d'environ 3 500 m. Dans le cas présent, de par la géométrie des dispositifs d'accès et les règles d'implantation de la

signalisation directionnelle, la distance réglementaire entre l'entrée de la branche GCO/A4 et la sortie A4/A35 doit être au minimum de 2 000m (de même, dans le sens inverse).

Le trafic supplémentaire indiqué ci-dessous, le respect des longueurs d'insertion des différentes branches et l'implantation de la signalisation obligerait à porter la section courante de l'A4 à 2x4 voies dans ce secteur.

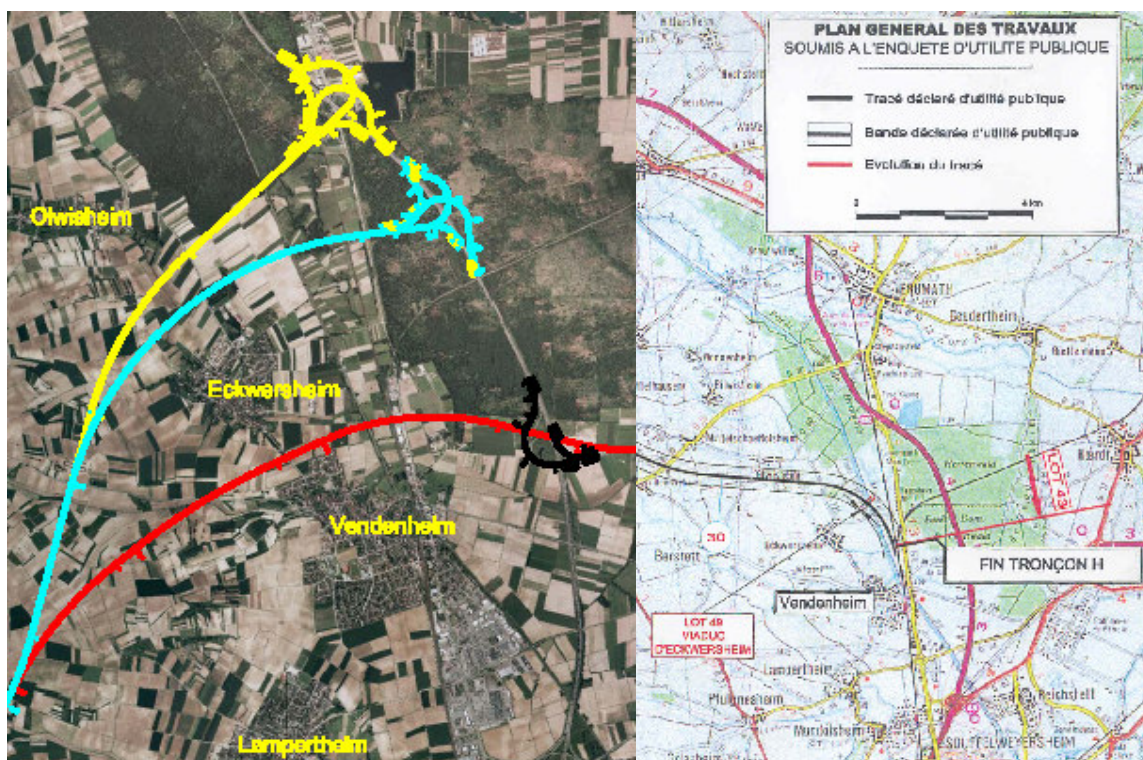


Estimation des flux sur le nœud nord en hypothèse haute 2020 (extrait des études d'APS) :

- 21800 en baïonnette + 10 800 => redimensionner la bretelle A4 nord – A35 nord et élargir l'A4
- 21800 + 4400 => forte charge pour les bretelles GCO – A4 sud

Les inter-distances entre échangeurs sont réglementées et ne peuvent être inférieures à 1200 m entre une sortie et une entrée; dans le cas contraire, il est nécessaire d'ajouter des voies supplémentaires d'entrecroisement voire des collectrices; ce serait sans doute le cas entre l'échangeur existant de Brumath-sud et le futur nœud autoroutier.

L'illustration ci-dessous fait figurer les deux possibilités (en jaune la suppression de l'échangeur 48 actuel et son remplacement par le nœud autoroutier, en bleu l'ajout d'un échangeur supplémentaire). Le tracé de la seconde phase de la LGV Est est rappelé ainsi que les principaux ouvrages prévus notamment le viaduc d'Eckwersheim.



Dans les deux cas de figure (suppression de l'échangeur local ou nouvel échangeur au sud), il serait nécessaire de modifier aussi l'échangeur A4/A35 afin d'adapter les bretelles d'accès aux trafics supplémentaires lié à la présence du GCO (figurées en noir sur le schéma).

Enfin, ce secteur sera traversé par la seconde phase de la LGV Est. Son tracé prévoit notamment un viaduc de franchissement du canal de la Marne au Rhin. De même, le GCO devrait lui aussi passer au-dessus du canal pour ensuite franchir la RD1063 puis se raccorder à l'autoroute. Le profil en long des lignes à grande vitesse étant fortement contraint, notamment en terme de rampes, il est très probable que le GCO devrait se trouver à une forte hauteur pour passer au-dessus de la LGV, consommant ainsi beaucoup d'emprises et devant peut-être s'accompagner de protections phoniques.

Compte-tenu de ces éléments géométriques, il est possible d'évaluer les enjeux environnementaux sur la base plus vraisemblable du tracé bleu (ajout simple d'un échangeur autoroutier).

IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

L'impact apparaît très important en milieu forestier si l'on cumule l'impact de l'échangeur, l'impact de l'élargissement de l'A4 avec les collectrices ou voies d'entrecroisement (environ 20 ha) et l'impact des modifications de l'échangeur A4/A35.

Dans le secteur ouest, le tracé traverserait des zones réputées humides entre le canal de la Marne au Rhin et la RD1063 avec une probabilité de sols compressibles.

Le caractère plus vallonné de ce secteur conduirait à rechercher des mesures d'insertion paysagère fortes du même type que dans les vallons de la Souffel ou sur Breuschwickersheim.

L'allongement des itinéraires majoritaires A35 -GCO (environ 3 km de plus) apparaît supérieur au gain sur l'itinéraire A4 – GCO (environ 1,5 à 2 km de moins) augmenterait un peu la consommation globale et la production de gaz à effet de serre. En revanche, la population directement exposée aux nuisances (air et bruit) serait bien entendu moindre.

CONCLUSION

Un raccordement à l'A4 au niveau de l'échangeur actuel N°48 n'est pas envisageable du fait du mélange des trafics que cela entraînerait, ce qui impose un raccordement plus au sud du GCO pour respecter le corridor demandé.

Cette solution nécessiterait les travaux suivants :

- ☐ Modification de l'échangeur A4/A35
- ☐ Obligation de mise à 2x4 voies entre les échangeurs au Sud
- ☐ Création de voies d'entrecroisement entre les échangeurs au Nord

Cette variante ne répond pas de manière satisfaisante, non seulement au plan de la sécurité mais également de celui du fonctionnement, du fait de la proximité des échangeurs liés à des trafics importants.

Mais surtout, cette solution rompt la continuité avec A35 ce qui est un gros handicap fonctionnel dans la mesure où ce sont bien les flux A35 – GCO qui sont dominants sur les flux A4 - GCO. C'est en partie cette analyse qui a conduit à rejeter l'option 2 du débat de 1999 qui se greffait sur la bretelle de Haguenau (A340).

Concernant l'environnement, on observe que cette solution, bien que pouvant réduire un peu l'exposition des populations au bruit et à la pollution (réduction sur Vendenheim et Eckwersheim sud, mais augmentation sur Eckwersheim et Olwisheim) impacterait de manière

importante la forêt domaniale de GritWald, traverserait une zone humide et enfin croiserait dans des conditions délicates la LGV Est.

C'est pour toutes ces raisons et compte-tenu du fait que d'une part des mesures de réduction des impacts importantes peuvent être mises en place sur le tracé proposé à l'enquête que la solution du raccordement de l'A355-GCO sur le nœud A35-A4 a été retenue.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

Le maître d'ouvrage à travers l'étude d'impact complétée par les différents mémoires en réponse démontre clairement l'efficacité du tracé n°3 en comparaison du tracé n°2.

En particulier, le choix du tracé Saverne-Molsheim semble inapproprié au regard :

- **des objectifs définis pour la nouvelle infrastructure ; axe Nord/Sud, liaisons villes moyennes, limitation des échanges locaux et réorganisation des accès à l'agglomération de Strasbourg,**
- **de la faisabilité technique ; axe neuf se superposant à la RN4 existante,**
- **de la performance ; nécessité de réaliser de nombreux échangeurs,**
- **de la sensibilité environnementale ; vignoble AOC, topographie du relief.**
- **des enjeux abordés dans le thème n°1**

Nous rappellerons que ce choix avait déjà été effectué lors du débat Bianco.