

## Grand Contournement Ouest de Strasbourg

Documents mis à disposition du public  
Dans le cadre de l'  
Enquête préalable à la déclaration d'utilité  
publique et de mise en compatibilité des Plans  
Locaux d'Urbanisme

## **Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement**



## SOMMAIRE

<b>Avant propos .....</b>	<b>5</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>7</b>
<b>1. L'aire géographique de la synthèse des perspectives d'aménagement et de développement (SPAD).....</b>	<b>9</b>
<b>2. Un espace présentant une forte dynamique sous influence de la métropole régionale – une ville moyenne et des bourgs centres qui se renforcent et structurent leur territoire .....</b>	<b>11</b>
<b>2.1. Une croissance démographique soutenue.....</b>	<b>11</b>
<i>2.1.1. Un accroissement de la population essentiellement porté par le mouvement migratoire .....</i>	<i>11</i>
<i>2.1.2. Une périurbanisation de plus en plus lointaine .....</i>	<i>11</i>
<i>2.1.3. Une démographie dynamique soutenue dans les communes de la seconde couronne de la Communauté Urbaine de Strasbourg .....</i>	<i>11</i>
<i>2.1.4. Une croissance importante de la population dans le secteur de Molsheim..</i>	<i>11</i>
<b>2.2. Un accroissement des flux de déplacement domicile-travail essentiellement en voiture particulière .....</b>	<b>14</b>
<b>2.3. Une prédominance de la maison individuelle très marquée dans les secteurs périurbains .....</b>	<b>17</b>
<b>2.4. Une population active ayant un emploi en forte progression dans les secteurs de périurbanisation .....</b>	<b>18</b>
<b>2.5. Une progression importante de l'emploi dans les secteurs de Marlenheim et de Molsheim .....</b>	<b>18</b>
<b>2.6. Une concentration des zones d'activités sur le territoire de la Communauté Urbaine et dans les pôles d'emploi Molsheim/Plaine de la Bruche.....</b>	<b>22</b>
<b>3. Un territoire concerné par des projets d'infrastructures de transport structurantes .....</b>	<b>25</b>
<b>3.1. Desserte des quartiers Ouest .....</b>	<b>25</b>
<b>3.2. La déviation de Molsheim .....</b>	<b>25</b>
<b>3.3. La liaison RD111 – Aéroport d'Entzheim.....</b>	<b>25</b>
<b>3.4. La Rocade Sud de Strasbourg .....</b>	<b>25</b>
<b>3.5. Le projet de requalification de l'autoroute A35.....</b>	<b>27</b>
<b>3.6. Le projet de tram-train Strasbourg-Bruche-Piemont .....</b>	<b>27</b>
<b>3.7. Le projet de transport routier guidé entre Wasselonne et Strasbourg .....</b>	<b>29</b>
<b>3.8. Liaison A351 – GCO .....</b>	<b>31</b>
<b>3.9. L'extension du réseau de tramways de l'agglomération strasbourgeoise .....</b>	<b>31</b>
<b>3.10. Potentiel de réorganisation des dessertes du Kochersberg.....</b>	<b>33</b>
<b>4. Des projets de développement des collectivités en synergie avec le projet d'infrastructure .....</b>	<b>35</b>

<b>4.1. L'émergence d'enjeux forts en matière d'aménagement lors du débat d'opportunité de 1999 .....</b>	<b>35</b>
<b>4.2. L'échangeur* de Duttlenheim : un atout pour le développement des pôles d'emploi de la Plaine de la Bruche et la desserte de l'aéroport.....</b>	<b>37</b>
4.2.1. Confirmation de l'axe économique Molsheim-Duttlenheim .....	37
4.2.2. Maintien d'un accès de qualité à l'aéroport sans encourager une prolifération désordonnée de zones d'activités .....	38
4.2.3. Valorisation du potentiel touristique et environnemental de la Vallée de la Bruche.....	38
<b>4.3. L'échangeur* sur la RN4 : une porte d'entrée stratégique pour l'agglomération .....</b>	<b>39</b>
4.3.1. Une nouvelle grande porte d'accès pour l'agglomération strasbourgeoise qu'il convient de valoriser .....	39
4.3.2. Une entrée d'agglomération qui offre une vision panoramique sur la cathédrale de Strasbourg qu'il convient de préserver.....	39
4.3.3. Un échangeur* qui constitue pour le Kochersberg et l'Ackerland l'accès privilégié au système autoroutier et qui permet de créer de nouvelles solidarités	41
<b>4.4. Le Kochersberg, la Porte du Vignoble et l'Ackerland : des territoires dont le développement urbain doit être maîtrisé.....</b>	<b>42</b>
<b>5. Des enjeux de protection de l'espace à prendre en compte aux abords de l'infrastructure .....</b>	<b>44</b>
5.1. Prendre en compte les nuisances acoustiques.....	44
5.2. Eviter de coloniser les abords du projet par des zones d'activités .....	44
5.3. Ménager la porte d'entrée de l'agglomération de Vendenheim .....	44

## **Avant propos**

Grand projet national d'infrastructure, le contournement de Strasbourg a été soumis aux dispositions de la circulaire du 15 décembre 1992 (dite circulaire Bianco) relative à la conduite des grands projets d'infrastructures.

A ce titre, afin d'intégrer les études de tracé dans une perspective d'aménagement des territoires concernés, la circulaire prévoit que les potentialités créées par l'infrastructure projetée soient identifiées et intégrées dans une synthèse des perspectives d'aménagement et de développement (SPAD).

Sorte de schéma de référence, qui propose une vision potentielle des structures d'aménagement ou de gestion des territoires concernés par le projet, la SPAD constitue un document d'orientation sélectionnant, de manière ciblée, les potentialités de développement et les territoires de vigilance qu'il convient de protéger et de mettre en valeur.



## Introduction

Si un contournement autoroutier passant à l'Ouest de Strasbourg avait été inscrit dans les documents de planification et d'urbanisme élaborés au début des années 1970, c'est à travers la problématique de continuité autoroutière Nord/Sud que son opportunité a été débattue en 1999, lors d'un débat sur les fonctionnalités d'une « liaison A4/Voie Rapide du Piémont des Vosges ».

Le débat a conduit à un consensus fort autour d'une infrastructure jouant le double rôle de contournement et de liaison autoroutière Nord/Sud et s'intégrant dans un système de transport multimodal cohérent visant à prévenir l'étalement urbain.

Au terme de ce débat, un cahier des charges de l'infrastructure, approuvé par décision ministérielle le 6 juin 2000, a défini le contenu de la synthèse des perspectives d'aménagement à établir.

La SPAD\* porte sur :

- La définition de l'aire géographique concernée, la prise en compte des autres politiques de l'Etat en matière d'aménagement, ainsi que des projets des collectivités territoriales concernées ;
- Les potentialités de développement offertes par la nouvelle liaison autoroutière, notamment à proximité des points d'échanges ;
- La protection et la valorisation des territoires traversés, afin d'identifier les mesures de protection nécessaires pour contrebalancer les effets négatifs éventuels de l'infrastructure.

Cinq objectifs sont assignés à la future infrastructure de contournement :

- 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 ;
- 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.

# SPAD

## 1. L'aire géographique de la SPAD

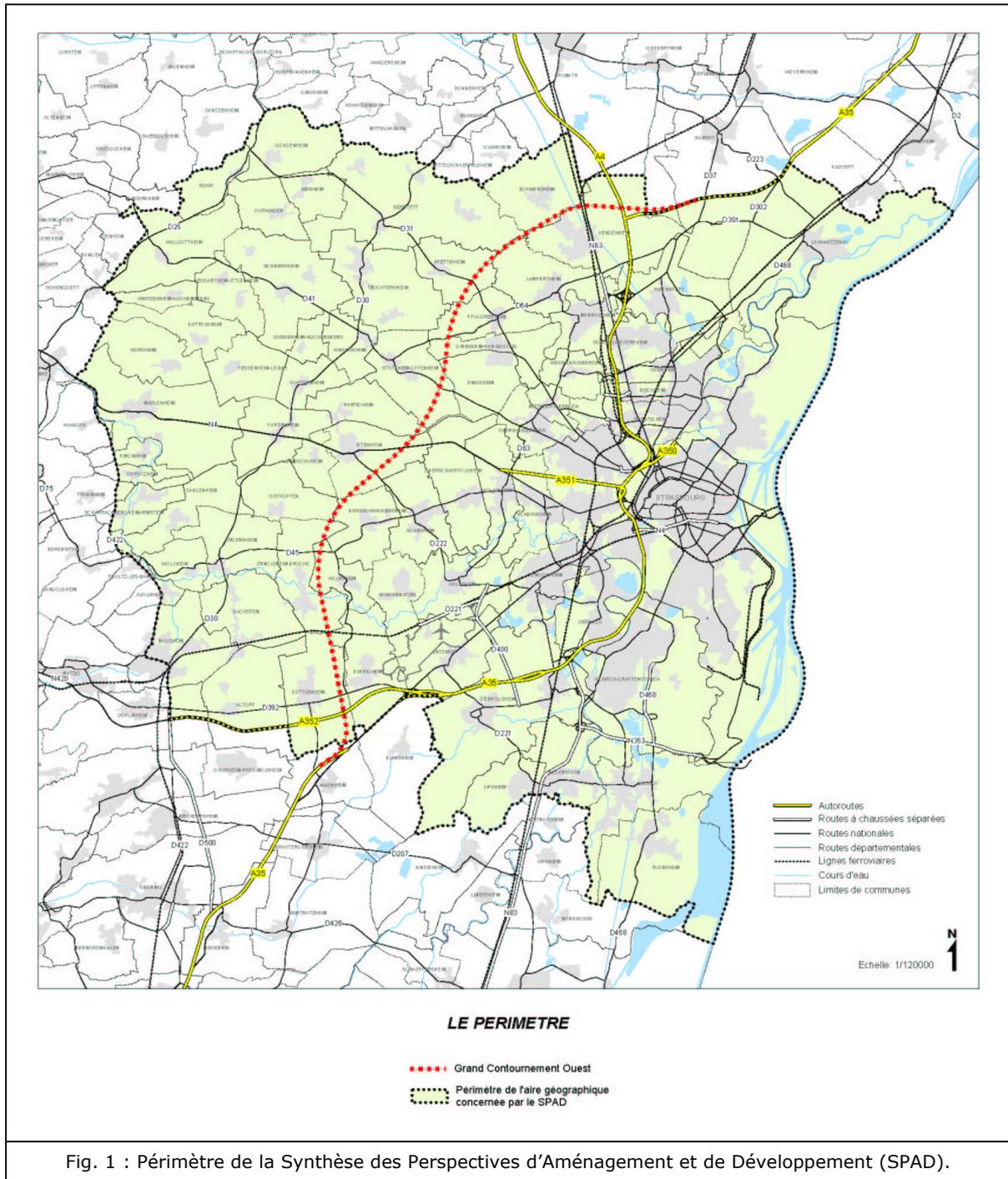


Fig. 1 : Périmètre de la Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement (SPAD).

## 1. L'aire géographique de la synthèse des perspectives d'aménagement et de développement (SPAD)

La définition de l'aire géographique concernée par la synthèse des perspectives d'aménagement et de développement s'appuie à la fois sur :

- Les principales conclusions et recommandations du débat d'opportunité de 1999 sur la « liaison A4/VRPV\* » quant aux fonctionnalités de l'infrastructure ;
- Sur les grands enjeux qui en découlent ;
- Sur les orientations de développement d'ores et déjà inscrites dans les documents de planification et qui peuvent avoir une synergie avec le projet d'infrastructure ;
- Sur les intercommunalités qui existent à ce jour.

Le Grand Contournement Ouest répond à des enjeux forts en matière d'aménagement et de desserte des territoires :

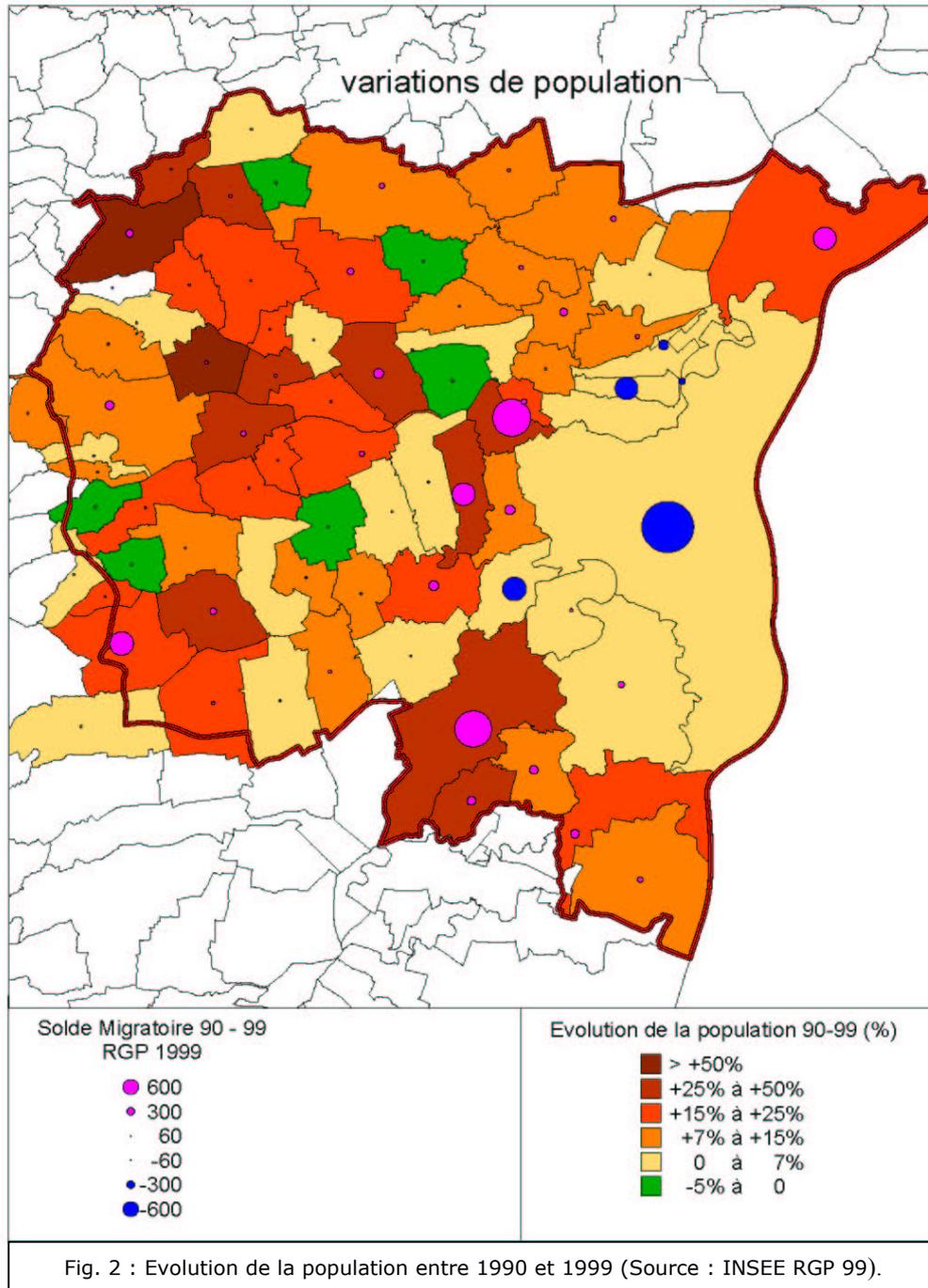
- L'amélioration du fonctionnement général de l'agglomération de Strasbourg ;
- L'irrigation des grands centres d'activités actuels et de nouvelles zones qui seront définies dans le cadre des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT).

Le débat a mis l'accent sur les dérives à éviter. Il est ainsi nécessaire de prévenir les risques d'étalement urbain en excluant les échangeurs\* dans les zones agricoles ou naturelles et en limitant les échanges locaux.

Un projet autoroutier était déjà inscrit dans les schémas directeurs, sans que ne soient précisés les échangeurs\* :

- Le schéma directeur de l'agglomération strasbourgeoise approuvé en 1973, en cours de révision actuellement ;
- Le schéma directeur de l'agglomération de Molsheim-Mutzig approuvé en 1976 et dont la révision a été approuvée en 2002.

Six communautés de communes sont concernées, dont quatre sont directement touchées par le projet. L'analyse combinée de ces éléments a permis de délimiter un périmètre qui regroupe 74 communes. Bordé à l'Est par le Rhin, au Nord-Est et au Sud-Est par les limites de la Communauté Urbaine de Strasbourg, le périmètre de la SPAD s'appuie dans la partie Sud-Ouest sur l'autoroute A352, au Nord-Ouest sur les limites de la communauté de communes du Kochersberg, à l'Ouest enfin sur la RD422.



## **2. Un espace présentant une forte dynamique sous influence de la métropole régionale – une ville moyenne et des bourgs centres qui se renforcent et structurent leur territoire**

### **2.1. Une croissance démographique soutenue**

L'aire d'études de la SPAD a gagné 34 000 habitants entre 1990 et 1999, soit une progression de 7,20% environ. Celle-ci est du même ordre de grandeur que l'accroissement moyen sur la totalité du département du Bas-Rhin (+7,7%) mais masque des disparités importantes entre les zones périphériques de la CUS (+12,7%) et la CUS elle-même (+6,5%).

#### ***2.1.1. Un accroissement de la population essentiellement porté par le mouvement migratoire***

Hormis dans la Communauté Urbaine de Strasbourg, dont l'évolution démographique est essentiellement liée au solde naturel, la part du solde migratoire constitue l'essentiel de l'évolution démographique de tous les autres secteurs.

#### ***2.1.2. Une périurbanisation de plus en plus lointaine***

Le secteur de Marlenheim, les communautés de communes de l'Ackerland et du Kochersberg ont connu une forte dynamique démographique traduisant la poursuite, voire le renforcement du mouvement de périurbanisation qui touche ces secteurs depuis le début des années 1980.

#### ***2.1.3. Une démographie dynamique soutenue dans les communes de la seconde couronne de la Communauté Urbaine de Strasbourg***

La Communauté Urbaine de Strasbourg a concentré plus de 80% des gains de population, en raison d'une stabilisation de la population dans Strasbourg même, mais aussi d'un développement urbain très important sur certaines communes de la seconde couronne.

#### ***2.1.4. Une croissance importante de la population dans le secteur de Molsheim***

La croissance rapide de la population dans le secteur de Molsheim est ici liée au dynamisme économique et résidentiel.

	1990	1999	EVOLUTION		
			Valeur absolue	Valeur relative %	Variation annuelle
Communauté Urbaine de Strasbourg	423 712	451 240	+ 27 528	+ 6,50	+ 0,72 %
Secteur de Marlenheim	6 563	7 287	+ 724	+ 11,03	+ 1,22 %
Communauté de Communes Les Châteaux	5 560	6 020	+ 460	+ 8,27	+ 0,91 %
Communauté de Communes Ackerland	3 497	4 339	+ 842	+ 24,08	+ 2,67 %
Secteur de Molsheim	20 086	22 511	+ 2 422	+ 12,06	+ 1,34 %
Communauté de Communes du Kochersberg	14 061	16 141	+ 2080	+ 14,79	+ 1,64 %
TOTAL	473 482	507 538	+ 34 056	+ 7,19	+ 0,79 %
Bas-Rhin	1 026 612	953 053	- 73 067	- 7,7	- 0,82 %

D.D.E. 67 - S.U.A. / Mission Agglomération

JANVIER 2003

	POPULATION TOTALE			SOLDE NATUREL		SOLDE MIGRATOIRE	
	1990	1989	Variation absolue	Nombre	Part en %	Nombre	Part en %
Communauté Urbaine de Strasbourg	423 712	451 240	+ 27 528	+ 260933	+ 98 %	+ 595	2 %
Secteur de Marlenheim	6563	7287	+ 727	+ 178	+ 25 %	+ 546	75 %
Communauté de Communes Les Châteaux	5560	6020	+ 460	+ 120	+ 26	+ 340	74 %
Communauté de Communes Ackerland	3497	4339	+ 842	+ 160	+ 19 %	+ 682	81 %
Secteur de Molsheim	20 089	22 511	+ 2422	+ 608	+ 25 %	+ 1814	75 %
Communauté de Communes du Kochersberg	14 061	16 141	+ 2080	+481	+ 23 %	+ 1599	77 %
TOTAL	473 482	507 538	+ 34 056	+ 28 480	+ 84 %	+ 5576	16 %
BAS-RHIN	953 053	1 026 120	+ 73 067	+ 42 714	+ 58 %	+30 353	42 %

D.D.E. 67 - S.U.A. / Mission agglomération

JANVIER 2003

Fig. 3 : La dynamique démographique.

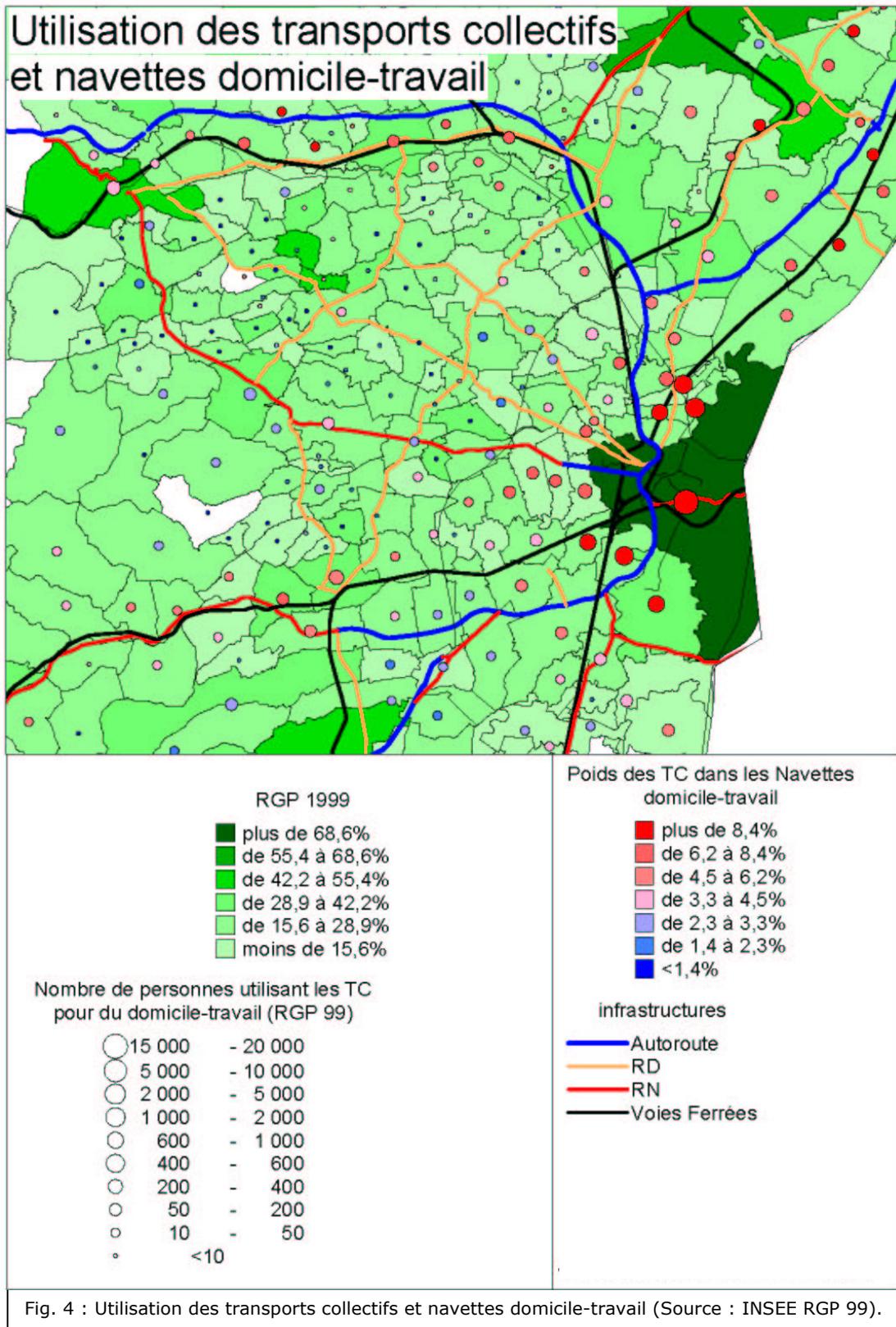


Fig. 4 : Utilisation des transports collectifs et navettes domicile-travail (Source : INSEE RGP 99).

### **2.2. Un accroissement des flux de déplacement domicile-travail essentiellement en voiture particulière**

La poursuite du phénomène de périurbanisation, malgré la création d'emploi dans les secteurs concernés, a eu pour conséquence une mobilité accrue des actifs.

Le constat d'une utilisation excessive de la voiture particulière subsiste, plus de 80% des déplacements domicile-travail vers la Communauté Urbaine de Strasbourg étant opérés par ce seul mode de déplacement.

L'utilisation de la voiture particulière dans la communauté urbaine croît progressivement vers la périphérie. 20% seulement de la population de Strasbourg utilise une voiture particulière contre 37% dans la deuxième couronne.

ORIGINE	TOTAL	PAS DE TRANSPORT	PIED	DEUX ROUES	VOITURE	TRANSPORT EN COMMUN	1 SEUL MODE	PLUSIEURS MODES
Communauté Urbaine de Strasbourg <small>[part modale]</small>	163 755	4 998 3,1 %	15 388 9,4 %	10 980 6,7 %	93 985 57,4 %	21 497 13,1 %	126 462 77,2 %	16 907 10,3 %
Secteur de Marlenheim <small>[part modale]</small>	1 355	5 0,4 %	0 0,0 %	8 0,6 %	1 229 90,7 %	44 3,2 %	1 281 94,5 %	69 5,1 %
Communauté de Communes les Châteaux <small>[part modale]</small>	4 990	18 0,4 %	4 0,1 %	30 0,6 %	4 573 91,6 %	145 2,9 %	4 748 95,2 %	220 4,4 %
Communauté de Communes Ackerland <small>[part modale]</small>	1 848	5 0,3 %	3 0,2 %	29 1,6 %	1 573 85,1 %	121 6,1 %	1 723 93,2 %	117 6,3 %
Secteur de Molsheim <small>[part modale]</small>	1 466	2 0,1 %	3 0,2 %	1 0,1 %	1323 90,2 %	75 5,1 %	1399 95,4 %	62 4,2 %
Communauté de Communes du Kochersberg <small>[part modale]</small>	3 622	13 0,4 %	9 0,2 %	22 0,6 %	2940 81,2 %	311 8,6 %	3273 90,4 %	327 9,0 %
Autres <small>[part modale]</small>	47 413	209 0,4 %	375 0,8 %	213 0,4 %	36 803 77,6 %	4 414 9,8 %	41 430 87,4 %	5399 11,4 %

D.D.E. 67 - S.U.A./Mission Agglomération

JANVIER 2003

DESTINATION	TOTAL	PAS DE TRANSPORT	PIED	DEUX ROUES	VOITURE	TRANSPORT EN COMMUN	1 SEUL MODE	PLUSIEURS MODES
Communauté Urbaine de Strasbourg	90 051	2 489 2,8 %	11 760 13,1 %	6 662 7,4 %	43 986 48,8 %	14 421 <u>16,0 %</u>	65 069 72,3 %	10 733 11,9 %
Secteur de Marlenheim	147	1 0,7 %	1 0,7 %	1 0,7 %	117 <u>79,6 %</u>	15 10,2 %	133 90,5 %	12 8,2 %
Communauté de Communes les Châteaux	151	1 0,7 %	0 0,0 %	8 5,3 %	119 78,8 %	13 8,6 %	140 92,7 %	10 6,6 %
Communauté de Communes Ackerland	88	0 0,0 %	0 0,0 %	3 3,4 %	71 80,7 %	4 4,5 %	78 88,6 %	10 11,4 %
Secteur de Molsheim	1 100	5 0,5 %	3 0,3 %	13 1,2 %	896 81,5 %	92 8,4 %	1 001 91,0 %	91 8,3 %
Communauté de Communes du Kochersberg	177	1 0,6 %	1 0,6 %	1 0,6 %	147 <u>83,1 %</u>	15 8,5 %	163 92,1 %	12 6,8 %
Autres	10 935	39 0,4 %	169 1,5 %	116 1,1 %	8 109 74,2 %	1 100 10,1 %	9 325 85,3 %	1402 12,8 %

D.D.E. 67 - S.U.A./Mission Agglomération

JANVIER 2003

Fig. 5 : Déplacements domicile/travail en 1999 vers la Communauté Urbaine.

# SPAD

## 2. Un espace présentant une forte dynamique sous influence de la métropole régionale

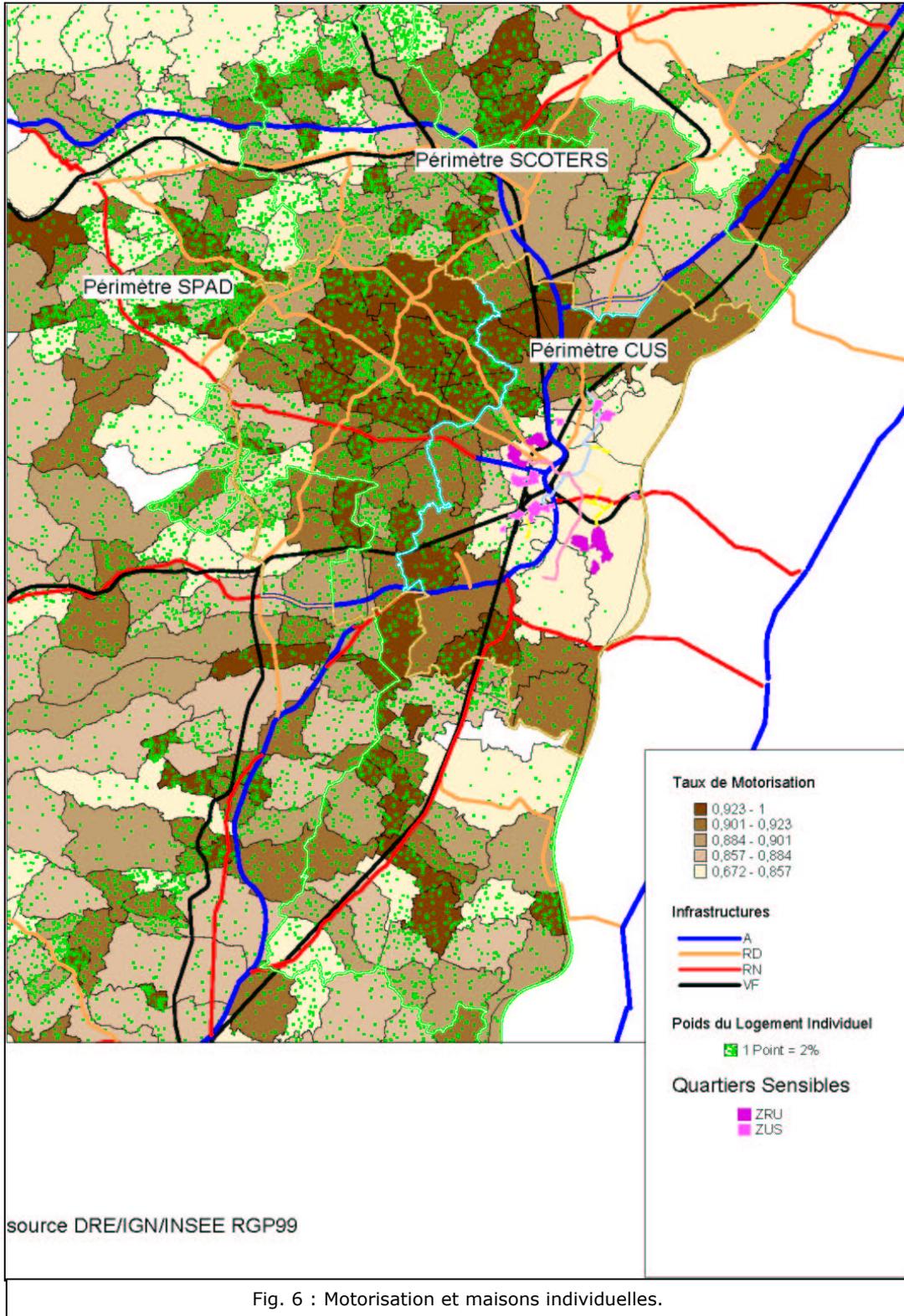


Fig. 6 : Motorisation et maisons individuelles.

### 2.3. Une prédominance de la maison individuelle très marquée dans les secteurs périurbains

La croissance démographique dans les secteurs périurbains a eu pour conséquence d'augmenter la part de la maison individuelle dans les secteurs concernés par le mouvement de périurbanisation important, en raison notamment de la création de lotissements successifs.

Le logement collectif tend néanmoins à se développer dans les bourgs-centres et dans certaines communes rurales.

Le secteur de Molsheim a vu par contre le poids de la maison individuelle diminuer en raison d'une forte pression de la demande de logement locatif et d'un parc social important à Molsheim.

La deuxième couronne de la Communauté Urbaine de Strasbourg se caractérise par une prédominance de maisons individuelles (60%), alors que la première couronne se compose d'une forte représentation d'immeubles collectifs.

	1990			1999		
	Résidences principales	Dont maisons individuelles		Résidences principales	Dont maisons individuelles	
		Nombre	Valeur relative		Nombre	Valeur relative
Communauté Urbaine de Strasbourg	172 128	32 353	19 %	192 028	36 274	19 %
Secteur de Marlenheim	2236	1680	75 %	2648	2056	78 %
Communauté de Communes Les Châteaux	1816	1354	75 %	2149	1676	78 %
Communauté de Communes Ackerland	1162	824	71 %	1588	1200	77 %
Secteur de Molsheim	6811	4653	68 %	8170	5304	65 %
Communauté de Communes Du Kochersberg	4375	3450	79 %	5526	4840	88 %
TOTAL	188 528	44 314	24 %	212 079	51 350	24 %

D.D.E. 67 - S.U.A./Mission Agglomération JANVIER 2003

Fig. 7 : L'évolution de la part de la maison individuelle.

#### **2.4. Une population active ayant un emploi en forte progression dans les secteurs de périurbanisation**

Le pourcentage des actifs ayant un emploi a augmenté très fortement dans les secteurs de Marlenheim, des communautés de communes de l'Ackerland et du Kochersberg (+9,9% pour le Bas-Rhin entre 1990 et 1999).

Cette évolution est la traduction de deux phénomènes : l'arrivée dans ces secteurs de populations en âge de travailler qui travaillent dans la Communauté Urbaine de Strasbourg et, dans une moindre mesure, de la création d'emplois dans les bourgs-centres de Marlenheim et de Truchtersheim.

La progression dans le secteur de Molsheim est essentiellement liée à la croissance de l'emploi, notamment à Molsheim.

La deuxième couronne de la Communauté Urbaine de Strasbourg a connu une forte augmentation de la population active ayant un emploi (+18,6%), alors que Strasbourg et la première couronne ont eu une augmentation inférieure à 5%.

#### **2.5. Une progression importante de l'emploi dans les secteurs de Marlenheim et de Molsheim**

La progression du nombre d'emplois est liée essentiellement à la mise en place et au développement de zones d'activités dans les pôles d'emploi que sont Molsheim et Marlenheim.

Molsheim constitue en particulier un pôle d'emploi en croissance depuis une vingtaine d'années.

Le parc d'activités de la plaine de la Bruche dans la partie Est de la communauté de communes de Molsheim constitue le 3ème pôle d'emplois du département.

Marlenheim est incontestablement le pôle d'emplois local des communautés de communes de la Porte du Vignoble et des Villages du Kehlbach (40% des entreprises du secteur y sont concentrées).

	1990	1999	EVOLUTION	
			Valeur absolue	Valeur relative %
Communauté Urbaine de Strasbourg	179 407	188 305	8 898	+ 4,96 %
Secteur de Marlenheim	2940	3371	+ 431	+ 14,66 %
Communauté de Communes Les Châteaux	2 565	2 872	+ 307	+ 11,97 %
Communauté de Communes Ackerland	1 672	2 186	+ 514	+ 30,74 %
Secteur de Molsheim	8 874	10 416	+ 1 542	+ 17,38 %
Communauté de Communes du Kochersberg	6 609	7 711	+ 1 102	+ 16,67 %
TOTAL	202 067	214 861	+ 12 794	+ 6,33 %

Source INSEE - Exploitation CETE de l'Est  
D.D.E. 67 - S.U.A./Mission Agglomération

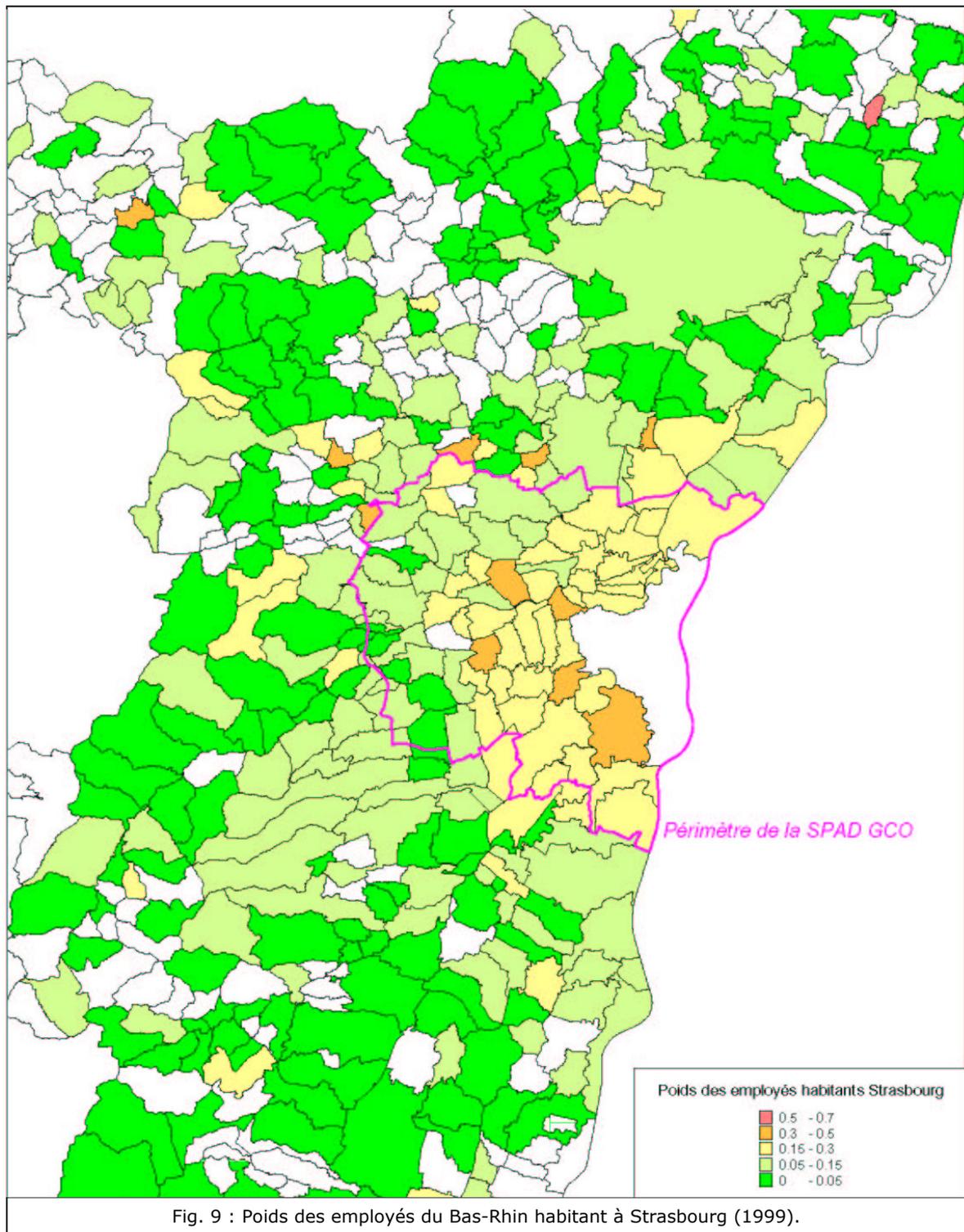
G.C.O. /SPAD  
JANVIER 2003

	1990	1999	EVOLUTION	
			Valeur absolue	Valeur relative %
Communauté Urbaine de Strasbourg	210 036	224 449	+ 14 413	+ 7 %
Secteur de Marlenheim	1 836	2 132	+ 296	+ 16 %
Communauté de Communes Les Châteaux	1 492	1 121	- 371	- 25 %
Communauté de Communes Ackerland	840	941	+ 101	+ 12 %
Secteur de Molsheim	10 909	13 391	+ 2 482	+ 23 %
Communauté de Communes du Kochersberg	1 836	2 262	+ 426	+ 23 %
TOTAL	226 949	244 296	+ 17 347	+ 8 %

D.D.E. 67 - S.U.A./Mission Agglomération

JANVIER 2003

Fig. 8 : Evolution de la population active ayant un emploi.



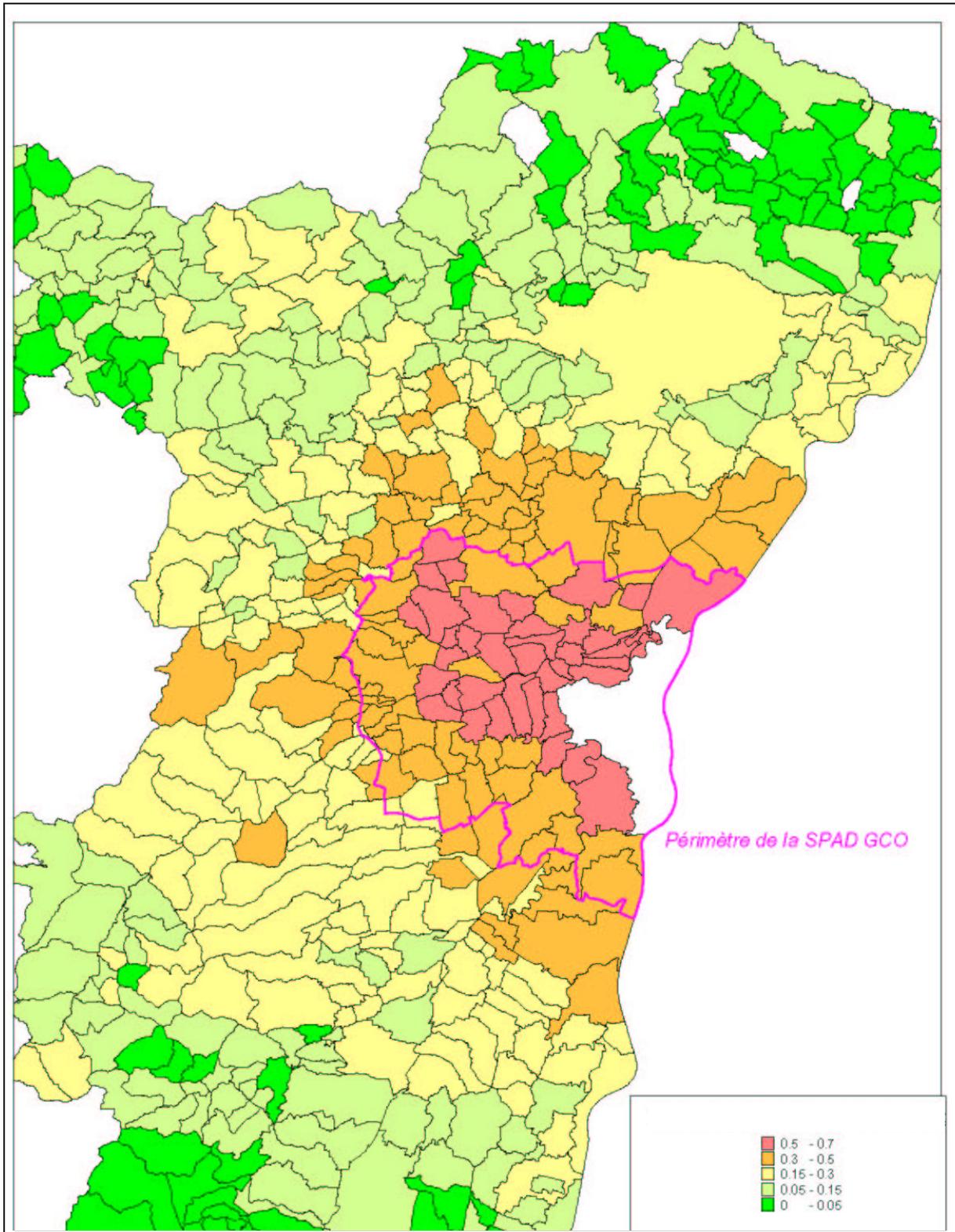


Fig. 10 : Poids des habitants du Bas-Rhin travaillant à Strasbourg.

### 2.6. Une concentration des zones d'activités sur le territoire de la Communauté Urbaine et dans les pôles d'emploi Molsheim/Plaine de la Bruche

Le territoire concerné par la SPAD regroupe 84 zones d'activités de 3 hectares et plus, dont 63 sont implantées sur le territoire de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

La plupart des zones d'activités qui se sont installées ces trente dernières années ont privilégié les accès routiers et autoroutiers.

12 zones d'activités sont recensées à Strasbourg. La zone portuaire, qui regroupe plus de 300 entreprises pour 11 000 emplois, constitue le plus important pôle industriel et logistique de la région.

La Plaine des Bouchers, avec quelques 465 établissements et 9 400 emplois environ, constitue le deuxième pôle d'emploi du département.

Le Parc d'activités de la Plaine de la Bruche constitue la troisième zone d'emploi du département avec quelques 4 000 emplois.

Molsheim, qui regroupe 6 zones d'activités, apparaît également comme un pôle d'emploi important qui regroupe quelques 3 000 emplois.

Le reste du territoire de la SPAD comporte peu de zones d'activités, essentiellement localisées le long de certaines communes de la RN4.

Secteur concerné	Commune d'implantation	Superficie totale (en hectares)
Communauté de Communes les Châteaux	Hangenbieten Achenheim : Z.A.	12
Communauté de communes Ackerland	Furdenheim : Z.A. Ittenheim	4
Communauté de communes La Porte du Vignoble	Kirchheim : Z.I.	7,8
	Marlenheim : Parc d'Activités de la Mossig	40
	Vosgebois	4
	Scharrachbergheim-Irmstett : ZA	4
Communauté de communes du Kochersberg	Truchtersheim : Z.A.	2
Secteur de Molsheim	Altorf : l'Activeum	20
	Dachstein : Z.A.	8
	Dorlisheim : les Mercuriales	3
	Zone Commerciale	13,5
	Ergersheim	4
	Parc d'Activité de la Plaine de la Bruche	163
	Duppigheim : Z.A.	9
	Wolxheim : ZA	5
	Molsheim :	
	Z.I. La Hardt	75
	Ecospace	20
	Scierie Feidt	5
Messier Bugatti	22	
Hardt-Rindweg	21,3	
Hardt-Kirschfeld	11,6	

Fig. 11 : Les zones d'activité existantes dans les différentes communautés de communes.

Communes	Nom de la zone	Superficie totale (en hectares)
BISCHHEIM	Z.I. Bischheim-Hoenheim	32
ECKBOLSHEIM	Parc d'Activités	24
ENTZHEIM	Plate-forme aéroportuaire	43
	Allée de l'Europe	5
	CORA	13
	Europeum	22,5
ESCHAU	Zone Industrielle	7
	Zone Artisanale	28,7
FEGERSHEIM	Zone Industrielle et Commerciale	90
GEISPOLSHHEIM	Zone Industrielle Forlen	25
	Geispolsheim Nord	88
	Geispolsheim Sud	45,6
	Zone Commerciale de la Vigie	8,4
HOENHEIM	Zone Artisanale de Hoenheim	14,4
	Zone Industrielle de Hoenheim-Bischwiller	12
HOLTZHEIM	Pôle agroalimentaire	31
ILLKIRCH- GRAFFENSTADEN	Parc d'Innovation d'Ilkirsch	170
	Ilkirsch Girlenhirsch	22,8
	Ilkirsch Z.I. Sud	45,6
	Ilkirsch Cor de chasse	9,3
	Ilkirsch Z.I. Nord	21
	Ilkirsch A. Schweitzer	5,9
	Ilkirsch Z.A. Alcatel	16,3
	Zone Commerciale Baggersee	15,4
	Zone Huron	6
	Zone de la Hardt	5,4
LAMPERTHEIM	ZAC Lampertheim	16,4
LIPSHEIM	Z.A. Parc Gaggenau	11
MUNDOSLHEIM	Z.A. les Maréchaux	12
	Z.A.	29,8
NIEDERHAUSBERGEN	Z.A. la Redoute	3
OBERHAUSBERGEN	Z.A.	4,7
	Z.A.	4,8
	Valparc	5,9
OBERSCHAEFFOLSHEIM	Z.A.	12,5
OSTWALD	Parc Club des Tanneries	35
	La Vigie	49,4
REICHSTETT	Le Rammchplatz I	57
	Le Rammchplatz II	25
	Compagnie Rhénane de Raffinage	438
SCHILTIGHEIM	Espace Européen	96,7
	ZA Vogelau	18
	Brasseries	16,3
	Mittelfeld	14
	ZA PTT	8,3
SOUFFELWEYERSHEIM	Z.A.	28,5
STRASBOURG	Zone Portuaire	853 (hors bassin)
	Les Poteries	71
	Strasbourg Herrade	4,3
	Plaine des Bouchers	146
	Bartischgut	3,3
	Langhaag	3
	Forges	39,8
	Marché Gare	66,4
	Z.A. de Strasbourg	25,5
	Z.A. de Strasbourg Athéna	10,2
	HautePierre Sud	10
	Brasserie de Cronenbourg	9,3
VENDENHEIM	Parc Commercial Strasbourg-Nord	38
LA WANTZENAU	Z.A. Higt tech.	12
	Z.A. de la Wantzenau	21
	Z.I. de la Wantzenau	114
WOLFISHEIM	Z.A. de Wolfisheim	7

Fig. 12 : Les zones d'activité existantes dans les communes de la CUS.

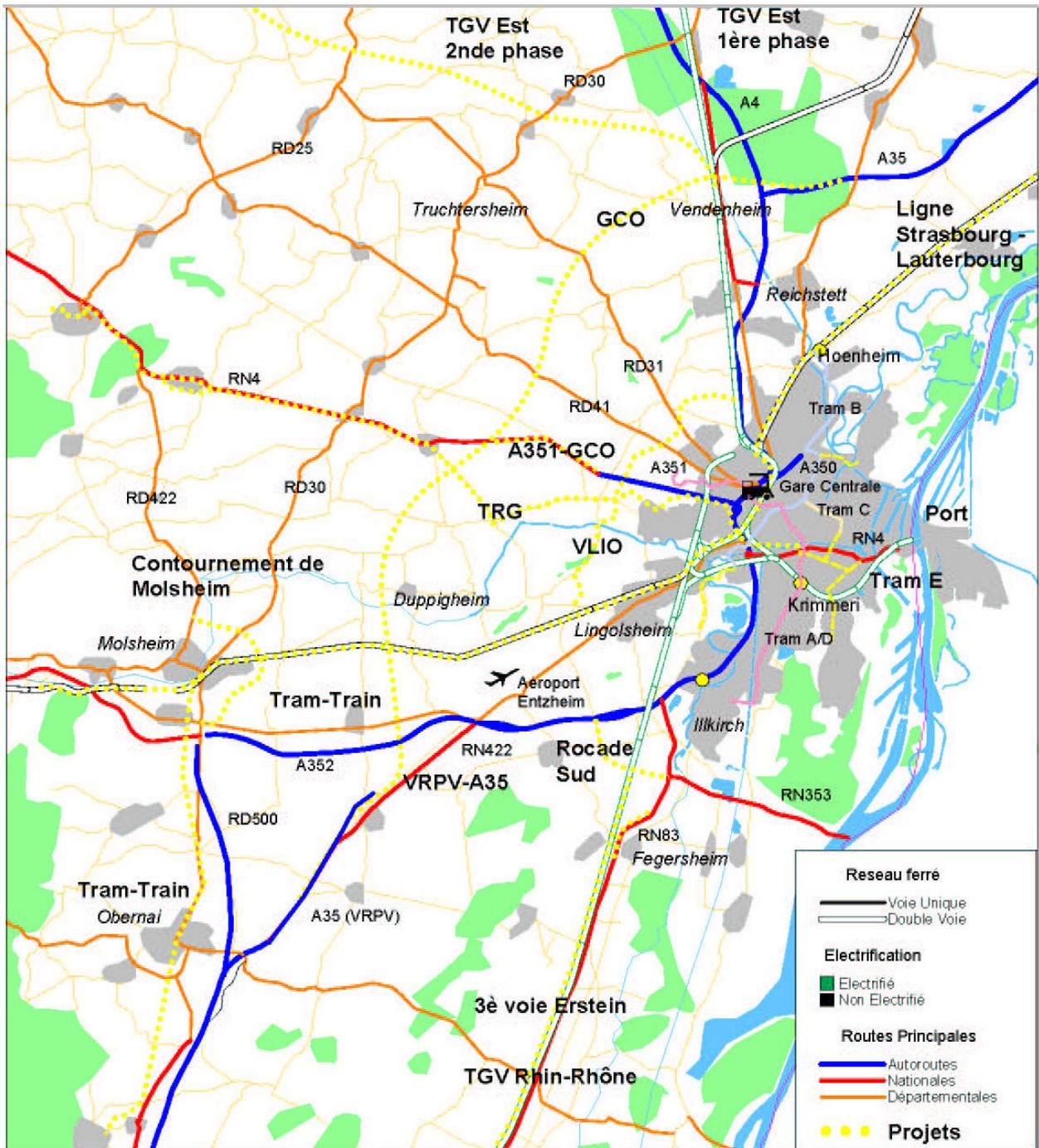


Fig. 13 : Les projets de transport à l'horizon du GCO.

### 3. Un territoire concerné par des projets d'infrastructures de transport structurantes

#### 3.1. Desserte des quartiers Ouest

Inscrite depuis trois décennies dans les documents d'urbanisme, sous le nom de VLIO\*, les aménagements de la voirie de desserte des secteurs Ouest de Strasbourg s'intègrent dans une politique globale de déplacement à l'échelle de l'agglomération respectueuse du cadre de vie et adaptée aux nouvelles données de l'urbanisation. Ils répondent à deux objectifs principaux :

- Répondre aux besoins croissants de mobilité interne à la CUS\*, tout en permettant le développement d'autres modes de transport ;
- Structurer l'urbanisation dans les secteurs qui sont réservés à cet effet dans les documents d'urbanisme.

#### 3.2. La déviation de Molsheim

Inscrite depuis 1976 dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération de Molsheim-Mutzig, la déviation de la RD422 à Molsheim présente un double objectif :

- Soulager le centre de la ville d'une partie de la circulation ;
- Redistribuer le trafic des zones périphériques de l'agglomération en permettant la desserte par l'extérieur de la zone industrielle tout en favorisant son développement.

#### 3.3. La liaison RD111 – Aéroport d'Entzheim

Le département du Bas-Rhin a mené des études préliminaires de tracé pour examiner la faisabilité d'une solution répondant aux besoins de relier l'aéroport (RD221) à la RD111 à Duppigheim. Cette liaison s'inscrira à terme dans le principe retenu d'une

liaison de l'aéroport avec le Grand Contournement Ouest. Le projet est estimé à 3,5 M€ et consiste à séparer les chemins d'accès aux parkings du transit. Les accès seront revus en 2008.

#### 3.4. La Rocade Sud de Strasbourg

La Rocade Sud est une infrastructure routière qui est inscrite dans les documents de planification urbaine depuis 1973 (schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise approuvé par décret du 13 mars 1973).

Elle s'inscrit dans le cadre global de projet de contournement Sud de l'agglomération de Strasbourg qui vise à détourner le trafic de transit et périphérique des zones urbanisées.

La première phase de la Rocade Sud, achevée en 2000, est reliée à l'Allemagne depuis Octobre 2002 par le Pont Pierre Pfimlin.

La deuxième phase de la Rocade Sud, qui vise à relier la RN353 au droit de la RN83 à l'autoroute A35, permettra d'achever le contournement Sud de l'agglomération et d'atteindre les objectifs poursuivis :

- Fluidifier les déplacements locaux dans le secteur Sud de l'agglomération ;
- Accéder directement à l'aéroport de Strasbourg-Entzheim depuis l'Allemagne et la partie Sud-Est du département et de l'agglomération ;
- Renforcer la desserte des pôles d'activités économiques de la périphérie Sud de Strasbourg, notamment la zone portuaire

Ce bouclage de la Rocade Sud entre l'autoroute A35 et la RN83 constitue également la clé de voûte de réorganisation des déplacements dans le secteur Sud-Ouest de l'agglomération en permettant :

3. Un territoire concerné par des projets d'infrastructures de transport structurantes

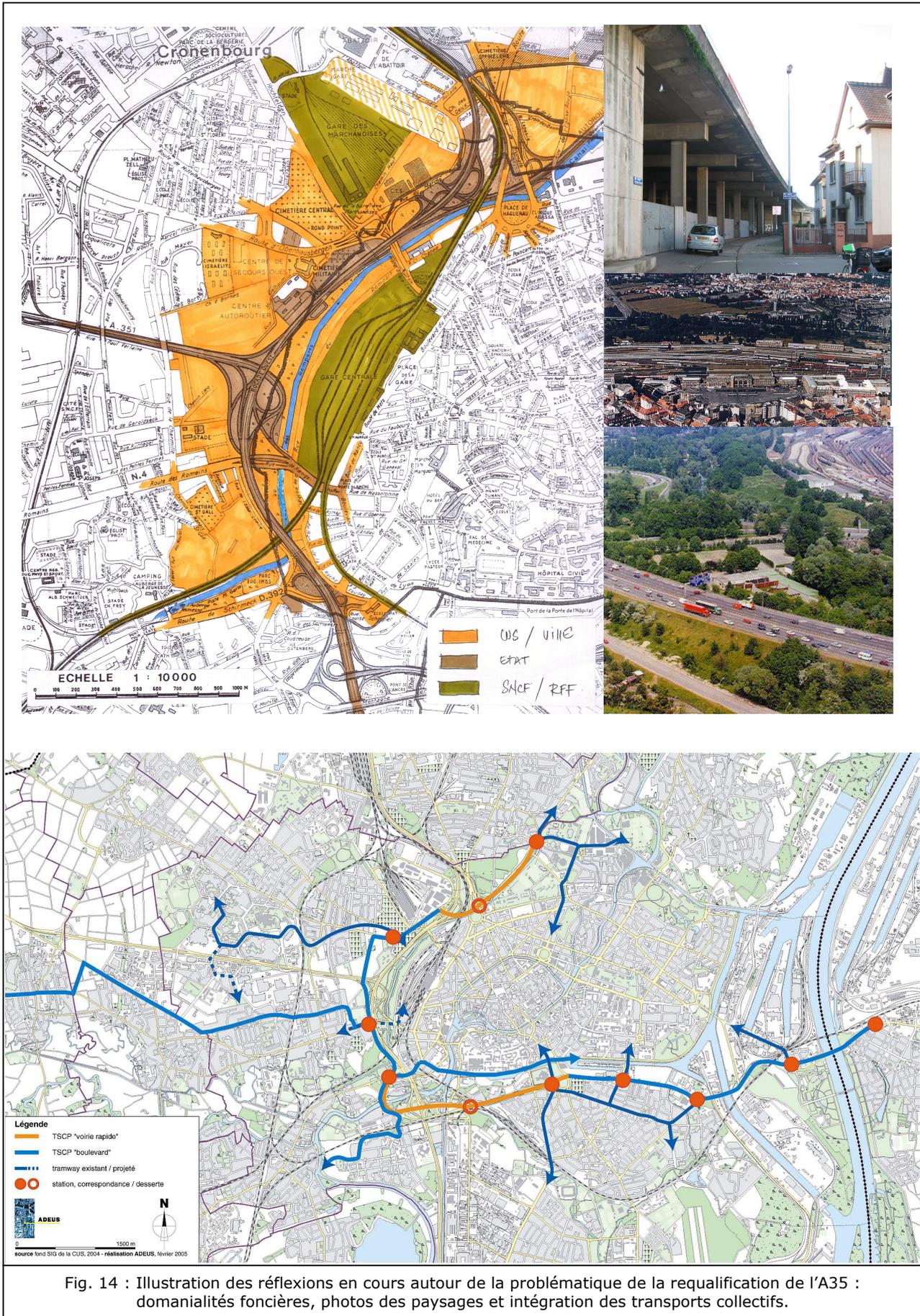


Fig. 14 : Illustration des réflexions en cours autour de la problématique de la requalification de l'A35 : domanialités foncières, photos des paysages et intégration des transports collectifs.

- Le délestage de l'autoroute A35 à l'Est de l'échangeur\* de Geispolsheim, grâce à la création d'itinéraires directs et fluides entre l'aéroport et l'autoroute A35 d'une part et l'Allemagne et l'Est de Strasbourg d'autre part ;
- Le délestage de l'échangeur\* de la Vigie, particulièrement pour les mouvements entre l'autoroute A35 Ouest et la RN83 ;
- L'amélioration de la desserte de Geispolsheim.

Au total, la Rcade Sud constitue bien un projet d'infrastructure de déplacements relevant du fonctionnement de l'agglomération.

### 3.5. Le projet de requalification de l'autoroute A35

Conformément aux conclusions du débat d'opportunité de 1999, un programme de requalification de l'autoroute A35 dans Strasbourg doit accompagner la mise en place du GCO.

Une convention de partenariat entre l'Etat, la CUS, la région Alsace et le département du Bas-Rhin a été signée le 10 mai 2004.

Les aménagements proposés concernent autant les transports que l'urbanisme :

- Il s'agit tout d'abord de définir l'utilisation du « ballon d'oxygène » libéré sur l'A35 grâce au GCO. En effet, il est essentiel que cet effet puisse profiter aux transports collectifs, soit directement pour renforcer le passage sur l'A35, soit indirectement en permettant la poursuite du développement des transports urbains comme cela a été le cas en 1994 ou 2001 ;
- Il s'agit ensuite de redonner une image plus intégrée à la ville à cette infrastructure, en réduisant ses emprises, en aménageant ses abords.

Plus concrètement, les pistes d'études engagées concernent :

- L'affectation des voies à des usages spécifiques (covoiturage\* ou transports collectifs, itinéraires spécifiques...) ;
- La régulation des accès sur l'autoroute ;
- La limitation des vitesses pour donner un caractère plus urbain, limiter les nuisances sonores et limiter l'attrait de cet itinéraire ;
- Les projets d'aménagement urbain ;
- Les possibilités de reconfigurer les échangeurs\* en limitant leurs emprises.

### 3.6. Le projet de tram-train Strasbourg-Bruche-Piemont

Dans le cadre de l'amélioration des services ferroviaires en Alsace, des réflexions ont été menées dès 1997 pour évaluer les potentiels de desserte périurbaine des différentes branches de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise. Le secteur Sud-Ouest de la région de Strasbourg est apparu comme un secteur de fort potentiel qui se conjugue avec la desserte de l'aéroport international de Strasbourg-Entzheim.

Ce projet de tram-train, inscrit au contrat de plan Etat-Région 2000-2006 a pour objet d'apporter une réponse alternative au transport routier, en proposant un transport collectif, rapide et attractif.

3. Un territoire concerné par des projets d'infrastructures de transport structurantes

Entzheim demain...

• Gare déplacée au droit de l'aéroport

- Création d'une passerelle piéton avec ascenseurs et escaliers desservant les quais
- La passerelle franchit les voies ferrées, la route départementale et se raccorde sur l'extension de l'aérogare (projet CCIS)



Extension aérogare

RD 221 réaménagée

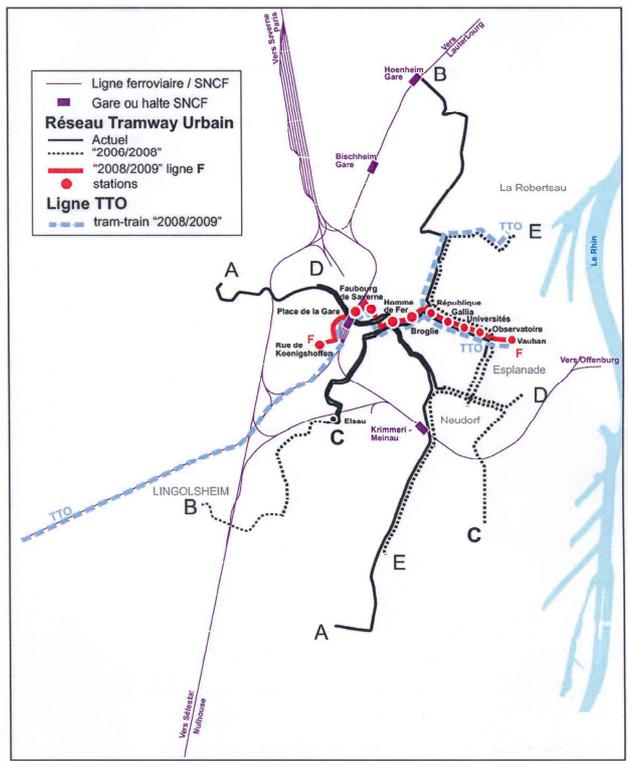
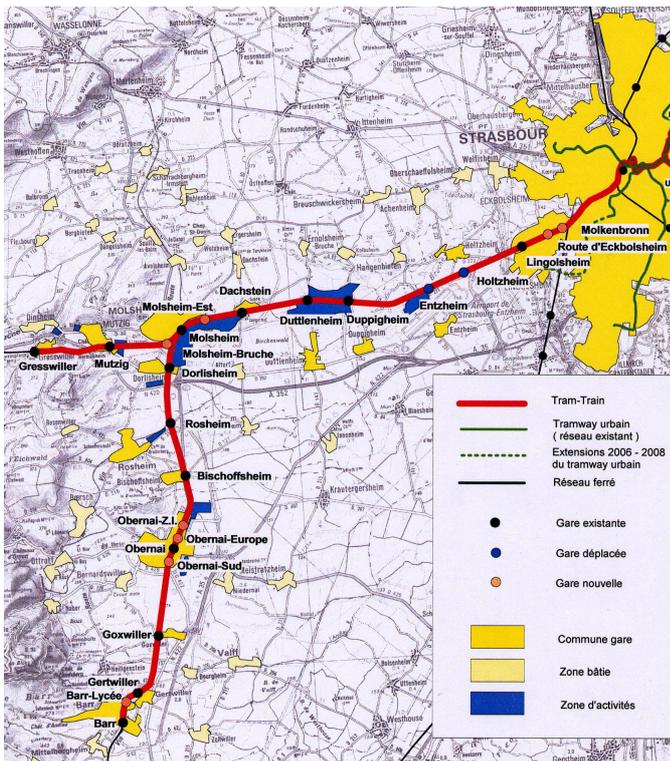


Fig. 15 : Le réseau de transports demain.

Le tracé du projet de tram-train est long de 44 km, dont 40 sur les emprises ferroviaires construites et 4 km sur le réseau urbain, de la Gare à l'Esplanade.

Le tram-train empruntera la ligne Saint-Dié-Strasbourg de Gresswiller à Strasbourg Gare et la ligne Sélestat-Molsheim de Barr à Strasbourg Gare avant d'entrer sur le réseau urbain.

Le projet, en prévoyant la mise en place d'un nouveau matériel roulant performant en terme d'accélération et de décélération, permettra, dans un temps équivalent, une desserte plus fine du territoire. De nouvelles gares seront créées et certains arrêts repositionnés au plus près des zones d'urbanisation dense ou de zones d'activités.

Les programmes d'aménagement des points d'arrêt et gare retenus s'insèrent résolument dans une politique d'insertion urbaine, d'optimisation et d'amélioration de l'intermodalité.

Les aménagements prévus aux abords des gares mettent l'accent sur l'intermodalité autour des stations et l'amélioration de l'accessibilité automobile.

Les modes doux (cycles et piétons) seront intégrés aux projets et privilégiés en tant que moyens de déplacement pour les trajets courts.

Des aires de stationnement nouvelles pour les voitures sont projetées à Holtzheim, Lingolsheim Gare, Duppigheim, Duttlenheim, Dachstein et Molsheim Est.

Les aires de stationnement envisagées sur Duttlenheim et Duppigheim pourront être desservies par l'échangeur\* local prévu dans le secteur sur le Grand Contournement Ouest.

Dès 2008, la mise en service d'une première phase de travaux permettra le cadencement au 1/4h des TER entre la gare de Strasbourg et Molsheim / Barr. Elle sera accompagnée de la mise en service de la partie « urbaine » constituée par la réalisation de la ligen

« F » du tramway, entre la gare et homme de Fer.

### 3.7. Le projet de transport routier guidé entre Wasselonne et Strasbourg

A la suite de l'expérimentation d'un couloir de bus sur l'entrée Ouest de Furdenheim, jugée positive par le département du Bas-Rhin, l'idée d'un Transport Routier Guidé (TRG) sur la RN4 a fait l'objet d'une décision d'étude.

Le département considère que le seuil maximum de fréquentation des bus à l'heure de pointe est atteint et qu'il conviendrait de passer à un autre mode de transport en commun, l'autocar interurbain n'ayant plus une image attractive et toucherait à sa limite de capacité de transport.

Le projet consiste en la réalisation d'une ligne de transport collectif routier guidé le long de la Route Nationale 4, entre Strasbourg et Wasselonne. Ce corridor assez densément peuplé ne bénéficie d'aucune desserte ferrée. Le concept réside en un système hybride entre le tramway et le bus articulé de grande capacité. Guidé par un rail central, ce véhicule évoluerait en site propre.

Ce nouveau réseau de transports est rapide et régulier. Il met Marlenheim à une demi-heure de Montagne Verte (un peu plus de 20 minutes pour Ittenheim) et Wasselonne à moins de 50 minutes de la Place de l'Etoile.

Avec un service de bout en bout de 5h à 22h, au ¼ d'heure aux périodes de pointe, renforcé en hyperpointe, et à la ½ heure aux heures creuses, le TRG\* est attractif et améliore l'accessibilité tant de Strasbourg pour les habitants des communes périurbaines du secteur Ouest, que de ce secteur pour les habitants de Strasbourg, voire de la CUS, ou la clientèle ferroviaire de la gare centrale.

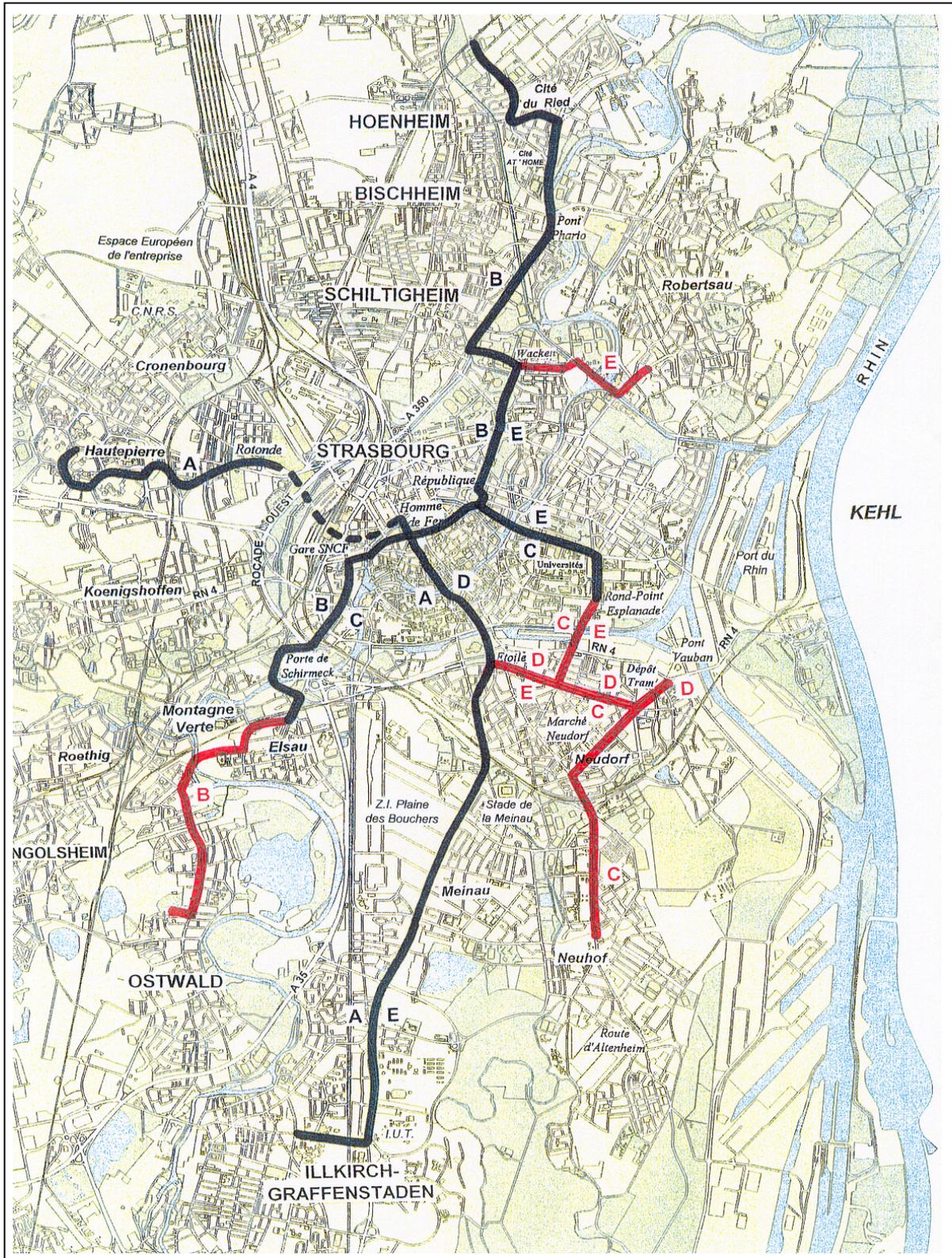


Fig. 16 : Carte des extensions du réseau de tramway sur Strasbourg (hors tram-train).

En regard de cette charge accrue, le gain procuré à une part importante de la population du secteur Ouest, tant en temps et coûts de déplacement, qu'en qualité de vie pour les usagers et les riverains de la ligne, ainsi que la réduction en découlant des voitures pénétrant et stationnant dans Strasbourg et la Communauté Urbaine de Strasbourg est important en termes social, économique et d'aménagement du territoire.

L'exploitation du TRG peut être aussi l'occasion de renforcer les dessertes à la mise en service du GCO afin de maîtriser efficacement les trafics générés par cette nouvelle possibilité d'accès au territoire de la CUS, d'une part, et du corridor Ouest de la RN4, d'autre part.

A cet horizon, la ligne de TRG peut permettre un développement économique et urbain harmonieux du secteur situé à l'Ouest d'Ittenheim, et constituer aussi un maillon fort de la desserte communautaire.

Ce projet de ligne TRG peut donc être un outil très puissant en terme d'aménagement du territoire, qui doit être pris en compte dans la réflexion en cours du développement du « secteur RN4 » et dont la valeur réside dans son anticipation au développement urbain des communes, dont il permet par ailleurs la revitalisation et des aménagements des sites traversés.

Dans une première phase, le département envisage dès 2004 de réaliser des couloirs de bus dans les sections stratégiques de la RN4.

### 3.8. Liaison A351 – GCO

Le schéma du DVA\* prévoient une liaison de type voie rapide urbaine entre le GCO et l'A351, par prolongation de cette voie jusqu'au GCO.

Parallèlement, les réflexions menées par le Conseil Général autour du TRG et le programme de requalification de l'A35 conduisent à prévoir la mise en place au minimum d'une voie réservée aux transports collectifs sur cet axe.

La RN4 sera donc aménagée à 2x2 voies entre le GCO et l'A351 avec un espace réservé aux transports collectifs. Cet aménagement devra être réalisé avant la mise en service du GCO.

### 3.9. L'extension du réseau de tramways de l'agglomération strasbourgeoise

Le réseau de tramways strasbourgeois constitue un élément essentiel de la politique des déplacements dans l'agglomération, qui vise à maîtriser la circulation automobile dans le centre-ville en redéployant l'offre globale des transports publics. Elle est accompagnée par un ensemble d'actions concernant le stationnement (parcs relais, parkings publics centraux) et privilégiant les modes de circulation « doux » (piétons et vélos).

Le réseau, qui est composé de quatre lignes commerciales, permet aujourd'hui un trafic moyen de 157 000 voyageurs par jour ouvrable. Le tramway connaît régulièrement, en heure de pointe, des phénomènes de saturation.

Dans le cadre du plan directeur à long terme (2010) approuvé en décembre 1995, la Communauté Urbaine de Strasbourg a arrêté, le 21 Décembre 2001, le programme d'une troisième tranche fonctionnelle à l'horizon 2006/2008, qui préfigure un réseau maillé sur l'agglomération.

La configuration générale du réseau de tramways à moyen/long terme a été définie en 1995 à partir des principes suivants :

- Un réseau de tramways maillé pour offrir des correspondances tram-bus en dehors du nœud central Homme de Fer ;



Fig. 17 : Photo aérienne du Kochersberg.

Une croix de tramway à l'Homme de Fer pour que la totalité de la Grande Ile et de ses abords soit desservie en tram et en marche à pied ;

- Un réseau de tramways évolutif qui permette l'évolution du réseau au fur et à mesure du développement de l'agglomération et qui favorise des échanges bus-tram dans toutes les directions.

La première phase du projet d'extension du réseau de tramways comprend :

- Le prolongement de la ligne B de Strasbourg/Elsau à Ostwald/centre ;
- Le prolongement de la ligne C de l'Esplanade à Neuhof/Reuss à Strasbourg ;
- Le prolongement de la ligne D de Etoile/Polygone jusqu'à l'avenue Aristide Briand à Strasbourg/Neudorf ;
- Le débranchement de la ligne B au Wacken pour la nouvelle ligne E en direction d'entrée de la Robertsau.
- Le débranchement de la ligne B au Wacken pour la nouvelle ligne E en direction d'entrée de la Robertsau.

Dans la foulée et dans le cadre de la première phase du tram-train sera réalisée :

- La ligne F d'interconnexion en milieu urbain du tram-train Ouest entre le réseau ferroviaire SNCF (gare centrale) et la ligne C du tramway (Homme de Fer) ;

Ultérieurement sont projetés :

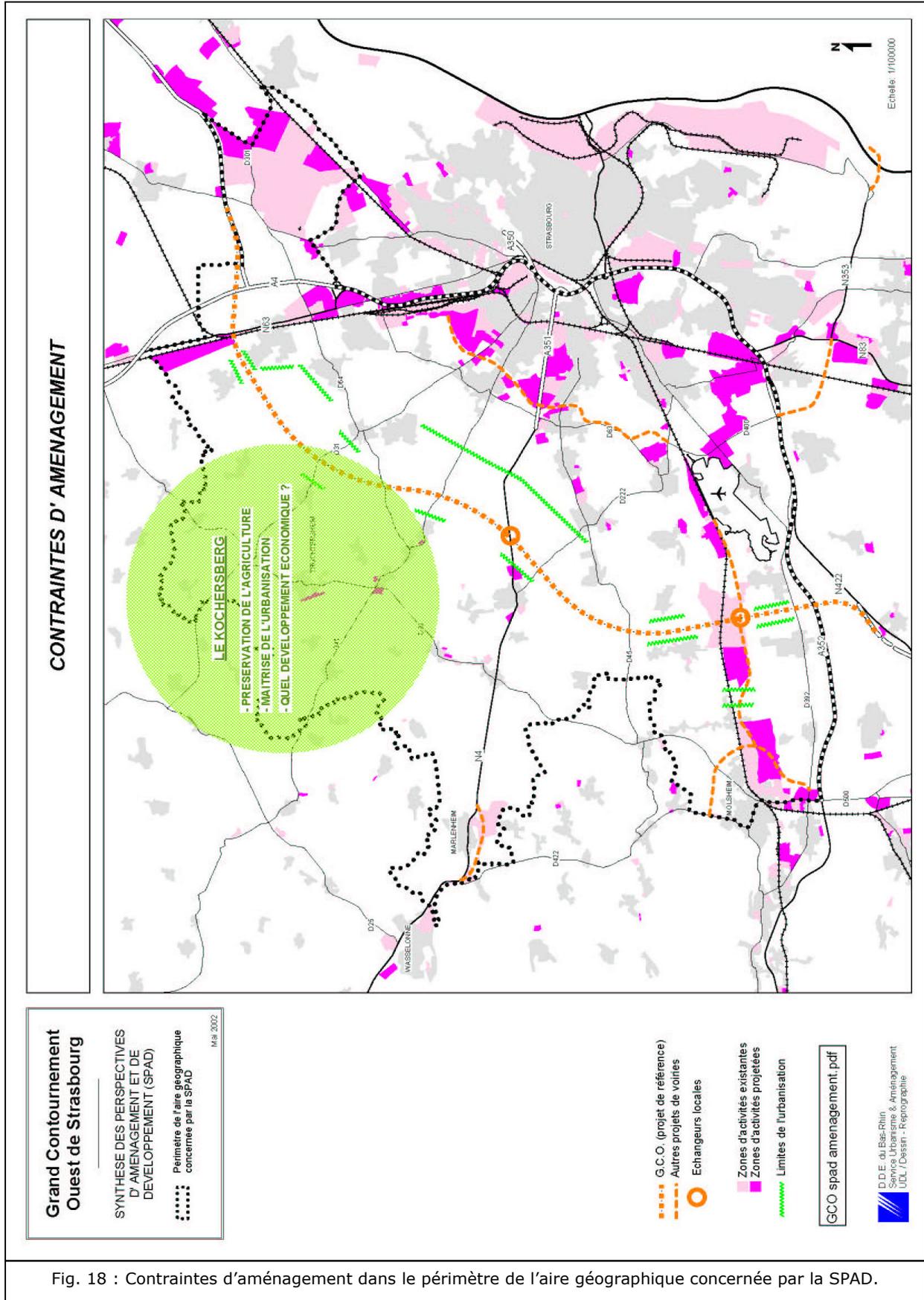
- le prolongement de la ligne B de Ostwald/Centre vers Lingolsheim/Hirondelles.

- Ligne A/Sud à Illkirch-Graffenstaden éventuellement par deux branches : l'une vers le centre de la commune, l'autre vers la cité Libermann ;
- Ligne A/Nord-Ouest, de Strasbourg/Hautepierre vers Oberhausbergen/ Est, les projets de Zénith et du Parc des Expositions et la Voie de Liaison Intercommunale Ouest ;
- Ligne C/Sud-Est de Strasbourg, de Neuhof/Reuss à Saint Ignace, ainsi qu'un débranchement de la ligne vers Mepont Vauban, ultérieurement vers Kehl.
- L'interconnexion proprement dite entre le tram et le train, sous la gare de Strasbourg entre la ligne F et le TER vers Molsheim / Barr / Gresswiller

### 3.10. Potentiel de réorganisation des dessertes du Kochersberg

La limitation du nombre d'échangeurs\* sur le GCO permet de contenir l'appel à la périurbanisation du Kochersberg mais conduit aussi à concentrer vers la RN4 un certain nombre de flux routiers. Cette opportunité peut être saisie pour modifier la structure des flux de véhicules traversant le secteur et dégager ainsi des possibilités de développer les transports collectifs routiers.

Ainsi, le rabattement de la RD228 vers la RN4 en proximité est d'Ittenheim peut offrir, par un prolongement vers le nord, une déviation de Stutzheim par le sud libérant la RD41. celle-ci pourrait alors accueillir des couloirs réservés aux bus sans investissement important, le trafic particulier pouvant être complètement supprimé. Le nouvel itinéraire routier, via la RN4 – A351 vers Strasbourg serait alors plus fiable mais non plus court que la desserte en bus depuis Stutzheim.



#### 4. Des projets de développement des collectivités en synergie avec le projet d'infrastructure

Un projet de contournement autoroutier a été évoqué dès le début des années 1970. Un projet de référence est en effet inscrit dans les documents de planification urbaine élaborés entre 1968 et 1976 :

- Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de l'agglomération strasbourgeoise approuvé en 1973 ;
- Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération de Molsheim-Mutzig approuvé en 1976 et révisé depuis lors.

L'intérêt qu'il pouvait présenter en terme de desserte et de développement a fondé un certain nombre d'orientations (zones d'activités, projets d'échange) en terme d'aménagement de l'espace dont certaines ont déjà vu le jour.

##### 4.1. L'émergence d'enjeux forts en matière d'aménagement lors du débat d'opportunité de 1999

Dans le cadre du débat d'opportunité qui s'est déroulé en 1999, les points forts mis en avant lors du début ont fait émerger des enjeux d'aménagement, de protection de l'espace et de protection de l'environnement.

Le Grand Contournement Ouest de Strasbourg répond à des enjeux forts en matière d'aménagement et de desserte des territoires :

- Amélioration du fonctionnement général de l'agglomération de Strasbourg ;
- Amélioration des relations entre les villes moyenne du Nord et du centre de l'Alsace qu'aucun système de

transport ne relie actuellement entre elles de façon efficace ;

- Irrigation des grands centres d'activités actuels ou dont le développement aura été décidé dans le cadre du schéma de cohérence territoriale de la région strasbourgeoise.

Face à ces enjeux d'aménagement, il conviendra d'éviter les dérives auxquelles peut conduire une telle infrastructure :

- L'étalement urbain ne devra pas être favorisé par la création du Grand Contournement de Strasbourg ;
- L'implantation de nouvelles zones d'activité aux abords du Grand Contournement de Strasbourg devra être maîtrisée.

La limitation du nombre d'échangeurs\* sur le tracé du Grand Contournement de Strasbourg est nécessaire pour que cette infrastructure réponde efficacement à sa fonction première d'écoulement du trafic de transit, mais aussi pour contenir ces dérives potentielles face auxquelles l'Etat devra aussi veiller à utiliser tous les outils de maîtrise disponibles, notamment les schémas de cohérence territoriale.

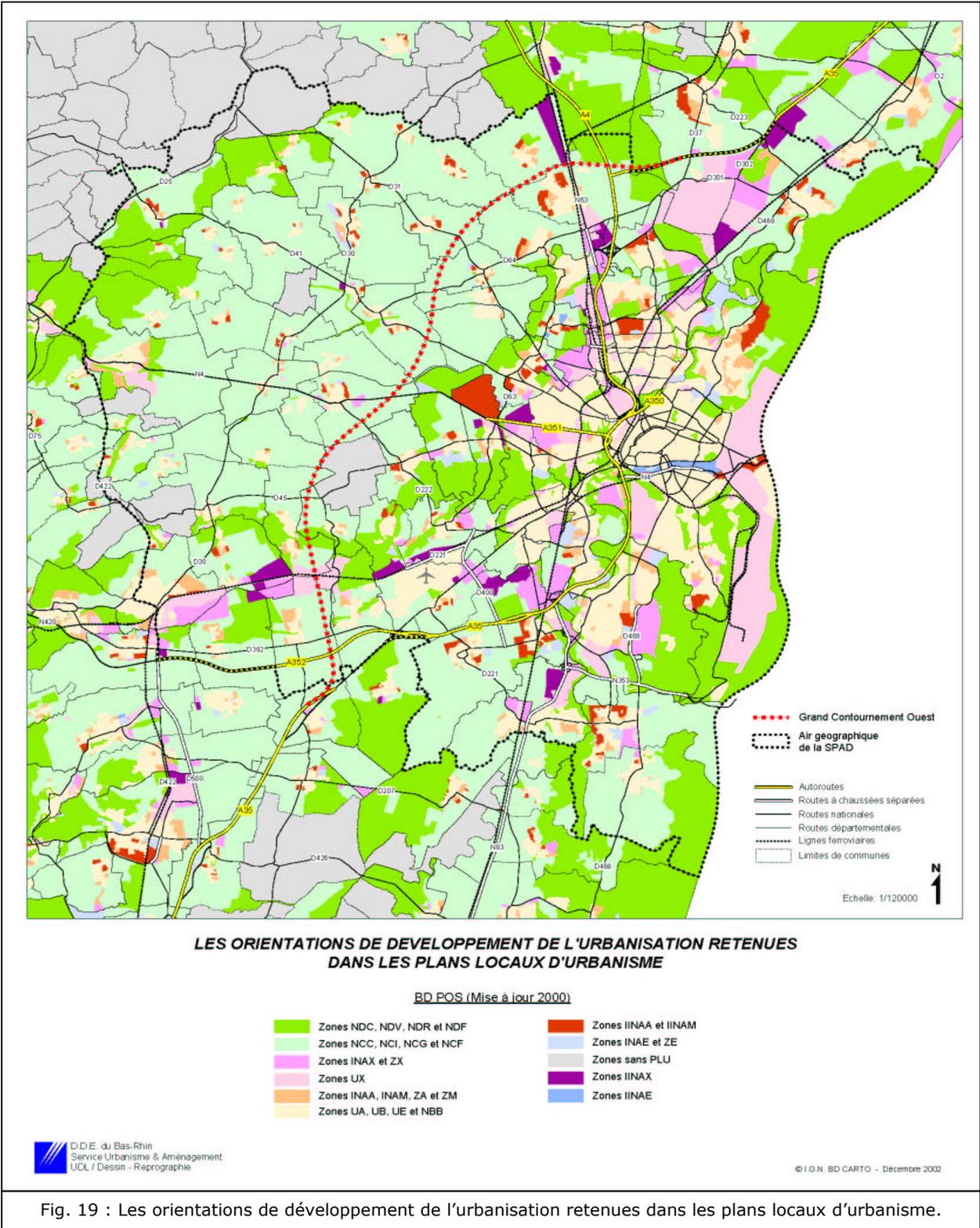


Fig. 19 : Les orientations de développement de l'urbanisation retenues dans les plans locaux d'urbanisme.

Ni trop proche de Strasbourg pour ne pas être absorbé par l'étalement urbain, ni trop éloigné pour limiter la consommation de patrimoine foncier et pour éviter les espaces agricoles préservés du Kochersberg, le tracé a été recherché avec un souci constant de préservation de l'environnement, des espaces naturels et des paysages.

Les contraintes de protection des zones naturelles dans l'aire d'étude du projet, notamment le Kochersberg et la vallée de la Bruche, ont été soigneusement identifiées et évaluées afin d'en tenir compte dans le choix des variantes et d'assurer une intégration optimale de la variante retenue dans le milieu naturel.

#### **4.2. L'échangeur\* de Duttlenheim : un atout pour le développement des pôles d'emploi de la Plaine de la Bruche et la desserte de l'aéroport**

##### **4.2.1. Confirmation de l'axe économique Molsheim-Duttlenheim**

Le schéma directeur de Molsheim-Mutzig approuvé en 1976 prévoyait le développement de zones d'activités importantes le long de la voie ferrée Molsheim-Strasbourg, zones qui devaient être desservies par une liaison Ouest/Est entre Molsheim et Strasbourg. Le Grand Contournement Ouest y était déjà inscrit, ainsi que le principe d'un échangeur\* Est/Ouest.

Le schéma directeur mis en révision en novembre 1988 et approuvé le 13 mars 2002 a maintenu le projet de voirie Ouest/Est entre Molsheim et l'aéroport.

Cette liaison entre le contournement de Molsheim et l'aéroport d'Entzheim (RD221), dont les études d'avant-projet n'ont pas encore été menées, empruntera la rue de la Hardt prolongée jusqu'à la rue Ampère, puis une nouvelle voie reliant la RD221. Cette « voie structurante permettra d'améliorer la desserte des zones d'activités du secteur. Ces dernières pourront bénéficier de la dynamique créée par une liaison facile avec le transport aérien et le raccordement de la Voie de Liaison Intercommunale Ouest.

De plus, cette voie nouvelle sera raccordée au Grand Contournement Ouest par un échangeur\* ».

Le parc d'activités de la Plaine de la Bruche (163 ha), qui s'étend sur le territoire des communes de Duppigheim, Duttlenheim et Ernolsheim sur Bruche, est, à l'échelle du département du Bas-Rhin, la 6ème zone d'activités concentrant le plus d'établissements (122).

Le schéma directeur de Molsheim-Mutzig confirme par ailleurs l'importance de l'axe Molsheim-Duttlenheim qui repose, outre le parc d'activités de la Plaine de la Bruche, sur deux zones d'extension essentielles :

- Le pôle de Molsheim-Altorf (288 ha), affecté à l'implantation d'entreprises industrielles ou tertiaires importantes et desservi par un raccordement de la rue de la Hardt au contournement de Molsheim, lui-même relié à l'autoroute A352 ;
- Le pôle Est Altorf-Dachstein (70 ha) qui a pour vocation l'implantation d'entreprises industrielles à forte valeur ajoutée et de tertiaire non commercial.

Un lotissement à usage d'activités, portant sur 23 ha en bordure Ouest du parc d'activités de la Plaine de Bruche a d'ores et déjà été accordé le 10 Avril 2001.

#### **4.2.2. Maintien d'un accès de qualité à l'aéroport sans encourager une prolifération désordonnée de zones d'activités**

La desserte routière de l'Aéroport d'Entzheim, aujourd'hui bien assurée, sera renforcée et améliorée par le projet de raccordement de la RD221 à l'échangeur\* prévu au droit de Duttlenheim. Le département du Bas-Rhin a engagé une étude de faisabilité d'une liaison RD111/aéroport (qui constituera le premier maillon du projet de raccordement de l'aéroport au GCO) pour d'ores et déjà assurer une liaison entre le parc d'activités économiques de la plaine de la Bruche et l'aéroport.

Les activités du secteur aéroportuaire offrent aujourd'hui 1 460 emplois.

Dans l'environnement immédiat de l'aéroport, deux autres secteurs d'activités sont projetés :

- Au Nord de l'aéroport, jouxtant la RD221 sur le ban communal de Holtzheim d'une superficie de 40 hectares environ ;
- Au Nord-Ouest de l'aéroport, longeant la voie ferrée sur le ban communal de Hangenbieten, d'une superficie de 38 hectares environ.

La desserte de ces deux zones sur le réseau principal devra être assurée par un branchement sur le giratoire\* existant entre la RD400 et la RD222, ce afin de ne pas détériorer les conditions d'accès à l'aéroport.

Des réflexions menées dans le cadre de la révision en cours du schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg ont montré que le site de l'aéroport et ses abords, en bénéficiant ainsi d'une grande accessibilité, offriraient actuellement des opportunités et des potentialités de développement économique importantes qu'il convenait de maîtriser et de gérer, afin d'éviter une consommation de réserves foncières par des activités sans lien fonctionnel avec la présence de l'aéroport. Les espaces retenus doivent être réservés aux implantations qui rendront le meilleur service à l'aéroport lui-même et contribueront le plus efficacement au développement de l'agglomération et de la région.

Il convient également de maintenir un haut niveau de qualité pour l'accès de l'aéroport en ne dégradant pas les conditions d'accès par des trafics que des développements urbains éventuels génèreraient, et donc de contenir et maîtriser la pression de l'urbanisation.

#### **4.2.3. Valorisation du potentiel touristique et environnemental de la Vallée de la Bruche**

La vallée de la Bruche accueille une des pistes cyclables les plus fréquentées le long du canal. Entre Ernolsheim et Kolbsheim, le site a un potentiel de développement important à mettre en synergie avec le GCO qui traversera la vallée en ouvrage. La communauté de communes des Châteaux a engagé une réflexion pour mieux exploiter le potentiel de cet espace et un concours paysager devra être prévu pour la définition du viaduc. Le tracé proposé doit permettre d'intégrer le moulin de Kolbsheim qui pourrait devenir selon les réflexions de la communauté de commune un espace touristique.

### 4.3. L'échangeur\* sur la RN4 : une porte d'entrée stratégique pour l'agglomération

#### 4.3.1. Une nouvelle grande porte d'accès pour l'agglomération strasbourgeoise qu'il convient de valoriser

Un seul point d'échange est prévu dans le secteur du Kochersberg et de l'Ackerland, au croisement de la RN4. Il est essentiel pour la réorganisation des échanges vers Strasbourg et permet de constituer avec les liaisons internes du secteur Ouest de Strasbourg un équipement stratégique pour la desserte de cette partie de l'agglomération (futur parc des expositions, projet de Zénith, ZAC des Poteries, amélioration de la desserte du parc d'activités économiques, de l'espace européen de l'entreprise ...).

#### 4.3.2. Une entrée d'agglomération qui offre une vision panoramique sur la cathédrale de Strasbourg qu'il convient de préserver

A partir du site de Bellevue, une vue panoramique se dégage vers l'Est, embrassant l'ensemble de l'agglomération, jusqu'à la Forêt Noire. La vue sur la cathédrale est un atout paysager pour ce site. Des coteaux vers la plaine, un dénivelé d'une vingtaine de mètres environ marque la descente vers Strasbourg. Dans le sens inverse vers l'Ouest, une mise en scène vers le plateau du Kochersberg est également ressentie.

Wolfisheim et Oberschaeffolsheim sont les deux communes concernées principalement par cette entrée d'agglomération. La partie Sud de la RN4 est classée en zone agricole, alors que les terres au Nord, aujourd'hui cultivées, sont incluses dans une vaste zone d'urbanisation future à long terme de très grande taille (200 ha environ).

Ce site présente une richesse exceptionnelle en terme de paysage au niveau de l'agglomération. La préservation de ces qualités nécessite des précautions afin de ne pas détruire le dégagement visuel qui s'étire des communes d'Oberhausbergen à Oberschaeffolsheim. De même, la vue panoramique offerte vers l'agglomération à partir de Bellevue ne doit pas être obstruée.

La préservation de la limite paysagère entre l'agglomération dense et les paysages ruraux doit constituer, à travers le patrimoine architectural, culturel et naturel que constitue la ceinture des forts, une limite à l'étalement de l'urbanisation dense de l'agglomération dans cette partie Ouest du territoire intercommunal.

Les objectifs à atteindre sont les suivants :

- Recomposer une frange cohérente à l'entrée Ouest de l'agglomération ;
- Concentrer l'urbanisation ;
- Aménager un couloir végétal au Nord du Fort Kléber à Wolfisheim afin d'adoucir la transition entre l'urbanisation et les terres agricoles ;
- Aménager une double ouverture au site en dégageant un cône de vue sur la ville à partir des coteaux ;
- Constituer une trame verte des coteaux de Bellevue vers les collines d'Oberhausbergen et en direction de l'agglomération ;
- Aménager les abords de l'autoroute A351 sans occulter la vue sur la ville et sur le massif de la Forêt Noire qui se découvre à partir du secteur Bellevue.



Fig 20 : Perspective sur la Cathédrale de Strasbourg depuis l'A351

Une urbanisation éventuelle de la vaste zone inscrite actuellement dans le POS\* de Wolfisheim ne devrait être envisagée que sur la base d'une forte justification, et si elle devait s'avérer incontournable, l'enjeu essentiel serait alors l'intégration paysagère.

L'urbanisation du secteur de Bellevue doit être par contre proscrite.

#### ***4.3.3. Un échangeur\* qui constitue pour le Kochersberg et l'Ackerland l'accès privilégié au système autoroutier et qui permet de créer de nouvelles solidarités***

Le point d'échange avec la RN4 permettra d'établir un lien entre les villes moyennes, les villes et bourgs-centres qui se localisent de part et d'autre de la RN4.

Il permet d'assurer une irrigation des zones d'emploi de Wasselonne et de Marlenheim.

Il constitue le site idéal pour une aire de service de qualité sur le GCO. Cette aire de service devra être pensée en conséquence de la valeur du site.

L'échange avec la RN4 doit être pensé avant tout comme orienté vers Strasbourg et non pas favoriser les itinéraires vers Saverne via la RN4 et ne pas induire une transformation de la partie Est de la RN4 en boulevard urbain. La RN4 ne doit pas devenir un couloir urbain.

En même temps, cet échange présente un intérêt pour la desserte du Kochersberg, voire pour son développement économique.

Les premières réflexions menées pour la réorganisation du réseau routier (RD228) au droit du site de l'échangeur\* montrent l'intérêt d'une liaison entre la RD41 et la RD228 permettant à la fois de régler le problème de la traversée de Wiwersheim, de Stutzheim-Offenheim et de libérer ainsi l'emprise de la RD41 pour un éventuel transport collectif en site propre entre Strasbourg et Truchtersheim.

Le secteur du Kochersberg, notamment la communauté de communes du même nom, n'envisage pas la création d'une grande zone d'activités, l'option retenue étant de permettre le desserrement des activités existantes à travers la mise en place de petites zones artisanales à l'échelle des communes concernées.

La communauté de communes étudie toutefois la possibilité de s'associer avec la communauté de communes de l'Ackerland en vue de la mise en place d'une zone d'activités intercommunautaire. Cette zone pourrait se localiser à l'Est de la commune d'Ittenheim à proximité du point d'échange et être raccordée à la RD41 dans le cadre d'une liaison à créer entre le giratoire\* RD41-RD30 au droit de Wiwersheim et de la RD228. La faisabilité d'une telle zone mérite d'être étudiée.

#### 4.4. Le Kochersberg, la Porte du Vignoble et l'Ackerland : des territoires dont le développement urbain doit être maîtrisé

Le Kochersberg, la Porte du Vignoble et l'Ackerland ont connu une forte dynamique démographique. La proximité géographique de Strasbourg et la qualité de vie ont participé fortement à cette croissance de la population.

Cela se traduit dans le domaine de l'habitat par une forte attractivité résidentielle provoquant :

- Une importante pression foncière ;
- Une demande toujours croissante de terrains de construction qui induit un très fort développement du trafic automobile vers Strasbourg.

L'examen des POS\* montre que les disponibilités inscrites en zones d'urbanisation future, sans être excessives, ne sont pas négligeables.

Au début des années 1980, les communes du Kochersberg et de l'Ackerland avaient décidé d'élaborer un schéma de secteur qui a été approuvé en décembre 1983.

L'objectif principal était « de ralentir le rythme de construction dans le but de ne pas porter atteinte à l'activité agricole (tant par une consommation excessive de terres agricoles que par son effet induit, particulièrement pernicieux pour les exploitants agricoles, à savoir la baisse des coûts fonciers) et de maintenir un certain équilibre entre la population d'origine rurale et celle d'origine citadine ».

Un certain nombre de moyens étaient avancés :

- Réduire les zones d'urbanisation futures ;

- Etaler dans le temps l'urbanisation des zones d'urbanisation future (reclassement en zone IINA des zones INA) ;
- Mettre en place une politique foncière commune au travers d'un syndicat intercommunal d'action foncière à créer.

Les résultats du dernier recensement de population montrent que l'objectif est loin d'être atteint, même si certaines communes ont tenté de maîtriser le rythme d'urbanisation.

Aujourd'hui, face à cette pression foncière qui se poursuit, la plupart des communes manifestent néanmoins la volonté de maîtriser leur urbanisation et d'avoir une politique cohérente sur l'ensemble des différents territoires.

Si la forte attractivité de ces territoires permet d'envisager l'avenir avec confiance, les contraintes du site, les nécessités viticoles (Porte du Vignoble) et agricoles (Kochersberg) conduisent à économiser l'espace à cibler et à rationaliser la consommation.

Les moyens avancés dans le cadre du schéma de secteur gardent toute leur signification.

Les orientations suivantes doivent être mises en œuvre pour réguler le phénomène :

- Favoriser en priorité de l'urbanisation « dents creuses » dans le milieu urbanisé.

Seule une maîtrise de la consommation foncière permettra de limiter la croissance démographique. Les zones d'urbanisation doivent être définies ou redéfinies avec le souci d'économiser de l'espace. Les espaces interstitiels dans les zones urbaines doivent être urbanisés en priorité.

- Inciter à la réhabilitation des logements anciens et à la reconversion de bâtiments existants.

La réhabilitation des logements anciens et la transformation à des fins d'habitat des anciennes cours de ferme ou de bâtiments vacants, voire des friches, s'inscrivent dans une politique de renouvellement à même de permettre une densification des espaces déjà urbanisés. Des potentialités existent dans ce domaine qu'il convient d'utiliser à bon escient (préservation des formes urbaines dans les tissus anciens). Il convient également de favoriser des formes d'urbanisation plus denses.

- Limiter le développement linéaire le long des axes routiers radiaux.

Le développement linéaire de l'urbanisation le long des axes routiers radiaux, notamment les RD31, 41, 61 et 228, doit être restreint afin d'éviter des conurbations qui génèrent des demandes de déviation à terme. Les déviations d'agglomération le long de ces axes doivent être limitées afin de ne pas favoriser une amélioration de la circulation automobile qui ne fait qu'alimenter le mouvement de périurbanisation.

- Diversifier l'offre en logements.

Le parc de logements est essentiellement caractérisé par la prédominance de grands logements et de la maison individuelle, occupés par leur propriétaire. Les nouveaux arrivants sont essentiellement des familles en cours de constitution et accédante à la propriété. Cette spécialisation de l'habitat se fait au détriment du maintien de la population jeune et risque à terme de provoquer un vieillissement accéléré de la population.

La diversification de l'offre en logements, notamment locative (sociale et privée) constitue donc un autre moyen de rompre la spécialisation et de répondre à la demande en locatif.

- Favoriser en priorité le développement urbain dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Le développement urbain doit être favorisé autour des projets de lignes de transports collectifs structurants. Le projet de transport routier guidé le long de la RN4, envisagé par le département (qui constitue une opportunité de développer l'offre de transport en commun et de désengorger le trafic automobile depuis Wasselonne jusqu'à Strasbourg) est à même de permettre l'installation d'une urbanisation mieux maîtrisée le long du tracé. La mise en place d'un réseau complémentaire de lignes de rabattement cadencées ou à la demande permettrait une desserte équilibrée du territoire. Ce projet peut permettre un développement économique et urbain harmonieux du secteur situé à l'Ouest d'Itttenheim ; il peut correspondre à une véritable opportunité de renforcer les liens entre les différentes communes par un meilleur équilibre habitat-emploi des zones concernées et une meilleure complémentarité en matière d'équipements et de services autour du projet de transport rapide. Toute croissance significative de l'habitat doit être évitée dans les communes où les besoins de déplacement ont peu de chance d'être satisfaits par des transports en commun performants.

## **5. Des enjeux de protection de l'espace à prendre en compte aux abords de l'infrastructure**

### **5.1. Prendre en compte les nuisances acoustiques**

Les communes dont le tracé tangent des zones construites demandent que des dispositifs adaptés de protection contre le bruit au droit des zones les plus proches soient mis en place pour limiter au maximum les nuisances.

Afin d'éviter que des populations nouvelles ne soient touchées par les nuisances acoustiques, il paraît indispensable d'exclure toute nouvelle zone d'urbanisation à vocation d'habitat des zones de bruit.

### **5.2. Eviter de coloniser les abords du projet par des zones d'activités**

Les échanges locaux avec le réseau routier existant sont limités dans les zones naturelles afin d'éviter notamment le phénomène d'étalement urbain. Le risque existe toutefois de voir fleurir des demandes d'installations d'activités aux abords de la future autoroute dans les secteurs d'intersection avec les routes départementales afin de pouvoir bénéficier d'un effet vitrine.

Le Grand Contournement Ouest ne doit pas devenir un boulevard industriel, non seulement pour préserver les territoires traversés qui se caractérisent par une forte identité, mais aussi pour éviter un certain mitage de l'espace qui ne pourrait être que préjudiciable au maintien des espaces naturels et de l'intégration de l'infrastructure dans le paysage.

### **5.3. Ménager la porte d'entrée de l'agglomération de Vendenheim**

Cette entrée est située à proximité du futur ouvrage permettant le passage du GCO au-dessus de la route nationale, de la voie ferrée et du canal. L'ouvrage à réaliser devra être soigné et conçu de façon à laisser une perspective ouverte sur l'entrée de l'agglomération.