



**PRÉFET  
DU BAS-RHIN**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction départementale des territoires  
Service de l'environnement et des risques  
Direction régionale de l'environnement de  
l'aménagement et du logement  
Service eau biodiversité et paysages**

**ARRÊTÉ PRÉFECTORAL du 01 JUL. 2022**

complémentaire à l'arrêté du 30 août 2018 portant autorisation unique au titre des articles L. 214-3 et suivants du code de l'environnement et portant dérogation aux interdictions de destruction, d'altération, de dégradation d'habitats d'espèces animales protégées, aux interdictions de capture, déplacement transport et destruction des spécimens d'espèces protégées, et à l'interdiction d'enlèvement d'espèce végétale protégée

**LA PRÉFÈTE DE LA RÉGION GRAND EST  
PRÉFÈTE DE LA ZONE DE DÉFENSE ET DE SÉCURITÉ EST  
PRÉFÈTE DU BAS-RHIN**

**OFFICIER DE LA LÉGION D'HONNEUR  
COMMANDEUR DE L'ORDRE NATIONAL DU MÉRITE**

VU le code de l'environnement, notamment ses articles L. 411-2, L. 181-14, L. 181-18 et R. 181-45 ;

VU l'ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale, notamment le 1° de son article 15 ;

VU l'arrêté préfectoral du 30 août 2018 modifié autorisant la société ARCOS à réaliser les travaux nécessaires au projet d'autoroute de contournement ouest de Strasbourg (ACOS – A355) ;

VU le jugement avant-dire droit n° 1805541 rendu par le tribunal administratif de Strasbourg le 20 juillet 2021 ;

VU l'avis du conseil national de la protection de la nature du 23 novembre 2021 ;

VU l'avis de la commission locale de l'eau du schéma d'aménagement et de gestion des eaux du secteur de l'III – Nappe – Rhin du 20 décembre 2021 ;

VU l'avis de l'autorité environnementale du 27 janvier 2022 ;

VU le dossier produit par la société ARCOS en réponse au jugement du tribunal administratif de Strasbourg transmis le 3 novembre 2021;

VU l'avis conforme de la ministre chargée de l'environnement du 14 mars 2022 ;

VU le dossier modifié produit par la société ARCOS incluant la note en réponse aux avis visés ci-dessus, remis le 10 mars 2022 ;

VU l'enquête publique réalisée du 1<sup>er</sup> au 16 avril 2022 ;

VU le rapport et les conclusions du 4 mai 2022 de la commission d'enquête ;

VU l'avis du CODERST du 23 juin 2022 ;

CONSIDÉRANT que le tribunal administratif de Strasbourg (TA) a réservé l'appréciation du moyen tiré par Alsace Nature de ce que l'arrêté attaqué, en accordant à la société ARCOS une dérogation à l'interdiction notamment de détruire et perturber intentionnellement cinquante et une espèces animales et leurs habitats, ne nuira pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ;

CONSIDÉRANT que pour démontrer le maintien de l'état de conservation des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle, un dossier complémentaire tenant compte du document d'orientation sur la protection stricte des espèces animales d'intérêt communautaire en vertu de la directive « Habitats » 92/43/CEE de 2007 a été produit par ARCOS ; que dans son chapitre III, ce document d'orientation traduit l'application de l'article 16 de la directive 92/43/CEE, à savoir les conditions à respecter pour l'octroi d'une dérogation espèces protégées, que des éléments y sont développés pour évaluer, notamment, l'impact d'une dérogation sur l'état de conservation ;

CONSIDÉRANT que ARCOS a établi un dossier complémentaire pour démontrer, en trois étapes, le maintien de l'état de conservation des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ; qu'un premier volet porte sur la caractérisation de l'état de conservation des espèces concernées par la dérogation espèces, à trois échelles (locale, régionale et nationale) ; que le second volet rappelle les impacts du projet et les éléments de la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC) permettant de limiter ces impacts et de les compenser ; que le troisième volet présente le croisement des éléments de diagnostic de l'état de conservation avec les mesures ERC mises en œuvre, en justifiant de leur volume et de leur ambition au regard des enjeux de conservation rattachés aux différentes espèces protégées ; que ces éléments permettent de conclure au maintien dans un état favorable de conservation les populations des espèces concernées par la demande, ou des cortèges de ces espèces, dans leur aire de répartition naturelle ;

CONSIDÉRANT que les mesures ERC des impacts du projet sur les espèces protégées concernées par la dérogation ont été élaborées sur la base :

- de l'état de conservation des populations des espèces protégées au niveau local et régional, à travers notamment la notion d'enjeu écologique de chaque espèce ou cortège d'espèce. Cet enjeu a été pris en compte dans le dimensionnement des mesures compensatoires, à travers les facteurs F1 et F2 de la méthode « Eco-Med » ;
- de l'équivalence des mesures compensatoires proposées en réponse aux impacts résiduels notables. Cette équivalence est évaluée selon l'efficacité des mesures proposées (facteur F7), l'équivalence temporelle (facteur F8), l'équivalence écologique (facteur F9) et l'équivalence géographique (facteur F10) de la méthode de dimensionnement des compensations. Ainsi, le ratio de compensation proposé tient compte à la fois de l'état de conservation de l'espèce, mais également de l'équivalence des mesures de compensations par rapport aux impacts résiduels ;

CONSIDÉRANT que le conseil national de la protection de la nature (CNP) et l'autorité environnementale (AE) recommandent de réévaluer l'état de conservation des espèces impactées par le projet au niveau local, en retenant le niveau régional, compte-tenu de l'insuffisance des données précises à cette échelle ;

CONSIDÉRANT que lorsqu'il manquait des données au niveau local, ARCOS a revu l'état de conservation au niveau local en retenant la valeur de l'état de conservation des espèces du niveau régional ;

CONSIDÉRANT que le CNPN et l'AE considèrent que le traitement des oiseaux par cortèges a nui à la qualité de la caractérisation de l'état de conservation d'espèces sensibles et que les oiseaux communs n'ont pas fait l'objet de mesures spécifiques ;

CONSIDÉRANT qu'ARCOS a précisé que les cortèges avifaunistiques regroupent des espèces ayant des caractéristiques écologiques ou biologiques communes, et que le dimensionnement de la compensation s'est basé sur des espèces « référentes » pour chaque cortège ; qu'il s'agit d'espèces du cortège ayant l'état de conservation le plus défavorable aux niveaux local et régional et que, de ce fait, le dimensionnement de la compensation a été majoré pour les espèces plus communes de chaque cortège ;

CONSIDÉRANT qu'au sein d'un même cortège, les espèces regroupées nécessitent des caractéristiques écologiques communes et que le besoin compensatoire a été maximisé selon l'espèce la plus menacée ; que les oiseaux communs bénéficient de mesures compensatoires adaptées à leur biologie et suffisantes ; que l'ensemble de ces mesures répond aux remarques du CNPN et de l'AE ;

CONSIDÉRANT que le CNPN et l'AE recommandent de compléter l'analyse des impacts de la dérogation sur l'état local de conservation de la Gagée velue ;

CONSIDÉRANT qu'ARCOS a complété son dossier en réponse pour cette espèce, par une analyse de l'état de conservation à trois échelles géographiques et une analyse du maintien de l'état de conservation à travers les mesures mises en place ;

CONSIDÉRANT que l'évitement de la majeure partie de la station de Gagée velue et le déplacement de la totalité de la parcelle impactée ont permis de limiter les impacts sur la station et de conclure au maintien dans un état de conservation favorable de la population ;

CONSIDÉRANT que le CNPN a remis en question le ratio calculé pour les mesures compensatoires in-situ du fait du bruit, du dérangement, du risque de collision ;

CONSIDÉRANT qu'ARCOS a précisé que les sites in-situ ne représentent qu'une faible partie des sites compensatoires (environ 4 %) et que, pour réduire les dérangements et les risques de collisions, des haies ont été plantées le long de l'infrastructure et notamment un module double-haies permettant de guider les chiroptères vers les ouvrages de franchissement ; que les mesures in-situ présentent un double rôle, d'une part elles visent à positionner des mesures compensatoires à proximité immédiate des habitats impactés par l'aménagement, et d'autre part elles complètent les dispositifs de guidage, car elles sont situées stratégiquement au pied des passages à faune de manière à créer des habitats favorables aux espèces utilisant ces passages ;

CONSIDÉRANT le dispositif de réduction mis en place, le ratio de compensation calculé pour les mesures compensatoires est jugé suffisant ;

CONSIDÉRANT que le CNPN s'interroge sur la suffisance du dispositif compensatoire compte-tenu de la mutualisation des mesures pour plusieurs espèces ;

CONSIDÉRANT que les impacts du projet ont été évalués espèces par espèces, tout comme le calcul de la dette compensatoire ; que par la suite, certaines espèces ont été regroupées en cortèges en fonction des similitudes dans leurs besoins en matière d'habitats d'espèces protégées et que la dette compensatoire maximale a été retenue pour un cortège donné ; qu'ainsi, la réponse compensatoire pour deux espèces fréquentant le même habitat a été mutualisée ; que par ailleurs, un diagnostic écologique a été réalisé sur chaque site compensatoire afin d'adapter le cahier des charges des mesures à mettre en œuvre, en fonction de l'état initial de chaque site, et que la méthode ECOMED de dimensionnement de la compensation intègre l'état de conservation local des espèces, la nature et la durée de l'impact, les enjeux de continuités écologiques, la nature de la réponse compensatoire et l'équivalence des mesures proposées au regard des impacts ;

CONSIDÉRANT qu'au regard de la méthode de dimensionnement de la compensation utilisée et de l'absence de mutualisation des mesures pour des espèces relevant d'habitats différents, le dimensionnement des mesures compensatoires est suffisant ;

CONSIDÉRANT que la commission d'enquête considère que les mesures compensatoires ne reconstituent que peu de milieux naturels par rapport à ceux qui sont détruits ;

CONSIDÉRANT que la proportion de création d'habitats constitue 41 % des surfaces compensatoires (hors compensation Hamster) et qu'un dispositif compensatoire équilibré doit contenir à la fois des mesures de recréation de milieux et d'amélioration de milieux existants ;

CONSIDÉRANT que la proportion importante de création d'habitat participe à la recherche de gain de biodiversité ;

CONSIDÉRANT que le CNPN s'interroge sur la mise en œuvre des mesures compensatoires et leur pérennité ;

CONSIDÉRANT que le cahier des charges définissant techniquement les actions à mettre en place pour l'ensemble des mesures compensatoires figure dans l'arrêté modifié autorisant le projet ; que cet arrêté prescrit également un engagement sur cinquante-quatre ans des mesures compensatoires et oblige ARCOS à présenter aux services de l'État tout document justifiant de la sécurisation foncière et de la maîtrise d'usage des sites compensatoires avant tout impact sur le milieu correspondant ; que l'effectivité des mesures compensatoires est vérifiée par ARCOS dans le cadre des suivis définis dans l'arrêté préfectoral du 30 août 2018 ;

CONSIDÉRANT que les services de l'État poursuivent les contrôles des mesures compensatoires et veillent sur l'ensemble de la durée d'engagement des mesures compensatoires au renouvellement des conventions, le cas échéant ;

CONSIDÉRANT qu'au regard de ces éléments la mise en œuvre des mesures et leur pérennité sont assurées ;

CONSIDÉRANT que le CNPN s'interroge sur l'état d'avancement des mesures compensatoires et les premiers suivis des mesures ;

CONSIDÉRANT que les articles 8.5 et 9.2 de l'arrêté préfectoral du 30 août 2018 modifié prévoient la transmission annuelle, par le concessionnaire, aux services de l'État concernés, des rapports de suivi des mesures compensatoires établis sous son égide ; que ces rapports font l'objet d'une présentation aux commissions « Eau et milieux aquatiques », d'une part, et « Espèces protégées et leurs habitats », d'autre part, réunies à l'initiative des services de l'État ; qu'à ce jour, les rapports transmis aux services de l'État par le concessionnaire concernent les suivis des années 2020 et 2021 ;

CONSIDÉRANT que le CNPN considère que le projet d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) est susceptible d'impacter significativement les espèces protégées et que cela ne permet pas l'évaluation du maintien dans un état de conservation favorable des espèces, les mesures consécutives au projet ne pouvant pas en être distinctes ;

CONSIDÉRANT que l'AFAF fera l'objet d'autorisations indépendantes dont les demandes n'ont pas encore été déposées à la date de signature du présent arrêté, auprès des services instructeurs de l'État, qui devront assurer le respect de la législation sur les espèces protégées ;

CONSIDÉRANT que les services de l'État, en charge de la protection des espèces, ont produit des prescriptions environnementales dans le cadre de l'AFAF, portant notamment sur la prise en compte du Hamster commun ;

CONSIDÉRANT que l'AE recommande de reconsidérer la conclusion relative aux effets du projet sur les continuités écologiques ;

CONSIDÉRANT que l'interdistance moyenne, entre les ouvrages de franchissements écologiques, est de 203 m, inférieure à la distance de 300 m préconisée par le CEREMA dans son guide « Les passages à faune – Préserver et restaurer les continuités écologiques avec les infrastructures linéaires de transport » de 2021 ;

CONSIDÉRANT que l'AE recommande de reprendre l'évaluation des besoins de compensation avec des paramètres réalistes et conformes aux milieux et espèces concernées pour l'ensemble des espèces en état défavorable de conservation et, le cas échéant, de revoir à la hausse les compensations nécessaires pour garantir le bon état de conservation des espèces concernées ;

CONSIDÉRANT que les valeurs définies pour les facteurs de la méthode de dimensionnement de la compensation Ecomed tiennent compte de l'état de conservation local des espèces considérées ;

CONSIDÉRANT que la commission d'enquête a émis des réserves sur le déploiement de la séquence Eviter-Réduire-Compenser, notamment compte-tenu du fait de l'absence de suivi de la mortalité de la faune sur l'A355 ;

CONSIDÉRANT que l'arrêté préfectoral du 30 août 2018 modifié prescrit à l'article 8.4.3 un suivi de la mortalité par collisions, suivi qui doit permettre de détecter d'éventuels points de conflit entre la faune sauvage et l'autoroute et d'y remédier le cas échéant ;

CONSIDÉRANT que les raisons impératives d'intérêt public majeur et l'absence de solution alternative ont été exposées dans les considérants de l'arrêté du 17 décembre 2018 ;

CONSIDÉRANT par ailleurs que dans sa décision du 20 juillet 2021, le tribunal administratif a enjoint à la société ARCOS, concessionnaire de l'A355, de réaliser une étude d'impact complémentaire portant analyse de l'impact du projet sur les sols et les sous-sols et des effets du projet sur la qualité de l'air à moyen et long terme, l'analyse des effets sur la santé humaine, l'analyse des conséquences du projet sur le développement de l'urbanisation, la description des hypothèses de trafic et leur incidence sur la fréquentation de l'A35, et l'analyse des impacts cumulés du contournement ouest de Strasbourg avec les projets de transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO), d'aménagement multimodal de l'axe RN 4 – A 351 et de voie de liaison intercommunale ouest (VLIO) ; que ces éléments participent à l'appréhension de la justification de la raison impérative d'intérêt public majeur et de l'absence d'autre solution satisfaisante ;

CONSIDÉRANT que dans l'étude d'impact complémentaire, portée par ARCOS, des éléments sont apportés sur l'impact sur les sols, les sous-sols et l'urbanisation ; que cette étude d'impact complémentaire comporte en particulier des études relatives au trafic, intégrant notamment l'analyse réelle et actualisée des besoins de déplacement, le détail des effets de l'A355 sur la gestion de la M35, l'étude des effets cumulés du projet de l'A355 avec les projets d'aménagement de la VLIO et M351/RD1004, ainsi que des compléments d'études relatifs à la qualité de l'air et la santé, intégrant les derniers facteurs d'émission de polluants proposés par le modèle COPERT V et des simulations avec et sans l'A355 à l'horizon 2040, à savoir :

- les zones d'habitations les plus denses, soumises à des niveaux de polluants élevés, voient leur exposition baisser et il n'y a plus en 2040 de population potentiellement exposée à un dépassement de valeur limite de qualité de l'air ;
- à l'horizon 2040, l'autoroute A355 accentue la diminution des concentrations de polluants sur le noyau urbain de l'Eurométropole de Strasbourg et aux abords des axes autoroutiers et des nationales ;
- les concentrations de polluants, qui augmentent logiquement au droit de l'autoroute A355, n'induisent aucun dépassement des valeurs réglementaires et valeurs objectifs ;

CONSIDÉRANT que les éléments issus de la première étude d'impact, complétés par les éléments de l'étude d'impact complémentaire, viennent confirmer l'existence de raisons impératives d'intérêt public majeur et l'absence d'autre solution satisfaisante ;

CONSIDÉRANT que les éléments cités précédemment permettent de démontrer le maintien de l'état de conservation des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle ;

CONSIDÉRANT que l'ensemble des conditions nécessaires pour l'octroi d'une dérogation à la législation sur les espèces protégées est respecté ;

CONSIDÉRANT que le TA a considéré qu'il y avait une insuffisance de l'analyse de l'impact du projet sur les sols et les sous-sols, notamment en ce qui concerne les services écosystémiques apportés par les sols ;

CONSIDÉRANT que l'étude d'impact complémentaire relative aux services écosystémiques des sols, en précisant les services rendus par les sols, permet d'affecter et de rattacher les compensations réalisées aux services rendus par les sols et sous-sols ;

CONSIDÉRANT que le TA a considéré qu'il y avait une insuffisance de l'analyse des effets à moyen et long terme du projet sur la qualité de l'air et l'absence de prise en compte des conditions réelles de circulation ;

CONSIDÉRANT que le dossier complémentaire déposé par ARCOS, comporte une étude réalisée par ATMO Grand Est (GE) portant sur un complément d'information sur la méthodologie COPERT IV et V, une mise à jour de la situation de référence pour 2019 avec les outils les plus récents disponibles à ATMO GE et une modélisation long terme à l'horizon 2040 ;

CONSIDÉRANT que l'AE a recommandé la prise en compte des dernières révisions des lignes directrices de l'OMS pour mettre à jour l'analyse de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques ;

CONSIDÉRANT que les dernières valeurs guides de l'OMS publiées le 22/09/2021 sont bien prises en compte dans le dossier complémentaire transmis pour avis à l'AE ;

CONSIDÉRANT que l'AE recommande de reprendre les projections des émissions polluantes après la mise en service et d'ici à 2040 en comparant les émissions avec projet aux émissions sans projet à cette date, en cohérence avec les scénarios retenus dans l'étude de trafic ;

CONSIDÉRANT que cette recommandation a fait l'objet d'un complément directement apporté au volet 1 du dossier complémentaire, dont les résultats sont présentés dans le chapitre 3.5 du dossier, permettant la comparaison, à l'échéance 2040, des effets du projet sur la qualité de l'air avec un scénario « au fil de l'eau » sans projet ;

CONSIDÉRANT que l'AE a recommandé de présenter une estimation des incidences spécifiques du projet en matière d'émissions de GES, en comparant la situation à long terme avec et sans A355 et de prévoir les mesures permettant d'assurer la compatibilité du projet avec les engagements de la France en matière d'émissions de GES et avec les objectifs du PCAET de l'Eurométropole de Strasbourg de chercher à réduire le trafic et sa vitesse afin de réduire de 40% des émissions de GES d'ici 2030 ;

CONSIDÉRANT que les éléments transmis dans l'étude complémentaire, en comparant les 2 scénarios 2040, démontrent une baisse des émissions de CO<sub>2</sub>, CO et NO<sub>x</sub> en lien avec l'amélioration de la fluidité des trafics ;

CONSIDÉRANT les éléments apportés par l'étude d'impact complémentaire sur les effets du projet en matière de qualité de l'air et de santé humaine ;

CONSIDÉRANT l'étude ATMO GE qui a repris les méthodologies les plus récentes disponibles à la date de leur réalisation, les situations de références mises à jour en 2019 et les modélisations

complémentaires relatives aux émissions de polluants aériens et de GES en conditions réelles de circulation ;

CONSIDÉRANT les mesures d'accompagnement du projet en matière de réduction de la vitesse sur l'A4 et la M35 dans la traversée de Strasbourg, déjà prises au travers d'arrêtés conjoints de la préfète et de la présidente de l'Eurométropole de Strasbourg ;

CONSIDÉRANT que le TA a considéré que l'étude d'actualisation des effets du projet à moyen et long terme sur les émissions de polluants atmosphériques, en raison de la non prise en compte des conditions réelles de circulation étant entachée d'insuffisance, l'analyse des effets du projet en termes de santé publique est également insuffisante ;

CONSIDÉRANT que le dossier complémentaire comporte une évaluation actualisée de l'impact du projet sur la santé à long terme (2040) à partir des données modélisées dans le complément (étude ATMO GE notamment) ;

CONSIDÉRANT que les réponses aux questions de l'AE et du TA ont permis de confirmer que le projet aurait un effet favorable en termes de santé humaine pour la population riveraine des infrastructures concernées (A4-M35) ;

CONSIDÉRANT que le TA a considéré que les conséquences du projet sur le développement de l'urbanisation n'avaient pas été appréciées à un niveau suffisamment détaillé ;

CONSIDÉRANT qu'une actualisation des effets du projet sur le développement de l'urbanisation basée sur le guide national de 2017 a été produite ;

CONSIDÉRANT que le TA a considéré que l'absence d'une analyse précise des conséquences des hypothèses de trafic supporté par le COS sur le volume de trafic de la M35 dans sa partie urbaine alors que l'objectif de réduction du trafic inter urbain sur cette M35 est essentielle sur les motivations du projet, constitue une insuffisance ;

CONSIDÉRANT que les analyses présentées dans le dossier complémentaire, sur la validité des hypothèses de trafic avec une comparaison des projections 2020 prévues par le modèle de 2016 avec l'état des trafics connu de 2019 ont été fournies, l'intégration à cette analyse de l'enquête ménage déplacement et de l'enquête poids lourds de 2019 ; qu'une seconde partie de l'analyse répond à la demande de description de l'impact du projet en termes de congestion de la M35 ; qu'une étude du bureau d'études EGIS présente ces effets avec des éléments chiffrés ;

CONSIDÉRANT la recommandation de l'AE d'explicitier les paramètres retenus par le maître d'ouvrage pour réaliser les simulations de trafic et, si nécessaire, d'actualiser ces simulations en adoptant des paramètres mis à jour tels que publiés par le ministère chargé des transports ;

CONSIDÉRANT la recommandation de l'AE de clarifier sans ambiguïté, pour chaque résultat présenté, les infrastructures supposées en service et les mesures « complémentaires » supposées mises en place ;

CONSIDÉRANT que l'AE recommande d'explicitier la manière dont le montant du péage de l'A355 a été pris en compte par les études de trafic, et d'en tenir compte avec les valeurs effectives à la mise en service si cela n'a pas été fait ; qu'elle recommande également de préciser l'influence de la modulation horaire du prix du péage sur la congestion de la M35 ;

CONSIDÉRANT que l'AE recommande de compléter le dossier par une comparaison de la congestion et des temps de parcours sur les principaux itinéraires liés au projet, en particulier via l'A355 et la RD1004/M351 ;

CONSIDÉRANT que l'AE recommande de confronter les premières tendances de fréquentation de l'A355 aux études de trafic pour donner une première appréciation de leur validité, et d'exposer la capacité de l'axe RD1004/M351 réaménagé à absorber le trafic induit par le COS ainsi que d'étudier l'évolution de sa congestion à long terme ;

CONSIDÉRANT que le TA a relevé une insuffisance de l'analyse des impacts cumulés du projet avec les projets de TSPO, l'aménagement multimodal de l'axe RD1004/M351 et la VLIO ;

CONSIDÉRANT les éléments complémentaires présentés par ARCOS dans le dossier de réponse, les paramètres utilisés et les analyses sur la validité des hypothèses de trafic basées sur l'état des trafics connus en 2019, les enquêtes ménage et déplacement et de circulation des poids lourds de 2019, et l'analyse globale sur les effets cumulés des différents projets en termes de congestion et de temps de parcours dans le réseau routier global de l'agglomération strasbourgeoise et de sa périphérie ;

CONSIDÉRANT que les analyses complémentaires, précisant les modalités de péage, de report et d'utilisation des différents itinéraires dans la zone d'étude, permettent d'apprécier que l'itinéraire A4/M35 dans sa traversée urbaine sera délesté ;

CONSIDÉRANT que le dossier d'études d'impact complémentaire d'ARCOS est ainsi conforme aux préconisations du juge, du CNPN et de l'AE ;

CONSIDÉRANT l'avis de la commission locale de l'eau du SAGE III Nappe Rhin sur la qualification initiale de la vulnérabilité de la nappe ;

CONSIDÉRANT que le dossier initial présentait déjà un niveau de vulnérabilité de la nappe qualifié d'élevé pour la grande majorité des secteurs ;

CONSIDÉRANT l'avis de la commission locale de l'eau du SAGE III Nappe Rhin sur la nécessité de garantir la préservation à long terme de la qualité de la nappe et d'assurer un suivi à long terme des impacts éventuels du projet sur la qualité de la nappe ;

CONSIDÉRANT que les modalités de suivi des incidences éventuelles du projet sur la qualité de l'eau de la nappe doivent être précisées ;

SUR proposition du secrétaire général de la préfecture du Bas-Rhin;

## ARRÊTE

### Article 1 :

L'article 8.1.2 de l'AP du 30/08/2018 est complété par les dispositions suivantes :

ARCOS dispose de deux mois à compter de la publication du présent arrêté pour fournir l'étude de pertinence des emplacements des piézomètres de suivi de la nappe.

Cette étude fera l'objet de l'avis d'un hydrogéologue agréé avant validation par la DDT et avant réalisation des travaux de forage.

Les champs captant de Lampertheim et Griesheim-sur-Souffel seront obligatoirement pris en compte pour le choix des emplacements des piézomètres.

Elle prendra en compte la localisation des bassins de récupération des eaux pluviales de l'auto-route et en priorité les plus importants en termes de volume.

Elle comportera la réalisation d'une évaluation d'un état chimique de référence en s'appuyant sur l'historique des analyses disponibles dans le secteur.

Les paramètres à analyser comporteront en plus de ceux déjà cités :

- tous les ions majeurs afin d'établir les balances ioniques, avec le suivi des paramètres SO<sub>4</sub>, Cl<sup>-</sup>, NO<sub>3</sub>,
- une mesure du plomb et du chrome total,



- un suivi en continu des hauteurs de toit de nappe afin de prendre en compte l'évolution de ces battements dans l'analyse des résultats.

Le délai de mise en œuvre des piézomètres et de l'état initial sera de deux mois à compter de la validation par la DDT de l'implantation du réseau de piézomètres.

#### **Article 2 : mesure de publicité**

En application des dispositions de l'article R. 181-45 du code de l'environnement, le présent arrêté est publié sur le site internet de la préfecture du Bas-Rhin pendant une durée minimale de quatre mois.

#### **Article 3 : voies et délais de recours**

En application des dispositions de l'article R. 181-50 du code de l'environnement, la présente décision peut être déférée devant le tribunal administratif de STRASBOURG (31 avenue de la paix - BP 51038 – 67070 Strasbourg Cedex) ou sur le site [www.telerecours.fr](http://www.telerecours.fr) :

- par les bénéficiaires de l'autorisation ou exploitants dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la décision leur a été notifiée ;
- par les tiers intéressés en raison des inconvénients ou des dangers pour les intérêts mentionnés à l'article L. 181-3 du code de l'environnement dans un délai de quatre mois à compter de la plus tardive des deux dates entre l'affichage en mairie ou la publication de la décision sur le site internet de la préfecture du Bas-Rhin. Si l'affichage constitue cette dernière formalité, le délai court à compter du premier jour d'affichage.

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux ou hiérarchique dans le délai de deux mois. Ce recours administratif prolonge de deux mois les délais susmentionnés.

#### **Article 4 : exécution**

Le secrétaire général de la préfecture du Bas-Rhin,

Le directeur départemental des territoires du Bas-Rhin,

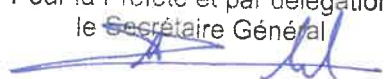
Le directeur régional de l'environnement de l'aménagement et du logement Grand Est,

Les maires des communes de Achenheim, Berstett, Breuschwickersheim, Dingsheim, Duppigheim, Duttlenheim, Eckwersheim, Ernolsheim-Bruche, Geudertheim, Griesheim-sur-Souffel, Hoerd, Hurligheim, Innenheim, Ittenheim, Kolbsheim, Lampertheim, Oberschaeffolsheim, Osthoffen, Pfulgriesheim, Stutzheim-Offenheim, Truchtersheim, Vendenheim, et la présidente de l'Eurométropole de Strasbourg,

et ARCOS

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

La préfète,  
Pour la Préfète et par délégation  
le Secrétaire Général



**Mathieu DUHAMEL**

