

**ENQUÊTE PUBLIQUE PRÉALABLE
À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DES ACQUISITIONS
FONCIERES ET TRAVAUX DE CONSTRUCTION
DU GRAND CONTOURNEMENT OUEST DE STRASBOURG – A355
ET
A LA MISE EN COMPATIBILITE DES POS/PLU DES COMMUNES DE
VENDDENHEIM, ECKWERSHEIM, BERSTETT, LAMPERTHEIM,
PFULGRIESHEIM, GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL, DINGSHEIM,
STUTZHEIM-OFFENHEIM, HURTIGHEIM, ITTENHEIM,
ACHENHEIM, OSTHOFFEN, ERNOLSHEIM-BRUCHE, KOLBSHEIM,
DUPPIGHEIM, DUTTLENHEIM ET GEUDERTHEIM**

**RAPPORT
DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
1^{ère} PARTIE**

Commission d'enquête publique :

1^{er} juin au 28 juillet 2006

Présidente : Madame Élisabeth SPIELMANN
Membres : Monsieur Jean DELOBBE
: Monsieur Jean-Paul DENIS

SOMMAIRE

I- Présentation de l'objet de l'enquête publique.....	3
1-1- Objet de l'enquête publique.....	3
1-2- Historique du projet.....	6
1-3- Objectifs du projet.....	9
1-4- Impacts sur les trafics.....	11
1-5- Impacts du projet sur l'environnement.....	13
1-5-1- Agriculture, urbanisme, paysage et patrimoine.....	13
1-5-2- Eau.....	14
1-5-3- La flore, la faune.....	15
1-5-4- Le bruit.....	17
1-5-5- L'air.....	18
II- Dossier mis à la disposition du public.....	19
2-1- Dossier d'enquête préalable à la DUP, de mise en compatibilité POS / PLU.....	19
2-2- Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement.....	20
2-3- Étude d'expertise relative aux espèces protégées.....	21
2-4- Étude fret KAESSEL et PARTNERS.....	21
2-5- Expertise indépendante réalisée par le bureau d'étude T.T.K.....	21
III- Déroulement de l'enquête.....	22
3-1- Permanences.....	22
3-2- Prolongation.....	24
3-3- Déroulement.....	24
3-4- Publicité et information.....	26
IV- Examen des observations recueillies.....	29
4-1- Analyse comptable.....	29
4-1-1- Interventions par registre.....	29
4-1-2- Interventions hors sujet.....	30
4-1-3- Inventaire des interventions - Registres, courriers et orales.....	32
4-1-4- Mémoires en réponse.....	32
4-1-5- Avis des personnes associées.....	106
4-2- Recueil des thèmes.....	109
4-2-1- Listes des thèmes.....	109
4-2-2- Thèmes défavorables par registre.....	110
4-2-3- Statistiques sur les thèmes défavorables.....	111
4-2-4- Thèmes favorables par registre.....	112
4-2-5- Statistiques sur les thèmes favorables.....	113
4-2-6- Analyse comptable interventions et thèmes de certaines communes.....	114

4-3- Analyses des Thèmes.....	115
Thème n° 1 : TTK : le GCO n'est pas la bonne solution.....	115
Thème n° 2 : GCO n'est pas en conformité avec le SCOTERS.....	130
Thème n° 3 : L'engorgement de Strasbourg n'est pas résolu.....	135
Thème n° 4 : La Région Alsace privilégie les TC.....	147
Thème n° 5 : Pollution de l'air – santé – effet de serre – Kyoto.....	161
Thème n° 6 : Augmentation du bruit.....	185
Thème n° 7 : Disparition des terres agricoles.....	228
Thème n° 8 : Altération du patrimoine culturel et foncier	256
Thème n° 9 : Ferroutage - Transport fluvial.....	273
Thème n° 10 : Coût élevé, disproportionné.....	279
Thème n° 11 : Augmentation du trafic, nouvelle infrastructure.....	287
Thème n° 12 : Flore et faune : impact négatif.....	308
Thème n° 13 : Solution tracé 1, Saverne-Molsheim.....	314
Thème n° 14 : Mise en place taxe allemande.....	327
Thème n° 15 : Saturation de la RN4 et des routes secondaires.....	330
Thème n° 16 : l'Hydrologie.....	334
Thème n° 17 : Le péage va limiter l'accès au GCO.....	341
Thème n° 18 : Outil de développement économique.....	346
Thème n° 19 : Délestage de l'A35.....	348
Thème n° 20 : Continuité de l'axe Nord-Sud.....	349
Thème n° 21 : Desserte et accessibilité.....	350
Thème n° 22 : Pollution et stress.....	351
Thème n° 23 : Accès sur Strasbourg.....	352
Thème n° 24 : Points sur les mises en compatibilité des POS/PLU.....	353
Thème n° 25 : Compensations – Ouvrages.....	360
V- Annexes.....	364
VI- Liste des documents étudiés par la Commission d'Enquête.....	367

I- PRÉSENTATION DE L'OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET DU PROJET

1.1- OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de Grand Contournement Ouest (GCO) de Strasbourg et à la mise en conformité des POS/PLU de 18 communes prévue du 1^{er} juin 2006 au 13 juillet 2006 inclus et prolongée jusqu'au 28 juillet 2006.

A ce titre la présente enquête vise à :

- présenter au public le projet et son impact sur l'environnement,
- permettre à toute personne de faire connaître ses observations sur les registres déposés dans les différentes mairies concernées, par courrier à la présidente de la commission ou oralement aux commissaires enquêteurs lors des permanences,
- porter ainsi à la connaissance de la commission d'enquête les éléments d'information indispensables à l'appréciation, en toute indépendance, de l'utilité publique de ce projet.

Cet espace de démocratie, qu'ouvre l'enquête publique, permet à tous les citoyens d'être associés à la décision administrative.

Le projet soumis à enquête publique concerne la réalisation d'une autoroute dite A355 de 24 km, allant d'un échangeur autoroutier avec l'A4 et l'A35 situé au niveau de Vendenheim à l'échangeur autoroutier avec l'A352, l'A35 et la VRPV, situé sur Innenheim. Deux diffuseurs locaux sont prévus, un au droit de Ittenheim afin de relier la nationale 4 et l'ouest de Strasbourg et l'autre au nord de Duppigheim afin de desservir la plaine de la Bruche et l'aéroport d'Entzheim.

Un système de péage ouvert est prévu au niveau de la nationale 4 ainsi qu'une aire de service. La vitesse de référence est de 130 km/h.

Cette autoroute présente un profil en travers de 2X2 voies, pouvant être recalibré à 2X3 voies.

Le coût total de cette opération d'infrastructure est estimé à 355 millions d'euros et sera concédée à un concessionnaire privé rémunéré par le biais du péage.

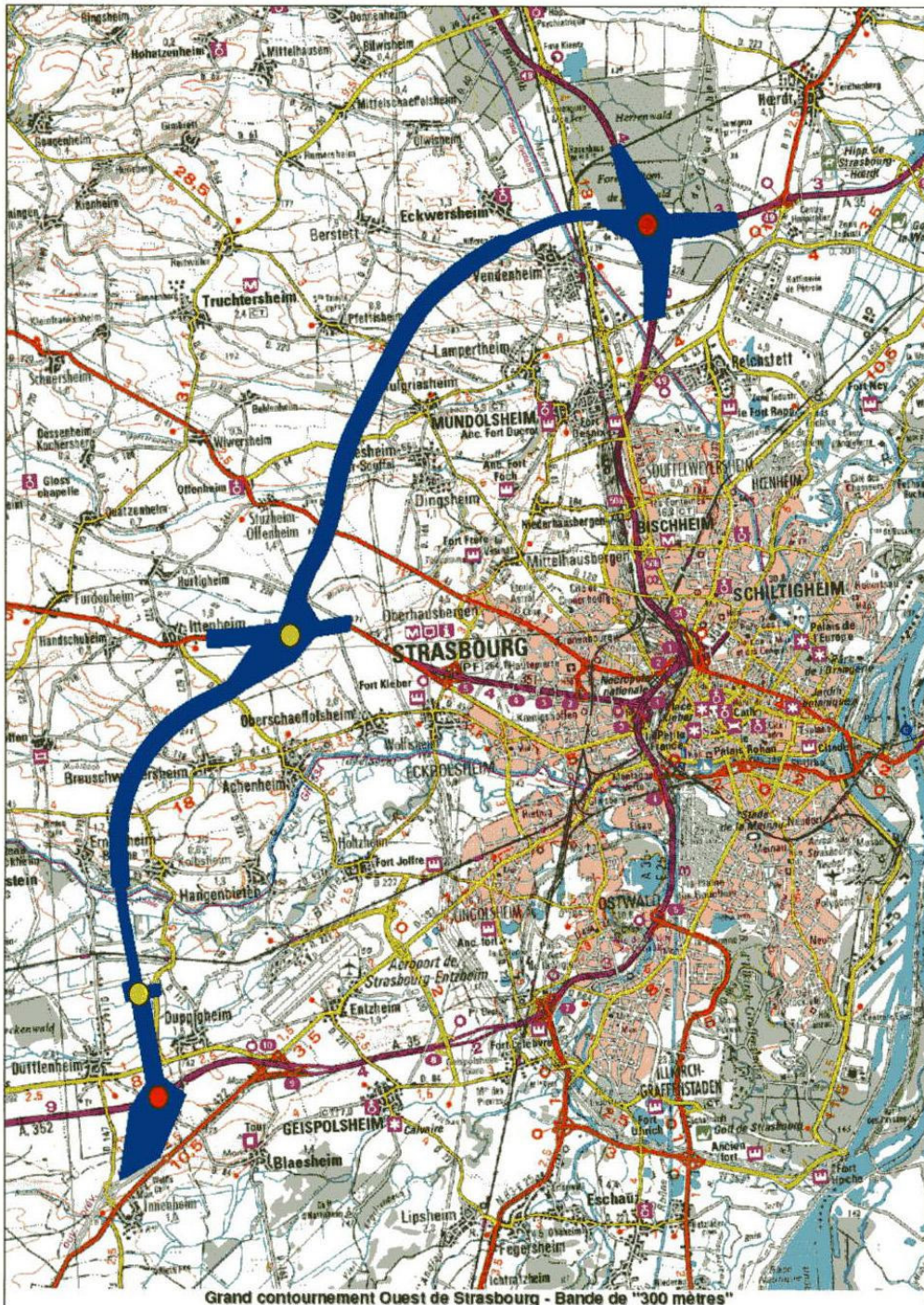
Le concessionnaire choisi après mise en concurrence aura la charge de la responsabilité du financement, du suivi de la conception sur la base de l'avant projet sommaire, du suivi des procédures administratives ultérieures (loi sur l'eau...), des acquisitions foncières, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien de la nouvelle infrastructure.

Le dossier soumis à enquête précise que le projet concerne une bande d'environ 300m dans laquelle se situera l'emprise de 50m en moyenne en section courante et les travaux.

Cette bande traverse les communes suivantes :

Commune	Nature des Travaux	Enjeux pour les populations	Enjeux pour l'environnement	Enjeux agricoles
Vendenheim	Tracé neuf	Très forts	Forts	Forts
Eckwersheim	Tracé neuf	Forts	Forts	Modérés
Berstett	Tracé neuf	Faibles	Modérés	Modérés
Lampertheim	Tracé neuf	Faibles	Modérés	Modérés
Pfettisheim	Tracé neuf	Faibles	Modérés	Forts
Pfulgriesheim	Tracé neuf	Modérés	Modérés	Forts
Griesheim-sur-Souffel	Tracé neuf	Modérés	Modérés	Forts
Dingsheim	Tracé neuf	Modérés	Modérés	Forts
Stutzheim-Offenheim	Tracé neuf	Faibles	Modérés	Forts
Hurtigheim	Tracé neuf	Faibles	Modérés	Modérés
Ittenheim	Tracé neuf	Modérés	Modérés	Très forts
Achenheim	Tracé neuf	Faibles	Faibles	Modérés
Osthoffen	Tracé neuf	Faibles	Modérés	Modérés
Ernolsheim-Bruche	Tracé neuf	Très Forts	Forts	Modérés
Kolbsheim	Tracé neuf	Forts	Forts	Forts
Duppigheim	Tracé neuf	Modérés	Modérés	Faibles
Duttlenheim	Tracé neuf	Forts	Modérés	Très forts
Geudertheim	Aménagement existant	Faibles	Modérés	Faibles
Hoerd	Aménagement existant	Faibles	Modérés	Faibles
Reichstett	Aménagement existant	Faibles	Modérés	Faibles
Brumath	Aménagement existant	Faibles	Modérés	Faibles
Innenheim	Aménagement existant	Faibles	Modérés	Forts
Oberschaeffolsheim	Tracé neuf	Faibles	Modérés	Faibles
Breuschwickersheim	Tracé neuf	Modérés	Forts	Très forts

Le tracé étudié résulte du choix du Maître d'ouvrage à l'issue de l'analyse comparative des variantes énumérées ci-après et du bilan de la concertation locale au vu de l'étude d'Avant Projet Sommaire approuvée le 4 novembre 2005.



- Dispositif d'échange autoroutier
- Dispositif d'échange local

Etant donné l'importance de l'infrastructure, la décision d'utilité publique revient au Conseil d'Etat conformément aux articles R.11-1 et 11-2 du code de l'expropriation. Cette décision classera cette infrastructure en voirie autoroutière.

Par ailleurs, la déclaration d'utilité publique de cette opération n'étant pas compatible avec les dispositions des POS ou PLU de certaines communes concernées par le tracé, cette enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et la mise en compatibilité du POS ou PLU.

Communes concernées par la mise en compatibilité de leur POS ou PLU :

Commune :	Dossier présenté :
VENDENHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
ECKWERSHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
BERSTETT	Mise en compatibilité du P.O.S.
LAMPERTHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
PFETTISHEIM	Mise en compatibilité du P.L.U.
PFULGRIESHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
GRIESHEIM SUR SOUFFEL	Mise en compatibilité du P.O.S.
DINGSHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
STUTZHEIM-OFFENHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
HURTIGHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
ITTENHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
ACHENHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
OSTHOFFEN	Mise en compatibilité du P.O.S.
ERNOLSHEIM-BRUCHE	Mise en compatibilité du P.O.S.
KOLBSHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
DUPPIGHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
DUTTLENHEIM	Mise en compatibilité du P.O.S.
GEUDERTHEIM	Mise en compatibilité du P.L.U.

La mise en compatibilité de POS ou PLU se traduit par l'inscription voire la modification d'un emplacement réservé et d'un recul de constructibilité de part et d'autre de l'emprise. L'emprise varie en fonction de la topographie du site et du tracé prévu dans l'Avant Projet Sommaire (nécessité de remblais ou déblais).

1.2- HISTORIQUE DU PROJET

1973

Les prémices de ce grand contournement ouest de Strasbourg se dessinaient déjà dans les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de Strasbourg et de Molsheim-Mutzig. Certains POS, de cette époque, comportaient des emplacements réservés pour une structure autoroutière (Vendenheim par exemple).

1999

Le Ministre de l'Équipement demande au Préfet de Région d'organiser le débat en application de la circulaire du 15 septembre 1992, dite circulaire « Bianco ». Ce débat, portant sur les grandes fonctions de l'infrastructure envisagée, a eu lieu de septembre à novembre 1999.

Cinq options sont soumises à ce débat :

Option 1 : située la plus à l'ouest elle se branchait près de Saverne à l'A4 et rejoignait au sud la RD500 par la RN4 et une nouvelle section entre Marlenheim et Molsheim.

Option 2 : depuis l'A4 au nord, dans le prolongement de la RN340 venant d'Haguenau, jusqu'à l'A35-VRPV au sud, par un large contournement de Strasbourg.

Option 3 : depuis l'A4 au nord, dans le prolongement de l'A35 au niveau de Vendenheim jusqu'à l'A35-VRPV au sud, en contournant Strasbourg par l'ouest.

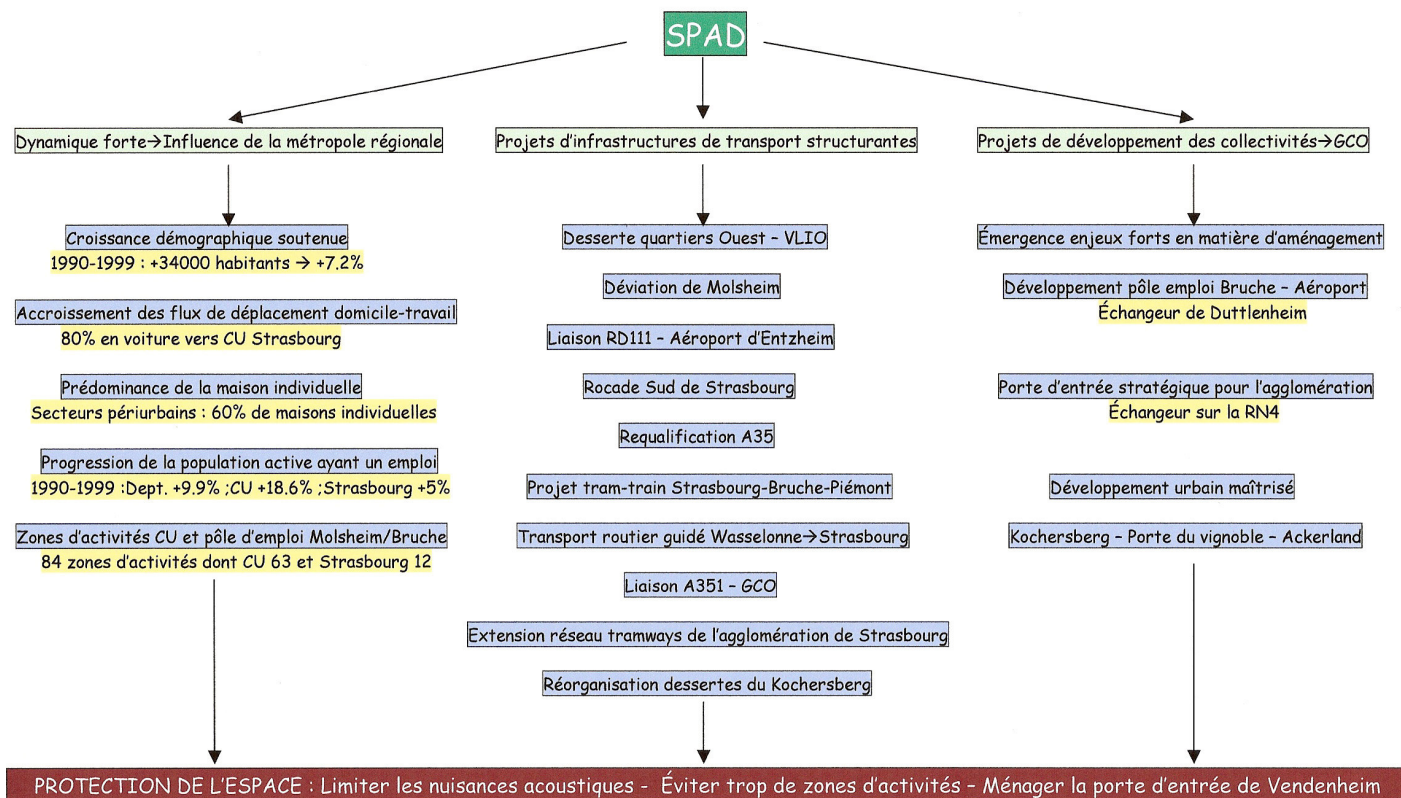
Option 4 : aménagement de l'A35 avec 1 voie supplémentaire dans chaque sens et un tunnel d'environ 6km dans sa partie centrale.

Option 5 : à l'est de Strasbourg entre l'A35 au nord et la rocade sud.

Option	Avantages	Inconvénients
1	Réutilisation partielle de la RN4 Préservait le territoire central du Kochersberg	Se développe en tracé neuf en limite du piémont viticole et dans un secteur très sensible : impacts sur les milieux naturels, les cours d'eau, la zone inondable de la Mossig et de la Bruche Peu d'intérêt pour l'accroche de l'Alsace aux dynamiques européennes
2	Limitation du risque de périurbanisation de Strasbourg	Longueur du tracé plus importante Traversée de la vallée de la Zorn Difficulté d'insertion par rapport aux milieux naturels, aux ressources en eaux et zones agricoles
3	Tracé le plus court Tracé le moins coûteux Option la plus favorable vis à vis du milieu naturel Impact sur le patrimoine foncier moins important que les autres tracés.	Risque de périurbanisation et d'extension en direction de l'avant Kochersberg et de la vallée de la Bruche.
4	Impact positif sur la section du tunnel dans le cadre de l'élargissement de la rocade Ouest de Strasbourg, permettant une requalification partielle de l'autoroute A 35	Impacts très négatifs de part et d'autre du tunnel en générant des nuisances supplémentaires dans des zones déjà très touchées Accroissement du trafic dans l'actuel couloir de circulation, ce qui va à l'encontre de la politique actuelle de développement du transport urbain en pénétration sur Strasbourg.
5	Impact positif pour le développement de l'agglomération strasbourgeoise	Impacts négatifs très importants dans les boisements alluviaux du Rhin, la zone inondable de l'Ill, les captages d'eau potable de Neuhof. Se situe à proximité d'établissements classés SEVESO et de zones classées Natura 2000 Augmentation du transport sur Strasbourg, ce qui va à l'encontre de la politique actuelle de développement du transport urbain en pénétration sur Strasbourg.

A l'issue de ce débat, le scénario choisi est l'option n°3. Un cahier des charges, établi par le Préfet de Région, présente ce scénario au regard des avis recueillis, du respect des enjeux d'aménagement et des finalités du projet.

La circulaire « Bianco » prévoit également, dans une perspective d'aménagement des territoires concernés, que les potentialités créées par le GCO projeté soient identifiées dans une Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement (SPAD), résumée dans le tableau ci-dessous.



2000

Le 6 juin 2000, après que le Préfet de Région lui ait adressé le bilan du débat « Bianco », le Ministre de l'Équipement approuve par décision ministérielle le cahier des charges et confie l'étude de l'APS à la Direction Régionale de l'Équipement d'Alsace.

2003-2006

Au vu de l'importance du projet, et, conformément à la loi n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et à son décret d'application n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, le Ministre ordonne en 2003 la mise à disposition du public du dossier de présentation du projet afin de permettre une saisine par des tiers ou par le maître d'ouvrage.

Aucune saisine n'ayant été adressée à la Commission Nationale du Débat public, le projet a été classé « sans suite » le 14 avril 2003 et une concertation locale s'est déroulée du 10 juin au 12 juillet 2003 afin d'arrêter le tracé proposé ainsi qu'un certain nombre d'aménagements projetés.

Lors de cette concertation locale, deux fuseaux distincts dits fuseau Est et fuseau Ouest ont été proposés.

Après analyse, le fuseau Est est retenu car il présente des impacts plus favorables que le fuseau Ouest au niveau de la pédologie, des eaux superficielles, de l'hydrologie et de

l'hydraulique, de l'agriculture, de l'urbanisme, de la pollution atmosphérique, des milieux naturels et du paysage.

Par ailleurs, une concertation formelle avec l'ensemble des services de l'Etat et des collectivités territoriales a été engagée préalablement à l'enquête publique au moyen de réunions sur la base du dossier d'Avant Projet Sommaire au cours du deuxième trimestre de l'année 2004 puis de février à avril 2006.

Pour parfaite information, les services et collectivités territoriales consultées sont ceux listés dans la circulaire du 27 octobre 1987 relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées.

Le ministère des transports approuve le 4 novembre 2005 l'Avant Projet Sommaire.

Durant ces trois années, divers documents et expertises ont été élaborés :

- Cahiers des acteurs
- Expertise du cabinet TTK
- Étude du fret de Kessel & Partners
- Étude d'expertises relatives aux espèces protégées

Ces documents et expertises, ainsi que la SPAD, bien que ne faisant pas partie du dossier soumis à enquête, ont été mis à la disposition du public pour information dans le cadre de l'enquête publique.

1^{er} juin 2006

Début de l'enquête publique

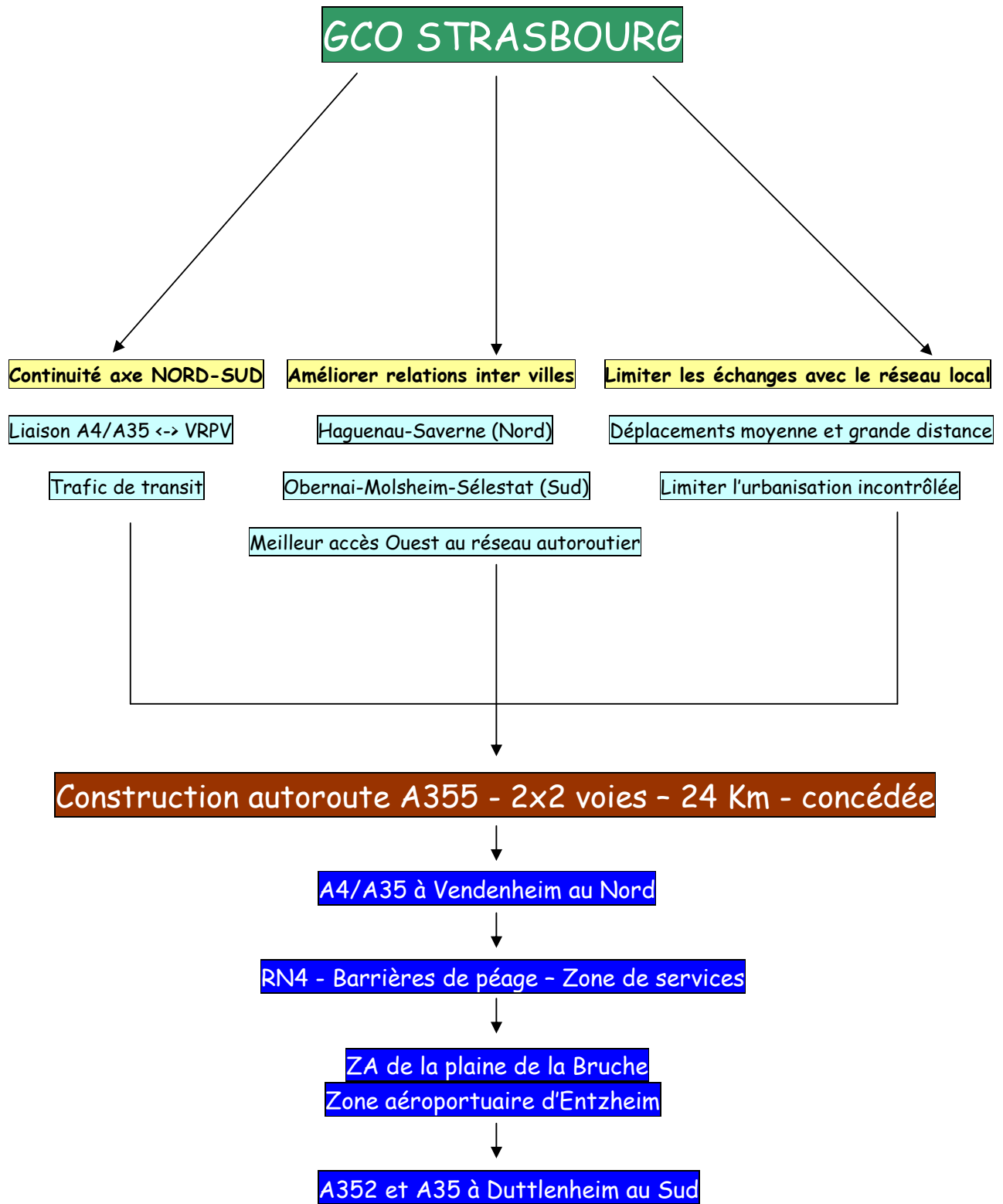
1.3- OBJECTIFS DU PROJET

Le cahier des charges du 6 juin 2000, suite au débat « Bianco », arrête les fonctions de l'A355-GCO. Ces objectifs, affinés dans le cadre des études et de la concertation, sont principalement :

- Assurer la continuité de l'axe autoroutier Nord/Sud alsacien en reliant l'A4/A35 à la Voie Rapide du Piémont des Vosges afin de 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 et offrir à l'Ouest strasbourgeois un meilleur accès au système autoroutier pour les trajets longue distance.
- Maîtriser l'urbanisation en limitant les échanges avec le réseau local ; la vocation du GCO est tournée vers des déplacements à moyenne ou grande distance.

Le tracé proposé, option 3, et la conception retenue permettent de répondre à des objectifs d'agglomération, à savoir :

- Réorganiser les accès à l'agglomération de Strasbourg pour tous les trafics d'échange à moyenne et à longue distance, et en particulier à destination des pôles économiques de Strasbourg (aéroport, zone d'activités de la Bruche, port de Strasbourg).
- Soulager la rocade A35 afin de lui permettre de lui redonner un caractère plus urbain.



1.4- IMPACTS SUR LES TRAFICS

Les effets sur le trafic se réfèrent, aussi bien dans le dossier d'enquête que dans les études d'APS de 2003 et les compléments d'étude de 2006, à une situation à l'horizon 2020, définie ci-dessous :

Situation de référence 2020

Évolution du réseau servant de base aux différentes variantes

Numéro	Projet	Caractéristiques
1	Rocade sud de Strasbourg - 2 ^{ème} phase	Infrastructure nouvelle à 2x2 voies entre l'A35 et la RN83 (niveau de Geispolsheim)
2	Pont sur le Rhin	Ouvrage neuf à 2 voies dans le prolongement de la rocade sud
3	Aménagement de la RN 83	Aménagement à 2x2 voies de la RN83 (au niveau de Fégersheim et Lipsheim)
4	Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO)	Nouvelle 2 voies entre le giratoire de l'Europe et la RD222, à la jonction avec la RD400
5	Aménagement de la route du Rhin (RN4)	Boulevard urbain 2x2 voies de la RN4 en traversée de Strasbourg
6	Raccordement de la Voie Rapide du Piémont des Vosges (VRPV) sur A352	Infrastructure nouvelle à 2x2 voies entre Nidernai et A352 au Nord d'Innenheim)
7	Contournement Est	Aménagement d'une liaison à 2x2 voies entre la route du Rhin et le quai Jacoutot
8	Rocade Est	Aménagement d'un boulevard urbain à 2x2 voies entre rocade Sud et route du Rhin
9	Aménagement de la RN4 Ouest	Déviations de Furdenheim et Ittenheim par une infrastructure nouvelle à 2 voies
10	Déviations de Marlenheim	Infrastructure nouvelle à 2 voies
11	Déviations de Singrist	Infrastructure nouvelle à 2 voies
12	Liaison aéroport - ZAE de la Bruche	Infrastructure nouvelle à 2 voies dans le prolongement de la RD221
13	Déviations de Molsheim	Infrastructure nouvelle à 2 voies à l'Est de Molsheim
14	Liaison pont du Rhin - A5	Aménagement d'une liaison à 2 voies en Allemagne
15	Élargissement de l'A5	A5 en Allemagne entre Rastatt et Freiburg

Définition des différentes variantes étudiées dans la synthèse

	Péage	Particularités
Variante 1	Oui VL: 0,075€/km PL: 0,18€/km	
Variante 3	Non	
Variante 6	Idem variante 1	Sans VLIO
Variante 7	Oui VL : 0.0375€/km PL: 0,36€/km	Contraintes de vitesse sur l'A35

Contraintes de vitesse sur l'A35

Section	Vitesse réglementaire
Échangeur A4/A35 - Échangeur Reichstett	110 km/h
Échangeur Reichstett - Sortie « Place de Haguenau »	70 km/h
Sortie « Place de Haguenau » - Sortie « Montagne verte »	50 km/h
Sortie « Montagne verte » - Échangeur de la Vigie	70 km/h
Échangeur de la Vigie - Échangeur A352/ VRPV	110 km/h

Les effets étudiés dans cette présentation se limitent, pour rendre claire la synthèse, à ceux relatifs aux principales structures routières, autoroutières existantes et futures proche de l'agglomération de Strasbourg à savoir :

- l'A35
- l'A351
- la RN4
- la VLIO (voie de liaison inter quartiers ouest)
- l'A355-GCO

Dans les tableaux ci-dessous les variantes sont comparées dans leurs situations basses ce qui permet d'avoir, pour les trafics considérés, les écarts minimums.

Les valeurs des trafics de la variante 3 sont tirées des études de l'APS sur les trafics de 2003. L'analyse de cette variante, intéressante car sans péage, est donnée pour information.

	Actuelle	Référence 2020		variante1	variante3	variante 7	variante 6
	2000	basse	haute	basse	basse	basse	basse
A35 nord	113600 (11%)	119300 (12%)	138500 (11%)	115500 (11%)	108400 (9%)	85100 (15%)	118100 (10%)
A35 centre	155700 (11%)	161100 (12%)	184400 (11%)	156 500 (11%)	149400 (9%)	112000 (16%)	160600 (10%)
A35 sud	117000 (11%)	124200 (10%)	145700 (9%)	116900 (9%)	108000 (8%)	86900 (13%)	119500 (9%)
GCO nord				21100 (15%)	41400 (16%)	36400 (6%)	24200 (14%)
GCO sud				20900 (16%)	44500 (16%)	39100 (6%)	22500 (16%)
VLIO		17000 (3%)	21800 (3%)	15000 (4%)	13800 (4%)	16200 (3%)	
RN4	15400 (7%)	20200 (7%)	27600 (6%)	21000 (8%)	21800 (8%)	20500 (7%)	20600 (8%)
A351	22100 (8%)	24600 (7%)	34000 (6%)	34500 (7%)	39100 (8%)	41600 5%)	32500 (8%)

Tableau de comparaison des variantes / Référence 2020

	variante1/réf	variante3/réf	variante7/réf	variante6/réf
A35 nord	-3800	-10900	-34200	-1200
A35 centre	-4600	-11700	-49100	-500
A35 sud	-7300	-10700	-37300	-4700
VLIO	-2000	-3200	-800	
RN4	800	1600	300	400
A351	9900	14500	17000	7900

meilleure
médiane
+. mauvaise

Tableau de comparaison des variantes / variante1

	variante 1-->	variante3	variante 1-->	variante7	variante 1-->	variante 6
A35 nord		-7100		-30400		2600
A35 centre		-6100		-44500		2600
A35 sud		-8900		-30000		2600
GCO nord		20300		15300		3100
GCO sud		23600		13600		1600

La variante 7 est la situation la plus probable

Nota : Une interdiction des poids lourds sur l'A35 induirait un report de 5000 PL sur le GCO dans la variante 7

1.5- IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

1.5.1- Agriculture, urbanisme, paysage et patrimoine

L'Alsace présente des paysages d'une grande richesse. Le patrimoine bâti, très identitaire, ainsi que les tissus paysagers de la campagne constitue un support incontestable à la qualité de vie et au développement du tourisme.

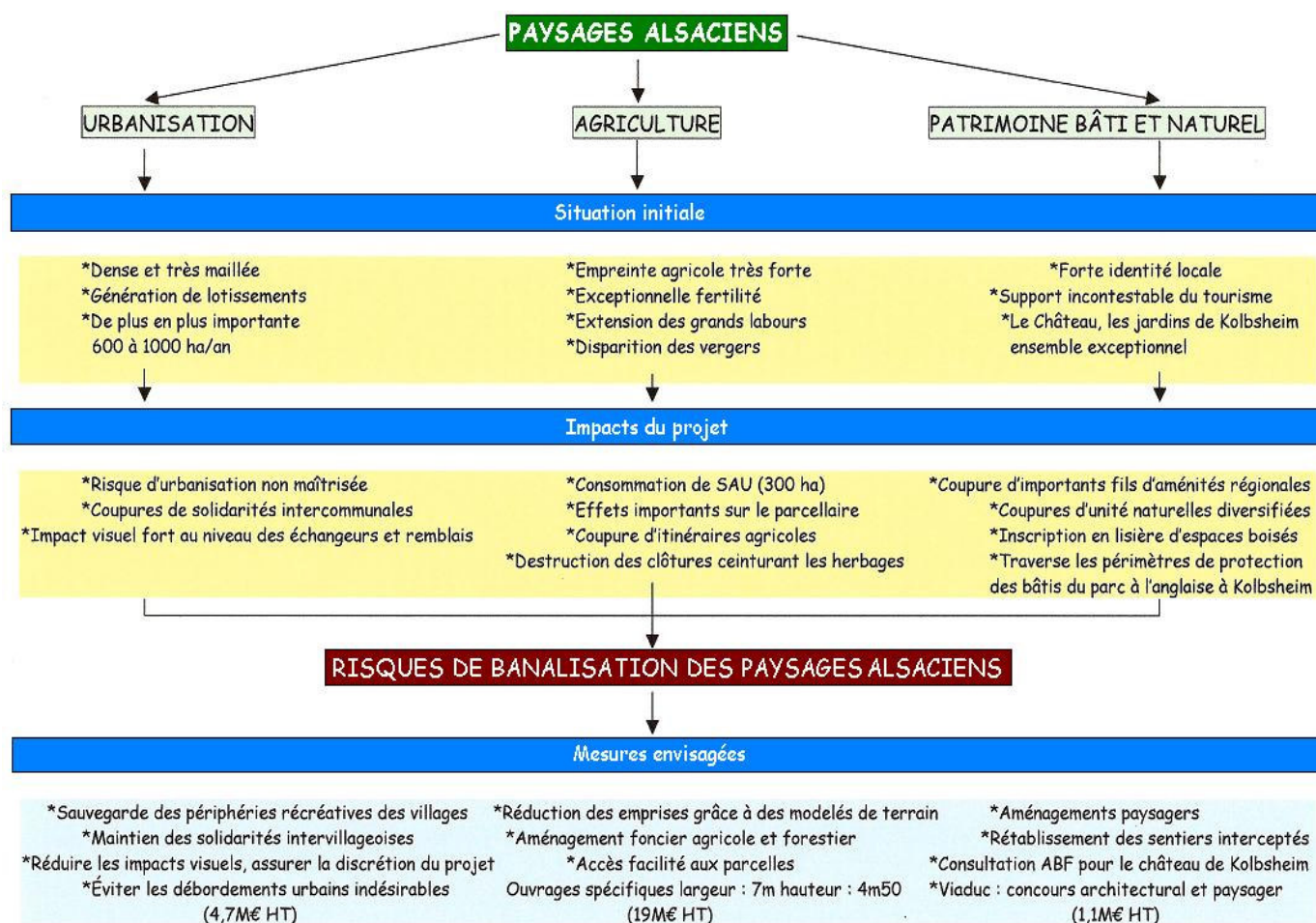
Trois grandes unités paysagères sont traversées par le projet :

- la vallée de la Bruche au sud
- le Kochersberg
- la Zorn au nord

La campagne est marquée par une empreinte agricole très forte, due à une exceptionnelle fertilité. La diversité des cultures, bien que le maïs remplace peu à peu le houblon, et le nombre des exploitations donnent au Kochersberg un dynamisme économique avéré.

Les prix des terres agricoles sont élevés. Le Kochersberg, marqué par une urbanisation faible mais relative, subit une pression foncière et immobilière forte liée au développement de l'habitat.

Un grand nombre de monuments historiques sont concernés par l'aire d'étude en particulier le château et les jardins de Kolbsheim d'une exceptionnelle richesse.



1.5.2- Eau

La nappe phréatique, peu profonde, est très vulnérable. Elle est en relation avec les cours d'eau de :

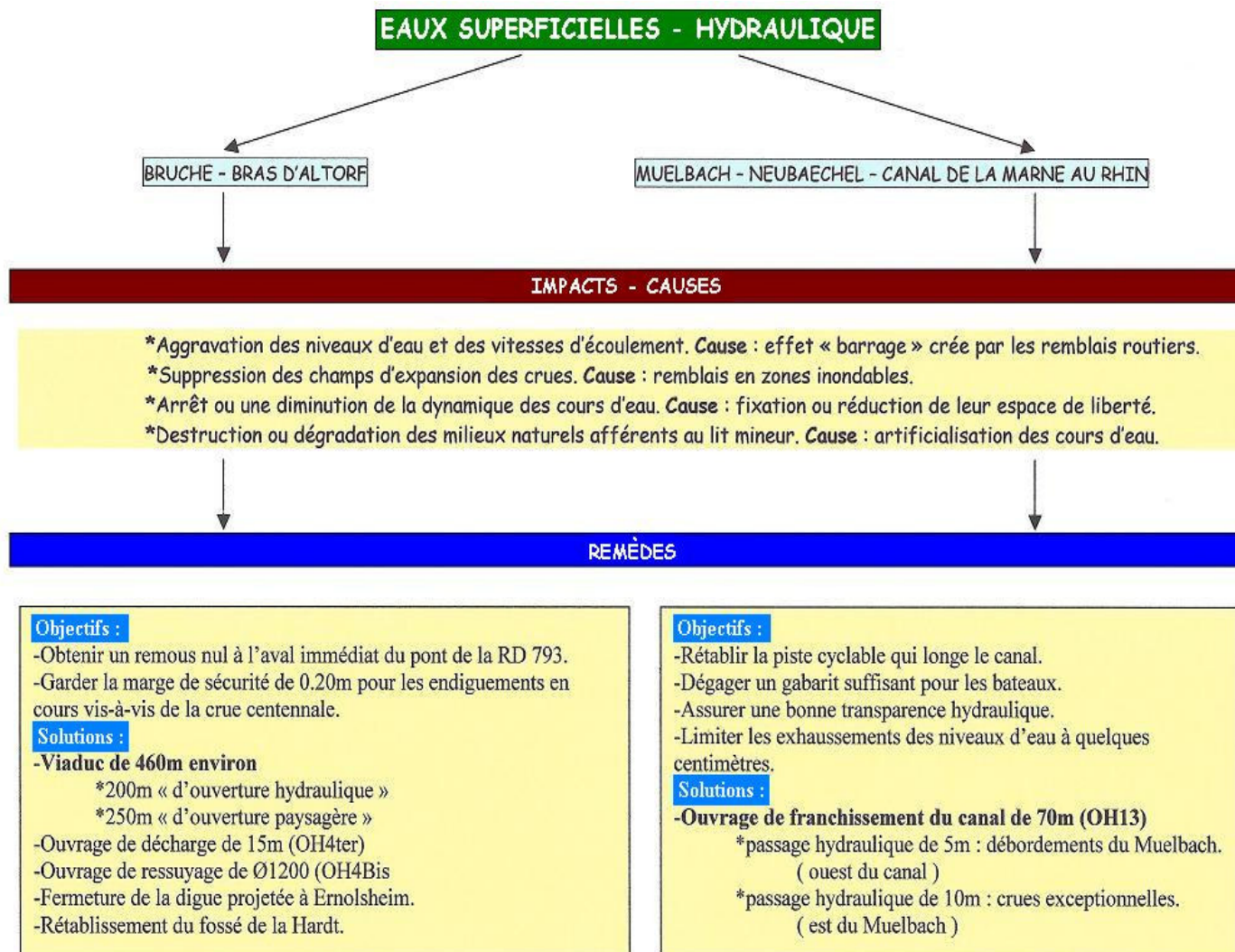
- la Bruche et le Bras d'Altorf au sud
- le Muelbach au nord

Le captage de Lampertheim semble relativement protégé par une épaisseur de loess supérieure à 20m.

Pour la Bruche et le Bras d'Altorf les conditions d'alimentation et d'écoulement sont particulièrement sensibles. La vallée de la Bruche est en partie inondable.

A Vendenheim les conditions d'écoulement du Muelbach et du Neubaechal sont complexes et à l'origine de plusieurs zones inondables.

Entre Vendenheim et Hoerdt deux puits verticaux sont situés à moins de 50m du tracé. Il y a donc un fort impact pour les eaux souterraines. La nappe phréatique est peu profonde et non protégée par des épaisseurs de loess.



Toute structure routière engendre des problèmes de pollutions pouvant affecter les eaux souterraines :

- la pollution par les eaux de ruissellement chargées de divers éléments ; huile, métaux lourds, matières organiques et minérales, etc.
- la pollution accidentelle principalement par des hydrocarbures
- la pollution hivernale par les produits contre le verglas.

Des mesures d'assainissement importantes doivent donc être mises en œuvre.

	Impacts potentiels	Causes	Remèdes - Assainissements
Nappe phréatique	En relation avec la Bruche et le Bras d'Altorf au sud, le Muelbach au nord. Très vulnérable.	Peu profonde, non protégée par des formations loessiques épaisses.	Faiblement vulnérable : Ernolsheim - Berstett 7 exutoires, épuration simplifiée : fossé stockeur enherbé non imperméabilisé, Bdd (fosse à décantation).
Captage de Lampertheim	Le projet traverse le périmètre de protection éloigné de ce captage. Risques de pollution directe limités.	Épaisseur des loess >20m, écoulement de la nappe d'ouest en est, éloignement du captage.	Moyennement vulnérable : Lampertheim 1 exutoire
Forages d'Holtzheim, Lingolsheim et le projet de forage de Wolfisheim	Une partie du périmètre de protection incluse dans l'aire d'étude. Risques de pollution directe limités.		Fortement vulnérable : Vendenheim - Hoerdt 8 exutoires Traitement et régulation hydraulique pour les zones moyennement/fortement vulnérables : -retenue des véhicules GBA -fossé stockeur enherbé imperméable -décantation, déshuilage et écrêtage *1 bassin de traitement qualitatif *1 bassin de régulation hydraulique
2 puits agricoles à <50m du tracé entre Vendenheim et Hoerdt	Risques de pollution très importants.	Faible épaisseur des loess.	

La localisation précise et le dimensionnement des ouvrages seront déterminés par le concessionnaire retenu. Une enquête « loi sur l'eau » sera effectuée.

Le coût prévisible pour les mesures d'environnement sur les eaux souterraines et superficielles est de 7,7 M€ HT.

1.5.3- La flore, la faune

* Une seule espèce végétale protégée se trouve dans l'ère d'étude retenue il s'agit du « *Butomus umbellatus* » ou Jonc fleuri à l'est de Vendenheim dans une zone maraîchère et agricole.

* La connaissance des amphibiens dans l'ère d'étude est très fragmentaire. Des reconnaissances et écoutes ont été effectuées et elles n'ont pas permis de bien localiser les sites de reproduction. 14 espèces d'amphibiens protégés, dont 5 ont un statut national ont été révélées dans l'ère d'étude.

* Pour l'entomofaune, une seule espèce protégée au niveau national se trouve concernée par le projet ; il s'agit de l'*Osmoderme* ermite, « *Osmoderma eremita* ». Son site de développement se localise en particulier dans des saules têtards le long du canal de la Marne au Rhin à Vendenheim.

* 11 espèces d'oiseaux nicheurs, d'intérêt communautaire, ont été inventoriées dans le périmètre d'étude. Les habitats les plus remarquables, pour les oiseaux, sont le massif forestier de Brumath-Geudertheim-Vendenheim et le ried de la Bruche.

* Espèce protégée, dont l'Alsace est la seule région d'habitat, le Grand Hamster voit ses effectifs décroître depuis 40 ans. Les terriers ont été comptabilisés depuis 2003 ; seuls 7 terriers ont été recensés en 2006 dans la zone du projet.

* De multiples recherches ont confirmé le faible peuplement des chauves-souris.

Pour plusieurs mammifères, fouine, martre, blaireau, renard, lièvre, hérisson, les impacts seront faibles. Les chevreuils, putois, sangliers sont peu présents.

	État initial	Impacts du projet
Végétation	Seul le « Butomus umbellatus » : Jonc fleuri est présent dans le fuseau concerné. Espèce protégée au niveau régional.	Risque de disparition de certains pieds au niveau de la boucle de l'échangeur Nord.
Batraciens	Populations faibles concentrés dans les massifs forestiers humides, vallée de la Bruche, ruisseaux du Kochersberg. Six espèces ont été identifiées : grenouille verte, rieuse, rousse, petite grenouille verte, rainette verte et crapaud commun. Pas de confirmation de la présence d'autres espèces : Sonneur à ventre jaune et Pélopaté	Fragmentation des populations. Risques de noyade dans les bassins de rétention et les ouvrages d'assainissement. Risque d'écrasement.
Chiroptères (Chauves souris)	Peuplement pauvre : absence de ressources alimentaires liée à l'absence de prairies. -Oreillards roux : coteaux de Breuschwickersheim -Grands Murins : vallée de la Bruche et lisière du Grittwald.	Mortalité par collision pendant la chasse aux insectes attirés en fin de journée par la chaleur de la chaussée.
Reptiles	Trois espèces sont présentes dans le fuseau retenu . -Lézard agile : zone de vergers de Breuschwickersheim et d'Osthoffen. -L'Orvet : Burckerwald de Duttlenheim et forêt de Brumath. -Couleuvre à collier : canal de la Bruche.	Fragmentation des populations. Risque d'écrasement.
Entomofaune	168 insectes dont 4 espèces protégées : - Osmoderme ermite : saules têtards le long du chemin de halage de la Marne au Rhin à Vendenheim. Site à protéger impérativement. -Trois papillons inféodés aux milieux humides et paratourbeux : Cuivré des marais, Azuré des paluds, Azuré de la Bistorte.	Le tracé va toucher un site favorable à l'Osmoderme le long du canal de la Marne au Rhin à Vendenheim sur les quatre sites recensés. Au niveau de la forêt de Grittwald, l'échangeur Nord (A4, GCO, A35) ne se fera que sur des parcelles en grande partie abattues.
Avifaune	65 espèces d'oiseaux dont de nombreuses espèces patrimoniales. Vallée de la Bruche : 33 espèces, massif forestier de Brumath-Geudertheim-Vendenheim, villages : 14 espèces nicheuses.	Cigognes : impact le plus important lié aux aménagements fonciers. Les autres espèces sont peu menacées par le projet ; certaines destructions ou perturbations de sites favorables
Mammifères	Grand Hamster d'Alsace : espèce protégée inscrite à l'annexe II de la convention de Berne et à l'annexe IV de la directive « Habitat ». *2003 : 7 terriers recensés sur la totalité du tracé. *2004 : 6 terriers recensés sur la totalité du tracé. *2005 : 3 terriers recensés sur la moitié sud du tracé. Un plan de restauration des populations est en cours. Mammifères identifiés dans l'aire d'étude : fouine, martre, blaireaux, renard, lièvre, hérisson. Espèces peu présentes : chevreuil, putois, sangliers, etc..	Grand Hamster d'Alsace , six types d'impacts peuvent être distingués et hiérarchisés : *destruction des terriers. *perte sèche d'habitats favorables et de territoires vitaux. *diminution du fonctionnement écologique des métapopulations et isolement des populations. *uniformisation des habitats et extension des zones urbaines et industrielles. *mortalité due à la circulation routière. *dérangement des population, mortalité et destruction des habitats pendant les travaux. Pour les autres mammifères : collisions et écrasements.

	Remèdes
Végétation	Demande de transfert auprès de la Commission Nationale De Protection de la Nature. Transplantations faites en direction d'habitats d'accueil. Nombre de pieds recensés.
Batraciens	Comptage et capture lors de l'Avant Projet Autoroutier. Crapauds installés : Vallée de la Bruche, vallées secondaires, Muelbach, Musaubach, Souffel, LiesBach, Kolbsenbach, Muhlbaechel, coteaux de Kolbsheim et de Breuschwieckersheim, forêt de Gittwald. Chaque crapaud sera équipé d'un dispositif de collecte et d'un dispositif de traversée à sens unique.
Chiroptères	(Chauves-souris) Pas de mise en œuvre de mesure particulière.
Reptiles	Mares de substitution ou de compensation seront aménagées selon les opportunités.
Entomofaune	Le viaduc du canal de la Marne au Rhin sera calé là où les saules têtards n'hébergent pas l' Osmoderme : loi interdisant de couper ou d'arracher les arbres abritant l'insecte. Plantations de saule têtards pour recréer un maillage d'habitat favorable à l'espèce. Plan de sauvegarde établi et validé par la DIREN. Diverses mesures sur les autres sites favorables à l'insecte.
Avifaune	Secteurs boisés à préserver. Clairières et flots de vieillissements mis en place dans la forêt de Grittwald. Conventions de gestions avec les agriculteurs : prairies.
Mammifères	Grand Hamster : demande d'autorisation exceptionnelle pour la destruction des milieux (art.4 arrêté du 16 décembre 2004). *Réduire les emprises *Attirer hors zone les individus menacés *Capturer et relâcher les individus dans secteurs favorables *Éviter les sources lumineuses le long des voies *Optimiser les obstacles anti-collisions *Densifier et adapter les passages à faune *Valoriser les talus *Acquisition de terrains et restauration d'un réseau écologique fonctionnel *Conventions avec les agriculteurs Autres mammifères : limiter la mortalité par collision en installant des clôtures.

1.5.4- Le bruit

Une gêne plus ou moins importante apparaît, suivant les individus, vers 60-62 dB(A) et peut entraîner des situations de stress néfastes à la santé. La réglementation impose des niveaux de bruit <60 dB(A) le jour et <55 dB(A) la nuit.

Deux zones vont nécessiter la mise en œuvre de mesures de protection car les niveaux de bruit dépassent la réglementation en vigueur :

- région de Vendenheim au nord
 - les habitations du lotissement au niveau du Matterberg
 - au niveau du château de Sury
- région d'Ernolsheim sur Bruche
 - des habitations à Ernolsheim
 - la maison éclusière du canal de la Bruche et le moulin du château de Kolbsheim
 - dans la zone industrielle de Duppigheim un certain nombre de bâtiments
 - entre Duttlenheim et Duppigheim des hangars et une maison d'habitation

Mesures de protection :

- une tranchée couverte de 300m à Vendenheim
- 2.5 km de murs anti-bruit (environ 9000m²)
- 10 maisons seront protégées en façade ainsi que quelques bureaux

	Bruit			
	GCO	Emergence	Points particuliers	Remédiations
Vendenheim	<60dB(A) ++	Ouest + Nord+++	Bâtiments et Château de Sury >65dB(A)	Tranchée couverte, Écrans
Eckwerheim	<60dB(A) ++	Sud + Village 0	Bâtiments sud entre 55 et 60dB(A)	acoustiques, isolation façades
Berstett	<60dB(A)			
Pfettisheim	<60dB(A)			
Lampetheim	<60dB(A)			
Reichstett	<60dB(A)			Possibilité de réduire la
Truchtersheim	<60dB(A)			vitesse de 130 à 110 km/h
Pfulgriesheim	<55dB(A)	0		
Griesheim-sur-Souffel	<60dB(A)			Utiliser un revêtement
Stutzheim-Offenheim	<55dB(A)	0		peu bruyant
Dingsheim	<60dB(A)			
Hurtigheim	<60dB(A)			Placer le projet en déblai
Oberschaeffolsheim	<60dB(A)			
Ittenheim	<55dB(A)	+	Traversée du village le jour	
Achenheim	<60dB(A)			
Osthoffen	<60dB(A)			
Breuschwickersheim	<55dB(A)	Nord+ Est 0		
Ernolsheim-Bruche	<60dB(A) ++	+++	Habitations >65dB(A)	Isolation façades, Écrans
Kolbsheim	<55dB(A)	Est++		acoustiques.
Duttlenheim	<55dB(A)	+		
Duppigheim	<60dB(A) ++	Nord++ Est 0	Bâtiments industriels >65 dB(A)	Isolation façades
Innenheim	<60dB(A)			
Geuderheim	<60dB(A)			
Brumath	<60dB(A)			
Hoerd	<60dB(A)			

Nota : -les objectifs réglementaires sont <60 dB(A) le jour et <55dB(A) la nuit ;
-une émergence <=2dB(A) est imperceptible.

1.5.5- L'air

La pollution de l'air est en Alsace un sujet majeur très sensible et est étudiée de longue date compte tenu de la géographie et des activités créatrices de pollution.

Les impacts du projet ont été évalués en proximité du projet (effets directs) et sur l'ensemble du réseau routier annexe (effets indirects).

Les impacts sur la pollution ont été analysés dans la situation « haute » du trafic, c'est-à-dire dans la situation la plus défavorable.

Les risques sur la santé attachés au projet ont été étudiés par inhalation, par ingestion des produits cultivés, par pollution des ressources en eaux.

Des dispositifs de suivi de la pollution seront mis en place à Vendenheim et Breuschwickersheim.

La tranchée de Vendenheim, une vitesse limitée à 110 km/h et le tracé en déblai peuvent participer à une limitation de la pollution.

Pollution générale en 2020

Hypothèse haute : baisse de -47% de la pollution routière due à une évolution favorable des émissions des véhicules.
hausse de la consommation carburant et hausse des émissions de CO2 entre 20 et 58%

Effets GCO par rapport à la référence en 2020

	Consommation	CO2	CO	Nox	COV	Benzène	PM10	SO2
Part Transport		28%	50%	60%	20%	80%	35%	5%
Variation GCO 2020/Référence 2020	-2%	-2%	5,40%	-1,80%	-1,50%	2,20%	0,30%	-2%

L'accroissement des deux polluants CO et Benzène est essentiellement lié à la vitesse de 130 km/h sur le GCO
Baisse de -18% de la pollution sur A35 et Radiales sauf hausse de +10% sur RN4

Simulation des niveaux de pollution en 2010

Benzène	: pas de dépassement de 5µg/m3
NO2	: dépassement de 40µg/m3 sur 0,5% de la zone surtout le long de A35 et A4 : aucun dépassement en percentile 98 ; 200 µg/m3 : aucun dépassement du niveau d'alerte; 400µg/m3
Particules PM10	: objectif <30µg/m3 légèrement dépassé sur A35 et A4 : valeur limite 20µg/m3 dépassée sur 18% de la zone (60 à 70% de la population) : léger dépassement du seuil d'information de 80µg/m3/24h le long de A35 et A4 : aucun dépassement du seuil de risque de 125µg/m3/24h

Étude sanitaire

IPP=Population x Pollution	Moyenne journalière		Heure de pointe du soir	
	IPP Benzène	IPP Nox	IPP Benzène	IPP Nox
Initiale 2000 - Population 1999	100	100	100	100
Sans projet 2020 - Population 2020	15,6	43,8	7,6	55,6
Avec GCO 2020 - Population 2020	13,6	36	7	47,7

Au regard de la situation de référence, le GCO n'induit pas d'effets chroniques supplémentaires autres que les effets respiratoires liés à l'acroléine(+1,7%) et réduit légèrement l'excès de risque pour les cancers pulmonaires.

II – DOSSIER MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC

Les documents mis à la disposition du public comprenaient :

2.1- Le dossier d'enquête préalable à la DUP et de mise en compatibilité des POS / PLU

TOME 1/3

- Guide de lecture ;
- Glossaire. ;
- Pièce A : objet de l'enquête et informations juridiques.
 - o A 1 : Objet et conditions de l'enquête.
 - o A 2 : Organisation du dossier.
 - o A3 : L'enquête et son insertion dans la procédure administrative relative à l'opération.
 - o A 4 : Au-delà de la DUP.
 - o A 5 : Textes régissant l'enquête.
- PIÈCE B : Plan de situation.
- PIÈCE C : Notice.
 - o C 1 : Notice explicative.
 - o C 2 : Caractéristiques des ouvrages les plus importants.
 - o C 3 : Appréciation sommaire des réponses et modalités de financement.
 - o C 4 : Programme dans lequel s'inscrit l'opération.
 - o C 5 Résumé des études de rentabilité socio-économique.
- PIÈCE D : Evaluation économique et sociale.
 - o D 1 : Préambule.
 - o D 2 : La situation actuelle.
 - o D 3 : La situation future.
 - o D 4 : Conclusion.
 - o D 5 : Texte de sensibilité et points particuliers.
- PIÈCE E : Etude d'impact (357 pages)
 - o E 0 : Index des communes citées.
 - o E 1 : Résumé non technique.
 - o E 2 : Définition de l'opération et du programme.
 - o E 3 : Appréciation des impacts du programme.
 - o E 4 : Analyse de l'état initial du site et de son environnement.
 - o E 5 : Choix du projet et impacts sur l'environnement des différents partis envisagés
 - o E 6 : Analyse des effets du projet sur l'environnement.

- E 7 : Etude sanitaire.
- E 8 : Mesures envisagées pour remédier aux conséquences dommageables du projet sur l'environnement.
- E 9 : Evaluation des avantages induits par la société, des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet.
- E 10 : Analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement.
- E 11 : Auteurs de l'étude.
- E 12 : Bibliographie annexe.

TOME 2/3

- PIÈCE F : Dossier des cartes, plans et perspectives.
 - Plan général des travaux.
 - Synthèse des mesures environnementales.
 - Perspectives paysagères.

TOME 3/3

- PIÈCE G : Mise en compatibilité des POS / PLU de GEUDERTHEIM, VENDENHEIM, ECKWERSHEIM, BERSTETT, LAMPERTHEIM, PFETTISHEIM, PFULGRIESHEIM, GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL, DINGSHEIM, STUTZHEIM-OFFENHEIM, HURTIGHEIM, ITTENHEIM, ACHENHEIM, OSTHOFFEN, ERNOLSHEIM-BRUCHE, KOLBSHEIM, DUPPIGHEIM, DUTTLENHEIM

2.2. - Synthèse des perspectives d'aménagement et de développement

- I. L'aire géographique de la SPAD.
- II. Un espace présentant une forte dynamique sous influence de la métropole régionale une ville moyenne et des bourgs centrés qui se renforcent et structurent leur territoire.
- III. Un territoire concerné par des projets d'infrastructures de transport structurantes.
- IV. Des projets de développement des collectivités en synergie avec le projet d'infrastructure.
- V. Des enjeux de protection de l'espace à prendre en compte aux abords de l'infrastructure.

2.3 - Etudes d'expertise relatives aux espèces protégées avec au sommaire

- 1 - L'osmoderne ermite.
- 2 - Le grand hamster d'Alsace.
- 3 - Les oiseaux.
- 4 - Les amphibiens.
- 5 - La végétation.

2.4 - Etude fret KESSEL et DARTNERS.

2.5- Expertise indépendante réalisée par le bureau d'études T.T.K.

- 1 - Phase 1 : diagnostic prospectif des réseaux de transport 2020 avec et sans GCO.
- 2 - Phase 2 : développement de 2 scénarios alternatifs au GCO.
- 3 - Phase 3 : évaluation multicritère des 3 solutions (G.C.O, mixte « tout T.C.»)

Commentaires de la commission :

Le dossier d'enquête publique, volumineux et de présentation soignée a donné globalement satisfaction.

Cependant le dossier 1/3 très épais, (357 pages) et peu pratique dans sa manipulation, avait tendance à se détériorer (problème d'attache centrale) ; il aurait été plus judicieux de le proposer en plusieurs fascicules, selon les grands domaines étudiés.

La mise en page aurait pu aussi être plus aérée, trop de plans et de textes figurant sur un minimum de pages.

Certaines illustrations (plans, tableaux, cartes) placées en regard du texte auraient enfin facilité la lecture de ce dossier.

III – DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Par ordonnance N° E06000197/ 67 en date du 13 avril 2006, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg a constitué une Commission d'enquête de trois membres et a désigné :

- Mme Élisabeth SPIELMANN Présidente
- Mr Jean DELOBBE Membre
- Mr Jean-Paul DENIS Membre

Par arrêté préfectoral en date du 03 mai 2006, ouverture de l'enquête publique.

L'enquête publique s'est déroulée sans incident du 01 juin 2006 au 13 juillet 2006 inclus soit 43 jours consécutifs pendant les heures normales d'ouverture des mairies concernées.

A la demande de la commission d'enquête une prolongation de 15 jours a été demandée et acceptée pour la période du 14 juillet 2006 au 28 juillet 2006 inclus (cf. annexes numéros)

3.1 – Permanences

Les permanences se sont tenues aux dates et heures définies dans l'arrêté préfectoral de référence dans des conditions matérielles satisfaisantes au mairies de :

- Vendredi 02 juin de 10 h 00 à 12 h 00 :
 - o VENDENHEIM
 - o ECKWERSHEIM.
- Vendredi 02 juin de 14 h 00 à 16 h 00 :
 - o BERSTETT
 - o PFETTISHEIM.
- Mercredi 07 juin de 10 h 00 à 12 h 00 :
 - o GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL
 - o PFULGRIESHEIM.
- Mercredi 07 juin de 14 h 00 à 16 h 00 :
 - o HURTIGHEM
 - o STUTZHEIM – OFFENHEIM.
- Mercredi 14 juin de 10 h 00 à 12 h 00 :
 - o OBERSCHAEFFOLSHEIM
 - o ITTENHEIM
 - o ACHENHEIM
- Mercredi 14 juin de 14 h 00 à 16 h 00 :
 - o BREUSCHWICKERSHEIM
 - o OSTHOFFEN

- ERNOLSHEIM – BRUCHE
- Vendredi 23 juin de 10 h 00 à 12 h 00 :
 - DUTTLENHEIM
 - KOLBSHEIM
 - DUPPIGHEIM
- Vendredi 23 juin de 14 h 00 à 16 h 00 :
 - Communauté urbaine de STRASBOURG.
- Mercredi 28 juin de 10 h 00 à 12 h 00 :
 - ERNOLSHEIM – BRUCHE
 - BREUSCHWICKERSHEIM
 - ITTENHEIM
- Mercredi 28 juin de 14 h 00 à 16 h 00 :
 - KOLBSHEIM
 - DUTTLENHEIM
 - INNENHEIM
- Vendredi 07 juillet de 10 h 00 à 12 h 00 :
 - ECKWERSHEIM
- Vendredi 07 juillet de 14 h 00 à 16 h 00 :
 - DINGSHEIM
 - VENDENHEIM
 - LAMPERTHEIM
- Mercredi 12 juillet de 10 h 00 à 12 h 00 :
 - BRUMATH
 - TRUCHTERSHEIM
- Mercredi 12 juillet de 14 h 00 à 16 h 00 :
 - HOERDT
 - REICHSTETT
 - GEUDERTHEIM

Toutes les communes disposaient d'un registre d'enquête pour la déclaration d'utilité publique ainsi que d'un registre concernant la mise en compatibilité des sols (hormis les communes non touchées par cette mesure : HOERDT, REICHSTETT, BRUMATH, INNENHEIM, OBERSCHAEFFOLSHEIM, BREUSCHWICKERSHEIM, C.U.S et TRUCHTERSHEIM). La mairie de MOLSHEIM a été associée à cette enquête en bénéficiant d'un dossier.

3.2 – Prolongation de l'enquête

La prolongation de l'enquête du 14 juillet au 28 juillet 2006 a été l'occasion d'organiser une réunion publique d'information et d'échange jugée nécessaire compte tenu de l'importance du projet et de ses enjeux ; elle a aussi permis de recueillir les dernières remarques et observations du public (cf. annexes numéros)

3.3 – Déroulement général

22 avril 2006 : Réception de la décision de nomination par le TA de STRASBOURG en date du 13.04.06

28 avril 2006 : Réception des dossiers d'enquête destinés à la commission.

03 mai 2006/AM : Réunion de la commission à MARLY (Définition de la stratégie de l'enquête plus points particuliers).

10 mai 2006 : Réunion de la commission à la D.R.E. à STRASBOURG :

- Matin : présentation du projet par M. QUOY et ses collaborateurs.
- A.M. : visite du tracé complet du G.C.O figurant au projet.
- Prise en charge des registres d'enquête.

12 mai 2006 / AM : Réunion de la commission à LONGEVILLE-LES-METZ (Dispositions pratiques relatives au début de l'enquête et début du paraphe des registres)

16 mai 2006 : Réception de l'arrêté du Préfet du Bas-Rhin en date du 03 mai 2006.

26 mai 2006 : Réunion de la commission à la D.R.E. à STRASBOURG.

- Matin : paraphe des dossiers soumis à l'enquête destinés aux communes
- A.M. : vérification par la commission de l'affichage extérieur de l'avis d'enquête dans toutes les communes intéressées.

02 juin 2006 : Première journée de permanence. (ECKWERSHEIM – VENDENHEIM – PFETTISHEIM et BERSTETT.)

07 juin 2006 : Deuxième journée de permanence. (PFULGRIESHEIM – GRIESHEIM – STUTZHEIM/ OFFENHEIM – HURTIGHEIM)

14 juin 2006 : Troisième journée de permanence. (ITTENHEIM – ACHENHEIM – OBERSCHAEFFOLSHEIM – BREUSCHWICKERSHEIM – OSTHOFFEN – ERNOLSHEIM / BRUCHE) et exploitation des courriers reçus à BRUMATH.

16 juin 2006 / matin : Réunion de la commission à CHARLEVILLE-SOUS-BOIS (Elaboration du premier mémoire en réponse et rencontres envisagées).

23 juin 2006 : Quatrième journée de permanence (DUTTLENHEIM – KOLBSHEIM – DUPPIGHEIM – C.U.S.)

28 juin 2006 : Cinquième journée de permanence (ERNOLSHEIM/ BRUCHE – BREUSCHWICKERSHEIM – ITTENHEIM – KOLBSHEIM - DUTTLENHEIM – INNENHEIM) et exploitation des courriers reçus à BRUMATH.

06 juillet 2006 / journée : Réunion de travail de la commission avec M. BLAISING à SAINT QUIRIN pour étudier la mise au point d'une réunion publique.

07 juillet 2006 : Sixième journée de permanence (ECKWERSHEIM – DINGSHEIM – VENDENHEIM – LAMPERTHEIM)

08 juillet 2006 : Réception de l'arrêté daté du 04.07.06 de prolongation d'enquête et d'organisation d'une réunion publique.

12 juillet 2006 : Septième journée de permanence (BRUMATH – TRUCHTERSHEIM – HOERDT – REICHSTETT – GEUDERTHEIM) et exploitation des courriers reçus à BRUMATH.

19 juillet 2006 / A.M : Réunion de la commission à MARLY pour fixer les modalités pratiques concernant la réunion publique d'information et d'échange du 21.07.06 en soirée.

21 juillet 2006 : Journée de travail de la commission à STRASBOURG :

- Matin : réunion à la chambre d'agriculture du Bas-Rhin à SCHILTIGHEIM
- Après-midi : Déplacement à BRUMATH pour retirer les courriers restants (environ 1100)

Déplacement à STRASBOURG (palais des Congrès) pour réunion publique.

19 h 30 – 22 h 15 : Réunion publique d'information et d'échange (environ 450 personnes).

24 juillet 2006 / Matin : Réunion de la commission à CHARLEVILLE SOUS BOIS pour exploiter les courriers de BRUMATH, définir les tâches de chacun pour la quinzaine à venir. Réception des arrêtés de nomination de deux experts en hydrogéologie et en acoustique.

25 juillet 2006 / Matin : Réunion de M. DENIS et DELOBBE à CHARLEVILLE SOUS BOIS pour achever l'exploitation des courriers de BRUMATH.

11 août 2006 / Matin : Réunion de la commission à MARLY pour exploiter les courriers reçus durant la prolongation de l'enquête et pour fixer les tâches de chacun pour la quinzaine à venir.

24 août 2006 / AM : Réunion de la commission à CHARLEVILLE-SOUS-BOIS (Etude des thèmes – Visualisation du travail sur ordinateur – Prochaines réunions à STRASBOURG – Remise des dernières observations aux membres de la commission)

8 septembre 2006 / Matin : Réunion de la commission à MARLY pour étudier les différentes propositions de tableaux d'analyses comptables et de statistiques des interventions et pour remanier la structure générale du rapport. Préparation de la réunion du 13 septembre avec les experts à Strasbourg.

13 septembre 2006 : Journée de travail de la commission à STRASBOURG :

10h : Réunion à la DRE avec M. Rademacher expert acousticien.
11h30 : M. Quoy DRE, M. Carsignol CTE Metz et M. Leblanc CTE Metz rejoignent la commission.

15h : Réunion avec M. Migeot expert hydrogéologue.
15h30 : Venue des techniciens de l'Équipement.

11 octobre 2006 / AM : Réunion de la commission à CHARLEVILLE-SOUS-BOIS (Réflexion sur l'analyse des observations et sur les thèmes abordés – Répartition des dossiers APS – Étude du planning des tâches à effectuer).

2 novembre 2006 / Matin : Réunion de la commission à MARLY (Analyse des propositions de commentaires de la commission pour les thèmes 1, 2, 3, 4, 5, 7. - Examen des réponses du mémoire N°3 sur le bruit)

10 novembre 2006 / AM : Réunion de la commission à MARLY (Analyse des propositions de commentaires de la commission pour les thèmes 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23. - Propositions de mesures sur le bruit à Vendenheim. Ces propositions feront l'objet d'un mémoire en réponse à la DRE).

24 novembre 2006 / AM : Réunion de la commission à CHARLEVILLE-SOUS-BOIS (Analyse et commentaires de l'expertise hydrogéologique et des compléments d'informations demandés à l'expert – Examen des dernières modifications de la 1^{ère} partie du rapport - Étude du planning des tâches à effectuer).

7 décembre 2006 / AM : Réunion de la commission à MARLY (Analyse des propositions des premiers considérants de la 2^{ème} partie du rapport et des conclusions, réserves et recommandations - Étude du planning des tâches à effectuer).

21 décembre 2006 / Matin : Réunion de la commission à CHARLEVILLE-S/S-BOIS (Analyse et commentaires de l'expertise sur l'acoustique et intégration de ces commentaires dans la 1^{ère} et 2^{ème} partie du rapport – Analyse des propositions des derniers considérants – Conclusions définitives).

28 décembre 2006 / AM : Réunion de la commission à MARLY (Finalisation des deux parties du rapports – Signature des rapports).

3.4 Publicité et information

La publicité légale s'appliquait à deux périodes distinctes et successives :

– La période normale d'enquête (01 juin 2006 – 13 juillet 2006).

Les avis ont paru dans deux journaux nationaux (LE MONDE : 13 mai 2006 et LE FIGARO : 12 mai 2006) et dans deux journaux régionaux (LES DERNIERES NOUVELLES D'ALSACE : 11 mai et 06/13 juin 2006) – LE MONITEUR : 09/12 mai 2006 et 02 juin 2006). (cf. annexe numéro)

– La prolongation de l'enquête (14 juillet 2006 – 28 juillet 2006.)

Les avis ont paru dans deux journaux nationaux (LE MONDE : 12 juillet 2006 - LE FIGARO . 12 juillet 2006) et dans deux journaux régionaux (LES DERNIERES

NOUVELLES D'ALSACE : 07 juillet 2006 et LE MONITEUR : 04/07/ juillet 2006).

Quant à l'information de la population directement concernée par le projet GCO, elle a été faite au travers de l'affichage des avis d'enquête (période normale et prolongation) sur les panneaux ad hoc placés à l'extérieur des mairies. Cet affichage a été contrôlé par la commission elle-même et par un huissier en ce qui concerne la prolongation (cf. annexe numéro).

De plus, des dépliants intitulés « Autoroute A 355 : Grand contournement ouest de Strasbourg » édités par la Direction de l'Équipement Alsace ont été mis en place dans toutes les communes concernées par les travaux du projet G.C.O (cf. annexe numéro)

Enfin, l'information a été démultipliée grâce à l'intervention de différents médias régionaux, voire nationaux :

- FR 3 ALSACE
- RADIO BLEU ALSACE
- Articles parus à des périodes diverses dans « LE MONDE » et les « DERNIERES NOUVELLES D'ALSACE ». (cf. annexe numéro)
- Site Internet de la D.R.E.

France-Bleue
Moniteur-TP
France3-Alsace
Europe2
FIP-Strasbourg
CRICR
L'Alsace
EstFM
Top-Music
Radio-FM-67
DNA-
Régionale+Soir
RadioJudaica
SAPA
Nostalgie
Arnaud-dominique
Dreyeckland
DNA-Locale+Soir
20minutes
Strasbourg

**ANNEXES CONCERNANT LA PARTIE
DÉROULEMENT**

- Lettre de la présidente de la commission en date du 01.07.2005 demandant la prolongation de l'enquête.

- Lettre de la présidente de la commission en date du 03.07.2006 portant à la connaissance du Préfet du Bas-Rhin l'organisation d'une réunion publique d'information et d'échange.

- Avis préfectoral de prolongation d'enquête publique et de réunion publique.

- Arrêté préfectoral en date du 04.07.06 prescrivant la prolongation de l'enquête publique.

- Avis d'enquête publique et de prolongation parus dans la presse nationale et la presse régionale.

- Dépliant informatif de la D.R.E ALSACE.

- Coupures de presse diverses.

Ces annexes sont répertoriées dans les annexes générales.

IV- EXAMEN DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

4.1- ANALYSE COMPTABLE4.1.1- Interventions par Registre

REGISTRES	Total	Écrites	Lettres	Orales	Hors sujet
<i>ACHENHEIM</i>	13	7	5	1	1
<i>BERSTETT</i>	8	5	3	0	0
<i>BREUSCHWICKERSHEIM</i>	50	28	22	0	5
<i>BRUMATH</i>	2131	12	2119	0	36
<i>CUS</i>	34	31	2	1	2
<i>DINGSHEIM</i>	98	89	3	6	6
<i>DUPPIGHEIM</i>	90	56	33	1	3
<i>DUTTLENHEIM</i>	37	33	3	1	1
<i>ECKWERSHEIM</i>	72	58	14	0	2
<i>ERNOLSHEIM-BRUCHE</i>	58	43	8	7	3
<i>GEUDERTHEIM</i>	0	0	0	0	0
<i>GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL</i>	135	78	55	2	5
<i>HOERDT</i>	4	4	0	0	0
<i>HURTIGHEIM</i>	5	3	1	1	0
<i>INNENHEIM</i>	3	3	0	0	0
<i>ITTENHEIM</i>	20	14	6	0	1
<i>KOLBSHEIM</i>	80	9	66	5	0
<i>LAMPERTHEIM</i>	4	4	0	0	0
<i>MOLSHEIM</i>	4	1	3	0	0
<i>OBERSCHAEFFOLSHEIM</i>	6	6	0	0	2
<i>OSTHOFFEN</i>	31	21	10	0	5
<i>PFETTISHEIM</i>	27	25	2	0	1
<i>PFULGRIESHEIM</i>	63	37	26	0	3
<i>REICHSTETT</i>	3	2	1	0	0
<i>STUTZHEIM-OFFENHEIM</i>	62	57	4	1	1
<i>TRUCHTERSHEIM</i>	17	9	8	0	0
<i>VENDENHEIM</i>	270	236	26	8	18
TOTAUX	3325	871	2420	34	95

4.1.2- Interventions Hors sujet

LISTE DES INTERVENTIONS : HORS SUJET

Classement par NOM Total de la recherche : 95 Total des avis : 106

Éditée le 15/10/2006

Page : 1/2

Titre	NOM	Prénom	Permanence	Interv.	Lettre	Divers - Recommandations - Compensations
Mr	ABT	JEAN-MICHEL	CUS	0004		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	ADLOFF	ROLAND	BREUSCHWICKERSHEIM	0038		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Dépôt lettre.
Mme	ADLOFF	TANIA	BREUSCHWICKERSHEIM	0039		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Dépôt lettre.
MM	ALSACE NATURE		BRUMATH	0288	0311	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Demande d'audition de TTK
MM	AMANN		ECKWERSHEIM	064b		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
MM	ANONYME		ERNOLSHEIM-BRUICHE	0021	0008	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Photo
MM	ANONYME		OSTHOFFEN	0027		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
MM	ANONYME		VENDENHEIM	0194		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
MM	ANONYME		VENDENHEIM	0264		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
MM	ANONYME		BRUMATH	1949	1967	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
MM	ASSOCIATION ALSACE NATURE		BRUMATH	0004	0004	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Demande de rencontre avec la commission, de réunion publique.
Mr	AUGÉ	PHILIPPE	PFULGRIESHEIM	0035		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	BARTHEL	G.	BREUSCHWICKERSHEIM	0017		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Remise d'une lettre
Mr	BEYERMEUISERIE	CLAUDE	BRUMATH	0756	0774	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	BIETH	EMMANUEL	OSTHOFFEN	0029		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	BOURGUIGNON	MICHELE	DINGSHEIM	0072		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	BRESCH	DELPHINE	VENDENHEIM	0196		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	BULEIER		BRUMATH	2105		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Intervention hors période d'enquête.
Mme	CHAUVIN	RENEE	OSTHOFFEN	0028		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mlle	CHOPARD-LALLIER	AGNES	BRUMATH	1900	1918	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	DAVEN	MARIE-CHRISTINE	DINGSHEIM	0077		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
MM	DIE BAUERN VON DIER GEG	END	BRUMATH	1661	1679	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Insultes.
Mr	DUBROWEL	MICHEL	CUS	0010		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	DUBROWEL/COLL. GO NON MER	MICHEL	BRUMATH	2081	2099	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Question ne concernant pas le projet.
Mr	FANTEGUZZI		VENDENHEIM	0224		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
MM	FINK	JACQUES ET BERNA	BRUMATH	1856	1874	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	GERING	GERARD	ACHENHEIM	0003		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	GRAU	LUCIENNE	DINGSHEIM	0031		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Dépôt lettre
Mr	GRUNELIUS		BRUMATH	0071	0071	Hors sujet. Même personne et même courrier que l'intervention précédente N°30
Mr	GSELL		BREUSCHWICKERSHEIM	0004		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Mémoire de 55 feuillets accompagné d'un DVD.
Mr	GUERRY	R	BRUMATH	0704	0722	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
MM	HABITANTS DE VENDENHEI	M	BRUMATH	1663	1681	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Courrier à la MAAF.
Mr	HAESSIG	PASCAL	BRUMATH	1657	1675	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	HEITZ	JEAN-CLAUDE	DUPPIGHEIM	0083		Hors sujet. Contre la mise en compatibilité du POS, réponse thème 24
MM	HENRY	MARC ET SYLVIE	BRUMATH	1852	1870	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Courrier à la Mairie de Vendenheim.
Mr	HUBER	LUC	BRUMATH	0405		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Problème pagination dans le rapport TTK, manque la page 45
MM	HUBER - HINKER	MARIE - GEORGETT	PFETTISHEIM	0014		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Remise de lettres
MM	ICHERTZ		ECKWERSHEIM	0053		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	JOST	GILLES	VENDENHEIM	0223		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	JUNG	SUZY	VENDENHEIM	0231		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	KLEIN	GERARD	GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL	0048		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	KUFNER	GEORGES	BRUMATH	1662	1680	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Dépôt d'une lettre.
Mr	LANG	MARCEL	BRUMATH	1552	1570	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
MM	LAUSEN		VENDENHEIM	0117		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Demande de recherche sur un enfant de Brumath.
Mr	LE MAIRE		VENDENHEIM	0010		Hors sujet. Une délibération du conseil sera prise le 29 juin et envoyée à Mme la Présidente.
Mr	LEDERTHEIL	ARSENE	BRUMATH	1463	1481	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Proclamation au maire de Vendenheim.
Mme	LEMER	MICHELE	VENDENHEIM	0218		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	LERROY-KASTNER	FLORENCE	ERNOLSHEIM-BRUICHE	0026		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Lettre jointe Brumath N°0708-0726
Mme	LETTRE ENVELOPPE		GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL	0104	0042	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Courrier envoyé à Brumath.
Mme	LETTRE ENVELOPPE		GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL	0105	0043	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Courrier envoyé à Brumath.
Mme	LETTRE ENVELOPPE		GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL	0106	0044	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Courrier envoyé à Brumath.
Mr	LEVYKYZ	EUGENE	DUPPIGHEIM	0008		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet. Remise d'une lettre.
Mr	LORENTZ	ALBERT	STUTZHEIM-OFFENHEIM	0044		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Dépôt de courrier Brumath N°0606-0624
Mr	LORENTZ	ROBERT	STUTZHEIM-OFFENHEIM	0005		Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Signale deux erreurs dans les annexes au dossier d'enquête.

LISTE DES INTERVENTIONS : HORS SUJET

Classement par NOM

Éditée le 15/10/2006

Page : 2 / 2

Titre	NOM	Prénom	Permanence	Interv. Lettre	Divers - Recommandations - Compensations
Mr	LOSSEL	PAUL	PFULGRISHHEIM	0006	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Remise d'un courrier.
Mme	MAZ	DANIELLE	VENDENHEIM	0040	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	MARQUES	SYLVIE	BRUMATH	1815	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Bulletin communal
Mme	MATTIONI	LISA	OSTHOFFEN	0022	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	MEYER	CHRISTOPHE	BRUMATH	0775	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	MEYER	DANIELE	DINGSHEIM	0073	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	MEYER-LEHMANN	ANNIE-MAURICE-ST	VENDENHEIM	0155	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	MUTZIG	VIRGINIE	BRUMATH	0242	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	NAUDEJ		BRUMATH	0507	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	NGUYEN		VENDENHEIM	0234	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	PAGE DE JOURNAL		BRUMATH	0024	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Page de journal.
Mr	PESENTI/STRAS COMM URB	MARC	BRUMATH	1831	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Transmission du courrier de M. Lutz d'Eckwersheim.
Mr	PETITON		BRUMATH	2064	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Copie d'une pétition adressée à la CUS et à la DDE.
Mr	PINELLO	OLIVIER	VENDENHEIM	2020	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Remise de courrier
Mme	PRESIDENT AMIS DES MOULINS	CLAUDINE	BRUMATH	0225	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Procuration au maire de Vendenheim.
Mr	QUIRI	KARIN	BRUMATH	1462	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	RENARD	PASCAL	VENDENHEIM	0193	Hors sujet. Relate la séance plénière au Conseil Régional et parle du mailing de la CCI
Mr	RENARD	PASCAL	VENDENHEIM	1225	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Courrier déjà traité intervention Brumath N°1225-1243
Mme	RETTENBACH	ERNEST & SIMONE	BRUMATH	0184	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	ROHFRITTSCH (QUINQ.)	DANY	BRUMATH	0345	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	ROLL	DANY	BRUMATH	0933	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Courrier hors délai
Mr	ROLL	DANY	BRUMATH	1709	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Fax transmis hors délai d'enquête.
Mr	ROLL	DANY	BRUMATH	1811	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Courriel déjà traité Brumath N°1803-1821
Mme	RUBENTHALER	SOPHIE & MATHIEU	OBERSCHAEFFOLSHEIM	0006	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Observation annulée par l'auteur.
Mme	SCHANZ	SANDRINE	GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL	38b	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	SCHIEFTEL	JM	BREUSCHWICKERSHEIM	0050	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Dépôt lettre.
Mr	SCHIR	RENE	DINGSHEIM	0016	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Observation annulée par l'auteur.
Mr	SENG	L	ERNOLSHEIM-BRUCHE	0027	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Lettre jointe Brumath N°0709-0727
Mr	SITE DE CONCERTATION	51 PAGES	VENDENHEIM	225b	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	STRASSER	B.	BRUMATH	2011	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Rapport TTK.
Mr	THEVENOT	MICHEL	VENDENHEIM	0219	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	VON DER MARCK	ANDRE	BRUMATH	2104	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Remise de courriers, signale des erreurs dans le rapport TTK
Mr	WALTER	GUY	DINGSHEIM	1519	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Transmission de courrier.
Mme	WENDLING	CLAIRE	OSTHOFFEN	0079	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Copie d'une lettre aux DNA pour information.
Mme	WIDLUCHER	ODETTE	VENDENHEIM	0016	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mme	WILHELM	C.	OBERSCHAEFFOLSHEIM	0132	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
Mr	ZELLER/IMPORTEX INTERNATIO	ROLAND	PFULGRISHHEIM	0003	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Remise d'un courrier.
Mr	ZELLER/IMPORTEX INTERNATIO	ROGER	DUPPIGHEIM	0080	Hors sujet. Intervention Duppienheim 0001. Contre la mise en compatibilité, réponse thème 24
			BRUMATH	1614	Hors sujet. Pas de réponse à apporter. Pas d'observation sur le projet.
				1632	

4.1.3- Inventaire des intervenants - Registres, courriers, observations orales

(73 pages de tous les intervenants de la page 34/372 à la page 106/372)

4.1.4- Mémoires en réponses

- Questions de la commission et observations du public : **4 mémoires** en réponses.
- Questions de l'expert acousticien et de la commission : **4 mémoires** en réponses.

Ces 8 mémoires sont en annexes pour ne pas alourdir le rapport. Toutes les réponses du maître d'ouvrage se retrouvent lors de l'analyse des thèmes en § 4.3.

4.1.5- Avis des personnes associées

Les avis des personnes associées (liste non exhaustive) énumérés ci-après sont présentés à titre d'information. Ces avis ne comprennent pas les différentes délibérations des communes concernées.

Nom	Avis	Impacts indiqués	Mesures demandées
Office National des Forêts24.09.2004	Avis négatif	Impact sur le massif forestier du Krittwald comprenant une forêt à base de chênaie-charmaie, grand intérêt patrimonial	Limitation des emprises concernées. Rétablissement des nouvelles lisières. Epargner la lisière existante au niveau du Château de Sury. Rétablissement de la voirie et desserte forestière existantes. Compensation surface prélevée – terrains à boiser
Office National des Forêts11.05.2006		Impact négatif sur une forêt de plaine	Engagements de la DRE : Rétablissement des chemins forestiers notamment sur les communes de Vendenheim et Brumath. Traitement
Ministère de la Défense07.09.2004		Aucun immeuble du domaine militaire n'est situé dans l'aire d'étude. Aucune servitude relevant de la défense	Sans objet
Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine30.06.2004		Lieux sensible : château et le parc de Kolbsheim	Nécessité d'un cortège végétal d'accompagnement. Qualité architecturale du viaduc. Mise en place d'une procédure de concours pour la réalisation du viaduc accompagné d'un cahier des charges présentant des objectifs à atteindre en matière d'insertion paysagère
Direction Régionale de l'Industrie et de la Recherche et de l'Environnement18.06.2004		Le projet traverse une zone SEVESO à Brumath et Hoerd. Problèmes techniques au niveau du franchissement de l'ancienne décharge d'Oberschaeffolsheim	Mesures particulières d'information des usagers de la route. Utilisation des déblais. Utilisation de produits de recyclage à défaut de matériaux venant de carrières autorisées pour les remblais
Ministère de l'Agriculture et de la Pêche02.08.2004	Attente avis au vu de l'étude complément aire	Impact très important sur 3 domaines : L'hydraulique: Franchissement des zones inondables du bras d'Altorf, de la Bruche, du Muehlbach et du Neubaechel (bassin versant de la Zorn) L'agriculture :Suppression de 300ha de SAU (soit l'équivalent de 10 exploitations agricoles) L'espace forestier et les milieux naturels :Défrichement de 4ha de forêt alluviale dans la vallée de la Bruche et 12,3ha dans la forêt de Grittwald.	Attente étude complémentaire précisant l'impact de l'infrastructure sur l'augmentation de la ligne d'eau en cas de crue et ses conséquences sur les berges du Canal de la Bruche. Préservation des ressources en eaux souterraines et superficielles. Rétablissement des accès aux parcelles. Réduire au maximum le prélèvement des surfaces nécessaires au projet principalement au niveau des échangeurs. Opération de remembrement simultanée pour le GCO et le TGV. Opération de remembrement pour le GCO et la liaison VRPV-A352 menée conjointement sur Duppigheim et Duttlenheim (en fonction des calendriers de procédure). Compenser aux taux de 1 pour 1 le défrichement des bois du Grittwald par des boisements de terrains non forestiers aux espaces défrichés dans la vallée de la Bruche. Puis classer ces boisements compensateurs

Direction Régionale des Affaires Culturelles 17.01.2005		Archéologie : Existence de plusieurs sites archéologiques repérés et potentiels	Réalisation d'un diagnostic archéologique préalable aux travaux projetés (tranchées de sondage sur 10% de la superficie du projet et éventuellement fouilles)
Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales 23.04.2004		Eaux souterraines Pollution atmosphérique : Le dossier présente un Excès de Risque Unitaire par inhalation égal à $8,7.10^{-3}$	Cf courrier du 17.07.2003. Le ERUi, issu de l'OMS est de $8,7.10^{-3}$ pour le benzo(a)pyrène
F.D.S.E.A. 27.01.2005		Région du Kochersberg se caractérise par l'excellente qualité de ses sols, par la diversité et les performances de ses exploitations agricoles. Exploitants ne sont propriétaires que de 20 à 30% du foncier. Perte de revenu supérieur à 5%. Réduction des chemins agricoles conduit à des allongements de parcours et des concentrations de circulation	
Domaines 22.02.2005		Le projet porte sur un tracé de 28 km traversant le ban de 21 communes et nécessitant une emprise de 264,42ha à acquérir.	Indemnité principale de dépossession + indemnité de emploi, pour perte de revenu agricole, pour perte de fumure et arrière fumure + acquisition du moulin
Chambre d'agriculture Bas-Rhin 17.03.2006		330ha de terres concernées. Emprise moyenne de 108m sur 26 km. Les nombreuses intersections entre le projet et les voies existantes créeront des zones difficilement exploitables. Isolation de certaines parties des bans communaux. La mesure compensatoire de l'aménagement foncier reste difficile à mettre en oeuvre (forte disparité entre les communes au niveau des prélèvements). Les compensations environnementales et les reboisements génèrent des emprises indirectes supplémentaires. S'ajoutent les autres projets d'infrastructure (TGV, le raccordement VRPV-A352, réaménagement de la RN4 entre Ittenheim et Strasbourg) ainsi que le développement de l'urbanisation. Un prélèvement de près de 10% entraîne une baisse de revenu de environ 17%. Conséquence sur les emplois directs et indirects dans les filières agricoles. Perturbation de 91 axes (1 RN, 16 RD, 74 chemins agricoles). Seuls 34 axes seront rétablis, d'où allongement de parcours et concentrations de circulations. Sur ce point, l'APS est en contradiction avec le dossier soumis à enquête. Déséquilibre mesures compensatoires agricoles et environnementales. Ces mesures	Transmettre un tableau recensant l'ensemble des franchissements prévus à l'APS et des plans sur lesquels ils seront représentés de façon exhaustive. Leur positionnement sera précisé dans le cadre de l'APD. En plus des dispositifs classiques des mesures compensatoires (politique d'aménagement fonciers, réalisation de franchissements agricoles, recherche de la diminution des emprises directes et indirectes, protocole d'indemnisation) mettre en place des dispositifs adaptés à la spécificité urbaine: politique de réserve foncière intégrant la possibilité d'échanges et la multiplicité des modes de compensation foncière (individuels et collectifs), politique de restructuration économique (réorientation des systèmes de production, aide à la diversification...), politique d'urbanisation raisonnée. Mise en place de solution en matière d'infrastructure permettant le passage des hamsters et des véhicules agricoles, conventions favorisant la mise en place de cultures favorables à certaines espèces

		qui génèrent des emprises aggravent l'impact sur l'agriculture (emprises, circulations agricoles, nouvelles servitudes environnementales).	
Centre Régional de la Propriété forestière de Lorraine-Alsace 18.05.2006		Le projet touche 4 ha de forêts privées	Rétablissement des chemins forestiers notamment sur les communes de Vendenheim et Brumath. Traitement approprié des lisières résultant des coupes d'emprise. Indemnisation pour tous les préjudices portés à la forêt. Création d'une zone humide forestière au niveau de l'échangeur A4-A35-GCO sur la commune de Vendenheim. Principe de reboisement compensateur de 2 pour 1.
Ministère de la Culture et de la Communication 16.03.2006		Les aménagements proposés (éco-pont, mur anti-bruits, murs de soutènement, terrasses, talus importants) au nord du château ne limitent pas totalement la lisibilité du projet. Bruit perceptibles depuis les terrasses du château. Impact paysager de l'écran acoustique	Etablir l'autoroute sous le niveau du terrain avec talus latéraux sous réserve d'un traitement spécifique des talus. Le mur anti-bruit proposé (écran acoustique) pourra être en bois doublé par une forte plantation même tapissante. Talus de soutènement fortement végétalisés y compris avec des moyennes tiges. Positionnement de l'éco-pont au droit de la plaine et non pas de la forêt. Traiter avec un objectif prioritaire de qualité les ouvrages proposés aux abords de la commune de Vendenheim.
Conseil Général du Bas-Rhin 10.04.2006		Il n'est pas possible de conduire des aménagement fonciers sans avoir une localisation précise des ouvrages. L'inclusion de l'emprise dans le périmètre d'aménagement foncier est usuelle dans le département du Bas-Rhin.	Pour utiliser le principe de l'inclusion d'emprise il est nécessaire de connaître des emprises exactes des ouvrages de franchissement.
Chambre de Commerce et d'Industrie 14.03.2006	Avis favorable	Amélioration des conditions de circulation (les embouteillages actuelles représentent 600 000 euros gaspillés par jour), retombées économiques intéressantes (6200 emplois par an)	Réorganisation ponctuelle du tracé des RD pour faciliter l'accessibilité de la population aux échangeurs du GCO. Réalisation d'une liaison échangeur du parc d'activités de la plaine de la Bruche-RD221 - plate forme aéroportuaire. Réaliser une étude de faisabilité technique sur l'extension du péage au nord (A35 vers Lauterbourg) et au sud (VRPV et son prolongement vers Colmar) pour les véhicules de Transit.
Ministère de la Culture et de la Communication 18.04.2006		Les crues de la Bruche: les travaux pour en atténuer les effets ainsi que les travaux liés à l'autoroute sont susceptibles d'engendrer des risques d'inondation à proximité du château d'Urendorf (protection des monuments historiques).	Réduite la bande des 300 m et la déplacer à l'ouest pour ne pas toucher le domaine. Concours architectural et paysager pour le Viaduc. Les écrans acoustiques, talus et remblais devront être fortement végétalisés, Le Viaduc devra faire l'objet d'un traitement végétalisé dans le cadre du 1%.

4.2- RECUEIL DES THÈMES

4.2.1- Liste des thèmes

Thème n° 1 : TTK : le GCO n'est pas la bonne solution

Thème n° 2 : GCO n'est pas en conformité avec le SCOTERS

Thème n° 3 : L'engorgement de Strasbourg n'est pas résolu

Thème n° 4 : La Région Alsace privilégie les TC

Thème n° 5 : Pollution de l'air – santé – effet de serre – Kyoto

Thème n° 6 : Augmentation du bruit

Thème n° 7 : Disparition des terres agricoles

Thème n° 8 : Altération du patrimoine culturel et foncier (développement de l'urbanisation)

Thème n° 9 : Ferroutage - Transport fluvial

Thème n° 10 : Coût élevé, disproportionné

Thème n° 11 : Augmentation du trafic, nouvelle infrastructure

Thème n° 12 : Flore et faune : impact négatif

Thème n° 13 : Solution tracé 1, Saverne-Molsheim

Thème n° 14 : Mise en place taxe allemande

Thème n° 15 : Saturation de la RN4 et des routes secondaires

Thème n° 16 : l'Hydrologie

Thème n° 17 : Le péage va limiter l'accès au GCO

Thème n° 18 : Outil de développement économique

Thème n° 19 : Délestage de l'A35

Thème n° 20 : Continuité de l'axe Nord-Sud

Thème n° 21 : Desserte et accessibilité

Thème n° 22 : Pollution et stress

Thème n° 23 : Accès sur Strasbourg

Thème n° 24 : Points sur les mises en compatibilité des POS/PLU

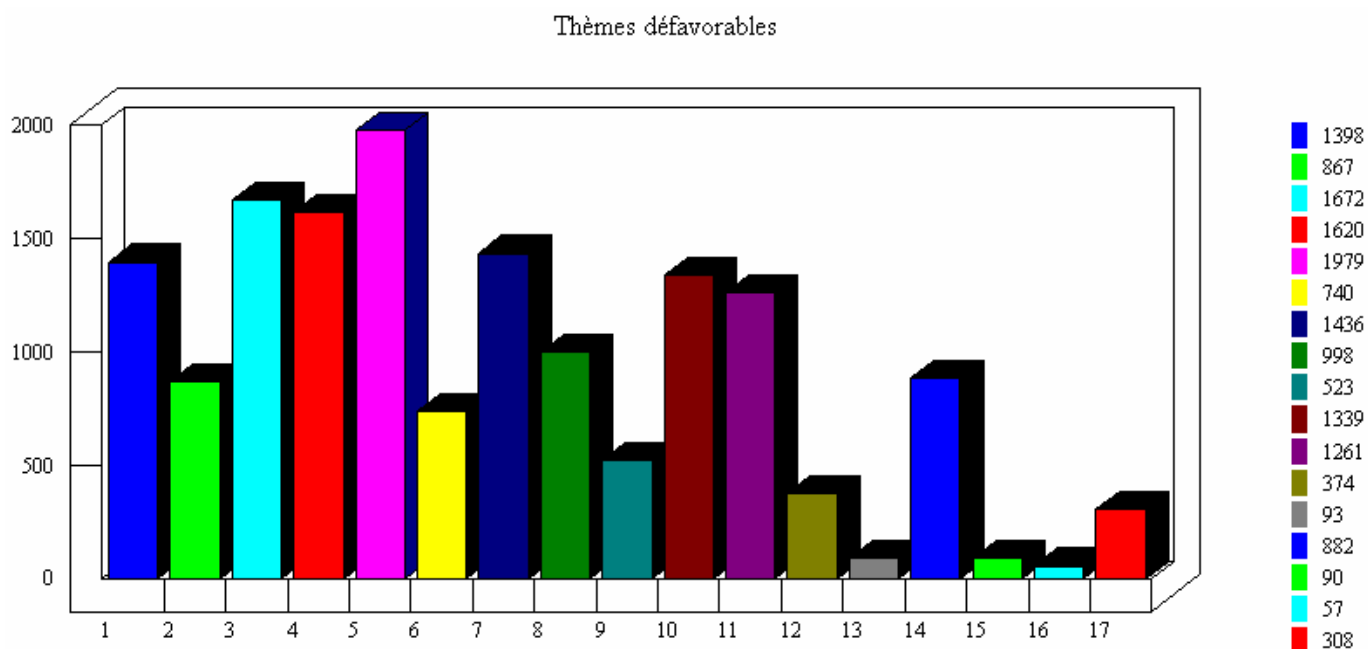
Thème n° 25 : Compensations – Ouvrages

4.2.2- Thèmes défavorables par Registre

REGISTRES	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T13	T14	T15	T16	T17
<i>ACHENHEIM</i>	< 5	0	8	5	1	2	4	7	3	4	4	0	0	3	2	0	1
<i>BERSTETT</i>	3	2	5	3	4	3	3	3	0	3	3	1	1	2	0	0	1
<i>BREUSCHWICKERSHEIM</i>	14	9	32	17	27	8	21	14	6	14	18	2	1	10	2	0	10
<i>BRUMATH</i>	1009	710	1090	1107	1277	384	1032	568	342	976	923	260	51	691	49	32	175
<i>CUS</i>	9	6	14	15	15	9	10	14	8	7	13	5	2	5	1	0	6
<i>DINGSHEIM</i>	42	11	51	46	63	42	52	33	13	37	27	8	1	12	1	5	11
<i>DUPPIGHEIM</i>	27	7	47	37	53	29	25	35	9	35	20	17	9	10	4	0	17
<i>DUTTLENHEIM</i>	12	4	19	21	27	14	18	19	12	12	17	5	2	9	3	3	4
<i>ECKWERSHEIM</i>	20	9	32	41	56	20	18	33	16	14	30	8	1	16	0	0	5
<i>ERNOLSHEIM-BRUCHE</i>	15	2	21	20	35	22	15	21	13	8	10	7	1	4	6	4	6
<i>GEUDERTHEIM</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL</i>	69	53	101	73	92	29	79	34	6	67	70	6	3	57	2	5	12
<i>HOERDT</i>	1	0	2	1	2	0	1	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0
<i>HURTIGHEIM</i>	2	0	2	1	1	0	3	1	1	0	0	0	0	0	2	0	0
<i>INNENHEIM</i>	0	0	0	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>ITTENHEIM</i>	6	3	6	6	6	2	8	7	1	4	6	1	0	3	6	0	1
<i>KOLBSHEIM</i>	35	18	41	47	50	21	37	42	19	35	27	8	0	17	2	1	8
<i>LAMPERTHEIM</i>	0	0	0	3	0	0	0	1	1	2	0	0	1	1	0	0	0
<i>MOLSHEIM</i>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<i>OBERSCHAEFFOLSHEIM</i>	1	1	0	2	3	0	1	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0
<i>OSTHOFFEN</i>	8	2	12	12	12	1	9	9	7	9	7	4	3	2	2	0	6
<i>PFETTISHEIM</i>	5	0	8	9	16	9	6	10	5	7	5	3	0	0	0	0	2
<i>PFULGRIESHEIM</i>	23	9	37	35	42	20	22	16	13	21	17	10	2	14	2	2	5
<i>REICHSTETT</i>	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>STUTZHEIM-OFFENHEIM</i>	16	4	31	27	31	20	26	23	11	19	12	8	1	6	2	1	6
<i>TRUCHTERSHEIM</i>	6	2	7	5	14	4	11	6	2	9	2	1	2	5	1	0	7
<i>VENDENHEIM</i>	70	15	105	85	149	100	33	96	34	55	47	19	12	15	3	4	24
TOTAUX	1398	867	1672	1620	1979	740	1436	998	523	1339	1261	374	93	882	90	57	308

4.2.3- Statistiques sur les thèmes défavorables

Total des interventions : 3325 **Total des interventions défavorables : 2731 (82,13%)**



<i>Thème 1</i>	1398	<i>Thème 2</i>	867	<i>Thème 3</i>	1672	<i>Thème 4</i>	1620
	51,19%		31,74%		61,22%		59,31%
<i>Thème 5</i>	1979	<i>Thème 6</i>	740	<i>Thème 7</i>	1436	<i>Thème 8</i>	998
	72,46%		27,09%		52,58%		36,54%
<i>Thème 9</i>	523	<i>Thème 10</i>	1339	<i>Thème 11</i>	1261	<i>Thème 12</i>	374
	19,15%		49,02%		46,17%		13,69%
<i>Thème 13</i>	93	<i>Thème 14</i>	882	<i>Thème 15</i>	90	<i>Thème 16</i>	57
	3,40%		32,29%		3,29%		2,08%
<i>Thème 17</i>	308						
	11,27%						

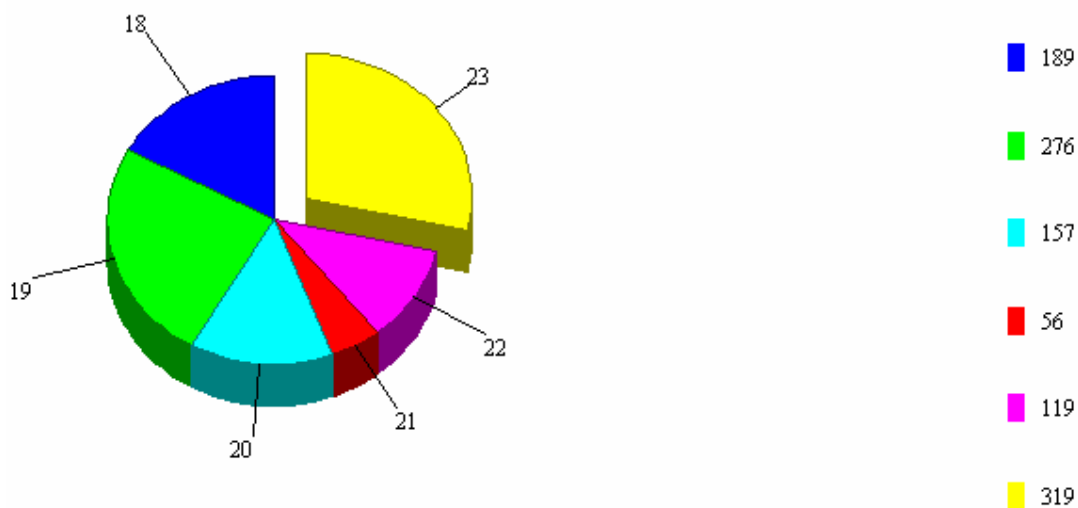
4.2.4- Thèmes favorables par Registre

REGISTRES	T18	T19	T20	T21	T22	T23
<i>ACHENHEIM</i>	0	0	0	0	0	2
<i>BERSTETT</i>	0	0	0	0	0	0
<i>BREUSCHWICKERSHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>BRUMATH</i>	185	268	156	55	110	313
<i>CUS</i>	0	3	0	0	2	1
<i>DINGSHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>DUPPIGHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>DUTTLENHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>ECKWERSHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>ERNOLSHEIM-BRUCHE</i>	0	0	0	0	0	0
<i>GEUDERTHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL</i>	0	1	0	0	0	0
<i>HOERDT</i>	0	0	0	0	0	0
<i>HURTIGHEIM</i>	1	1	0	1	1	1
<i>INNENHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>ITTENHEIM</i>	2	0	0	0	0	0
<i>KOLBSHEIM</i>	0	0	0	0	0	1
<i>LAMPERTHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>MOLSHEIM</i>	0	1	1	0	4	0
<i>OBERSCHAEFFOLSHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>OSTHOFFEN</i>	0	0	0	0	0	0
<i>PFETTISHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>PFULGRIESHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>REICHSTETT</i>	0	1	0	0	0	0
<i>STUTZHEIM-OFFENHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>TRUCHTERSHEIM</i>	0	0	0	0	0	0
<i>VENDENHEIM</i>	1	1	0	0	2	0
TOTAUX	189	276	157	56	119	319

4.2.5- Statistiques sur les thèmes favorables

Total des interventions : 3325 Total des interventions favorables : 538 (16,18%)

Thèmes favorables



Thème 18	189	Thème 19	276	Thème 20	157	Thème 21	56
	35,13%		51,30%		29,18%		10,40%
Thème 22	119	Thème 23	319				
	22,11%		59,29%				

4.2.6- Analyse comptable des interventions et des thèmes pour certaines communes

Pour une information plus complète, l'analyse comptable des interventions et des thèmes pour les habitants des communes dont les registres comportent 50 interventions ou plus a été étudiée.

Cette analyse concerne bien les habitants des communes et donne une vision plus juste des observations relatives à leur commune, car de nombreux résidents ont fait parvenir à la commission des courriers à Brumath.

Les thèmes 15, 16, 17 n'ont pas été étudiés car peu significatifs, pourtant l'hydrologie est un thème important mais peu de fois cité.

COMMUNES	Interventions	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T13	T14
<i>BREUSCHWICKERSHEIM</i>	109	45	30	64	53	71	21	55	33	25	47	45	8	2	30
<i>DINGSHEIM</i>	152	87	34	93	91	111	62	96	52	20	77	58	16	6	32
<i>DUPPIGHEIM</i>	73	27	8	40	35	48	28	24	25	12	33	18	9	8	14
<i>ECKWERSHEIM</i>	116	56	29	57	79	99	35	47	48	26	47	51	16	2	35
<i>ERNOLSHEIM-BRUCHE</i>	141	80	58	89	87	110	41	70	38	18	66	69	11	5	60
<i>GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL</i>	148	100	82	119	101	115	27	108	32	7	97	95	9	6	84
<i>KOLBSHEIM</i>	150	65	35	82	90	104	40	75	78	43	68	64	20	4	40
<i>PFULGRIESHEIM</i>	108	42	21	66	64	76	36	41	37	23	39	38	21	5	25
<i>STUTZHEIM-OFFENHEIM</i>	158	79	37	95	89	116	57	75	53	34	90	61	26	4	35
<i>VENDENHEIM</i>	552	266	149	315	269	385	187	213	187	99	234	225	61	15	134

4.3- ANALYSE DES THÈMES

Thème n°1 : TTK : le GCO n'est pas la bonne solution

Observations du public :

Le rapport TTK remet en cause le scénario d'aménagement et n'est pas pris en compte dans l'étude d'impact.

L'étude d'impact sur les trafics prévoit un détournement du trafic de l'A35 vers le GCO de 20 à 25 %. TTK, auquel la DRE a confié une mission d'expertise sur ce projet, a, dans son rapport, abouti, plus modestement à un délestage d'au maximum 6%, soit 3 à 4 fois moins. Cette étude démontre que d'autres solutions alternatives existent et que ces solutions sont mieux adaptées pour remédier au problème de saturation de l'A35.

L'évaluation des solutions alternatives est incomplète et partielle dans le dossier d'enquête publique et elle ne reflète pas les opportunités permises par la mise en place d'autres solutions que le GCO.

Questions de la commission d'enquête publique :

Nous constatons à travers les observations que le rapport TTK sert de référence aux personnes opposées au projet, que l'étude d'impact ne prend pas en compte cette expertise et par là même n'y apporte pas de réponse.

Aussi nous vous demandons de vous positionner sur les arguments avancés par la société TTK justifiant le rejet du GCO tel que projeté dans l'étude d'impact, et de porter une réflexion sur le diagnostic circulation et TC de la référence 2020 sans GCO.

Afin de mieux comprendre ce thème, nous reprenons ci-après l'approche effectuée par Mr GUERIN, qui a représenté la société TTK lors de la réunion publique organisée le 21 juillet 2006 :

« Mesdames et Messieurs, bonjour.

En introduction, je rappelle l'objet de l'expertise qui a été confiée à notre entreprise : dans le cadre du débat autour du projet de Grand Contournement Ouest, l'association Alsace Nature a demandé que soit réalisée, sous la maîtrise d'ouvrage de la D.R.E., une expertise du dossier avec, le cas échéant, l'identification d'alternatives au projet actuel. Cette expertise s'est déroulée en trois étapes. Une première partie de diagnostic prospectif d'étude des flux, avec et sans G.C.O., pour voir dans quelle mesure le projet actuel répond aux objectifs qu'on lui fixe. Dans une seconde phase, l'identification de deux scénarios alternatifs ; un scénario complètement orienté sur les transports collectifs et un second, mixte, qui mélange des investissements routiers et des investissements dans les transports collectifs. Dans une dernière phase, nous avons comparé ces trois scénarios, donc le projet actuel et les deux scénarios que nous avons développés.

Le diagnostic prospectif. Un premier constat, tiré des études sur l'A35 et qui concerne les problèmes de circulation sur cette section, est qu'au niveau de la section centrale de l'A35, au cœur de Strasbourg, il y a un mélange de flux de circulation, représenté sur ce schéma. Des flux Nord-Sud -A35- et des flux Est-Ouest, de l'A350, A351 et N4 ; ces flux, 100 000 dans chaque direction, se croisent sur la section centrale de l'A35, au niveau de Strasbourg, ce qui provoque des encombrements, puisque les véhicules se gênent mutuellement. Une première conclusion est que, indépendamment du projet de G.C.O. et de ce projet de rocade, il faudra réfléchir à une séparation de ces flux Nord-Sud et de ces flux Est-Ouest pour fluidifier les déplacements sur cet axe. Deuxième constat : au sein de la Communauté Urbaine de Strasbourg, il y a actuellement, sur un certain nombre de liaisons urbaines, une compétition inefficace entre le tramway et ces autoroutes urbaines. C'est par exemple le cas d'un déplacement entre Bischheim et la place de l'Etoile, qui peut se faire soit par l'A35 puis la N4, soit par le tramway, la ligne B puis la ligne A. La C.U.S. s'est engagée sur un programme de développement de son tramway à long terme, et ces cas de compétitions entre le tramway et les autoroutes urbaines vont encore se développer ; de plus en plus de liaisons vont être en compétition, ce qui va d'autant diminuer l'intérêt des investissements en tramway.

Il faut noter deux choses. D'une part cette compétition tram/autoroute urbaine favorise l'utilisation de l'autoroute en ville, contrairement à ce qui est affiché dans tous les lois, chartes, protocoles... Et dans le cas de l'A35, cela dégrade la qualité de service, puisque l'on a un mélange de flux locaux, urbains ou périurbains, qui gênent des flux de transit à longue distance.

Justement, quels sont ces flux de transit ? Monsieur QUOY en a déjà parlé. Lorsque l'on regarde cette carte, on voit que l'agglomération strasbourgeoise est en fait au cœur de grands flux européens, venant de l'Allemagne du nord, du Benelux, et à destination de l'Allemagne du Sud, de l'Italie, de l'Espagne... Ces flux empruntent aujourd'hui l'A35, avec malgré tout, au niveau de Strasbourg, un détour nécessaire pour tous les flux qui viennent du Nord-Ouest et à destination du Sud, l'obligation de contourner de plusieurs dizaines de kilomètres, alors qu'un itinéraire direct existe, par la Nationale 4. Il y a donc actuellement un transit qui se fait par cette Nationale 4, sur des voiries qui sont inadaptées, des villages qui ne sont pas aménagés pour recevoir ces flux. Ces flux génèrent, au Nord de Strasbourg, sur la section Brumath / Vendenheim, énormément de problèmes de circulation, et sur les flux Est-Ouest, il existe des maillons manquants de traversée du Rhin, au niveau de Baden-Baden et au niveau du pont Pflimlin. Lorsque l'on regarde la structure de ces flux, on s'aperçoit que les principaux sont des flux Nord-Sud, de grands transits. Le deuxième grand flux est un flux régional, qui relie l'Alsace du Nord à l'Alsace du Sud. Les flux Est-Ouest étant minoritaires. Si on s'intéresse au réseau de transports collectifs, on s'aperçoit que d'ici quinze ans, il va y avoir une amélioration très forte des transports collectifs au sein de la Communauté Urbaine, mais aussi au sein de la région, avec de nombreuses extensions du tramway qui sont planifiées, un cadencement des transports régionaux, un projet départemental de transport routier guidé et une intégration tarifaire de tous ces modes de transport, avec toutefois un projet de départementale qui pourra être développé pour répondre aux enjeux de développement urbain sur l'Ouest de l'agglomération.

Si on fait la synthèse de tous ces éléments, on s'aperçoit qu'à l'horizon de quinze ans, la dégradation des conditions de circulation sur l'A35 va se développer, ce qui entraînera, notamment aux heures de pointe, de plus en plus de transit sur la Nationale 4, et hors aménagements, il existe un certain nombre de maillons manquants dans le réseau autoroutier, pour éliminer le transit.

Si l'on s'intéresse à la situation avec G.C.O., on s'aperçoit, lorsqu'on consulte les chiffres, que finalement le G.C.O., tel qu'il est conçu actuellement, apporte peu d'effet de délestage sur l'A35, 12 000 à 14 000 véhicules/jour, ce qui est peu comparé au flux qui circule dessus. Et dans le même temps, il va y avoir une augmentation du nombre de véhicules sur l'A351 en pénétration sur Strasbourg. Cela est assez logique dans la mesure où une rocade n'est pas utilisée que pour contourner les agglomérations, mais aussi pour relier deux pénétrantes, et donc faciliter les échanges entre points périphériques de l'agglomération. Si on s'intéresse aux objectifs qui sont fixés au G.C.O., on s'aperçoit que certains sont un peu ambigus, voire contradictoires. On dit d'une part qu'il faut délester l'A35 pour assurer plus efficacement les échanges routiers. Dans ce cas, si on veut fluidifier ces échanges sur l'A35, il est nécessaire de garder la capacité actuelle de l'infrastructure, pour écouler au mieux ces trafics. Dans un deuxième temps, on dit qu'il y a une volonté de requalifier cette A35, pour en faire un aménagement plus urbain, des circulations plus apaisées, mais cela est contradictoire avec l'objectif affiché d'assurer plus efficacement les échanges routiers.

Au final, il me semble que si l'on n'y prend pas garde, le projet de G.C.O., tel qu'il est conçu actuellement, peut présenter un certain nombre de risques. Le premier risque est une augmentation des distances de déplacement. Dès qu'une liaison rapide est mise en place, les acteurs, individuels ou économiques, ont tendance à s'éloigner, et surtout pour les acteurs individuels, à se positionner en habitat plus loin de leur lieu de travail, dès lors qu'on leur offre une liaison rapide. Un risque d'étalement urbain : cette rocade est proche de l'agglomération. Elle incite donc à une délocalisation des activités, mais aussi de l'habitat, à proximité des échangeurs pour avoir des liaisons urbaines rapides en voiture. Par ailleurs, tel qu'il est conçu, le G.C.O. facilite les échanges routiers au sein de l'Alsace, ce qui peut se faire au détriment du T.E.R., avec un report de trafic du T.E.R. vers la voiture. Enfin, il y a un risque de report de trafic de l'autoroute allemande A5 sur la plaine alsacienne. Par ailleurs, avec ce projet de G.C.O. tel qu'il est conçu, ce problème de liaison directe pour les flux Nord-Sud n'est pas réglé. On oblige toujours les véhicules à faire un détour par la proximité de Strasbourg pour rejoindre l'autoroute du Sud. Même avec le G.C.O., il continuera à avoir du transit sur cette route Nationale 4. De plus, ce G.C.O. ne règle pas le problème de la section immédiatement en amont du G.C.O. Brumath / Vendenheim, qui restera saturé.

C'est pourquoi nous avons cherché des configurations alternatives au G.C.O. dans sa configuration actuelle. Un premier scénario consiste à reporter les investissements sur les transports collectifs et à les développer au-delà de ce qui est projeté actuellement. Dans ce scénario, on aurait des T.E.R. cadencés sur tout le Nord Alsace, des extensions prévues au-delà de celles qui sont prévues au S.C.O.T.E.R.S. actuellement, un projet départemental de transport routier guidé qui serait prolongé vers Saverne et plus capacitaire avec un maillage en gare, et enfin une intégration tarifaire de tous les modes de transport collectif qui serait le socle de ce réseau multimodal. Le second scénario est mixte et mélange des investissements routiers et des investissements en transport collectif. Parmi les projets routiers, il est proposé de compléter les maillages autoroutiers au Nord et au Sud de l'agglomération en traversée du Rhin, vers Baden-baden et vers Offenbourg, pour traiter les flux de transit Est-Ouest. Mais surtout, dans cette configuration, le G.C.O. a un tracé alternatif ; il relierait Saverne à Molsheim.

Le but de ce G.C.O. alternatif est d'éloigner le grand transit de l'agglomération au maximum, et d'éviter dans le même temps les effets négatifs qu'on peut attendre d'une infrastructure autoroutière proche d'une agglomération, donc qui a des effets négatifs d'étalement urbain, de localisation de l'habitat à proximité de l'agglomération, au niveau des échangeurs. Si l'on

regarde comment ce G.C.O. alternatif s'insère dans les grands flux de transit, on voit qu'une bonne partie des flux est désormais correctement traitée. Les deux maillages autoroutiers permettent de bien traiter les flux Est-Ouest, et ce G.C.O. alternatif évite ce détour par l'agglomération, ce qui est actuellement le cas dans ce projet de G.C.O. Autre aménagement à effectuer, mais indépendamment du G.C.O. et pour fluidifier le trafic sur l'A35 : séparer les flux Nord-Sud des flux Est-Ouest au sein de Strasbourg. Dans cette configuration, l'A35 conserve son caractère autoroutier (il y a des flux régionaux à traiter sur cette infrastructure), et les autoroutes urbaines, qui sont en compétition avec le tram, sont requalifiées en boulevard urbain, d'où une circulation apaisée. Et il n'y a plus, au niveau de la section centrale de l'A35, de cisaillement des flux, tout étant dénivelé. Cela, à notre sens, est un projet qui doit être étudié sérieusement et qui devrait apporter des améliorations importantes sur l'A35.

L'évaluation des scénarios. En situation actuelle, on remarque que le G.C.O. ne résout pas les problèmes de grand transit. Il continuera à y avoir du transit sur la Nationale 4 et les discontinuités autoroutières au niveau de la traversé du Rhin, et surtout la création d'une grande liaison à la fois régionale et à proximité de l'agglomération risque d'avoir un certain nombre d'effets secondaires que l'on veut éviter : étalement urbain, accroissement des déplacements domicile / travail et report des T.E.R. vers la route. Un scénario "tout transport collectif", qui peut sembler alléchant, ne traiterait pas la question du grand transit qui continuera à passer dans le centre de Strasbourg ou sur la Nationale 4. A notre sens, la solution mixte avec un G.C.O. éloigné de Strasbourg, deux maillages autoroutiers et un développement fort des transports collectifs au sein de la C.U.S. permettraient d'une part de traiter correctement le grand transit, et d'autre part d'offrir pour les déplacements urbains et périurbains proches, c'est-à-dire ceux que l'on veut reporter vers les transports collectifs, des alternatives et une offre en transport collectif efficace et attractive.

En conclusion, la solution G.C.O. a, pour la collectivité, des atouts en terme financier et de fluidification de l'axe Nord-Sud, du transit étant tout de même éloigné par ce projet. Toutefois, cela cache un certain nombre de pièges. D'une part, il ne répond pas correctement et totalement au problème du grand transit, et d'autre part, le choix d'un fuseau proche de l'agglomération améliore aussi la circulation pour les flux internes à l'agglomération, ce qui est contraire aux orientations du P.D.U.

Deux grandes conclusions : pour nous, un G.C.O. Molsheim / Saverne répondrait mieux aux enjeux de grand transit, et la requalification de l'A35 par séparation des flux autoroutiers Nord-Sud et Est-Ouest devrait être approfondie, indépendamment du projet G.C.O. »

Réponses du maître d'ouvrage :

Le mémoire en réponse n°1 / 2 Etude TTK indique :

L'étude d'impact ne prend pas en compte cette expertise et par là même n'y apporte pas de réponse :

L'expertise de TTK est une **étude indépendante**, une analyse critique du projet réalisée à partir d'éléments du dossier et de l'expérience du bureau d'étude. Elle a été financée par le maître d'ouvrage

pour répondre à la demande des associations (le cahier des charges de cette expertise a été réalisé par les associations).

L'étude s'intéresse essentiellement aux fonctions du projet et à l'analyse économique et sociale, sans aborder dans le détail les questions d'environnement. C'est pourquoi la plupart des éléments de réponses, qui seront cités ci-dessous, renvoient davantage à la **pièce D du dossier d'enquête « Evaluation économique et sociale »** qu'à la pièce E « étude d'impact » proprement dite.

D'autre part, l'expertise de TTK n'apporte **pas d'éléments véritablement nouveaux** sur le fond et les données de bases mais constitue plus un « **nouveau point de vue** » sur des éléments existants. A ce titre, elle n'appelle pas de réponse explicite particulière du maître d'ouvrage.

L'étude d'impact est quant à elle une synthèse de différentes études menées préalablement à l'expertise et qu'elle ne reprend pas en tant que telle pour les critiquer ou les analyser (ce n'est pas son objet). Ainsi en est-il de l'étude TTK, mais aussi de la SPAD, de l'étude fret Kessel & Partners, des cahiers d'acteurs...

Se positionner sur les arguments avancés par la société TTK justifiant le rejet du GCO tel que projeté dans l'étude d'impact :

Tout d'abord, il convient de signaler que l'expertise s'appuie très fortement sur les données du **dossier support du débat de 1999 sur le GCO**, tant dans les données de base que dans les objectifs.

Il est ici et en préalable important de rappeler que les **objectifs du projet** tels que résultants du débat de 1999 ne sont **pas explicitement repris** dans l'expertise de TTK, mais **mentionnés d'une manière agrégée** (page 10, partiellement page 14) et qui se limite souvent en premier lieu au **délestage de l'A35** et en second lieu aux conditions **d'écoulement du grand transit**. L'analyse et les conclusions sont enfin très majoritairement construites **pour le trafic voyageur**, le trafic **marchandise** hors grand transit étant considéré comme **en dehors du champ de compétence** de l'expert car « *dépendant essentiellement d'orientations fiscales et de politique des transport prises aux niveaux nationaux et européens* » (page 51). Ceci **limite la pertinence** de l'analyse dans la mesure où la **dimension régionale** de la question du trafic marchandises est très **importante** aujourd'hui, à l'heure où les collectivités alsaciennes réfléchissent à la mise en place d'une taxe expérimentale sur les poids lourds d'une part et à la répartition et à l'organisation des zones d'activités à l'échelle de la Région et du Bas-Rhin en particulier d'autre part. Or, cette **politique d'aménagement du territoire** n'est **pas dissociable** de la politique de développement des **infrastructures**, notamment routières.

Les objectifs du projet, tels que définis suite au débat de 1999 sont par ordre de priorité :

- 1. 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 ;
- 2. 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 ;
- 3. 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 :

- 4. Réorganiser les accès à l'agglomération de Strasbourg**, non pas tant pour les trajets domicile-travail que pour tous les trafics d'échange à moyenne et longue distance, à destination des grands pôles tels que l'aéroport, la zone d'activités de la Bruche, voire le port de Strasbourg ;
- 5. 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.

Les arguments présentés par l'expertise TTK portent sur :

- l'effet du projet GCO sur le délestage de l'A 35 ;
- les améliorations de l'accessibilité au sein de l'agglomération Strasbourgeoise ;
- les risques de périurbanisation et d'induction de trafic liés à la réalisation du GCO ;
- le diagnostic des Transports en commun.

Si l'on **analyse** plus **précisément** les **arguments** présentés, on peut faire les remarques suivantes :

L'effet de **délestage** est présenté en premier objectif page 23.

Il est important de noter d'abord que **les éléments de trafic** utilisés par TTK dans les **tableaux finaux** de l'expertise constituent des **ajustements** des valeurs issues des modélisations de 1999. La **prise en compte** des **transports collectifs**, des **congestions** et de **l'induction de trafic** n'était en effet pas modélisée en 1999. Pour autant, les études d'avant projet sommaire, les **nouvelles modélisations** de trafic et la confrontation avec d'autres études permet d'avoir dans le **dossier actuel** une vision plus **complète** du sujet.

La modestie de l'effet du GCO sur le délestage de l'A 35 n'est pas véritablement nouvelle, les valeurs de 6% venant des études de 1999 et cet effet étant détaillé pièce D page 96 ainsi que dans l'étude d'impact en E6.2.4 page 202. Il s'agit par ailleurs ici de la part de TTK de la seule présentation de l'effet « net » et non d'une analyse détaillée de la réorganisation des circulations qui se produit et qui est exposée dans le dossier (mêmes références).

Les modélisations de trafic ont évolué avec les études d'avant-projet sommaire, comme indiqué pièce D page 44. Le projet GCO permettrait de capter près de 40 000 véhicules/jour en 2020, au bénéfice de l'A 35, mais aussi du réseau urbain et du réseau secondaire. Une description détaillée des méthodes est fournie dans le dossier d'étude d'impact en E10.2.5, page 346 notamment pour ce qui concerne la prise en compte des transports collectifs et des heures de pointes, et une évaluation de l'induction de trafic est fournie dans le tableau page 350 et de manière plus explicite en D5.3 page 119. Le volume de l'induction de trafic est relativement limité (1 200 véh/j environ) et il n'est pas possible de déterminer la part venant des TC de celle correspondant à de nouveaux déplacements.

Au-delà du seul **effet net**, l'expertise ne distingue pas les voitures des poids lourds. Or, l'effet de **délestage** est très **important** sur les **poids lourds**, avec un trafic passant de près de 14 000 à 10 500, soit une **baisse de 25%** ou de 3 500 poids lourds par jour sur l'A 35 (page 83 pièce D et études de trafic). Il est évident que l'**impact** d'un poids lourds de moins sur l'A 35 n'est **pas le même** qu'une voiture de moins en terme de **congestion** ou de **sécurité**.

Enfin, **l'effet du projet** est variable selon les sections d'A35 et **ne se limite pas** à la seule **A35**. Même si un chiffre unique est pratique, il ne peut traduire la **répartition sur le territoire** des **effets** du projet, sans doute plus visible à travers les cartes du dossier (en E6.2.4 page 208 ou pièce D page 84). Ceci est notamment visible pour **l'A351**, sur laquelle les **effets** sont très nettement **différents** entre les sections **ouest** et **est**.

L'**ambiguïté** des **objectifs** présentée page 23 :

La **contradiction apparente** levée par TTK entre **l'efficacité des échanges** et la **requalification** plus urbaine de l'A35 correspond à l'**interprétation** faite des flux d'**échange**, qui sont interprétés ici par TTK comme les **seuls flux passant encore sur l'A35** et non les flux utilisant aussi le GCO. Dans le cas de ce dernier, il s'agit bien d'améliorer l'accessibilité et les échanges de moyennes distances comme les objectifs le précisent, sans forcément améliorer les flux de courte distance utilisant l'A35 pour des déplacements internes à l'agglomération. Cette remarque renvoie à celle préalable relative aux **objectifs**.

Par ailleurs, en ce qui concerne la question de la **requalification de l'A35**, il faut rappeler que le GCO se suffit à lui-même, dans la mesure où dans ce scénario, l'A35 poursuit son **rôle de captage du trafic** routier de l'**agglomération**. Ceci ne peut toutefois apparaître que lorsqu'une analyse détaillée des trafics est conduite que TTK n'explicite pas.

Page 24, les améliorations d'accessibilité sont bien présentées, autant pour les accès à l'agglomération que pour les relations de moyenne distance sur l'axe nord-sud.

Cependant, l'analyse qui suit rassemble des citations sur les « risques » liés à cette accessibilité présentant des points de vue **généraux** qui ne sont pas forcément ni universellement applicables, ni pertinents dans le cas présent. Le **cas de Zurich** appelle ainsi les mêmes précautions, dans la mesure où il s'agit, comme dans le schéma présenté, d'un **bouclage circulaire** complet. Dans le cas de Strasbourg, il ne s'agit pas d'une rocade complète, mais bien **d'un axe nord-sud placé à l'extérieur** de l'agglomération. La comparaison adaptée serait bien plutôt **Freiburg im Brisgau** avec l'A5 située à environ 5 km à l'ouest de la ville que Zurich et son bouclage autoroutier. Enfin, il est important de rappeler que dans le cas très spécifique de Strasbourg, le « contournement » est en fait le **plus court chemin**, faisant 3km de moins que le passage à travers l'agglomération.

La page 25 présente les risques de périurbanisation et d'induction de trafic liés à la réalisation du GCO.

Il ne s'agit **pas d'enjeux nouveaux** et ces thèmes ont été abordés dans le cadre du débat de 1999 et sont repris dans les études. **L'induction de trafic** a déjà été mentionnée plus haut.

En ce qui concerne la **périurbanisation**, sa limitation est un objectif du projet (le nombre d'échangeurs est volontairement réduit pour limiter de nouvelles urbanisations), exposé dans la pièce D page 90. De manière plus détaillée, **l'étude d'impact** analyse les **risques** en E6.2.10 page 226 à 230. En E8.2.10 sont rassemblées les **mesures locales** pour maîtriser les effets du projet, notamment les « débordements urbains » (page 300). Il est aussi bien évident dans ce cadre que la maîtrise de l'urbanisation repose sur les **politiques d'aménagement du territoire** des collectivités et sur les documents d'urbanisme. Les orientations du **SCOTERS** en la matière sont cohérentes avec le projet et la volonté de ne pas urbaniser de manière non maîtrisée. Là encore, **l'augmentation des distances de déplacements** est une généralité qui en Alsace a été observée sans pour autant qu'il y ait toujours eu préalablement construction d'une infrastructure routière. Un des **moteurs** de cette périurbanisation est bien aussi la situation financière ou familiale des ménages, et les **contraintes pesant sur l'habitat de centre ville** comme le montre une étude récente réalisée en partenariat avec l'ULP sur l'usage des prêts à taux zéro. Enfin, on peut ajouter que **l'instauration d'un péage** sur le GCO pourra être un élément de régulation de cet effet, même une politique tarifaire locale conduira sans doute à mettre en place des systèmes d'abonnements.

En ce qui concerne les effets sur les TER :

Ils sont abordés dans la pièce D pages 89 et 90 dans le cadre de l'objectif **d'amélioration des relations entre villes moyennes**. Dans la situation actuelle et encore pour quelques temps, les relations du type Sélestat – Haguenau, pour lesquelles le GCO améliorera les performances du mode routier, nécessitent du point de vue ferroviaire une rupture de charge en gare de Strasbourg. Toutefois, si une concurrence pourra exister pour certains types de déplacements, TTK ne **mentionne pas** les **effets positifs** des possibilités de **connexion** entre les réseaux de transports collectifs et le système autoroutier qui seront créées et qui sont exposée pièce D page 94. L'analyse du fonctionnement des **parcs relais** actuels montre à quel point il est important de les placer en dehors de la zone agglomérée et soumise à congestion. Une localisation à l'intersection du GCO et de ces axes offre donc de réelles **opportunités**.

Les **reports de l'A5** cités ont déjà en partie eu lieu en terme de trafic poids lourds suite à la mise en place de la LKW-Maut. Le péage sur le GCO sera un élément de régulation.

L'importance accrue de **l'A351** concerne en fait l'axe **GCO – A35 via la RN4 et l'A351**. Mais les **effets** sur les trafics ne peuvent être réduits à un mouvement uniforme d'accroissement du trafic. En effet la fonction d'**accès** concerne toutes les zones à l'ouest de l'A35 et le trafic sur l'axe RN4-A351 sera amené à croître dans la partie à l'ouest de Wolfisheim mais décroître à l'est de Wolfisheim, ce qui est visible sur les cartes (en E6.2.4 page 208 ou pièce D page 84).

L'analyse des **dysfonctionnements** par rapport au **transit** avec le GCO page 27 renvoie à celle de la situation de **référence**, détaillée ci-dessous.

Une **saturation** en amont du GCO sur l'**A4** au nord est effectivement possible et bien localisée, elle est d'ailleurs exposée en E.6.2.4 page 202 de l'étude d'impact. Si elle génèrera une **gêne** à l'usager, il convient cependant de noter que la carte utilisée correspond à **l'heure de pointe du soir**. Ces éléments sont présentés de manière détaillée dans l'étude d'impact en E6.2.4 page 205-206 et ne peuvent être dissociés de **l'analyse globale** des gains de temps. Il est enfin à noter que c'est le **seul document des études récentes** de trafic qui a été **utilisé** ici par l'expertise.

Le **trafic** sur la **RN4** demeure **important**. TTK en déduit la nécessité de prévoir des aménagements routiers. Il convient de noter à ce stade que le GCO **n'a pas pour objet** de réduire le trafic de la RN4 et que cette dernière est une route qui relève maintenant, dans le cadre de la décentralisation, de la compétence du Département du Bas-Rhin. La RN 4 fait actuellement l'objet de réflexions et d'analyse en faveur des déplacements locaux. Un certain nombre de **projets** sont à **l'étude** ou en **travaux** (déviation de Marlenheim, aménagement des carrefours de Marmoutier, déviation de Singrist), qui sont aujourd'hui tous prévus à **2x1 voies**. L'aménagement du territoire de ce secteur très **sensible** sur le plan **environnemental** conduit non plus, comme cela a pu être envisagé au début des années 1990, à proposer des aménagements routiers lourds (2x2 voies ou autoroute), mais bien à rechercher à **limiter les nuisances**, interdire le transit (le transit poids lourds est interdit dans plusieurs villages depuis mars 2000 suite à la fermeture du tunnel de Sainte Marie aux Mines) et à rechercher les moyens de développer les transports collectifs sur cet axe (notamment tramway sur pneus ou TRG).

En page 28 : le **diagnostic des Transports Collectifs (TC)** n'apparaît **pas changé**.

Pourtant, le tracé du GCO croise plusieurs axes sur lesquels les TC se seront développés à l'horizon de sa réalisation (2020) : le TRG, le Tram-Train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges. Le rapport de TTK n'aborde en aucune façon le **transport collectif routier** : le GCO est susceptible d'offrir l'opportunité de **liaisons par car performantes** entre les secteurs de Molsheim et de Brumath / Herrlisheim, dont le coût de fonctionnement pourrait être intéressant par rapport au mode ferroviaire et de **dessertes par bus** du Kocherbsberg à l'occasion d'une **réorganisation du réseau routier**, comme évoqué pièce D page 92 et dans la SPAD (3.10 page 33).

TTK s'est concentré, pour **l'accessibilité améliorée** par le GCO, sur le seul **nœud autoroutier RN4-GCO**. Pourtant, c'est **l'ensemble de l'axe GCO-A35** (Gare de Strasbourg) qui va bénéficier de cette amélioration. Les projets actuels tendent bien plutôt à développer l'urbanisation et les activités le long de cet axe qu'en périphérie. Les effets sur **l'urbanisation** ont déjà été évoqués plus haut et renvoient à la pièce D page 90 et de manière plus détaillée, à l'étude d'impact en E6.2.10 page 226 à 230 puis en E8.2.10.

En **conclusion**, cette expertise constitue **pour le maître d'ouvrage** dans sa partie **analyse** de la solution **GCO** un **jugement d'expert** tendant à mettre en **avant** les **risques** liés au GCO. Dans cette analyse, il n'apparaît **aucun élément** qui ne serait pas **traité** dans le dossier d'enquête, soit dans la pièce D, soit dans la pièce E : périurbanisation et accessibilité, effets du projet, transports collectifs.... Les **analyses** et conclusions sont bien entendu **différentes**. Toutefois, l'analyse de TTK s'appuie soit sur des **généralités** qui tendent à disqualifier **tout projet de contournement autoroutier urbain**, soit sur une **sélection** d'extraits des études de **1999** ou de manière beaucoup plus **rare** d'extraits des **études d'APS**.

Pour le maître d'ouvrage, cette analyse **ne conduit donc pas** à la nécessité d'étudier un **nouvel enjeu** qui n'aurait pas été identifié lors des phases d'études précédentes, mais elle **permet** d'attirer un peu plus **l'attention** des responsables **politiques locaux** sur leurs **devoirs** quant à la mise en œuvre des **mesures d'accompagnement** qui sont de leur ressort, notamment la **politique d'urbanisation** d'une part et celle des **transports collectifs** d'autre part.

Porter une réflexion sur le diagnostic circulation et TC de la référence 2020 sans GCO :

En page 13 est présentée l'analyse de la **congestion sur l'A35** en heure de pointe du soir (voir les pages 38 à 42 de la pièce D du dossier d'enquête). Si l'importance des cisaillements dans la génération de la congestion routière à l'heure de pointe du soir est réelle (c'est un des sujets de la réflexion actuelle sur la requalification de l'A 35), les **volumes de flux** indiqués ne sont en revanche pas exacts et l'indication quantitative introduit une image faussée de la situation :

*environ 100.000 véh./j. de trafics Nord-Sud sur A35 qui doivent cisailer
environ 100.000 véh./j. de trafics Est-Ouest A351 – N4 (Hautepierre – Neudorf)
et A351 – A350 (Hautepierre – Bischheim).*

Or, les **comptages** montrent (Cf pièces jointes) que le **trafic autoroutier d'A351** en lien avec l'A35 était en 2000 de 60 000 véh/j dont une partie seulement concerne ensuite la RN4 ou A350. Les **analyses détaillées** issues du **modèle de la CUS** pour l'heure de pointe du soir présentent des flux déséquilibrés entre l'est-ouest et le nord-sud : **3800** véhicules particuliers sont en transit **nord-sud** entre Bischheim et la porte de Schirmeck contre **1650** véhicules particuliers entre **l'A351 et la RN4** et **420** entre **A351 et A350**. Dire que la **congestion du soir** est en partie liée à l'entrecroisement **entre les flux** est-ouest et nord-sud ne **conduit pas** à dire que ces flux sont **équivalents** en volume. Une telle assertion n'est formulée à aucun moment dans le dossier d'enquête.

Page 14 est cependant mentionné **l'impact négatif** de la congestion d'A35 *pour des trafics de moyen et grand transit qui n'ont pas forcément d'alternatives modales immédiates, représentant un handicap réel pour le développement économique alsacien*. Pour autant, cette question n'est ici liée qu'à la **structure** du système autoroutier et notamment aux radiales RN4, A350 et A351 et non aux **volumes** globaux, à la composition du trafic et aux horaires.

Le diagnostic insiste fortement sur les **flux est-ouest**, et le commentaire de la carte page 15 laisse à penser que l'expertise ne traite **pas au même niveau** les flux de grande distance et les flux « locaux ». Ainsi le commentaire sur le flux « rose », second par son importance quantitative mais qui n'est traité qu'en **dernier** : « *des flux de transit Nord-Sud importants existent (rose), il s'agit cependant de flux d'échanges régionaux entre les secteurs Haguenau / Lauterbourg et le sud de l'Alsace.* » Leur **nature régionale** ne devrait pas les **disqualifier** de l'analyse.

La **présentation cartographique** page 15 n'est pas sans **ambiguïtés** puisqu'elle présente des données de trafic de **1994** sur des **itinéraires** qui ne correspondent pas au réseau de l'époque (le Pont Pflimlin n'a été mis en service qu'en **2002**). La représentation d'origine n'est pas tout à fait la même (Cf annexe). Toutefois, il convient de noter que les volumes et les grandes orientations sont cohérents.

Page 17 est **résumé** le diagnostic. La carte présentée met au **même niveau** des problèmes de nature et de conséquences très différentes :

- des problèmes de **saturation** des voies sur la RN4, l'A4 et l'A35 d'une part
- des « **maillons manquants** » pour franchir le Rhin.

Or, l'indication de ces maillons manquants à partir des éléments du dossier de 1999 est **ambiguë**. En effet, en **1999**, le pont Pflimlin (au sud de Strasbourg), **n'existait pas**. Il y avait donc à cette époque un « manque » qui **n'existe plus aujourd'hui**. En revanche, le franchissement par la RD4 au nord existait déjà. L'enjeu indiqué par TTK correspond alors à la question du **statut** de ces liaisons, qui ne sont **pas autoroutières**. Pour autant, ce point n'est **pas** forcément **suffisant** pour conduire à diagnostiquer un **problème** important. Si l'on observe les **trafics** sur ces axes aujourd'hui à **2x1 voies**, on dénombre en 2004 **14 000 véh/j sur la RD4** et **9000 véh/j sur le pont Pflimlin**, sans observation de phénomènes de **congestion** importants. Pour mémoire et à titre de comparaison, le trafic en 2004 de la RN4 est de **18 000 véh/j à Singrist** et de 21 000 à Ittenheim. Enfin, les modélisations de **congestion** mentionnées précédemment (page 27 de l'étude TTK, page 205-206 de l'étude d'impact en E6.2.4) ne font état que

d'une « **faible gêne** » en 2020 sur le Pont Pflimlin, et des situations normales sur les autres franchissements.

Enfin, pour ce qui concerne les **flux est-ouest**, les **axes utilisés** sont beaucoup plus nombreux : à Gambenheim la RD2 (10 700 véh/j en 2004) directement liée à l'A35, la RN4 à Strasbourg (pont de l'Europe : 36 000 véh/j en 2004). Plus au sud, on pourrait aussi mentionner la RN415 Colmar – Freiburg (16 400 véh/j en 2004 au franchissement du Rhin).

A la différence des **flux nord-sud** qui n'ont que **deux passages**, la **RN4** et l'**A35**, dont un (la RN4) interdite au transit poids lourds de grande distance, les **flux est-ouest** peuvent bénéficier de **plusieurs franchissements** du Rhin, même si aucun n'a les caractéristiques autoroutières. Une bonne partie des flux « est-ouest » ne concerne donc pas directement Strasbourg.

Les **prévisions de croissance** des différents flux ne sont pas véritablement étayées et ne portent que sur les flux est-ouest. Rien n'est dit sur les flux nord-sud, qui sont eux aussi (Allemagne – Espagne/Portugal) appelés à croître et dont l'itinéraire peut aussi bien concerner la France que l'Allemagne (voir les impacts de la LKW-Maut, la réalisation de la liaison Kandel-Lauterbourg...). En même temps, ces flux de très grand transit ne représentent que des valeurs modestes des trafics.

Enfin, si l'on analyse les **différentes valeurs**, on peut établir la synthèse suivante pour les flux en transit par la zone d'étude (périmètre du Bas-Rhin en gros) :

(En italique sont indiqués les flux directement concernés par le GCO)

Les valeurs 1994 correspondent aux enquêtes de l'époque et aux études préalables au débat « Bianco », les valeurs 2000 correspondent au recalage effectué avec les enquêtes complémentaires pour la nouvelle modélisation des trafics du GCO dans le cadre des études d'avant-projet sommaire (valeurs présentées page 45 pour 2000 et page 72 pour 2020). Pour les poids lourds, les valeurs de l'étude de l'ORTAL (page 33 pièce D) sont aussi présentées.

Véhicules légers :	1994	2000	2020	
Est-Ouest	840	1920	3100	
<i>Nord-Sud</i>	<i>2420</i>	<i>2090</i>	<i>3360</i>	
<i>Ouest – Sud</i>	<i>2820</i>	<i>2790</i>	<i>4500</i>	
Ouest – Nord	566	2210	3550	
Est – Nord		3260	5240	
Est – Sud		990	1600	
Poids Lourds :	1994	2000	2003 (ORTAL)	2020
Est – Ouest	260	890	730	1290
<i>Nord-Sud</i>	<i>970</i>	<i>770</i>	<i>840</i>	<i>1110</i>
<i>Ouest – Sud</i>	<i>540</i>	<i>880</i>	<i>1170</i>	<i>1290</i>
Ouest – Nord	702	1000	990	1470
Est – Nord		0	0	0
Est – Sud		200	410	300

Les flux Est-Ouest et Nord-Sud paraissent **équivalents** à l'échelle de la zone d'étude du GCO, avec une légère prédominance de la fonction nord-sud pour les voitures et une légère de l'est-ouest pour les poids lourds en 2000. Toutefois, l'étude de l'ORTAL montre qu'aujourd'hui les flux de poids lourds nord-sud sont plus importants que les flux est-ouest, l'enquête de l'ORTAL négligeant par ailleurs tous les flux internes à l'Alsace. S'ajoutent bien entendu au trafic de la fonction nord-sud environ 1500 poids lourds venant de l'A5 suite à la mise en place de la LKW-Maut.

Plus que sur l'est-ouest, TTK insiste sur **l'importance de l'A4** à Saverne pour les flux de transit : c'est une **évidence**, le trafic de l'A4 à ce niveau étant essentiellement un trafic de transit, la **fonction locale** étant **faible**, comme l'indique les valeurs du poids du transit sur la carte de synthèse de l'étude de l'ORTAL page 33 de la pièce D. A l'inverse, **sur A35 nord** ou **sud** de Strasbourg, on observe un **poids du grand transit** de poids lourds plus **limité**, de l'ordre de 20% à 30%, laissant **un volume plus important de flux locaux**.

En **conclusion** : en terme de poids, les **trafics** rigoureusement est-ouest et nord-sud sont quasi **équivalents**, les flux de poids lourds étant plutôt nord-sud, les flux de voitures étant un peu plus est-ouest. En matière de **dynamique**, les plus **forts** taux de croissance sont observés sur le **nord-sud** (notice du dossier d'enquête pages 10 et 11) et non sur l'est-ouest. Il s'agit d'une dynamique avant tout **régionale** plus qu'internationale. Enfin, alors que les flux nord-sud sont **concentrés** sur un nombre d'axes très réduit, les flux est-ouest venant de Saverne ont pour traverser le Rhin **plusieurs** alternatives n'impliquant pas toutes un passage par Strasbourg et dont le statut non autoroutier n'apparaît pas comme un problème.

Le graphique de synthèse de la pertinence des modes de transport présenté page 18 pose bien le problème.

En ce qui concerne les **transports collectifs**, le diagnostic est très **succinct** et se limite à une **critique** du projet de **TRG** du Département du Bas-Rhin. Une analyse détaillée des projets est faite en D3 (pages 64 à 69).

Les éléments sur **l'étalement urbain** correspondent aux conclusions du débat de 1999 et sont repris dans le dossier (D3.3.5 page 75) où les conséquences d'une maîtrise sont **quantifiées**.

En **résumé**, le **diagnostic** s'appuie beaucoup sur le **dossier support du débat de 1999**, reposant lui-même sur des données de **1994/1995**, et sur les flux à très **grande distance**. Il se concentre sur une **problématique est-ouest** qui si elle présente un enjeu **très local sur A35** au centre de Strasbourg, n'est **pas le seul enjeu à l'échelle de la région**, étant donné la croissance des flux nord-sud. Les flux de **moyenne distance**, notamment poids lourds, ne sont **pas abordés**. La question de la **congestion de l'A35** est réduite à la seule **structure** du réseau et aux interférences avec les radiales (entrecroisements). La question des **nuisances** en traversée de Strasbourg est rapidement **évoquée** sous le seul angle du bruit. (page 14).

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne le débat et concertation, rôle de la commission de suivi (point 6) :

La décision de réaliser le GCO a été prise à la suite d'un débat d'opportunité conduit au second semestre 1999. C'est dans ce cadre qu'une commission de suivi a été mise en place conformément à la circulaire 92-71 du 15 décembre 1992 dite « Bianco » relative à la conduite des grands projets d'infrastructure de 1992. Cette commission est prévue dans le cadre de la seule organisation du débat d'opportunité. Pour autant et compte-tenu de l'importance du projet, cette commission a été maintenue en fonction et s'est réunie à l'initiative de la DRE à plusieurs reprises, notamment avant et après la concertation locale de 2003. Les compte-rendu des réunions publiques intégrés au bilan de cette concertation mentionnent d'ailleurs la présence de certains membres de la commission de suivi.

La contribution de la commission de suivi sur cette question dans les cahiers d'acteurs doit être lue attentivement. Les regrets exprimés sont directement liés au rôle d'observateur imparti à cette commission comme l'exprime le passage complet reproduit ci-dessous :

« La commission regrette de n'avoir pu participer à l'élaboration du cahier des charges de l'infrastructure et de n'avoir pas été associée plus fortement à l'avancement des études sur le projet ; elle aurait notamment souhaité être consultée au moment de la formalisation du "dossier de concertation" (en 2003) et pour la conduite des études relatives à l'habitat, à l'aménagement et au développement des territoires, ce qui aurait permis d'approfondir les propositions de son rapport.

Ceci est néanmoins conforme à la démarche d'instruction et d'avancement technique d'un projet comme le Grand Contournement Ouest de Strasbourg, qui doit conduire à une enquête d'utilité publique. »

De plus, ce regret n'exprime pas une opposition au projet et notamment au choix à l'option retenue :

« La commission a considéré dans son rapport comme positifs le positionnement "multi-échelles" du dossier, c'est-à-dire la prise en compte des besoins et des incidences du projet à la fois au plan local, intra-régional, régional, interrégional et international, et, du même coup, la déclinaison de son "intérêt général" dans le choix du fuseau répondant le mieux aux différents enjeux. »

Enfin, conformément à l'article L.121-1 et R. 121-1 du code de l'environnement, le projet a fait l'objet d'une saisine de la Commission Nationale du Débat Public par lettre du 16 décembre 2004. La CNDP, dans son avis du 2 février 2005, avait conclu qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un second débat public. Par ailleurs, les études d'APS ont fait l'objet d'une concertation avec le public du 10 juin au 12 juillet 2003. Cette concertation a donné lieu à des modifications substantielles du projet, notamment dans le domaine environnemental (acceptation de la demande de tranchée couverte de Vendenheim) ou fonctionnel (préservation de la mise à 2x3 voies). Enfin, l'ensemble des études d'incidence relatives au projet ont été mises à disposition du public conformément à l'article R.414-23 du code de l'environnement.

En ce qui concerne la présentation du rapport de TTK aux grands élus, elle n'a effectivement pas été organisée sous la forme d'une réunion politique. Toutefois, le rapport a été adressé dès sa validation en février 2006 aux grands élus.

Commentaires de la Commission d'Enquête :

La commission s'est vite rendue compte que le rapport de la société TTK, étude indépendante demandée par l'Association Alsace Nature et réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la DRE, avait une importance très marquée dans les observations du public et que la « lettre type » en avait fait son argumentaire principal.

Bien que ne faisant pas partie du dossier d'enquête, cette expertise a été très largement diffusée et cela bien avant l'ouverture de l'enquête publique ;

rapport complet mis à la disposition du public sur le site Internet du maître d'ouvrage.

Afin de mieux cerner le projet soumis à enquête, il nous est apparu nécessaire de reprendre l'historique de l'opération depuis les études de cadrage permettant de définir les enjeux jusqu'à la production du dossier d'enquête publique.

L'organisation des études a été structurée de manière progressive commençant par le débat « Bianco », point de départ des réflexions, puis par l'élaboration d'études préliminaires (identification, sur la base des partis d'aménagement retenus, des fuseaux d'aménagement susceptibles d'accueillir la future infrastructure, définition des principales contraintes géométriques, techniques, financières et environnementales, choix du meilleur parti d'aménagement) et enfin par le lancement des études d'avant projet sommaire (réalisation de l'ensemble des études nécessaires sur la solution retenue).

Le débat « Bianco » a permis d'identifier les enjeux, objectifs et besoins d'une nouvelle infrastructure. Les conclusions du débat « Bianco » indique le parti d'aménagement à approfondir dans la suite des études, à savoir la solution n°3 et propose d'abandonner les 4 autres solutions car étant jugées inopportunes ou déraisonnables.

Si l'on regarde le dossier soumis à enquête, la synthèse du débat sur le contournement de Strasbourg, le rapport TTK, ainsi que le site Internet de la DRE sur le GCO, nous constatons un certain nombre de confusions entre la formulation des enjeux, les objectifs à atteindre, les actions à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs, ainsi que les stratégies éventuelles pouvant être menées parallèlement ou suite à la réalisation de ces objectifs.

Ces confusions rendent l'approche du projet très difficilement compréhensible pour le public.

En effet, pour citer un exemple, le site Internet de la DRE présente par ordre d'importance des enjeux que l'on peut qualifier soit d'objectifs à atteindre, soit d'actions à mener après avoir réalisé la stratégie mise en place pour atteindre ces objectifs. Ceci étant, cette confusion n'a pas été reprise dans le dossier d'enquête publique qui présente des enjeux, objectifs et actions à mener correspondants globalement à ceux indiqués dans la synthèse du débat « Bianco ». Par contre, certains principes comme limiter les échanges avec le réseau local ont été rajoutés.

De même, le rapport TTK reprend dans sa partie diagnostic (p.10) des objectifs qui correspondent à des enjeux et des enjeux (p.14) qui correspondent à des actions à mener.

Après analyse de différents documents cités, nous avons reconsidéré les différents enjeux, objectifs et actions à mener que l'on a regroupé dans le tableau ci-après.

	Enjeux. Éléments généraux qui justifient les objectifs à atteindre	Objectif à atteindre	Stratégie d'aménagement. Actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs	Autres actions permettant d'être menées après avoir atteint les objectifs
Débat Bianco / DRE	<p>Améliorer la qualité des réseaux de communication de l'agglomération Strasbourgeoise</p> <p>Renforcer le développement économique de la région</p> <p>Urbanisation maîtrisée de l'habitat et des zones d'activités</p>	<p>Assurer la continuité de l'axe Nord-Sud</p> <p>Capter le trafic de transit existant et traversant Strasbourg</p> <p>Améliorer les relations entre les villes moyennes alsaciennes</p> <p>Desservir les grands pôles d'activités existants</p> <p>Capter avant tout les déplacements moyenne et longue distance</p>	<p>Réaliser une liaison A4-VRPV qui deviendrait un contournement de Strasbourg</p> <p>Réalisation de l'option n°3 favorisant les échanges entre Haguenau et Molsheim</p> <p>Réalisation d'échangeurs pouvant desservir les zones d'activités</p> <p>Limiter les échanges avec le réseau local</p>	<p>Réorganisation de l'accès sur Strasbourg</p> <p>Requalification de l'A35</p> <p>Renforcement des systèmes de transport collectifs.</p>
Rapport TTK	<p>Développement durable avec maîtrise de la pollution et de l'étalement urbain</p> <p>Renforcement du positionnement de l'Alsace comme carrefour routier au sein</p>	<p>Détournement du trafic de grand transit de l'agglomération</p> <p>Création d'un maillage autoroutier efficace permettant la fluidification</p>	<p>Réalisation d'un contournement</p>	<p>Requalification de la A 35 (séparation des flux N-S et E-O)</p> <p>Requalification de la A350 et de la A351</p> <p>Limitation de vitesses à 90km/h voire 70km/h aux heures de</p>

	<p>des grands flux d'échange économiques.</p> <p>Développement économique</p>	<p>des trafics Nord-Sud internes à la Région d'Alsace</p>		<p>pointe sur l'A35</p> <p>Murs anti-bruits sur l'ensemble du linéaire au sein de la CUS</p>
--	---	--	--	--

Un premier constat se dessine : un contournement Ouest est nécessaire et cette voie n'a pas pour objectif la requalification de l'A 35.

Après clarification, on constate que les différents enjeux et objectifs présentés dans le synthèse du débat Bianco et dans le rapport TTK sont les mêmes, à une différence près. Le rapport TTK donne plus d'importance au flux de grand transit qu'aux flux de transit régionaux, ce qui explique entre autres la proposition de réaliser un GCO plus éloigné. Or, si l'on reprend la réponse du maître d'ouvrage, les flux de transit à délocaliser sont des flux avant tout régionaux. La sous-estimation de la dimension régionale mais aussi la prise en compte des certains risques potentiels liés à un contournement proche de l'agglomération (risque d'étalement urbain, risque d'induction du trafic...) ont entraîné la proposition du scénario mixte tel que définit par TTK.

Nous constatons que le rapport TTK est incomplet sur certains points (dimension régionale, flux moyenne distance des poids lourds, effet de délestage du GCO sur les poids lourds, transport collectif routier, politique d'aménagement de la RN4, flux est-ouest, impact sur l'environnement et le milieu agricole pour les options 1 et 3) et reste à être actualisé en se référant à des études et réalisations plus récentes (études APS, réalisation du pont Pflimlin).

Parallèlement, le rapport TTK a l'avantage de mettre en avant la nécessité de procéder parallèlement à la mise en place d'une politique de requalification en profondeur de l'A 35, de l'A350 et de l'A351.

Ceci étant, le rapport signale que la requalification de l'A35 est difficilement réalisable si le GCO garde le tracé prévu dans l'option n°3 étant donné que l'Etat ne s'est pas engagé formellement sur un projet de requalification lourde et que l'effet de délestage étant faible, les possibilités de requalification plus urbaine de la voie sont limitées.

Or, la pièce E : étude d'impact indique dans le point E2 : définition de l'opération et du programme, qu'une « convention de partenariat et de financement des études pré opérationnelles multimodales relatives aux aménagements de requalification de l'autoroute A35 dans l'agglomération strasbourgeoise à l'horizon de la mise en service du grand contournement ouest » a été signée le 10 mai 2004 par la Communauté Urbaine de Strasbourg, le Département du Bas-Rhin, la Région Alsace et l'Etat.

Aussi, et au vu des arguments présentés ci-dessus, l'expertise TTK telle que présentée actuellement est incomplète et erronée sur certains points. Cette étude ne peut donc être utilisée comme contre-proposition.

Thème n°2 : GCO n'est pas en conformité avec le SCOTERS

Observations du public :

Le projet autoroutier est en contradiction avec les objectifs d'aménagements du SCOTERS.

On se soucie peu :

- de la protection de l'environnement
- de la maîtrise de l'urbanisation
- de l'implantation potentielle de zones d'activités.

Réponses du maître d'ouvrage :

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

Monsieur Didier MIRABEL :

« Ne croyez-vous pas plutôt que la bretelle d'accès d'Ittenheim risque d'entraîner le développement de sa zone d'activité, au détriment du quartier gare, suite à l'arrivée du T.G.V., et que cette extension sera complètement contradictoire avec le S.C.O.T.E.R.S. ? Le G.C.O., d'après l'étude de TTK, est la solution qui présente les coûts environnementaux les plus élevés par rapport aux autres solutions alternatives proposées. Pourquoi, dans ces conditions, et avant de commettre l'irréversible, et sachant ce que l'on sait par rapport aux enjeux environnementaux et pétroliers, ne doit-on pas tenir compte de ces résultats de l'étude TTK et proposer une étude plus approfondie avant d'aller plus loin ? »

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

« Par rapport à la Nationale 4 et à l'axe Est-Ouest, les projets de développement locaux s'inscrivent dans le cadre plus général du S.C.O.T.E.R.S. Et dans ce cadre, le secteur d'Ittenheim a prévu un développement plus modeste qui n'a pas vocation à être de la taille de la zone d'activité de la Bruche ou d'autres secteurs d'échelle d'agglomérations. Cette question est réglée.

Par rapport aux coûts environnementaux et aux différentes variantes, je rappellerai que les solutions que nous trouvons dans le rapport TTK ne sont pas nouvelles puisqu'elles avaient déjà été partiellement étudiées dans le débat de 1999 qui comprenait lui aussi une partie environnementale, à la fois sur les espèces, le milieu naturel, mais aussi sur les impacts plus globaux sur l'environnement. Ces éléments existent mais il faut revenir aux objectifs, avant de comparer des variantes. Et les objectifs pour les solutions proposées ne sont pas tout à fait les mêmes que ceux remplis par le Grand Contournement Ouest. Nous avons les éléments de comparaison mais il faut les faire avec les mêmes objectifs »

Le mémoire en réponse n°2 indique en ce qui concerne la compatibilité du projet avec le SCOTERS (point 8.2) :

Il a été exposé en 2.2. dans quelle mesure le projet d'A355-GCO s'inscrit dans une politique globale d'aménagement et de développement de la région et de l'agglomération de Strasbourg traduite essentiellement dans le SCOTERS. Pour autant, un certain nombre d'interventions voient des contradictions entre le GCO et le SCOTERS, notamment sur les plans de l'agriculture, de la maîtrise de l'urbanisation, du développement des transports collectifs ou de la capacité routière.

Le GCO est inscrit dans le SCOTERS, dans le même temps que le souci de préserver les zones agricoles. Toutefois, ce souci de préservation est inscrit en même temps que le projet et vise donc les terres non concernées par les emprises du GCO. Ainsi sur la carte page 20 du Document d'Orientations Générales présentant les vocations agricoles à affirmer, le tracé du GCO est indiqué et ne saurait donc être considéré comme simplement contradictoire avec ladite orientation.

En ce qui concerne la maîtrise de l'urbanisation, il s'agit de l'un des sujets qui avaient été abordés lors du débat de 1999 et qui a conduit à fixer un certain nombre d'objectifs au projet, notamment le nombre des échangeurs, qui est limité à deux, un pour la Nationale 4 et un pour la vallée de la Bruche.

Le développement de l'urbanisation s'opère dans le cadre de documents qui sont, à l'échelle globale le SCOTERS, et à l'échelle locale, les Plans Locaux d'Urbanisme ou Plans d'Occupation des Sols, ou les Cartes Communales. Ce n'est pas le projet lui-même qui va provoquer l'urbanisation mais il peut offrir des opportunités qui seront concrétisées ou non par les collectivités selon des stratégies qui sont justement exposées dans des documents comme le SCOTERS. On ne peut donc parler de contradiction sur ce point entre le SCOTERS et le projet d'A355-GCO. Le SCOTERS expose des orientations qui visent à maîtriser l'urbanisation d'un secteur desservi par une infrastructure autoroutière dont les points d'échange sont explicitement cités page 50 du Document d'Orientations Générales.

Si la cohérence avec les projets de transports collectifs et avec la VLIO a été vue plus haut, il convient de rappeler que la capacité routière radiale vers Strasbourg ne sera pas renforcée dans la mesure où l'aménagement prévu de la RN4 se fera entre le GCO et Wolfisheim en contrepartie d'une requalification de l'A351 entre Wolfisheim et l'A35, comme l'illustre les cartes d'effet du projet sur les trafics en E6.2.4. page 208/357 du dossier d'enquête et que l'objectif est bien de changer la manière de desservir l'ouest de l'agglomération, non plus en venant du centre, mais en venant de l'extérieur.

Le mémoire en réponse n°3 indique en matière de coordination entre différentes enquêtes publiques (point 1.1) :

1.1.1. Compatibilité réglementaire des enquêtes parcellaires (VRPV) et EUP (GCO)

L'enquête parcellaire pour le raccordement A352 – VRPV a été ordonnée par arrêté préfectoral du 20 février 2006 et s'est déroulée du 18 avril au 4 mai 2006. Il n'y a donc pas eu de recouvrement des enquêtes, recouvrement qui n'est pas interdit d'ailleurs par les textes. De plus, conscient du risque de confusion, la DDE a organisé plusieurs réunions : le 23 mars

2006 au soir avec des exploitants, le 24 mars 2006 matin avec la commission intercommunale d'aménagement foncier. La DDE a de plus écrit aux maires pour préciser les enjeux respectifs des différentes procédures. Une réunion d'explication sur les opérations de fauchage du maïs et de récupération du produit d'ensilage a été organisée par M. METREAU et M. BUCHMANN, représentants de la Chambre d'Agriculture, en août 2006. Une trentaine d'exploitants étaient présents ainsi que M. le Maire de Duttlenheim.

1.1.2. Dates de l'enquête publique sur le SCOTERS

Le 31 mars 2006, la Commission d'enquête sur le SCOTERS a rendu un avis favorable assorti de diverses recommandations après une enquête qui s'est tenue du lundi 3 octobre au 16 novembre 2005 inclus. Ces conclusions sont jointes en annexe. On notera en particulier les recommandations relatives au GCO concernant l'intégration de la présentation des partis d'aménagement dans le rapport de présentation et des études de trafic, ainsi que des éléments de phasage et d'indicateurs de suivi. Celles-ci ont été prises en compte, les éléments ayant été transmis par le maître d'ouvrage du GCO à multimodal

Le mémoire en réponse n°4 indique au sujet de la position des collectivités sur le projet (point 1.6) :

La Région, le Département, la CUS et la Ville de Strasbourg se sont exprimés plusieurs fois et de différentes manières sur le projet GCO :

- en participant à la rédaction des cahiers d'acteurs, les exécutifs ont cosigné un textes confirmant leurs attentes et leur engagement, notamment en confirmant les objectifs attendus du projet (cf. annexes au dossier d'enquête) ;
 - cet engagement a été renouvelé dans le cadre de l'enquête publique par le courrier commun des trois collectivités en date du 21 juillet 2006 (courrier 1834 Brumath) ;
 - le Conseil Régional a délibéré dans le cadre de l'enquête publique le 30 juin 2006, adoptant par 30 voix pour sur 47 une motion de soutien au GCO et aux propositions d'accompagnement de la Région Alsace qui a été transmise (Lettre 429 Brumath)
 - Le Conseil Général s'est prononcé :
 - Les 13 et 14 décembre 1999 sur la politique des transports et les engagements pris par le Département ;
 - Lors des réunions des 31 janvier 2000 et 19 juin 2000 sur les études inscrites au Contrat de Plan Etat Région ;
 - Lors des réunions des 11 et 12 décembre 2000 ;
 - le 13 juin 2005 ;
 - La communauté urbaine de Strasbourg s'est prononcée par :
 - Délibération du 4 février 2000 sur le 12ème contrat de plan 2000-2006 incluant notamment des études sur le GCO ;
 - Délibération du 19 décembre 2003 sur la "Convention de partenariat et de financement d'études pré-opérationnelles multimodales relatives à la requalification de l'autoroute A35 dans l'agglomération strasbourgeoise".
 - L'ensemble des collectivités ont délibéré sur la convention cadre des études sur la requalification de l'A35 à l'horizon du GCO, signée le 10 mai 2004.
-

Commentaires de la commission d'enquête publique :

Le document d'orientations générales indique en page 50 :

« un contournement autoroutier, le Grand Contournement Ouest (GCO), dont toutes les variantes envisageables devront préalablement faire l'objet d'un examen approfondi, a pour objectif de rendre plus facilement compatible l'écoulement du trafic de transit avec les déplacements automobiles au sein de la région de Strasbourg. Le GCO sera conçu de manière à améliorer la desserte du territoire de la région de Strasbourg depuis les pôles régionaux, nationaux et internationaux, ainsi que la liaison entre les bourgs centres.

Afin de respecter les orientations du Schéma de cohérence territoriale, la réalisation du GCO ne conduira pas à augmenter globalement la capacité radiale routière vers Strasbourg.

Le nombre d'échangeurs du GCO avec le réseau existant sera limité à deux :

- l'échangeur de Duttlenheim qui, complété par une liaison nouvelle avec la RD 221, répond à l'objectif de desserte de l'aéroport
- l'échangeur sur la RN4 qui améliorera la desserte de l'ouest de la région de Strasbourg, pôle urbain ouest de l'agglomération strasbourgeoise, bourg centre de Marlenheim et les communes proches de la RN4.

L'insertion dans le paysage du GCO devra être particulièrement soignée. Son tracé devra de manière prioritaire se situer au-dessous du niveau actuel du sol afin de minimiser son impact visuel et sonore, et de rétablir les continuités viaires et écologiques par des passages supérieurs sur l'autoroute. De manière complémentaire, l'insertion urbaine du réseau rapide interne à l'agglomération de Strasbourg devra être améliorée dans le cadre d'un programme de requalification des voies rapides de l'agglomération, notamment de l'A 35. »

Le PADD indique en page 21 :

« Principale route à créer, le grand contournement ouest dont toutes les variantes envisageables devront préalablement faire l'objet d'un examen approfondi, a pour objectif de dévier le trafic de transit et notamment celui des poids lourds hors de l'agglomération strasbourgeoise, permettant une requalification des autoroutes A35, A350 et A351 de l'agglomération ».

Les 5 variantes ont été étudiées et comparées au niveau des études de cadrage qui comprenaient les réflexions et les conclusions du débat « Bianco ». Les différentes comparaisons entre les variantes qui ont justifié le choix de l'option n°3 sont résumées dans le dossier soumis à enquête dans la partie E5.2.2- Comparaison des cinq options au regard des fonctions liées à l'aménagement du territoire.

En ce qui concerne la protection de l'environnement et la préservation maximale des terres, la commission considère que tout projet d'infrastructure nouvelle de cette ampleur a ses impacts sur l'environnement. Ils ne peuvent être entièrement évités mais ils peuvent être diminués en adoptant des mesures techniques et des mesures compensatoires. En matière

d'environnement, le scénario mixte proposé par la société TTK présente des impacts plus conséquents (cf thème n°13).

Par ailleurs, la commission constate que la maîtrise des risques de développement de l'urbanisation induits par la réalisation du GCO est fonction des stratégies mises en place par les collectivités tant au niveau du SCOTERS qu'à l'échelle des POS ou PLU.

Au vu de ces différentes comparaisons et de l'analyse faite du rapport TTK, nous constatons que le GCO tel que présenté dans le dossier soumis à enquête répond aux exigences du SCOTERS.

Thème n°3 : L'engorgement de Strasbourg n'est pas résolu

Observations du public :

Saturation de l'A 35 : le GCO ne résout pas les problèmes de saturation de l'A35 au niveau de ses accès aux heures de pointe, c'est-à-dire de 7 heures à 9 heures et de 17 heures à 19 heures.

Cet engorgement provient essentiellement du trafic local et pendulaire, des déplacements domicile-travail. Pendant les fins de semaine et les congés scolaires, le trafic sur l'A35 est relativement fluide.

Avec de forts risques de périurbanisation, induite par la construction du GCO, les encombrements ne feraient qu'empirer.

Le soutien par les collectivités locales et l'État de l'auto partage, du covoiturage, du télétravail et de l'offre en transports collectifs répondrait plus précisément au problème de l'importance du trafic pendulaire.

La mise en place de panneaux électroniques sur l'A4, l'A340 et sur l'A35 pour prévenir des difficultés de trafic faciliterait l'écoulement des flux de véhicules. Cet affichage doit être effectué depuis l'Allemagne.

La séparation des flux de transit nord-sud et des flux urbains est-ouest sur l'A35 serait une solution mieux appropriée que le GCO.

L'A35 à 2x4 voies de la porte de Schirmeck à la Vigie, avec des voies réservées aux transports en commun et au covoiturage, serait également à étudier.

Il peut être également envisagé de construire des voies aériennes au-dessus de l'autoroute actuelle.

Il est nécessaire de réaménager les accès et les échangeurs sur l'A4 et l'A35 qui, pour certains, sont aberrants.

Il est souhaitable d'empêcher les poids lourds de se doubler sur certains tronçons de l'A35 et faire respecter les distances réglementaires, voir leur interdire l'accès ou instaurer une taxe spécifique aux transports de transit sur l'A35.

Propositions :

Un tracé à l'est, en utilisant les friches, depuis le pont Pflimlin jusqu'au port aux pétroles à Reichstett, permettrait une meilleure répartition des flux domicile-travail et une meilleure livraison des différents sites.

Une autoroute « bis » : un tracé le long du talus ouest de la ligne Geispolsheim-Gare – Koenigshoffen – Hausbergen. Un tunnel sous la gare de triage de Hausbergen permettant de rejoindre le secteur de l'échangeur Mundolsheim/Reichstett. Ce trajet de transit nord-sud qui équivaut à environ 15 km est, en plus associé à une extension autoroutière A351 de 6 km.

Pour éviter aux véhicules d'emprunter l'A35 il convient de connecter directement l'A351 à l'A350 et à la RN4 vers le pont de Kehl.

Il serait préférable de réaménager l'A4 en créant une nouvelle voie le long du triage de Hausbergen et de la prolonger par une sortie sur l'A4, permettant une sortie vers l'A351 ou la RN4. Même chose dans le sens Strasbourg-Brumath en créant une bande depuis le Parc du Glacis ou Schiltigheim jusqu'à la sortie Brumath-Mommenheim.

Ce thème a été abordé au cours de la réunion publique

Monsieur Pascal RENARD :

On a toute une communication qui est faite, notamment dans le document qui est là avec une photo où l'on aperçoit des bouchons, d'autres communications faites par la chambre de commerce qui montrent qu'avec le G.C.O., on va éviter les bouchons autour de Strasbourg, notamment aux heures de pointe. J'aurais voulu avoir votre avis là-dessus. Cela va-t-il vraiment résorber les bouchons ou pas ?

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

Cette question rejoint celle de l'effet du Grand Contournement Ouest sur l'A35 en général. Je rappellerai ici, et je l'ai présenté en objectif, qu'il s'agit d'un objectif secondaire qui découle du choix du tracé. Par ailleurs, l'effet sur l'A35 ne saurait se réduire à un seul chiffre. L'A35 n'est pas la seule infrastructure concernée. Quand on regarde l'évolution des déplacements, l'augmentation du trafic se fera sur l'A35, mais aussi sur le réseau interne à l'agglomération strasbourgeoise. Le trafic sur l'A35, si on ne fait que le G.C.O., va rester à des niveaux relativement importants. Dans le même temps; l'amélioration de la circulation sur l'ensemble du système conduit à des gains de temps, notamment pour les utilisateurs du G.C.O. Et ce sont ces utilisateurs qui sont parfois oubliés, puisque c'est avant tout un axe structurant régional. Le trafic de 40 000 véhicules/jour attendu sur le G.C.O. à l'horizon 2020 est composé à 75% de déplacements régionaux, soit qui vont ou viennent de la C.U.S., soit qui ne font que traverser. Pour les mouvements qui traversent, bien entendu, c'est moins de congestion et des gains de temps. Sur l'A35 elle-même, on aura une légère amélioration de la situation qui permettra le développement et la poursuite d'un certain nombre de trafic en accès à l'agglomération. Des gains de temps, il y en aura sur l'ensemble du réseau.

Monsieur Luc HUBER :

Je souhaiterais encore faire une intervention par rapport au thème précédent. Bien sûr, tout le monde est gêné par les bouchons et perd des heures, les chefs d'entreprise, les artisans, les salariés, nous, y compris les futurs riverains du G.C.O. Sur ce point, tout le monde est d'accord. Mais sur ce problème, on nous indique que le G.C.O. prendra 6% du trafic de l'A35 et la notion de séparation des flux sur l'A35 telle qu'elle a été évoquée par Monsieur GUERIN prendrait 50% du trafic de l'A35. Puisque sur 200 000 véhicules sur l'A35, 100 000 concernent le radial et 100 000 l'axe Nord-Sud. Je ne comprends pas. Entre une infrastructure qui ne prend que 6% et qui ne règle pas le problème puisque le flux augmente de 2 à 5% par an, donc au bout de 2 ou 3 ans, c'est foutu, et une infrastructure qui règle 50% du problème, je ne vois pas pourquoi on hésite. Pourquoi ne prend-on pas en compte ce projet de séparation des

flux sur l'A35 dans le dossier, le rapport TTK étant simplement annexé mais pas intégré et pris en compte dans ce dossier ?

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

Je vais commencer concrètement sur la séparation des flux. Tout d'abord, 100 000 / 100 000, ce n'est pas tout à fait cela. L'analyse détaillée des circulations présente à l'heure de pointe du soir un flux d'à peu près 3 800 véhicules/heure Nord-Sud et 1 600 Est-Ouest. Et lorsque vous regardez dans le détail, ce n'est pas tant l'Est-Ouest strict, c'est-à-dire les gens qui viennent de la place de l'étoile qui vont sur l'A351, par rapport aux gens qui vont de la place de Haguenau à la porte de Schirmeck, car si vous connaissez un peu l'infrastructure, ces flux sont déjà découplés et dénivélés, puisque lorsque vous venez de la place de l'Etoile, vous restez tout le temps à droite et vous atterrissez sur l'A351. Réciproquement, lorsque vous venez de l'Ouest, vous restez sur la droite, vous sortez et vous atterrissez sur la RN4. Donc ce ne sont pas ces flux qui perturbent le flux Nord-Sud.

Cette dénivellation, TTK l'a trouvée puisque c'était une des réflexions que nous avons mises dans la convention cadre que nous avons signé avec l'ensemble des partenaires pour la requalification de l'A35. Seulement, nous nous sommes rendus compte de 2 choses : tout d'abord, effectivement, le flux Est-Ouest direct place de l'Etoile / A351 est déjà dénivélé et ne perturbe en rien le flux Nord-Sud ni les autres flux. En revanche, lorsqu'on parle de dénivellation encore supérieure à cet endroit, la question qu'on peut se poser est "est-ce que cela est encore compatible avec le souhait d'être modérément performant par rapport aux transports collectifs ?" Je crois que le programme de requalification de l'A35 dans lequel on s'intègre n'est pas celui-là. Le programme dans lequel on s'intègre, c'est plutôt de structurer l'espace central derrière la gare avec un maillage de boulevard urbain à forte capacité routière, parce que l'on aura de toute façon toujours besoin de capacité à cet endroit, mais pas d'augmentation de capacité. Ces deux choses sont totalement différentes.

Sur les effets sur les trafics, au-delà des quelques pourcents, c'est l'effet sur le réseau qu'il est important de voir. Il faut dépasser le seul aspect d'un chiffre, que ce soit 5, 10 ou 15%. Le Grand Contournement Ouest a un effet sur l'intégralité du réseau, l'A35 bien entendu, mais aussi le réseau secondaire, et le réseau urbain de la ville. Si l'on schématise très rapidement le mécanisme, le G.C.O. va permettre une meilleure circulation d'un certain trafic qui vient de l'A35 et de la ville. Si effectivement nous ne faisons rien de particulier sur l'A35, l'autoroute poursuit le rôle qu'elle a joué jusqu'à présent de réservoir pour un trafic urbain. Les risques dont TTK a parlé sont parfaitement exposés dans le dossier et ont fait l'objet d'études et de quantification. En revanche, une requalification de l'A35 qui permet de modérer les performances dans la traversée de Strasbourg et de la rendre performante pour l'accès mais non plus pour la traverser, limite considérablement le report de trafic urbain. Dans ce cas, les effets sont beaucoup plus significatifs, avec un volume d'environ 30 000 véhicules/jour à l'horizon 2020. Là aussi, au-delà du seul aspect d'un seul chiffre, les effets sont beaucoup plus importants dans l'espace, mais aussi quantitativement.

Monsieur LINGENHELD :

Bien sûr, tout le monde a des idées sur les différents modes de transports. La cause nationale du multimodal existe. Transférer de la route vers le rail est une excellente idée et tout le monde rêve de cela. Sauf que le rail est intéressant lorsque la distance dépasse 500 km. Pour les transports locaux, de 20 à 30 km, on ne peut pas utiliser le rail. Le monde agricole doit négocier un bon remembrement. Le rapport de TTK indique que le G.C.O. n'a pas grand intérêt puisque le transfert n'est que de 12 000 à 15 000 véhicules seulement de la rocade de

Strasbourg. Aujourd'hui les chiffres sont autres. Je voudrais que TTK nous confirment ces chiffres qui, pour moi, ne correspondent pas à la réalité.

Monsieur Fabien GUERRIN, TTK :

Que ce soit 15 000 ou 40 000, cela reste une part minoritaire des flux de véhicules qui passent sur l'A35, et cela ne réglera pas le problème de congestion sur l'A35, si les trafics se développent.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

De nombreuses expressions se concentrent sur les problèmes quotidiens d'accès à Strasbourg. Il convient de rappeler tout d'abord que l'objectif premier de l'A355 – GCO n'est pas de régler ces questions, qui relèvent plus de la mise en place des transports collectifs et de la maîtrise de l'urbanisation comme le prévoit le SCOTERS. Cet élément sera repris plus loin en 2.2.

C'est un point qui était souligné par la commission de suivi du débat de 1999 qui indiquait en introduction des cahiers d'acteurs (Tome 2/2 documents mis à disposition du public) qu'elle regrettait une « focalisation prépondérante sur les questions de congestion dans l'agglomération et dans sa périphérie, les autres considérations de développement régional étant de ce fait peu débattues ». Ces dernières considérations seront approfondies en 5.

A l'échelle de l'agglomération, les déplacements domicile – travail ne représentent que 17% du nombre total des déplacements selon l'enquête ménage déplacement de 1997 (Pièce D page 54/122 du dossier d'enquête). Les problèmes quotidiens des déplacements radiaux sur Strasbourg ont vocation à être résolus autant que possible par les transports collectifs plutôt que par des aménagements routiers, avec en corollaire la recherche d'une maîtrise de l'urbanisation dans les secteurs difficile à desservir par les transports collectifs, notamment le Kochersberg. Toutefois, le développement des transports collectifs notamment urbains nécessite encore de dégager du centre de Strasbourg une partie de la circulation automobile. Par ailleurs, le GCO jouera aussi un rôle dans la réorganisation des accès à Strasbourg.

C'est pourquoi au-delà des objectifs assignés à cette infrastructure routière, **la réponse à apporter aux problèmes actuels de déplacements ne peut qu'être globale**, portant autant sur la cohérence des réseaux et de l'offre globale de transport, tous modes confondus, que sur des choix liés à l'aménagement du territoire et au développement de l'urbanisation qui influent directement sur les besoins de déplacements des populations et des acteurs économiques comme il sera exposé en 1.2.2.

En ce qui concerne les mesures de circulation prévues (point 7) :

Un certain nombre de mesures de régulation de la circulation sont proposées dans les interventions, soit sur l'A355 - GCO, soit sur l'A35. Il convient de rappeler avant de les analyser que les principales mesures prévues dans le cadre du projet sont :

- l'interdiction du transit poids lourds sur l'A35 en traversée de Strasbourg ;
- une vitesse de référence de 130 km/h pour les voitures sur l'A 355-GCO.

1.1.2.1. INTERDICTION DE DOUBLER POUR LES POIDS LOURDS

Une mesure d'interdiction de doubler pour les poids lourds est intéressante en terme de sécurité de l'usager particulier et peut améliorer le débit global d'une infrastructure dont la vitesse limite est supérieure à 90 km/h. Une telle mesure existe depuis 2001 sur la RN83 entre Colmar et Sélestat.

Sur les axes comportant plus de 2 voies, il convient de rappeler que la circulation sur la ou les voies de gauches (3^è ou 3^è et 4^è voies) est interdite aux poids lourds par le code de la route. Il y a donc une interdiction de doubler « de fait » en utilisant ces voies.

En zone urbaine, comme sur l'A35 dans Strasbourg, une interdiction de doubler pour les poids lourds pose de grandes difficultés compte-tenu des échangeurs et de la complexité des voies. Ainsi, la géométrie des voies et leur affectation conduit nécessairement les poids lourds à devoir changer de file selon leurs destinations. Il est donc difficile de distinguer les mouvements de dépassement des mouvements d'orientation.

1.1.2.2. INTERDICTION D'ACCES DES POIDS LOURDS A CERTAINES HEURES

D'ores et déjà, le trafic poids lourds est plus faible aux heures de pointes qu'aux heures creuses, ce qui fait que cette mesure aurait moins d'impact qu'on peut l'imaginer. Ainsi en février 2004 hors vacances scolaires ont été observés les trafics suivants :

	heure creuse		heure de pointe du soir	
	PL	Tous véhicules	PL	Tous véhicules
A35 Bischheim	1217	7493	716	11373
A35 Cronembourg	1330	10199	791	14730
A35 Baggersee	1150	7429	704	11285

On constate que le trafic des poids lourds à l'heure de pointe du soir est bien plus faible qu'en heure creuse. Il y a donc déjà une régulation « de fait », les chauffeurs poids lourds ayant la possibilité de moduler leurs horaires et passant au droit de Strasbourg préférentiellement aux heures creuses. Pour autant, certaines activités économiques nécessitent des transports en continu et provoquent des déplacements aux heures de pointe.

Une mesure de régulation horaire pourrait donc être intéressante mais à la marge et n'aurait pas forcément un impact aussi fort que l'on pourrait l'espérer.

1.1.2.3. LIMITATION DES VITESSES

Les souhaits de limitation de la vitesse à 110km/h sur l'A355-GCO ont été pris en compte mais relèvent du pouvoir de police du Préfet et une telle mesure ne peut être juridiquement l'un des objets de l'enquête publique ou du pouvoir du maître d'ouvrage. Cette demande sera donc examinée avant la mise en service de l'infrastructure lors de la prise par le Préfet de l'arrêté de circulation. Pour autant, l'effet d'une telle réduction de vitesse peut être positif sur le bruit et la qualité de l'air. Les études menées dans le cadre de la réduction des vitesses sur l'A35 (réduction à 90 km/h depuis 2005) montrent bien les effets positifs d'une telle mesure. De plus, l'analyse du bilan pollution du projet présenté en E1.2.11. page 37 du dossier d'enquête montre que les seuls polluants présentant un bilan négatif sont le benzène et le monoxyde de carbone, deux polluants dont les situations de fortes émissions sont les basses mais aussi les fortes vitesses. Une limitation de la vitesse à 110 km/h sur le GCO aurait certainement un impact positif sur ces polluants.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

En ce qui concerne l'engorgement de l'A4 entre Brumath et Vendenheim :

Le dossier mentionne page 208/357 en E6.2.4. qu'en **amont** du GCO, on observe naturellement un **accroissement** du trafic sur la **VRPV** au Sud, correspondant à un **délestage de la RN83** et de la RD500 ainsi qu'un accroissement du trafic sur A35 nord et **A4** dans le périmètre d'influence de l'échangeur Nord. Il s'agit là des trafics ayant pour origine ou destination ce secteur nord de l'agglomération et qui utilisent le GCO.

Au plus fort de l'heure de pointe, une congestion est prévisible, sur une section toutefois limitée et sur laquelle le développement des TER pourra avoir un effet non négligeable.

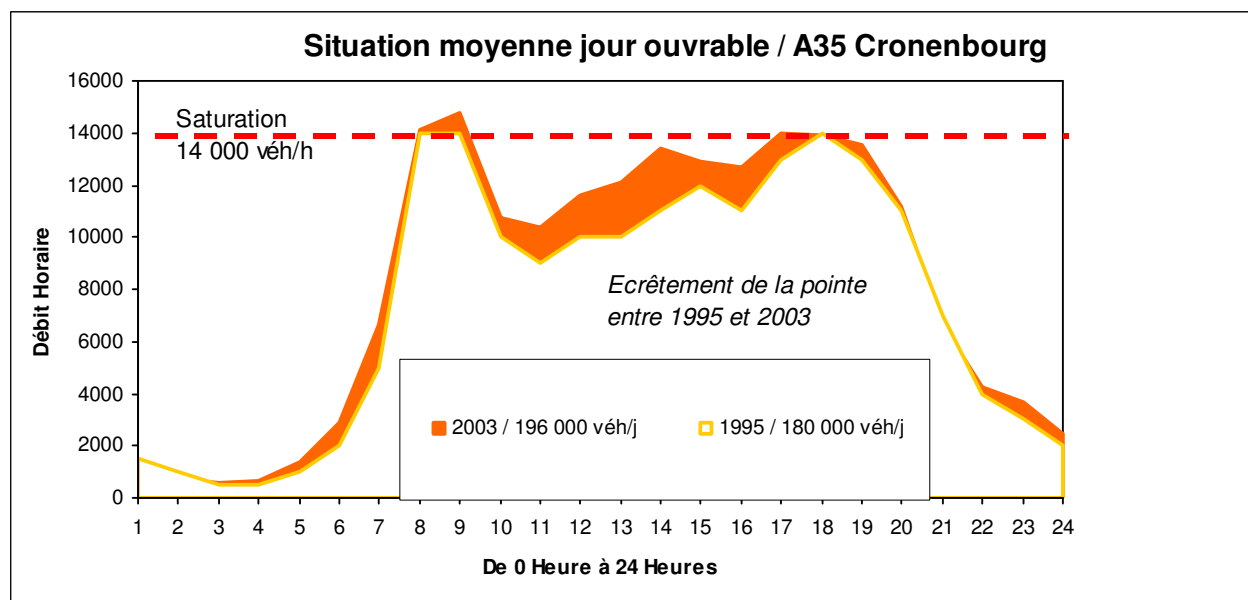
En ce qui concerne l'analyse horaire des perturbations sur A35 et responsabilité des flux domicile – travail :

Les perturbations du trafic, exposées dans la notice page 22/53 du dossier d'enquête sont de plusieurs ordres :

- ralentissements liés à la saturation
- ralentissements liés aux accidents
- événements extérieurs (travaux, conditions climatiques...)

Si les premiers correspondent assez largement aux trafics les plus forts, les seconds sont directement liés à la structure du réseau. En particulier, l'absence de toute alternative à l'A35 pour traverser Strasbourg confère à l'incident même le plus mineur des conséquences de plus en plus importantes.

De plus, l'observation de l'évolution de la répartition horaire du trafic montre que les périodes de saturation s'étendent sur une période de plus en plus longue où le trafic domicile-travail ne peut plus être seul en cause.



En ce qui concerne la proposition de Péage urbain ou péage sur l'A35 (point 1.1.1) :

Plusieurs interventions reprennent une question soulevée lors du débat de 1999 et reprise notamment par la Communauté Urbaine de Strasbourg lors de la concertation locale de 2003 (mention page 36/53 du dossier).

1.1.2.4. L'A35 A PEAGE

Tout d'abord il convient de rappeler que l'A35 et le réseau urbain de la CUS sont en lien très étroit. Ce lien a été très fortement orienté pour faire de l'A35 un mode de régulation du trafic urbain de centre ville : la piétonisation du centre ville, les lignes de tramways, se sont soldées par des reports de trafic importants sur la rocade ouest de Strasbourg. Mais sans revenir à ces modifications de la structure du réseau, la gestion quotidienne conduit souvent à une régulation des accès au centre ville (par les feux urbains) conduisant à des encombrements sur l'A35. La mise en place d'un péage sur l'A35 nécessiterait vraisemblablement :

- soit d'inverser cette tendance en cherchant à réduire la congestion sur la rocade et donc en réalisant des aménagements de capacité importants, afin d'éviter toute recherche par les usagers d'itinéraires gratuits parasite et faciliter l'acceptabilité du péage par un meilleur service rendu. On est toutefois dans ce cas de figure revenu à une alternative du type « aménagement sur place » de l'A35.
- soit de rendre aussi payant le réseau urbain adjacent, ce qui conduit naturellement à la notion plus large de « péage urbain ».

La question d'un péage limité à l'A35, au-delà de toute question juridique ou d'acceptabilité mentionnée plus haut, nécessiterait la mise en place d'un dispositif de contrôle et de perception du péage dématérialisé compte-tenu des flux et du nombre d'échanges (impossibilité d'établir des barrières de péage traditionnelles). L'importance des coûts de gestion d'un tel dispositif, qui serait alors semblable au dispositif allemand pour les poids lourds, ou aux portiques du péage urbain de Stockholm conduit pour l'amortir à rechercher un périmètre certainement plus large que la seule A35. On revient donc à la notion de péage urbain ou de zone.

1.1.2.5. LE PEAGE URBAIN

L'intérêt pour le péage urbain a son origine dans les difficultés que rencontre les politiques de régulation de la mobilité urbaine, face aux trois exigences contradictoires du financement du transport, de la lutte contre la congestion, et de la protection du cadre de vie urbain.

Il n'y a pas eu sur Strasbourg en particulier d'étude détaillée d'acceptabilité ni de faisabilité d'un tel dispositif. Néanmoins, la réflexion (Fiche du LET en annexe) et les exemples (Stockholm, Londres, ...) peuvent mettre en avant quelques éléments :

- il s'agit d'un élément d'une politique globale des déplacements, qui n'est jamais apparue comme une alternative à la réalisation d'un projet particulier ; dans certains cas au contraire (à Trondheim et Oslo en Norvège par exemple), la mise en place du péage s'est faite en parallèle de la réalisation d'infrastructures dont des routes de contournement ;
- le zonage sur lequel il est appliqué se trouve souvent à l'intérieur d'un maillage d'infrastructures (routes, voies ferrées) le contournant (Londres, Stockholm...) ;
- il s'agit d'une mesure dont les enjeux et les impacts dépassent le seul niveau du volume des déplacements routiers, notamment sur le plan social en fonction de l'organisation socio-spatiale des agglomérations comme de la distribution des revenus sur le territoire. Il y a un effet à prendre en compte : puisque le péage urbain s'applique à tous, il arrive que l'impact sur des déplacements captifs de la voiture et

sur des personnes à faibles revenus soit très supérieur à celui sur des déplacements de populations de centre ville dont les revenus sont plus élevés.

Sur Strasbourg, l'idée d'un péage urbain ne doit pas être perçue comme une alternative au GCO mais plutôt comme un complément éventuel, qui devra toutefois être analysé de manière approfondie notamment sur les impacts sociaux. Les divergences de point de vue entre ville centre et périphérie, illustrées par les sondages de Stockholm (Cf article en pièce jointe) montrent l'importance de la réflexion et de la communication préalable.

Illustrations du système de Stockholm

Le mémoire en réponse n°3 présente une carte de Stockholm et de son réseau routier et autoroutier, en encart zone couverte par le péage urbain.

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne le délestage seulement partiel de l'A35 et pour peu de temps. (point 1.9) :

Plusieurs interventions considèrent que les effets du projet seront minimisés en raison des évolutions du trafic. La croissance naturelle du trafic comblerait ainsi les effets positifs du projet. On peut dire que cette assertion est à la fois vraie et fausse. En effet, l'effet du projet ne s'apprécie pas simplement en comparant une situation actuelle à une situation future avec le projet. Dans ce cas là bien évidemment, alors que le trafic actuel est connu, le trafic futur va évoluer, à un rythme plus ou moins élevé. Mais l'effet du projet ne peut s'apprécier qu'en comparant une situation avec le projet à une situation sans le projet.

A ce titre, il est important de noter que les effets du GCO ne se situent pas par rapport à une situation de référence ou rien d'autre ne serait fait : la situation de référence prend déjà en compte de nombreux projets, comme la Rocade Sud, le raccordement VRPV-A 352, la première phase du tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont (décrits en page 66/122 pièce D du dossier d'enquête). Elle est donc différente de la situation actuelle.

L'effet du projet s'apprécie en comparant la situation avec le projet à la situation de référence sans le projet. Dans ce cadre, il faut comprendre que la croissance du trafic prise en considération correspond bien à une croissance des déplacements et non à une croissance sur le seul GCO. Ainsi, dans la situation sans réalisation du projet se produit aussi une croissance du trafic, qui va conduire à une congestion encore supérieure, plus longue et plus étalée dans l'espace et ce malgré les projets de transports collectifs qui sont pris en compte. La congestion en situation de référence 2020 est donnée page 205/357 du dossier d'enquête.

C'est en partie pour cette raison que l'effet du projet ne peut se juger uniquement sur une seule année mais sur une période plus longue, dans le cadre des études socio-économiques pour lesquelles une durée de 50 ans est prise en compte (Page 106/122 de la pièce D du dossier d'enquête). Or, les effets positifs du GCO s'observent bien (page 207/357) pour toutes les années. On peut même dire que compte-tenu de la croissance du trafic (même si celle-ci est modeste dans la mesure où les taux de croissance sont décroissants (les taux s'appliquant après 2020 sont divisés par deux), l'effet du GCO sera croissant avec le temps.

Enfin, si l'on prend en compte l'hypothèse basse de croissance des trafics, (page 220/357), l'évaluation des effets du programme comprenant la requalification de l'A35 présentée page 121/122 montre des niveaux de trafics en 2020 de 112 000 véhicules jours très inférieurs au niveau actuel modélisé (155 700 page 92/357 du dossier d'enquête) qui démontre l'intérêt des opportunités offertes pour une requalification de l'A35, sur laquelle il n'est pas déraisonnable d'attendre une diminution très sensible du trafic. Sans requalification, le niveau de trafic en 2020 sur l'A35 apparaît équivalent au niveau actuel.

En ce qui concerne la requalification de l'A 35 : (point 1.10) :

L'exposé précédent conduit naturellement à aborder la question de la requalification de l'A35 sur laquelle plusieurs interventions s'interrogent (pertinence, coût et faisabilité).

Il est tout d'abord essentiel de comprendre qu'il s'agit là d'un élément du programme, non objet dans ses détails de la présente enquête, mais qui constitue, au sens du décret n°77-1141 du 12 octobre 1977 modifié, l'ensemble des travaux liés fonctionnellement à l'opération et dont il faut apprécier l'impact. Le terme « opération » désigne les travaux soumis à enquête, soit ici la réalisation de l'A355-GCO.

Il ne s'agit à aucun moment de justifier le GCO par le programme ou par l'intérêt de la requalification de l'A35. En effet, les études montrent que le GCO se justifie en lui-même notamment par rapport à ses objectifs premiers, comme cela a été exposé dans le mémoire en réponse n°2 (en 2.1). En revanche, le choix du tracé du GCO offre des opportunités pour l'A35 qui ne seraient pas offertes sans ce projet. La première étape a été de construire les objectifs d'un programme de requalification et de définir un certain nombre d'études à mener. Ceci s'est concrétisé dans la convention de partenariat du 10 mai 2004 signée par l'Etat, la Région Alsace, le Département du Bas-Rhin et la Communauté Urbaine de Strasbourg et qui est exposée dans le dossier d'enquête en E2 pages 47 et 48/357. En particulier, plusieurs études exploratoires ont été confiées à multimodal. Aucun résultat détaillé n'a été rendu public en dehors du présent dossier d'enquête même si des éléments sont mentionnés sur le site internet. Ces éléments ont aussi été communiqués à TTK qui les a en partie repris dans son rapport. En effet, il s'agit d'un projet liant étroitement les enjeux transports aux enjeux urbains et le projet urbain n'est pas aujourd'hui suffisamment mûr. Pour autant, un premier comité de pilotage a eu lieu le 7 mars 2005 qui a conduit à la décision de mise en place des réductions de vitesse sur A35, effectives le 13 juillet 2005.

Le terme de « requalification » de l'A 35 en « boulevard urbain » a souvent été employé dans le cadre du débat préalable sur le projet GCO. Ce terme pouvant être sujet à diverses interprétations techniques, on préfère parler aujourd'hui plus simplement d'**aménagement**s. L'objectif principal de cette réflexion n'a pas changé pour autant : il s'agit de **définir des actions à mener pour limiter les trafics sur l'A 35**. La réflexion concerne **quatre axes d'études** :

- le **réaménagement des échangeurs** avec les quartiers de Strasbourg, très nombreux, très rapprochés et souvent dangereux pour les utilisateurs. Sur ce point on peut noter que certaines actions sont d'ores et déjà décidées avec la réorganisation des accès Koenigshoffen et porte Blanche dans le cadre de la ligne F du tramway.
- la **gestion des accès et l'affectation des voies à certains types de trafics** (par exemple, voie réservée aux transports collectifs) ;

- la **limitation de vitesse** destinée à améliorer la sécurité et la fluidité ; point sur lequel une première étape a été franchie le 13 juillet 2005 et une seconde devrait l'être d'ici la fin de l'année (restrictions supplémentaires pour les poids lourds).
- le **potentiel urbain du site**.

Les évaluations financières sont à ce stade effectivement indicatives. En revanche, le mode de financement sera lui partenarial dans la mesure où les aménagements envisagés comportent une dimension urbaine forte. A ce titre, on peut mentionner l'intégration dans le projet de volet territorial du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 de la possibilité de financement de premières actions de requalification sur les quartiers Elsau-Montagne Verte – Koenigshoffen.

Quelques interventions font références aux études de multimodal, notamment en indiquant qu'elles auraient un avis défavorable sur la faisabilité de cette requalification. Les extraits des scénarios et des conclusions de ces études sont joints en annexe, montrant qu'il n'y a aucun jugement sur la faisabilité dans la mesure où celle-ci renvoie aux études techniques de circulation notamment. En revanche, ces études de multimodal sont reprises pour partie et citées par TTK, qui lui porte un jugement sur la faisabilité.

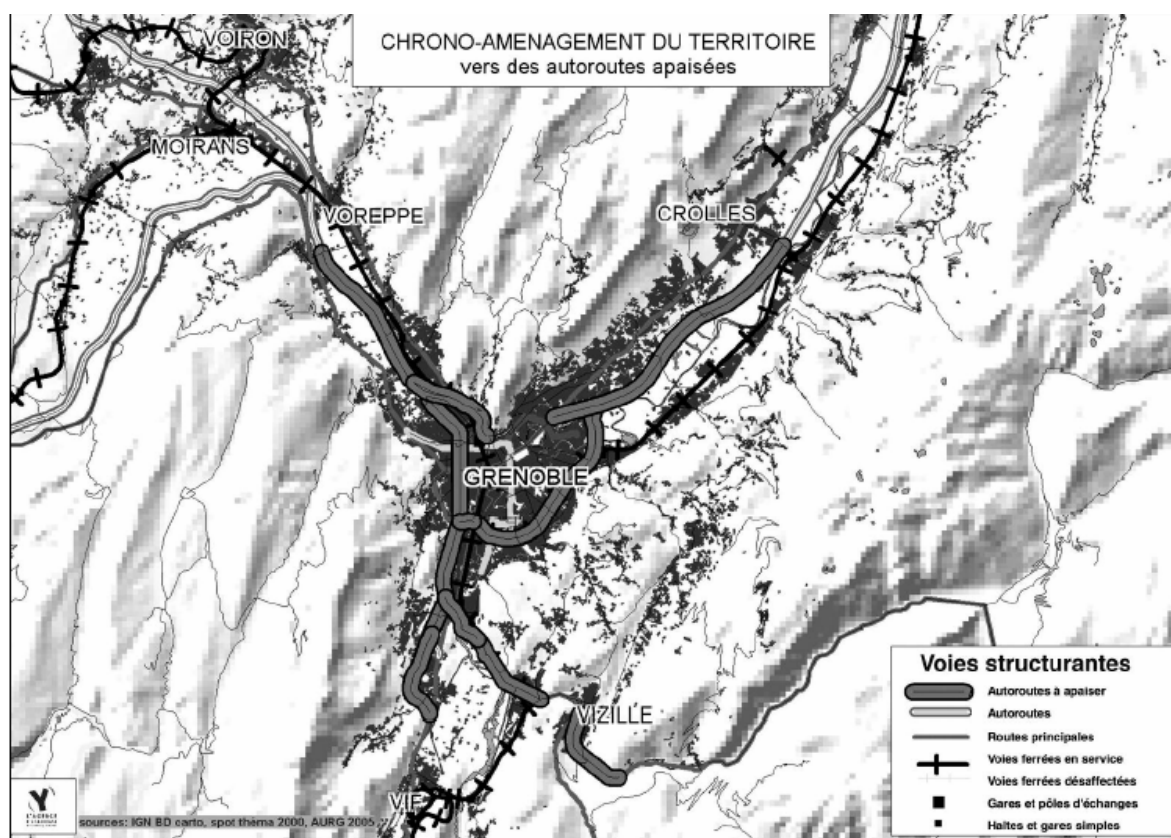
La faisabilité d'une requalification en profondeur de l'A35 est en effet mise en question par plusieurs interventions, suivant en cela l'avis de TTK qui reconnaît que le scénario le plus efficace sur A35 est le scénario GCO + Requalification de l'A35, mais le juge non réalisable, pour des raisons qui ne sont pas ou plus tout à fait pertinentes :

- L'absence de lien formel entre le GCO et la requalification de l'A35 : cette absence est comblée par la définition du programme soumis à l'enquête publique.
- L'importance du trafic résiduel sur l'axe. Nous avons vu précédemment que le scénario le plus réaliste de croissance des trafics pouvait conduire à une réduction beaucoup plus importante de celui-ci. Si l'on ajoute à cela, conformément aux réflexions de multimodal, que le projet est nécessairement à intégrer dans un projet urbain qui pourrait conduire à la mise en place d'un nouveau maillage de voirie, le trafic résiduel sur un axe central en serait encore réduit.
- L'hypothèse d'une requalification en boulevard urbain de l'A351 est aussi jugée en contradiction avec la fonction d'entrée d'agglomération de cet axe en son extrémité ouest. C'est un point que nous avons déjà exposé dans le mémoire n°3 et qui résulte d'une incompréhension du fonctionnement actuel et futur de cet axe.
- Les flux de transit auto partage qui devraient rester sur l'A35 justifieraient le maintien d'un statut autoroutier. C'est un raccourci qui ne saurait être retenu. D'une part ce flux pourra tout à fait utiliser le GCO et la rocade sud de Strasbourg puis le pont P.Pflimlin (et ce d'autant plus après le réaménagement et le déclassement de la RN4 dans Strasbourg) et d'autre part son volume ne saurait justifier à lui seul le maintien d'une continuité autoroutière sur l'A 35.
- Enfin, la mise à péage du GCO est jugée incompatible avec une rupture de continuité autoroutière. Là encore, la nécessité du maintien d'un « itinéraire de substitution » à une autoroute payante d'une part n'existe que pour les

véhicules particuliers et d'autre part ne préjuge pas du niveau de service d'un tel itinéraire. Dans le cas particulier de l'A35 dans Strasbourg, la possibilité de traverser Strasbourg peut tout à fait être maintenue sans pour autant qu'on lui conserve des caractéristiques autoroutières.

L'un des arguments non évoqués par TTK mais repris dans quelques interventions concerne davantage la faisabilité financière de cette opération. A cela l'on peut répondre que cette opération sera une des priorités de l'Etat dans le cadre des programmes de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI) à venir.

Les solutions « d'autoroutes apaisées » de Grenoble ont été examinées dans le cadre des réflexions sur l'A35 mais se développent dans un contexte très différent. Elles s'inscrivent tout d'abord sur un territoire plus étendu (près de 70 km d'autoroutes dans le Y grenoblois) comme l'illustre le schéma ci-dessous.



L'objectif premier est ici non pas d'assurer une continuité autoroutière mais de freiner la périurbanisation qui se fait le long des axes autoroutiers en y réduisant la vitesse. La problématique est ainsi assez différente de celle de Strasbourg pour laquelle la question est plutôt celle d'une centralité (passage de l'A35 dans le centre de Strasbourg) que celle d'un axe entier à requalifier.

Enfin, il convient de noter que certains arguments sont contradictoires. En effet, on ne peut en même temps dire que le GCO est inadapté car le trafic ne va plus croître tout en niant la possibilité de la requalification de l'A35 au motif de l'importance du trafic et de sa croissance.

Commentaires de la Commission d'enquête :

Nous avons constaté dans le cadre de l'analyse du thème n°1 que le désengorgement de l'A35 n'était pas l'enjeu ni l'objectif du GCO. Ceci étant, la réalisation du GCO tel que présenté dans l'étude d'impact aidera à la requalification de l'A35.

La commission rappelle que l'opération de requalification de l'A35 n'est pas l'objet de cette présente enquête publique.

Ceci étant nous prenons bonne note de l'importance de commencer la réalisation de cette opération dès la mise en service du GCO.

Par ailleurs, nous nous permettons de souligner que cette requalification devra être pensée en donnant l'importance aux transports collectifs tout en recherchant une bonne accessibilité routière dans certains secteurs comme le centre gare dont les fortes possibilités de développement en pôle tertiaire doivent être maintenues.

En effet, la régularisation du trafic pendulaire relève plus d'une politique innovante et adaptée des transports en commun avec le développement de parking relais et d'une maîtrise de l'urbanisation que du seul GCO.

Aussi, et afin de diminuer les problèmes de congestion sur certaines parties de l'A35, la commission s'interroge sur l'instauration d'un péage qui paraît satisfaisant à première vue mais difficile à adopter, néanmoins, il serait intéressant de se pencher sur l'expérience de la capitale de Stockholm.

A la différence des solutions mises en place par les villes comme Londres ou Rome, la ville de Stockholm a mis en place une technique de péage variable déterminant un tarif en fonction de l'heure de la journée et des zones de fréquentation. Cette expérience vise à contrôler les comportements destinés à réguler plus efficacement le trafic pendant la journée et à engager davantage d'usager à emprunter les transports publics. L'un des éléments clés du succès de ce péage a été la manière dont la municipalité de la capitale suédoise a réussi à faire accepter le projet par la population. La ville a organisé un référendum à l'issue de la période d'essai permettant aux citoyens de se prononcer sur le maintien du système. Le projet a été adopté par 53% des votants.

Pendant la période d'essai, la municipalité de Stockholm a analysé l'impact du système sur la qualité de l'air, le stationnement et la fréquentation des autobus. Les résultats ont mis en évidence une baisse du trafic de 22 % à l'intérieur du périmètre payant et une diminution de 5 à 10 % des accidents corporels à l'intérieure de la capitale. Les émissions de gaz d'échappement, et notamment le dioxyde de carbone, ont par ailleurs été réduites de 14% dans la ville intra-muros, et de 2 à 3% dans toute l'agglomération. Ces indicateurs ont été repris d'un article paru au « The Wall Street Journal » de New York et publié au Courier International n°831 du 5 au 11 octobre 2006.

Thème n°4 : La Région Alsace privilégie les TC

Observations du public :

Le projet du GCO est en contradiction avec les choix politiques de la Région d'Alsace qui privilégie les transports en commun.

Le GCO aura un impact négatif sur les transports alternatifs, car il est démontré que lorsque l'on facilite les déplacements en voiture, l'usage des transports en commun en est d'autant réduit.

Il faut développer les transports collectifs, prévoir des TER, des bus, des tramways mieux cadencés et plus nombreux. Ces projets devront être courageux et ambitieux.

La mise en oeuvre de divers projets de transports collectifs sont à développer et à encourager :

- * le TRG Strasbourg - Wasselonne sur la RN4 avec pôle d'échange multimodal à Ittenheim ; parkings relais, interconnexions avec le prolongement du tramway de Hautepierre. Ce TRG développé par l'entreprise Lohr peut être opérationnel. Il devra être pensé dans le sens d'un mode plus capacitaire.
- * le tram/train de la vallée de la Bruche vers Molsheim, Barr pour une meilleure accessibilité vers l'ouest. Cette étude semble bien avancée.
- * le tram/train Saverne – Strasbourg avec parkings à l'extérieur de Strasbourg.
- * le tramway Strasbourg→Souffelweyersheim→Zone commerciale→Vendenheim.
- * navettes de trains Strasbourg→Eckwersheim→Brumath.
- * création de deux gares et parkings près de la RN63 et de la discothèque en direction de Mommenheim.
- * reconstruction du tram vert Strasbourg - Truchtersheim.
- * les tramways Brumath/Haguenu et Fegersheim/Erstein avec parkings relais.
- les extensions du tramway existant vers Oberhausberger et Wolfisheim.

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

Madame DREYSSE :

Je suis très contente que ce débat ait lieu à Strasbourg puisque enfin, nous en parlons à Strasbourg. Je suis d'abord un peu étonnée par ce que vous venez de dire. Vous dites qu'on ne peut pas laisser faire la situation telle qu'elle est actuellement. Sur cela, nous sommes tous d'accord dans cette salle. Il a été suffisamment dit que les seules réponses, à l'heure actuelle,

sont routières. Vous prétendez que non, que le S.I.A.T. du 18 décembre 2003 faisait un programme global pour le transport et les déplacements. C'est vrai, mais il met l'accent sur les infrastructures routières. Vous avez cité le tram, c'est vrai... vous avez cité le tram-train, c'est vrai... mais au global, on constate aujourd'hui que les financements pour les infrastructures routières sont prioritaires et les financements pour les structures alternatives ont été revus à la baisse, qu'il s'agisse du tram-train ou d'autres. Il y a eu un frein sévère sur le projet du tram-train à Strasbourg qui est actuellement au point mort.

Ensuite, vous vous appuyez sur le S.C.O.T.E.R.S. Je fais partie de ce syndicat, beaucoup ici le connaissent, et tout le monde peut y trouver son compte, sauf dans les priorités. On privilégie le transport public, les modes alternatifs à la voiture, les déplacements doux, mais on n'aurait pas dû privilégier les routes. Or, c'est ce qui a été mis en réalisation prioritaire. Les projets routiers sont encore mis en avant et on ne voit jamais apparaître, ni dans vos réponses, ni dans les décisions gouvernementales, ni dans les options territoriales, de volonté de répondre aux réels problèmes. Quelles sont réellement les alternatives que vous offrez pour le transport des marchandises ?

Je voudrais également remercier le collectif contre le G.C.O., qui a demandé cette étude auprès de la Commission d'Enquête, et non pas le Maître d'Ouvrage, étude qui met à mal le projet du G.C.O.

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

Je ne vais pas revenir sur tous les projets de transports collectifs qui se développent, mais vous avez tout de même le chantier de la plaine d'Alsace, et toutes les procédures qui ont été obtenues. Je rappelle que pour le tram-train, nous avons eu une enquête du 20 février au 23 mars dernier. Vous devez considérer que ce n'est rien mais ce n'est tout de même pas négligeable.

Pour ce qui est du transport de marchandises, nous sommes favorables au développement du transport combiné sur les longues distances, là où il est performant, et le développement de la troisième voie en plaine d'Alsace, dont les travaux s'engagent cet été vont bien dans cet esprit là. Il doit permettre de doubler le nombre de trains circulant sur la voie ferrée en plaine d'Alsace et rien que cela représente environ 1 000 poids lourds par jour. C'est écrit dans l'évaluation socio-économique du dossier.

Monsieur FIX :

Je m'interroge. Vous dites que toutes les mesures d'accompagnement sont en cours. N'y a-t-il pas lieu de faire un moratoire, en attendant que ces mesures d'accompagnement se développent, et que l'on puisse en voir les résultats avant de faire une bêtise ?

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

Nous avons le moratoire depuis une dizaine d'années. Par ailleurs, par rapport à votre raisonnement, c'est effectivement permettre une amélioration pour un certain nombre de déplacements, ceux qui sont concernés par les transports collectifs, mais là aussi, et je vous renvoie également à la lecture du rapport de TTK, il restera une partie de déplacements pour lesquels les modes de transport collectif ne sont pas adaptés. Or, pour ces déplacements, il faut conserver une solution dégradée et ne pas les améliorer. Par ailleurs, comme je l'ai

montré sur les interactions entre le développement des transports collectifs dans Strasbourg et le trafic routier sur les voies rapides urbaines, ils sont intimement liés et aujourd'hui, la saturation de l'autoroute ne lui permet plus d'absorber aucun trafic supplémentaire.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

En ce qui concerne le report de trafic des transports collectifs (point 6.3) :

Les graphiques précédents (6.1.) montrent que le développement de la VRPV entre Strasbourg et Sélestat n'a pas empêché la croissance du trafic TER, loin de là. Plus précisément, entre 1997 et 2006, la fréquentation a quasiment doublé sur les lignes TER pénétrant dans Strasbourg (soit 8% de plus par an) alors que la fréquentation globale est passée de 383 à 608 millions de voyageurs, soit une progression de 60% (ou 5,4% par an) tandis que sur la même période, on observait une augmentation modérée du trafic routier sur les grandes infrastructures pénétrant dans Strasbourg (0,8% par an sur l'ancienne RN 83 au droit de Fegersheim Sud ; 1,1% par an sur l'A 35 à Ostwald ; 1,9% par an sur l'A 4 à Souffelweyersheim ; 2,9% par an sur l'A 352 à hauteur de Duttlenheim...). Les améliorations de l'axe autoroutier sur des relations bien desservies par les TER n'ont donc pas entraîné de réduction du trafic ferroviaire.

Les efforts consentis sur le rail ont naturellement pour objet de contribuer à ce que la circulation routière n'augmente pas encore. Cependant, il est clair qu'ils ne pourront résoudre l'ensemble des besoins de transport et que la voiture particulière ou les poids-lourds, en raison de leur souplesse d'utilisation, resteront des moyens de transport indispensables. Les projets de desserte ferroviaires ne répondent ni aux mêmes besoins ni aux mêmes fonctions que l'A355.

Le GCO a pour fonction première de faciliter le contournement de Strasbourg et les déplacements Nord-Sud ; il sera en particulier utile pour les trajets de transit interrégional, pour les liaisons entre Sélestat-Obernai et Haguenau-Saverne et pour les liaisons plus directes entre le sud-ouest et le nord de l'agglomération. Il améliorera par ailleurs l'accès à l'ouest de l'agglomération en venant du sud comme du nord. Il n'a pas vocation à accueillir une grande part de déplacement domicile – travail.

Le tram-train, l'augmentation de la capacité de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Saint-Louis ou la modernisation de la ligne Strasbourg-Lauterbourg serviront essentiellement aux déplacements des voyageurs (TER) vers ou à destination de Strasbourg, pour se rendre à leur travail, pour les loisirs ou pour des correspondances avec d'autres trains en gare de Strasbourg.

L'amélioration des déplacements entre le Nord et le Centre/Sud de l'Alsace ne saurait être efficacement apportée par le seul développement des transports en commun. En dehors des grandes agglomérations, les déplacements sont à la fois éclatés et de courtes distances. Les déplacements entre les villes moyennes alsaciennes n'ont pas une intensité suffisante pour permettre la mise en place de transports en commun lourds. Pour autant, l'A355 pourrait être un support intéressant pour de nouvelles dessertes routières par car ou bus entre ces villes moyennes qui seraient organisables à moindre coût.

En ce qui concerne la politique des transports (point 2) :

Le projet d'A355 est un projet qui s'inscrit dans le cadre avant tout multimodal d'une politique des transports nationale et locale cohérente avec la politique européenne.

2.1 La politique des transports actuelle en France intégrée à l'échelle européenne

En tant que projet d'autoroute nouvelle, l'A355 est considéré comme un grand projet d'infrastructure et a fait l'objet de procédure et d'inscription dans les documents de planification nationaux.

Ainsi la préparation et l'organisation du débat sur les fonctionnalités de la liaison A4 – VRPV s'inscrit dans le cadre de la révision du schéma directeur routier national, puis suite au Comité Interministériel à l'Aménagement Durable du Territoire (CIADT) du 15 décembre 1997 dans celui des schémas de service de transport. Le 19 mars 1999, c'est le Ministre de l'Équipement qui demande au Préfet de Région d'organiser le débat. Le cahier des charges de l'infrastructure est ensuite adopté par décision ministérielle le 6 juin 2000 suite au débat.

Le projet est en parallèle inscrit (page 749 du dossier d'enquête) dans les schémas de service de transports paru au journal officiel le 18 avril 2002, aujourd'hui abrogés par l'Ordonnance n° 2005-654 du 8 juin 2005.

Le projet est ensuite retenu parmi les grands projets prioritaires d'aménagement du territoire du CIADT du 18 décembre 2003 (Cf page 18 sur les contournements urbains) qui fixe les grandes orientations de la nouvelle politique des transports en France. Celle-ci est adoptée à l'issue de débats parlementaires au printemps 2003 conclus en octobre 2003 suite à la communication des rapports d'Audit de la DATAR et du Conseil Général des Ponts et de l'Inspection des Finances sur les différents projets.

La stratégie adoptée par le CIADT du 18 décembre 2003 s'inscrit dans la lignée des orientations du Livre Blanc de 2001 de la commission européenne, actuellement en révision.

Le programme d'infrastructures retenu permet de répondre aux objectifs d'une politique durable des transports et notamment de finaliser le maillage autoroutier de notre pays. Le report du trafic routier sur d'autres modes est un des enjeux majeurs puisque 75 % des projets sont ferroviaires (lignes à grande vitesse) ou fluviomaritimes (Canal Seine-Nord Europe, autoroutes de la mer). Pour ce qui concerne le mode routier, les objectifs sont d'assurer la fluidité des grands axes de transit afin d'y réduire la congestion conformément aux orientations du Livre Blanc européen, d'achever la réalisation des grandes liaisons autoroutières est-ouest et de parfaire la desserte des territoires enclavés. Quatre projets de contournements urbains sont retenus sur le territoire national.

2.2 Cadre local et démarche globales

1.1.2.6. LES ACTEURS :

Au niveau local, outre l'État, les collectivités territoriales plus particulièrement concernées par le projet sont :

- la **Région Alsace**, en charge des politiques d'aménagement du territoire régional, autorité organisatrice des transports régionaux de

voyageurs (TER) et en charge du projet de tram-train de la vallée de la Bruche ;

- le **Département**, en charge des politiques d'aménagement du territoire départemental, des transports routiers de voyageurs (autocars du réseau 67), du développement du réseau routier secondaire (aujourd'hui décentralisé) et en charge du projet de Transport Routier Guidé sur la RN4 ;
- la **Communauté Urbaine de Strasbourg**, autorité organisatrice des transports urbains (tramways, bus urbains), gestionnaire de la voirie urbaine.

1.1.2.7. L'HISTOIRE ET LE CADRE GENERAL

La complémentarité des projets de transports et de l'urbanisation est assurée dans les **Schémas de Cohérence Territoriale** (SCOT), qui remplacent les anciens Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme, dans une vision de planification sur 10 ans.

Sur l'agglomération de Strasbourg, la planification a toujours été multimodale. Ainsi le schéma directeur de 1973 intégrait déjà l'idée d'un transport collectif en site propre urbain, qui deviendrait le tramway à partir de 1994.

Autant que possible, les évolutions de l'urbanisation, des modes de vie, de la mobilité sont prises en compte au moyen de ces documents de planification. L'équipement d'un territoire en transports en commun ou en infrastructures routières doit en effet être conçu de manière globale, et pour anticiper le développement urbain ; il peut même contribuer à l'orienter.

Les orientations s'appuient sur les prévisions de croissance et de localisation de l'emploi et de la population, qui font l'objet d'études approfondies.

Plus spécifiquement dans le domaine des transports et sur le seul périmètre de la CUS, le plan de déplacements urbains (PDU) présente l'articulation des différents projets routiers et de transports collectifs à l'échelle de l'agglomération. Le PDU de la CUS a été adopté après enquête publique le 7 juillet 2000. Le schéma multimodal développé dans le cadre du PDU, représentatif du réseau de base à l'horizon 2010, s'articule autour :

- des transports collectifs urbains et des liaisons périurbaines voire régionales ;
- des routes de contournement ;
- de la desserte du port autonome de Strasbourg ;
- des parcs relais et d'échange ;
- du schéma des deux roues ;
- d'une première approche d'un schéma piétons.

Le GCO apparaît donc comme un des maillons du système multimodal de transport à l'échelle de l'agglomération strasbourgeoise et de sa région. Comme le souligne le SCOTERS (DOG page 50 et carte page 53, PADD pages 20 et 21), le GCO représente un projet de niveau d'agglomération et constitue une véritable opportunité pour organiser une nouvelle hiérarchie des réseaux, en vue de faire résolument évoluer l'équilibre en faveur des transports collectifs.

A côté des actions en faveur des transports en commun pour réduire la circulation dans et autour de l'agglomération, de nouvelles voiries routières sont nécessaires pour séparer le trafic de transit du trafic interne à l'agglomération et pour faciliter l'accès des poids lourds au Port autonome sans traverser la ville de part en part. Il s'agit notamment de la Rocade Sud et Est de Strasbourg avec l'embranchement vers le nouveau Pont sur le Rhin et du Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Cependant, pour ne pas attirer de nouveaux trafics, ces aménagements de voirie doivent être complétés par une nouvelle exploitation de certaines

voiries existantes, en particulier l'A35 et la RN 4, et ce au bénéfice des transports en commun.

L'Alsace ne bénéficie pas encore d'un réseau de transports collectifs qui couvre assez largement les territoires pour répondre à tous les besoins de transport. Il faudra encore des efforts importants et du temps pour améliorer ces aspects.

Il peut également être légitime de s'interroger sur le choix du lieu de vie ; il est prévisible que dans les prochaines années, comme cela se vérifie dans d'autres régions (Ile-de-France avec le RER, Karlsruhe avec le réseau de tram-train), l'accessibilité grâce aux transports collectifs deviendra un facteur primordial du choix du domicile, voire de l'implantation des commerces et des entreprises.

1.1.2.8. LES PROGRAMMES D'ACTION ET LES DEMARCHES D'ETUDES

La cohérence des politiques s'est traduite en Alsace et sur l'agglomération de Strasbourg, d'une part par la contractualisation entre les différents partenaires sur des études ou des réalisations, dans le cadre des Contrats de Plans et du Contrat de Strasbourg Ville Européenne et, d'autre part par le pilotage coordonné des démarches d'études. L'ensemble des partenaires travaille en commun sur les différents projets.

Ainsi, les premières études consistant à analyser les impacts et la faisabilité du tracé routier du GCO inscrit dans les documents d'urbanisme des années 1970 et engagées en janvier 1993 ont été inscrites au X^{ème} contrat de plan Etat-Région. Leur suite est inscrite dans le cadre du contrat triennal Strasbourg Ville Européenne 1994 – 1996 signé le 11 avril 1994, prévoyant en son article 4 le financement des études préalables au GCO pour 4 MF se répartissant en 50% Etat et 50% Région Alsace. La réflexion plus globale du dossier de voirie d'agglomération (DVA*) est formalisée par une convention Etat – Région signée le 17 mai 1994.

En ce qui concerne la coordination des démarches d'études, la mise en place d'un comité de pilotage commun entre le Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) et le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est décidée dès 1994. Le comité du 6 décembre 1994 valide les hypothèses de travail. Ces études multimodales retiennent pour l'analyse deux scénarios contrastés d'aménagement de la région de Strasbourg :

- un scénario plutôt « routier », comprenant le GCO (A) ;
- un scénario plutôt « transports collectifs », sans GCO (B).

Cette comparaison va finalement aboutir au « scénario d'équilibre » comme le rappelle le dossier d'enquête en E.5.1. page 150.

Les moyens de transport collectif ou, plus généralement alternatifs à la voiture particulière, représentent bien aujourd'hui une priorité. A titre d'exemple, le volet ferroviaire du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 est pour la première fois, avec 260 millions d'euros (1,7 MF), équivalent au volet routier (il concerne les projets tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges, l'augmentation de la capacité permettant la mise en œuvre de TER cadencé sur la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle, la réalisation du pôle d'échanges TER-tramway d'Hoenheim, la modernisation de la ligne Strasbourg-Lauterbourg...).

1.1.2.9. L'UTILISATION ACTUELLE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS ET LES PROJETS EN COURS

Hormis les quelques actifs qui, par choix ou par nécessité, n'utilisent pas la voiture pour se rendre à leur travail (moins de 10 %), les transports en commun sont utilisés essentiellement lorsqu'ils sont performants et compétitifs par rapport à la voiture, quasiment de porte à porte. L'utilisation dépend notamment de la fréquence des trains et de la qualité de la desserte finale par les transports urbains. Deux comparaisons illustrent ce propos :

- ⇒ la part modale du transport en commun, en 1999, est de 33 % pour des actifs résidant à Molsheim et travaillant à Strasbourg (grâce aux dessertes directes et aux fortes fréquences), alors qu'elle est inférieure à 20 % pour Obernai et Barr ;
- ⇒ la part modale globale pour le « Bas-Rhin hors CUS » vers Strasbourg est de 20 %, alors qu'elle n'est que de 10 % vers les autres communes de la première couronne (qui ne disposent pas de dessertes en transport en commun et/ou nécessitent un changement de mode de transport pour le voyageur, une fois qu'il est arrivé dans Strasbourg).

Sur les 50 000 actifs résidant hors Communauté Urbaine de Strasbourg qui ont un emploi à Strasbourg ou dans la première couronne de l'agglomération (Hoenheim, Bischheim, Schiltigheim, Lingolsheim, Eckbolsheim, Ostwald, Illkirch-Graffenstaden) et ceux qui font le trajet inverse, la très grande majorité d'entre-eux (plus de 80 %) utilisent exclusivement la voiture, en empruntant notamment l'autoroute A35.

Les facteurs de cette compétitivité des transports collectifs, du point de vue des transports en commun, sont connus : facilité d'accès depuis le domicile, fréquence, confort, temps de parcours, simplicité d'utilisation, facilité de correspondance avec d'autres moyens de transport. Ceux inhérents à la voiture individuelle sont essentiellement le temps de parcours et l'accès au stationnement à l'arrivée. Le coût du déplacement par l'un ou l'autre mode est évidemment un critère de choix complémentaire, voire essentiel lorsqu'il est convenablement évalué par l'utilisateur.

Le tramway de Strasbourg, a connu un succès très important (157 000 voyages/an en 2001, avec une hausse de près de 8 % par an depuis 1994, année de mise en service de la ligne A).

L'Alsace est également la seule région de France à posséder des TER 200 (permettant de relier en 1 h, à 200 km/h, Strasbourg à Mulhouse) et à se trouver à l'initiative de deux projets de tram-train interconnectés aux réseaux de tramway, à Mulhouse et à Strasbourg.

Le Département du Bas-Rhin s'implique fortement dans l'aménagement de pistes cyclables : depuis 1992, 300 km de pistes ont été construits. Il soutient la politique des parkings-relais de la CUS et a lancé un programme de 6 parcs de covoiturage, dont le premier (Echangeur de Sarre-Union) est réalisé. Il étudie également un projet de Transport Routier Guidé sur la RN 4.

Enfin, la Communauté Urbaine de Strasbourg est en pointe pour la politique de déplacements à vélo ; elle est la première « ville cyclable » de France.

La poursuite du développement des transports en commun constitue une réponse appropriée à l'augmentation des déplacements liée notamment à l'accroissement démographique et au desserrement de l'agglomération strasbourgeoise.

Sur le plan du trafic de marchandises, la situation actuelle et l'utilisation des différents modes de transports est illustrée dans la plaquette de l'observatoire régional des transports et de la logistique d'Alsace (ORTAL) jointe en annexe.

La SNCF pratique de manière habituelle le transport combiné visant à placer un conteneur sur le wagon, beaucoup plus souple que le ferroutage visant à transporter un camion avec sa marchandise. C'est le cas par exemple sur l'axe Nord-Sud Strasbourg-Mulhouse-Saint-Louis-Bâle pour les marchandises qui transitent des ports de l'Europe du Nord vers l'Italie.

Des investissements importants inscrits au Contrat de Plan ont été réalisés pour développer les performances des ports sur le Rhin. Il s'agit à Strasbourg de la construction d'un second terminal conteneurs (mis en service en septembre 2004) et à Mulhouse de travaux d'outillage, destinés à renforcer la capacité du site.

Une amélioration significative et durable ne peut être apportée que si l'on combine les apports du **transport de marchandises** et du **transport collectif par rail** et celui des **infrastructures routières**.

1.1.2.10. LES PROJETS A VENIR

Au-delà de la question de l'axe nord-sud et comme l'illustre nombre d'interventions, la problématique majeure demeure celles des déplacements de voyageurs radiaux sur Strasbourg et dans l'agglomération de courtes et moyennes distances pour laquelle la meilleure réponse doit autant que possible être trouvée dans les transports collectifs.

Amorcé avec la mise en service de la première ligne de tramway et le développement des liaisons TER, l'offre de transport collectif voyageurs sera sensiblement accrue dans les années à venir en mettant l'accent sur les nœuds d'intermodalité bien connectés au réseau routier et aux agglomérations.

Sur le réseau ferré, de nouveaux projets sont prévus à court terme (cadencement TER, tram-train, ...) qui permettront d'offrir une desserte compétitive pour de nombreux territoires du Bas-Rhin. Ils seront progressivement complétés par :

- la mise en place de supplémentaires sur le tronçon Vendenheim / Mommenheim / Saverne, grâce à la deuxième phase du TGV Est ;
- une meilleure articulation des TER et transports interurbains avec le réseau de tramway de l'agglomération strasbourgeoise.

Au-delà du seul réseau ferré, les dessertes en transports en commun performants prévues dans les projets du SCOTERS (bus en site propre, tramway ou tram sur pneus) seront mises en œuvre dans des secteurs situés à l'écart des voies ferrées, comme Marlenheim-Wasselonne et Stutzheim-Truchtersheim. Parmi les projets en cours d'étude, il convient de citer le projet concernant le transport routier guidé sur la RN 4 porté par le Conseil Général du Bas-Rhin. Celui-ci est d'ores et déjà préfiguré par des couloirs réservés aux bus au niveau de Furdenheim.

En complémentarité de l'A355 peuvent être mentionnés le prolongement des systèmes de transports par tramway au-delà de Hautepierre, avec la mise en place de parkings-relais performants et judicieusement placés, notamment aux extrémités du GCO, là où existe un choix de correspondance avec le TER. Une utilisation optimale partagée des aires du futur Zénith à Eckbolsheim pourrait compléter utilement ce dispositif. Il sera aussi en complémentarité avec la VLIO.

Alors que le GCO sera une infrastructure autoroutière, la Voie de Liaison Interquartiers Ouest sera une route départementale à 2 x 1 voie à vitesse limitée (50 à 70 km/h). Le tracé de la VLIO permettra de relier les villages entre Lingolsheim et Schiltigheim et sa fonction sera de désengorger les centres-bourgs et de mieux desservir l'Ouest de la Communauté Urbaine de Strasbourg. La VLIO est donc un axe interne à l'agglomération, alors que le GCO contourne le territoire de la CUS beaucoup plus largement, à une quinzaine de kilomètres environ du centre ville. Il ne proposera qu'un seul échangeur (avec la RN 4) pour permettre une entrée par l'ouest dans l'agglomération. Sa fonction est d'assurer les grands échanges Nord-Sud, sans passer par l'A 35.

Dans le domaine du trafic de marchandises, les réflexions en cours sur l'application de l'article 227 de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006 concernant la sécurité et le développement des transports devraient conduire à la mise en place d'un système de taxation des poids lourds roulant sur le réseau structurant nord-sud alsacien en 2008. Celui-ci devrait permettre de réguler la croissance du trafic d'une part et de rééquilibrer au moins partiellement les flux entre les deux rives du Rhin, d'autre part.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

En ce qui concerne le coût et l'efficacité des transports collectifs : le réseau de tram du Kochersberg ?

Il est important de comprendre les fonctionnalités du projet proposé par rapport à celles offertes par les transports collectifs : l'A355 - GCO a un effet sur les déplacements nord-sud traversant Strasbourg ou en direction du secteur Ouest de l'agglomération. Son objectif premier ne concerne pas les déplacements domicile – travail. Pour ceux-ci, des solutions de type transport collectif sont à rechercher. Toutefois, le type de transport peut être très varié et doit être dans ce cas précis adapté à la distribution des logements. En effet, même si la polarisation des déplacements vers Strasbourg est forte (62% des actifs de Truchtersheim soit 711 avec seul 2% de part de marché, 74% des actifs de Stutzheim-Offenheim soit 526 travaillent dans la CUS avec 1% utilisant les transports collectifs), la dispersion des villages rend difficile et très coûteux le déploiement d'un transport collectif lourd. A l'inverse, le développement du transport par bus ou à la demande peut représenter un réel intérêt, à condition d'utiliser des voies préservées des encombrements.

Les perspectives de réorganisation du réseau routier offertes par le GCO pourraient offrir à un coût raisonnable une telle opportunité, notamment sur la RD41 entre Stutzheim et Wolfisheim.

Le coût et de l'efficacité des transports collectifs peut s'apprécier à partir des quelques informations suivantes relatives au tramway de Strasbourg :

Phase	Mise en service	Coût total	Subvention Etat	Trafic A/D	Trafic B/C	Total
A/D	1994	1940 MF	330 MF	65 000 (1995)		
B/C	2000	1625 MF	323 MF	100 000 (2001)	90 000 (2001)	330 000 (2001)
E	2008	400 ME	25 ME			
Tram-Train		300 ME	80 ME	TER 4000	TT 18 000	8 000 /22 000

(trafic indiqué en voyages par jour)

L'enquête ménage de 1997 sur le périmètre de la CUS et sa comparaison avec les précédentes permet d'évaluer la pertinence et l'intérêt du développement du tramway dans le secteur urbain dense. Elle permet d'observer une progression globale de la mobilité de +26%, due pour moitié à la croissance démographique et pour moitié à la plus forte mobilité de chacun et qui concerne essentiellement la mobilité par transports collectifs (+48% contre +18% en voiture). Toutefois, les impacts varient suivant les secteurs géographiques : dans le centre, le cumul de mesures de circulation (qui utilisent pour partie la rocade A35), de stationnement, d'accessibilité en transports collectifs, d'actions en faveur des deux-roues et des piétons permet une réduction du nombre de véhicules par ménage (de 0,69 à 0,64 véhicules/ménage dans le centre alors que la moyenne est de 1,01 véhicules/ménage pour l'ensemble de la CUS, de 1,45 dans les communes périphériques de la CUS et de près de 1,8 dans le Kochersberg). La part de la voiture passe ainsi de 1988 à 1997 de 67% à 58%. Sur les relations desservies par le tramway, elle tombe à 55% alors qu'elle était de 60% en 1988.

En ce qui concerne les parkings relais (point 1.1.1) :

Les parcs-relais mis en place pour favoriser le déplacement multimodal voiture-tram rencontrent un succès qui dépend du positionnement des parcs par rapport aux stations de tramway mais aussi de leur positionnement par rapport au réseau routier congestionné (Page 21/53 pièce C.1.1.3. et page 51/122 pièce D). C'est pourquoi il a été proposé d'utiliser le GCO comme support de plusieurs parc-relais situés aux intersections avec des axes de transports collectifs, existant ou en devenir (Page 94/122 en D3.5.2). Ainsi, la concertation a été l'occasion de mentionner un projet de transports collectifs pour le Kochersberg et un parking-relais pour le Tram-Train à Duttlenheim ou Duppigheim (Page 36/53 C1.6.3.).

De même, l'un de l'objectif du programme comprenant la requalification de l'A35 est d'encourager le transfert modal sur les transports collectifs par de bonnes connexions aux parkings relais et par un niveau de service adapté (Page 50/53 C4).

Ceci pourra aussi remplir des objectifs touristiques (E6.2.8. Effet sur le tourisme et les loisirs) en facilitant l'accès à Strasbourg pour les touristes. Celui-ci pourra se faire de manière simple en transports collectifs depuis le GCO et les parkings relais qui se trouveront au niveau de la zone de la Bruche pour le tram-train et au niveau de la RN4 pour le transport routier guidé du Département. Cet accès ouest par la RN4 puis l'A351 est à ce titre le plus intéressant du point de vue touristique de par la perspective qu'il offre sur la Cathédrale.

En ce qui concerne la tarification intégrée (point 1.1.2) :

La question de la tarification des transports collectifs est abordée par plusieurs interventions. Il s'agit d'un sujet essentiel et qui fait l'objet de réflexions importantes. La complexité technique et politique du sujet explique en partie l'état actuel qui n'est pas encore abouti. Toutefois, des progrès sont visibles avec notamment la mise en place récente d'un premier titre commun TER – Bus – Tram sur Strasbourg, Alseo (Cf article en pièce jointe).

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne le développement des modes « doux » (point 1.8) :

Les pistes cyclables :

L'intérêt de Strasbourg pour l'utilisation de la bicyclette a vraiment commencé en 1978 avec l'élaboration d'un premier schéma directeur sur la base duquel s'est amorcé un réseau radial d'itinéraires cyclables sur l'agglomération. En 1989, la ville fit partie des membres fondateurs du Club des villes cyclables. À partir de 1994, avec l'inauguration du tram et la signature de la Charte Vélo, une politique globale de transports alternatifs a été mise en route. Le réseau cyclable, cohérent et bien jalonné, a plus que doublé en dix ans. Plus de 430 kilomètres d'itinéraires irriguent l'ensemble de l'agglomération et notamment le centre ville, dans de bonnes conditions de sécurité.

Un programme de réalisation d'itinéraires cyclables (à chaque fois que possible en site propre) à l'horizon 2010 a été arrêté le 28 février 2003 par le Conseil de Communauté urbaine de Strasbourg. Il porte sur la construction de 10km par an en moyenne pour atteindre environ 495 km en 2010, pour un coût estimé à 2.430.000 euros par an.

Parmi les réalisations récentes les plus emblématiques on peut citer :

1. La maison des cyclistes et de la mobilité ouverte en mai 2004

Située au 12 rue des Bouchers dans un quartier très touristique près du pont du Corbeau, elle permettra aux nombreux touristes désireux de découvrir Strasbourg à vélo, aux randonneurs européens et aux habitants de la CUS, de s'informer et de pratiquer les modes de déplacement "doux".

2. La passerelle Mimram du Jardin des Deux Rives inaugurée au printemps 2004 reliant les deux rives du Rhin au sud du pont de l'Europe et offrant des cheminements cyclables permettant aux usagers se rendant à Kehl, et aux cyclistes désireux de visiter le Jardin des Deux Rives, de circuler dans de bonnes conditions.

3. Les équipements cyclables le long des nouvelles lignes du tramway

Dans le programme d'extension du tramway (13 km réalisés avant fin 2007), il est prévu le réaménagement des voiries existantes. Ce réaménagement s'accompagnera de la création de cheminements cyclables sécurisés, le plus souvent des pistes unidirectionnelles en site propre, le long de la ligne du tramway. Dans d'autres cas, les pistes pourront être, selon l'emprise disponible, bidirectionnelles d'un seul côté de la voirie. Dans tous les cas, le programme d'extension du tramway s'accompagne toujours de la réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés de qualité.

Le Conseil Général du Bas-Rhin poursuit aussi une politique ambitieuse de développement des pistes cyclables.

Enfin, ne ce qui concerne le projet d'A355 – GCO, le rétablissement des pistes cyclables est prévu sur 6 secteurs comme l'illustre la carte de synthèse en pièce F du dossier d'enquête, dont un secteur correspondant à une piste en projet (liaison Molsheim – Dupigheim).

Dessertes par bus :

Plusieurs idées ont été formulées concernant des possibles aménagements de dessertes par bus. Ceci relève directement de la compétence de la Communauté Urbaine de Strasbourg pour les bus urbains ou du Conseil Général du Bas-Rhin pour les liaisons interurbaines.

Les idées citées concernent notamment :

- La création d'une gare routière sur la zone commerciale de Vendenheim avec une liaison directe vers Strasbourg et la desserte des villages par bus plus petits.
- La création d'une liaison bus vers la station tram de Hoenheim depuis Vendenheim.
- La modification du trajet du bus 71 par la RN63.

Ces propositions ont été transmises à la CUS et au Département du Bas-Rhin qui les examineront pour celles qui n'ont pas déjà fait l'objet de réflexions.

Dessertes par tram :

Plusieurs interventions font référence au tramway du Kochersberg, exploité par la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) jusque dans les années 1960. Un réseau rural, à voie métrique, destiné aux communes rurales avait été construit à partir de 1886 par les Allemands. Après la première guerre mondiale, la ville de Strasbourg crée la Compagnie des Tramways de Strasbourg qui reprend la totalité des actions à l'Omnium Berlinoise. Les lignes desservant l'ouest sont les suivantes :

2 : Breuschwickersheim / Wolfisheim - Faubourg National - Kébler - République - Porte de Kehl

5 : Westoffen / Truchtersheim - Oberhausbergen - Gare centrale - Avenue des Vosges - Pont du Canal avec services partiels 15 Oberhausbergen - Pont du Canal

8 : Wacken - Kléber - Vieux Marché - Rue de Molsheim - Lingolsheim / Ottrott

Les premiers services d'autobus sont lancés aussi en 1930. C'est ce mode qui va progressivement remplacer le tramway. Déjà en octobre 1937, les tramways disparaissent de la desserte suburbaine de Westoffen et Truchtersheim, remplacés par des autobus, avant de revenir en août 1938.

C'est l'arrivée d'autobus de grande capacité et performants, plus flexibles et non encore gênés par les embouteillages, qui a raison du réseau de tramway strasbourgeois : la dernière ligne disparaît en 1960.



L'ANCIENNE gare de Truchtersheim en 1952.

Plusieurs extensions de tramway sont proposées dans le cadre des interventions :

- Une extension depuis Strasbourg vers Souffelweyersheim et la Zone commerciale de Vendenheim ;
- Des navettes ferroviaires Strasbourg-Eckwersheim-Brumath avec deux gares et parkings hors agglomération près de la RD1063 (ex RN63) et près de la discothèque direction Mommenheim.

Il est important de rappeler que le tramway est un mode de transport collectif adapté aux centres villes ou zones denses. Sa circulation au niveau de la voirie et les arrêts espacés de quelques centaines de mètres lui confèrent une vitesse moyenne modeste. Si celle-ci reste performante dans un secteur dense, elle l'est beaucoup moins dans des secteurs moins denses. Ainsi, le tramway se développe naturellement au cœur de l'agglomération. En ce qui concerne la ligne A mentionnée dans quelques interventions, il convient de noter qu'elle se termine non pas à Rotonde mais à Hautepierre. Son prolongement plus à l'ouest est prévu, au moins jusqu'au Zenith. L'idée d'un prolongement vers Truchtersheim est inscrite dans le SCOTERS.

La desserte des grandes zones d'activités (Port, Reichstett, Fegersheim) est jugée par certaines interventions insuffisante. Elle existe pourtant, reposant principalement sur des lignes de bus. Toutefois, il faut prendre en compte la taille de ces zones, très étendues, et leur situation souvent isolées du tissu urbain. Si l'on ajoute enfin que de nombreux sites industriels fonctionnent 24 heures sur 24, on comprend que la mise en place d'une bonne desserte en transports collectifs n'est pas facile.

Commentaires de la commission d'enquête publique :

L'étude d'impact indique dans sa partie E5.1 historique que « du point de vue de l'agglomération, l'amélioration des conditions de circulations passe nécessairement par l'aménagement d'un contournement autoroutier, même si celui-ci n'est pas suffisant ». Ce constat a engendré la mise en place d'un scénario d'équilibre précisé dans le PDU et prenant en compte le GCO et plusieurs projets de transports collectifs.

Aussi, le GCO ne paraît pas en contradiction avec l'organisation d'une structure performante de transports collectifs pour la région Alsace :

- Ce projet n'a pas vocation à absorber la majeure partie de déplacement domicile-travail ni les déplacements radiaux sur Strasbourg qui relèvent de l'utilisation des TER, du tramway et des transports en commun routiers. Ces flux de déplacement sont gérés dans le cadre d'une politique globale de transports collectifs.
- Il peut cependant, sur un axe Nord/Sud, faciliter la mise en fonction de nouveaux moyens de transports collectifs routiers pour les liaisons entre les villes moyennes, solutions qui ne nécessitent pas la mise place, vu le flux modeste de voyageurs, de systèmes de transports collectifs lourds.
- Les collectivités territoriales, que ce soit la Région, le Département ou la Communauté Urbaine de Strasbourg, affichent des politiques fortes et dynamiques en matière de transports en commun (TER, tram-train, réseau de transports routiers, tramways, bus urbains), dont les financements par les collectivités ne sont pas dépendants de celui du GCO qui est une concession.
- Il est donc nécessaire de développer les programmes de transports en cours et d'être imaginatif quant à de nouveaux projets afin de diminuer le nombre des actifs résidants hors CUS et utilisant leur véhicule (80%).

Nous notons par ailleurs que le GCO contribuera au développement de certains transports collectifs qui, pour certains emprunteront l'autoroute et pour d'autres, contribueront à leur utilisation grâce à la mise en place de parkings relais notamment aux extrémités du GCO (choix de correspondance avec le TER), au niveau de Duttlenheim ou Duppigheim pour la tram-train, ainsi qu'à la sortie de l'échangeur situé au niveau d'Ittenheim pour le transport routier guidé du département.

Il conviendra de bien positionner les parkings relais afin que ceux-ci puissent être performants, à savoir accessibles facilement par ceux ayant emprunté le GCO mais aussi par ceux empruntant les routes secondaires.

Thème n°5 : Pollution de l'air – santé – effet de serre - Kyoto

Observations du public :

Pollution atmosphérique : Le projet générant de la pollution atmosphérique est en contradiction avec les engagements de la France sur le respect du protocole de Kyoto.

Les prix inévitablement croissants des carburants, l'épuisement des ressources pétrolières et la crise climatique doivent nous conduire à réduire la consommation d'énergies fossiles et des émissions de gaz à effet de serre. Une écotaxe doit être mise en place.

La mission interministérielle sur l'effet de serre (MIES en 2003) a annoncé que dans la France les émissions de gaz à effet de serre devraient être réduites d'un facteur 4 d'ici 2050, cette condition s'applique également au maître d'ouvrage du GCO.

Par ailleurs, le projet génère de la pollution atmosphérique de proximité qui se calcule sur les 300 m de part et d'autre de la voie. Cette pollution a-t-elle été analysée ?

Quel est l'impact de ce projet sur la pollution atmosphérique en tenant compte du nouveau trafic et du maintien des bouchons sur l'A35 ?

Les pics d'ozone sur Strasbourg, qui sont directement liés au niveau de circulation automobile, ont été plusieurs fois dépassés cet été (mesures ASPA) ; qu'en sera-t-il avec le GCO ?

Ces pics ont un impact lourd sur la santé (problèmes respiratoires, asthme, cancers, problèmes cardio-vasculaires).

Les effets sur la santé ne se manifestent qu'après plusieurs années de pollution. Conséquences sur les personnes vivant à proximité ?

Il faudra réaliser une étude épidémiologique longitudinale de suivi des effets sanitaires par un organisme indépendant.

Comment le Préfet tiendra-t-il les objectifs de qualité de l'air qu'il a approuvés dans le cadre du PRQA ?

Le GCO augmentera de manière substantielle les nuisances, alors que des records de pollution à Vendenheim au niveau du dioxyde de soufre, dioxyde d'azote et CO2 sont déjà mesurés.

Il n'est pas imaginable que la loi sur l'environnement, promulguée le 1^{er} mars 2005, ne soit pas appliquée. Il faut quantifier et qualifier l'impact sur la pollution par rapport à des données récentes.

Vendenheim est en zone très sensible à la pollution de l'air, l'État devra garantir la santé publique.

Il convient de limiter la vitesse sur les tronçons proches des agglomérations.

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

Monsieur Jean-Marie WILHELM, gérant de société :

Ma question s'adresse à Monsieur QUOY. Nous l'avons déjà beaucoup rencontré, et celui-ci nous a annoncé qu'entre 2000 et 2020, les émissions des gaz à effet de serre sur les grands axes routiers du département passeraient de 5 millions de tonnes à 8 millions de tonnes, en 20 ans et ceci en ne faisant rien, au fil de l'eau. C'est ce que l'on nous présente là, en laissant les voitures et les camions circuler. Ma question est la suivante : est-il raisonnable, à l'époque à laquelle nous vivons, d'engager un tel processus d'augmentation de gaz à effet de serre, sachant que notre pays a signé le protocole de Kyoto, sachant qu'il existe le plan régional pour la qualité de l'air, sachant qu'il existe une loi sur l'air...? Je voudrais savoir comment le Préfet va se sortir de ce dilemme. En 2002, nous avons eu, sur la région, 51 jours d'ozone. Je voudrais savoir si, avec une deuxième autoroute, nous avons une bonne chance de passer à 100 jours d'ozone.

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

Effectivement, l'effet de serre et les préoccupations que vous soulevez sont des préoccupations majeures aujourd'hui. Je rappellerai que les décisions du gouvernement, et notamment en terme de planification des transports, qui se sont concrétisées le 18 décembre 2003, lors du comité interministériel à l'aménagement et au développement du territoire (CIADT), remettent l'accent principalement sur les modes alternatifs à la voiture, en partie dans cet esprit. Toutefois, l'enjeu de la mobilité est réel. Nous sommes dans une région où le dynamisme démographique ne va pas s'arrêter. Les perspectives de l'INSEE à l'horizon 2020 laissent attendre une croissance importante de la population. C'est cette population qui génère ensuite des déplacements. Comme vous le savez, et TTK l'a rappelé tout à l'heure, l'ensemble des déplacements ne peut pas forcément être assuré par les déplacements collectifs. A ce titre, la politique du gouvernement, au-delà du développement des transports collectifs, est aussi d'achever le réseau autoroutier. Il ne s'agit pas de continuer à développer les autoroutes, mais simplement d'achever un réseau et d'offrir un maillage, notamment au niveau des grandes agglomérations. 6 sont citées dans le C.I.A.D.T., (notamment Strasbourg) qui sont des agglomérations dans lesquelles des problèmes importants de congestion et d'organisation des trafics se trouvent, alors même que ces agglomérations sont dans des régions dynamiques.

Maintenant, sur la croissance proprement dite, on peut se situer dans différents horizons. L'horizon maximaliste est à 40%. Néanmoins, je crois qu'ici, le sujet est : le G.C.O. comparé à ne rien faire. Or, comme vous avez pu le voir, le G.C.O. représente trois kilomètres de moins pour les flux de transits, et une amélioration de la congestion en traversée de Strasbourg. Les études actuellement menées nous conduisent à un effet sur la consommation de carburant et sur l'effet de serre qui est en légère réduction dans le scénario "avec contournement" par rapport au scénario "sans contournement".

Monsieur METZ :

Je pense que, dans ce débat, nous avons oublié quelque chose qui aura de l'importance dans l'avenir. Certains d'entre vous ont sans doute entendu parlé du déclin pétrolier qui sera, à plus ou moins longue échéance, une réalité. Les pétroliers disent qu'il y en a encore pour trente ans, d'autres personnes plus indépendantes disent que le déclin pétrolier est amorcé. Les hausses du pétrole successives sont constantes ; ce sont des hausses qui ne baissent plus. A quoi cela sert-il de massacrer des paysages en construisant une route qui, dans 10 ou 20 ans, ne servira plus à rien, étant donné qu'il faudra relocaliser les industries, que tout ce qui est mondialisation et transport international sera irréalisable ? Je souhaite donc savoir à quoi servira cette route dans le déclin pétrolier.

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

C'est un sujet d'actualité largement débattu mais également largement controversé. Vous le présentez d'une manière qui associe de manière univoque le mode de déplacement routier, c'est-à-dire une infrastructure au sol, qui offre la possibilité de se déplacer en deux directions de manière très libre, et l'énergie qui repose sur le pétrole. Au-delà des débats sur la fin de la ressource, nous sommes à la fin d'une époque où le pétrole est bon marché et cela aura un impact sur les déplacements. C'est aussi pour cela que nous avons, dans les hypothèses de trafic, préparé et étudié une hypothèse de croissance beaucoup plus modeste des déplacements. Néanmoins, je crois qu'on ne peut pas considérer que tous les déplacements s'arrêteront et qu'il faut tout arrêter. Comme je l'ai dit, le programme de développement des infrastructures routières retenu pour le gouvernement aujourd'hui est un programme d'achèvement et de complément qui vise à résoudre les points les plus problématiques. Et je crois que, sur l'agglomération de Strasbourg, on a besoin du grand contournement pour des déplacements à moyennes distances, sur lesquelles l'impact des éléments que vous citez se situe à très long terme. Et aujourd'hui, les réflexions sur l'énergie conduisent à des modifications qui seront relativement rapides.

Monsieur Claude WALTER (Président de l'association "Arbres") :

Je pose cette question en mémoire des 14 000 morts français et autres tués par la canicule 2003 et aussi en pensant à nos enfants et à nos petits-enfants. Sachant que l'Assemblée Nationale française a qualifié le réchauffement climatique comme défi majeur de ce siècle, sachant que le taux de gaz carbonique sur la planète est de 380 ppm alors que les 700 000 ans passés, il a oscillé entre 180 et 280, ce qui fait déjà une augmentation d'un tiers, sachant que le litre de lait qui aboutit sur notre table parcourt de 6 à 9 000 km, je voudrais vous demander s'il y a une quantification, une étude qui donne le nombre de morts futurs qui seront liés à la réalisation du G.C.O. et à l'effet de réchauffement climatique qu'il aura.

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

En réponse directe, la réponse est bien entendue non, par rapport au seul G.C.O. L'effet dont vous parlez est un effet planétaire, national, il n'est pas possible d'identifier simplement l'effet du G.C.O.

Monsieur Jean-Marie WILHELM :

Concernant l'intervention précédente, les scientifiques s'accordent à dire que la pollution qui est constatée à un endroit de la planète est pour moitié le résultat de la pollution de fond qui lui arrive des régions avoisinantes et pour moitié produite sur place. Donc nous pouvons agir localement. En 2003 ont eu lieu pour la première fois les assises régionales de l'environnement, qui ont été financées par notre département et notre région.

Au Donon, où se trouve une station permanente de la qualité de l'air, il a été annoncé en 2003 que le taux d'ozone ne permettait pas, à raison de 220 jours par an, le renouvellement normal de la végétation. Je voudrais savoir si Monsieur QUOY et toutes les instances qui le soutiennent envisagent de faire progresser sérieusement ce taux. Jusqu'à combien peut-on dépasser 365 ? Je crois que la santé de nos enfants en dépend. Nous qui avons 50 ou 60 ans pourrions dire qu'il nous reste 20 ans à vivre et après le déluge... Pour ma part j'ai trois enfants, je vais être grand-père bientôt et je suis très préoccupé par cela et je pense à vos enfants aussi, Monsieur QUOY.

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

Je vous renvoie au dossier d'étude d'impact qui comprend les simulations à l'ozone, qui n'ont pas été faites dans le cadre du projet mais qui sont faites dans le cadre du plan de protection de l'atmosphère, qui est un cadre plus général, et qui montre les évolutions à l'horizon 2010, avec une amélioration globale de la situation, sans un effet significatif du projet. Mais comme je l'ai dit, il s'agit d'un effet global qui n'est pas lié au seul grand contournement.

Monsieur Dany KARCHER (Maire de Kolbsheim) :

On parle de pollution. Monsieur QUOY l'a bien soulevé, l'effet dépasse le seul G.C.O., il est planétaire. Mais cela n'empêche pas, en pensant global, d'agir local. Ma question sera pour Monsieur GUERIN. J'ai assisté deux fois à la restitution du rapport TTK par votre collègue Monsieur PEREZ, et celui-ci a cité une étude, il me semble, d'un laboratoire près de Lyon, qui parlait de pollution. J'avais lu dans le dossier de l'Équipement que le G.C.O. allait diminuer la pollution, et même le nombre de malades du cancer. Monsieur PEREZ citait une étude qui disait que le facteur le plus influent sur la pollution n'était pas les embouteillages mais le nombre de véhicules circulants. Or, en créant une nouvelle route, même si on a pu comprendre que ce ne serait pas le cas, si on devait alléger un des trafics, globalement on augmente le trafic, et donc la pollution en Alsace. Pouvez-vous me confirmer cela ?

Monsieur Fabien GUERIN (TTK) :

Vous faites référence à une étude du laboratoire d'économie des transports de Lyon, qui a pris partie de dire que c'est le nombre de véhicules qui crée la pollution et non pas les embouteillages. Cette question est encore controversée. Il est clair qu'une politique de construction d'autoroute appelle le trafic correspondant et il est à craindre que la rocade qu'on va créer va tout de même continuer à générer du trafic sur l'A35 et que la pollution va continuer.

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

Je voudrais juste préciser que la pollution est un mot générique qui renvoie à tout un tas de polluants divers. Il est vrai qu'en ce qui concerne le benzène, la pollution se situe plutôt aux grandes vitesses et dans ce cas, les autoroutes ont un impact négatif sur le benzène. En revanche, d'autres polluants comme les oxydes d'azote sont émis à basse vitesse, et donc dans des conditions d'embouteillage. La notion de pollution, traitée globalement ? Appréciee soit à l'augmentation du nombre de véhicules, ou à la congestion ? Je crois que plutôt que de renvoyer à des cas généraux, il faut faire des études précises sur des cas particuliers et c'est ce que l'on a fait sur Strasbourg.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

En ce qui concerne l'enjeu énergétique et la politique routière (point 3) :

La situation relative à l'évolution des ressources pétrolières et aux émissions de gaz à effet de serre est une préoccupation des pouvoirs publics qui a donné lieu à de multiples réflexions. Parmi les plus récentes et concernant les transports, on peut citer le rapport de la Mission Interministérielle de l'Effet de Serre de mars 2004 intitulé « la division par 4 des émissions de dioxyde de carbone en France d'ici 2050 » ainsi que le rapport de synthèse « Démarche prospective transports 2050 » du Ministère de l'Equipeement de mars 2006.

Les principaux éléments d'ordre généraux sont les suivants :

- Beaucoup d'expressions sont émises aujourd'hui sur le réchauffement climatique. On sait que d'ici à 2100, la température pourrait augmenter dans une fourchette allant de + 2° à + 6°. C'est consciente de ce défi que la France s'est engagée, comme d'autres pays, sur la réduction par 4 de ses émissions de gaz à effet de serre (accords de Kyoto) et qu'elle met en œuvre un Plan Climat.
- Une augmentation, certes ralentie, mais régulière des déplacements et des transports est attendue dans les prochaines décennies. Pour autant, d'autres débats sont controversés : ceux qui portent sur le pic de production du pétrole (et donc sur *le moment* de la raréfaction puis de l'épuisement des réserves) et le corollaire des énergies alternatives.

Les réflexions du ministère de l'Equipeement sur les transports à l'horizon 2050 analysent différents scénarios basés sur diverses hypothèses d'évolutions démographiques, de croissance économique, d'évolution des transports en France, en Europe et dans le monde mais incluant aussi des variations possibles du prix du pétrole et l'éventualité d'une taxe carbone, ainsi que le recours aux énergies alternatives dans les transports. Elles permettent de tirer quatre enseignements clés :

- L'intermodalité est indispensable, mais ne suffira pas. Le report modal n'est pas pertinent partout : il l'est ou le sera là où on peut massifier les trafics, c'est-à-dire sur les grands corridors de transport de marchandises qui relient l'Europe du Nord à l'Europe du Sud. Pour ce qui concerne les voyageurs, un report modal est envisageable avec les TGV sur les longues et moyennes distances et avec les transports en commun urbains dans les agglomérations.

- L'étude montre que la route restera prépondérante, parce qu'il y aura toujours, à l'horizon 2050, des besoins de déplacements pour les personnes et parce que rien ne pourra remplacer la route pour les marchandises sur les courtes distances (trajets terminaux, livraisons, etc.), là où aucun des autres modes n'est pertinent (ou alors à des coûts prohibitifs pour la collectivité).
- La recherche technologique sur les carburants et les véhicules mobilise dès aujourd'hui de nombreuses énergies. Cette recherche, dont l'enjeu est majeur, doit être conduite à l'échelle européenne.
- La croissance de la mobilité va ralentir, notamment sur les courtes et moyennes distances. Il demeurera néanmoins une croissance. Et on ne peut pas faire abstraction de la géographie : la France se trouve sur un axe d'échanges entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud, ce qui génère un fort transit des marchandises sur notre territoire.

Ces éléments peuvent être précisés sur l'Alsace et la région de Strasbourg :

- L'Alsace devrait rester dynamique sur les plans démographiques et économiques : Le SCOTERS prévoit 40 000 nouveaux logements pour une population passant de 600 000 à 650 000 habitants entre 2005 et 2015 soit sur 10 ans. Dans les études liées au GCO, la population passe de 660 000 à 752 000 habitants tandis que les emplois passent de 255 000 à 285 000 entre 2000 et 2020 soit sur 20 ans, comme indiqué page 71/122 de la pièce D du dossier d'enquête. Ceci conduit, même dans l'hypothèse d'une moindre croissance voire d'une stagnation de la mobilité, à un accroissement des déplacements.
- Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) liée au trafic routier sont directement liées à la consommation des véhicules (sur la base de la motorisation actuelle) et devraient augmenter entre la situation actuelle et l'horizon 2020. Cette augmentation dépend bien entendu des hypothèses de croissance des trafics et du type de motorisation des véhicules. En hypothèse haute de croissance des trafics, cette augmentation est de 58% alors qu'elle n'est que de 20% en hypothèse basse.
- En matière d'intermodalité, l'axe Nord-Sud alsacien est déjà bien développé en termes de trafic fluvial et ferroviaire comme le montre la carte multimodale des trafics pour l'année 2002 dans la plaquette de l'ORTAL en pièce jointe, ainsi que la part modale du mode ferroviaire qui est proche de 50% sur les liaisons Bénélux-Italie ou Allemagne – Italie (page 86/122 de la pièce D du dossier d'enquête).
- Comme il a été montré plus haut, la distance moyenne d'un déplacement de poids lourds en Alsace est de 30 km.
- L'évaluation de la consommation dans les différentes situations avec ou sans projet conclut à une moindre consommation en 2020 avec le projet. Les études sur l'A355 - GCO concluent à une légère réduction de la consommation des véhicules synthétisée page 37/357 en E1.2.11 du dossier d'enquête. et évaluée à 2% environ de l'ensemble de la consommation modélisée sur l'aire d'étude.

En ce qui concerne la pollution (point 12) :

Sauf dans quelques cas bien particuliers, il est reconnu que le transport, et plus particulièrement le trafic routier, est aujourd'hui, avec l'industrie, le logement, etc., un des responsables majeurs de la pollution atmosphérique en France, dans la mesure où la majeure partie des véhicules fonctionnent à l'aide d'énergie fossile. Pour autant, le lien entre pollution et véhicule routier est défini par la technologie des véhicules et ne saurait être établi directement entre la pollution et l'infrastructure, celle-ci pouvant être utilisée (comme cela le

sera certainement dans l'avenir) par des véhicules utilisant d'autres sources d'énergie. Il convient de préciser que l'on traite dans ce chapitre autant la pollution proprement dite et ses conséquences sanitaires que l'effet de serre lié aux émissions de CO₂. Globalement, la réduction de la pollution proprement dite passe par une réduction des rejets à la source des véhicules et par la réduction des consommations, soit par réduction des déplacements routiers (transfert modal, maîtrise de la demande...), soit par une meilleure organisation des circulations et une réduction de la congestion, qui est la plus fortement génératrice de pollution comme le rappelle le Livre Blanc sur les transports de la commission européenne de 2001.

L'article 19 de la loi sur l'air du 30 décembre 1996 renforce l'obligation d'étude et d'évaluation des études d'impact sur les projets d'infrastructure de transport et précise les éléments suivants :

« L'étude d'impact comprend au minimum une analyse de l'état initial du site et de son environnement, l'étude des modifications que le projet engendrerait, l'étude de ses effets sur la santé,... et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et si possible compenser les conséquences dommageables pour l'environnement et la santé.

En outre, pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend une analyse des coûts collectifs des pollutions et des nuisances, et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ».

Cet article a été complété par la circulaire d'application n° 98-36 du 17 février 1998 en provenance du Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

La circulaire conjointe des ministères de l'Équipement, de la Santé et de l'Écologie datant du 25 février 2005 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution atmosphérique dans les études d'impact des infrastructures routières complète la note méthodologique des études d'environnement des projets routiers – « Volet air », datée de juin 2001 pour la conduite de ces études.

Pour l'A355 – GCO, le type d'étude requis est le type I soit le plus détaillé, comme indiqué page 238/357 en E7.1 du dossier d'enquête.

12.1. Effet des vents et dispersion

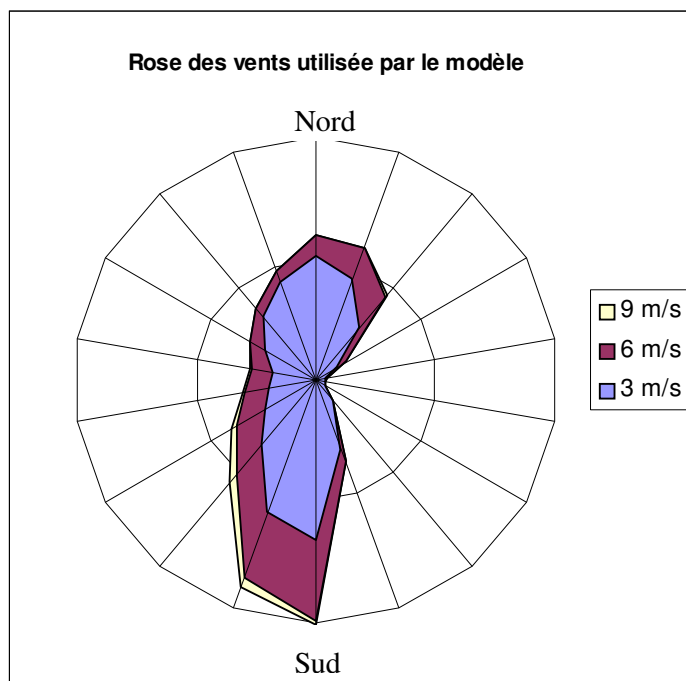
La météo intervient bien entendu dans la dispersion des polluants gazeux ou particuliers le long des axes routiers. Le modèle de simulation numérique utilisé pour les calculs de dispersion de la pollution atmosphérique dans le cadre de l'étude du GCO est le logiciel ADMS (développé par l'université de Cambridge). Ce modèle prend en compte la météo selon plusieurs critères à renseigner par l'utilisateur.

Dans le cas des calculs réalisés pour GCO, les critères pris en compte et expliqués ci-après sont :

- La rose des vents,
- Le choix d'une classe de Pasquill en moyenne annuelle,
- La hauteur de la couche limite associée à la longueur de Monin-Obukhov
- La rugosité de surface

1.1.2.11. ROSE DES VENTS

La Rose des Vents utilisée en moyenne annuelle est celle de la station météo d'Entzheim présentée en E4.1.6. page 80/357 et dont les valeurs sont réparties par classes de vitesse selon le graphe ci-dessous pour l'intégration dans le modèle.

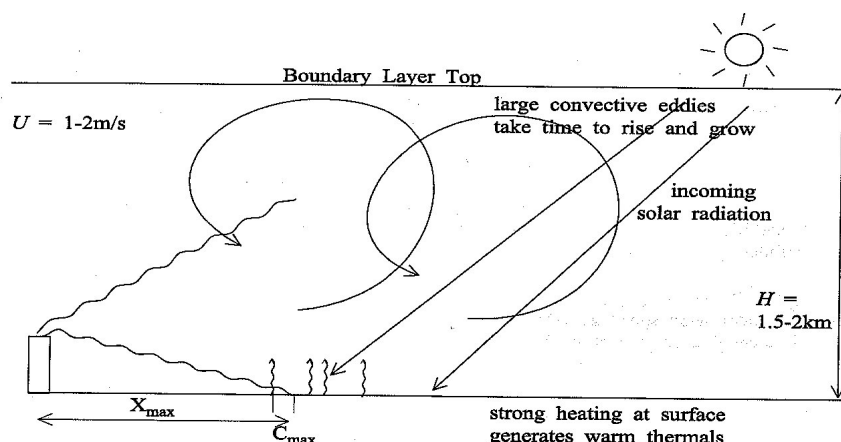


1.1.2.12. CHOIX D'UNE CLASSE DE PASQUILL :

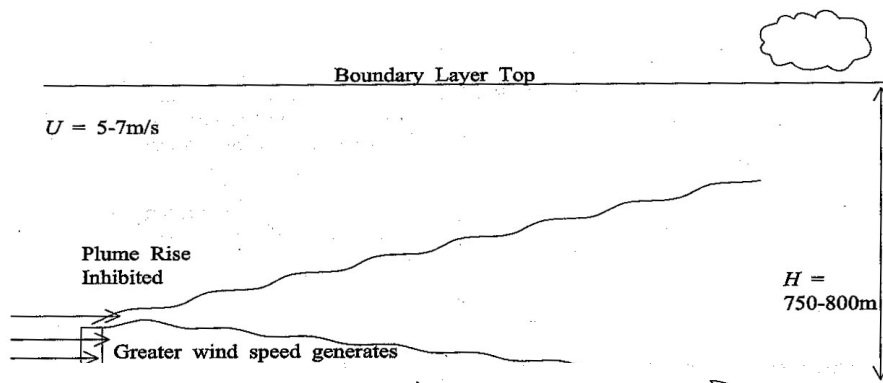
La couche limite atmosphérique est la zone de la troposphère (couche la plus basse de l'atmosphère) qui est influencée par la surface terrestre (par exemple la rugosité, le refroidissement ou le réchauffement). C'est à l'intérieur de cette couche que la pollution se disperse, sa hauteur pouvant atteindre 2500m au-dessus du sol. L'épaisseur de cette couche varie en fonction de l'époque de l'année et évolue d'heure en heure au cours de la journée, elle dépend de facteurs météorologiques dont principalement le taux d'ensoleillement et la force du vent. L'état de cette couche limite a un impact important sur la dispersion des panaches, cet état est appelé la stabilité.

Les classes dites de Pasquill divisent la stabilité de la couche limite en 7 classes, de A à G. La classe A correspondant aux conditions les plus instables (convectives, phénomène assez rare qui représente en générale moins de 1% du temps), la classe D aux conditions neutres (conditions les plus fréquentes en France, correspondant à plus de 30% du temps) et la classe G aux conditions les plus stables (nuits claires et calmes, représentant quelques pourcents du temps).

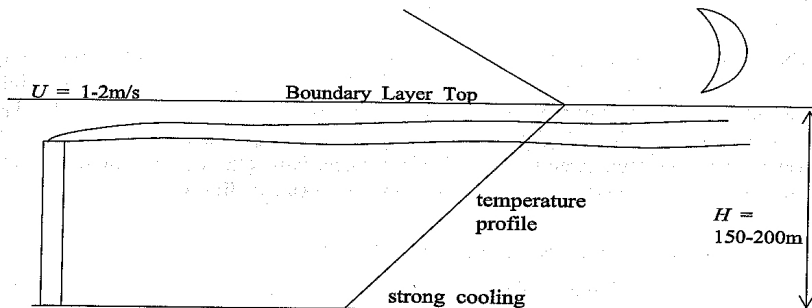
Classe A (instable) :



Classe D (neutre)



Classe G (stable)



Les calculs réalisés pour l'étude du GCO ont été paramétrés selon une classe de stabilité D (neutre) avec une hauteur de couche limite prise à 800m car d'une part c'est le phénomène rencontré le plus fréquemment au cours d'une année et d'autre part car cela représente les conditions dispersives les plus défavorables (les polluants sont déplacés et brassés dans l'air relativement loin de la source). Cette hypothèse de calcul est donc à priori majorante des distances de dispersion.

1.1.2.13. LA LONGUEUR DE MONIN-OBUKHOV :

La longueur de Monin-Obukhov fournit une valeur de l'importance relative de la turbulence thermique (générée par le réchauffement du sol) par rapport au mélange mécanique (généré par l'effet de friction du vent sur la surface terrestre).

Physiquement, cette longueur représente la hauteur de la couche limite à l'intérieur de laquelle la turbulence est mécanique alors qu'au dessus elle est thermique.

La valeur minimale paramétrée dans le modèle pour le GCO est de 30m et varie en fonction du gradient thermique renseigné avec la météo.

1.1.2.14. LA RUGOSITE DE SURFACE :

Ce paramètre correspond au nombre d'obstacles physiques à la surface terrestre dans la zone de dispersion. Le coefficient de rugosité de surface a été pris à « 0,3 » ce qui correspond au maximum pour des zones agricoles. Pour comparaison, un centre ville aura un coefficient de « 1 », une zone suburbaine de « 0,5 » et un désert de « 0,001 ».

Les effets très locaux ne sont pas modélisés de manière plus fine mais la méthode de représentation des cadastres de concentration résultante des polluants par krigeage conduit à

surestimer les concentrations ce qui peut correspondre à la prise en compte de cas localement plus défavorables bien que peu fréquents. Cette méthode est décrite en E10.2.2. page 340.

12.2. Les effets sur la santé humaine

Le volet sanitaire a pour objectif de déterminer les risques sur la santé liés aux émissions de polluants. Il repose notamment sur la notion d'exposition d'une population à une certaine dose de pollution. L'indice global de synthèse croise population et niveau de pollution (Indice Pollution Population). Ainsi, le projet par son éloignement des habitations réduit cet indice.

La question de l'Ozone est une question trop globale pour faire l'objet d'une étude détaillée sur un projet local. Pour autant, cette problématique est modélisée à l'échelle de l'agglomération de Strasbourg dans le cadre du PPA par l'ASPA. C'est pour cette raison que sont présentées les éléments issus des études du PPA en E.6.2.6.

Le Mémoire en réponse n°3 indique :

En ce qui concerne la pollution :

Un très grand nombre d'interventions marquent une inquiétude forte vis-à-vis des enjeux liés à la pollution. Sur ce plan, deux grands sujets sont à distinguer :

- l'évolution d'ici 2020 de la pollution, avec ou sans projet
- l'effet du projet à un horizon donné (dans le cas présent l'année 2020)

Plusieurs remarques s'interrogent aussi sur les spécificités de l'Alsace.

Le contexte spécifique à l'Alsace et au Rhin Supérieur

L'ASPA a réalisé pour le GCO des mesures spécifiques ainsi qu'une cartographie géostatistique de la pollution au NO₂ et au Benzène, qui est présentée page 23/53 pièce C1.1.3 et page 100/357 en E4.2.6. Cet outil intègre donc les effets climatiques, comme cela est indiqué par les commentaires de l'ASPA sur ces cartes résumés ci-dessous.

La carte correspondant à la répartition spatiale des champs de concentration en NO₂ pour la phase estivale montre un très fort gradient entre le secteur urbanisé de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) et le secteur ouest rural environnant. Les plus fortes concentrations de la pollution de fond en NO₂ ressortent bien circonscrites à hauteur de l'ellipse centrale de la ville de Strasbourg où l'on relève des valeurs supérieures à 26 µg/m³ (seuil d'évaluation minimale de la directive européenne au-delà duquel une combinaison de modélisations et de mesure doit être mis en œuvre pour évaluer la qualité de l'air). Ces niveaux de concentrations diminuent très rapidement à mesure que l'on s'éloigne du secteur urbanisé vers le secteur rural où les valeurs de pollution de fond en NO₂ peuvent descendre localement en dessous de 10 µg/m³. Les niveaux sont nettement plus élevés en hiver, avec des valeurs qui atteignent et dépassent la valeur limite 2010 de 40 µg/m³ sur l'ellipse centrale de la ville de Strasbourg, de même que sur les quartiers proches des flancs ouest des échangeurs entre les autoroutes A35 et A4. La décroissance du gradient de pollution entre le secteur urbanisé et le secteur rural apparaît moins prononcé que durant l'été. Les plus faibles valeurs de concentration en NO₂ qui se retrouvent toujours préférentiellement localisées dans le secteur nord-ouest du domaine vers le Kochersberg ne s'abaissent pas en dessous de 31 µg/m³.

On note une forte disparité dans la configuration du gradient de pollution entre le secteur nord-ouest du domaine par rapport au secteur sud-ouest. Le gradient de pollution apparaît ainsi beaucoup plus resserré sur le côté nord-ouest que sur le côté sud-ouest de l'agglomération. Cette configuration, calquée sur la structure du tissu urbain de l'agglomération de Strasbourg et des communes limitrophes, est aussi en partie privilégiée par l'orientation du panache de pollution de la ville liée à l'axe des vents dominants de la plaine du Rhin (sud-ouest/nord-est). Le gradient de pollution hivernal présente la même structure, avec toutefois une atténuation du contraste entre secteurs urbain et rural qui se traduit par une plus large extension du panache de pollution généré par la ville de Strasbourg.

On note été comme hiver l'extension de couloirs de pollution le long des principaux axes de circulation automobile (A35 au sud, A4 au nord, RN4 à l'ouest). Ces axes de circulation, où les concentrations en NO₂ varient l'été entre 20 et 16 µg/m³ et l'hiver entre 38 et 35 µg/m³ caractérisent les gradients de pollution engendrés par le trafic automobile. Ils se démarquent du climat de fond de pollution moyen, aussi bien en secteur urbanisé qu'en secteur rural.

L'implantation du fuseau potentiel de passage du Grand Contournement Ouest concerne un secteur peu pollué, à l'exception des parties aux extrémités sud-ouest et nord-est du domaine correspondant aux points de raccordements projetés avec les autoroutes A35 et A4. En hiver, le contraste est moins prononcé, surtout dans la partie sud-ouest du domaine aux environs de Duttlenheim et peut également s'expliquer par une accumulation de pollution sous le vent du panache de la ville de Strasbourg favorisé par un flux dominant de secteur nord-est. Les différences inter saisonnières des niveaux de concentration en NO₂ sont nettement plus marquées en secteur rural qu'en secteur urbain.

On constate donc que, conformément aux données climatiques de la station d'Entzheim figurant en E4.1.6 page 80, les principaux flux rentrant en compte pour la dispersion de la pollution sont orientés nord-nord-est – Sud-Sud-Ouest. Le ressenti de flux « est-ouest » fortement mis en avant par de nombreuses interventions correspond plus à des flux de basse altitude très localisés et modelés par le terrain naturel (axes des vallons essentiellement est-ouest) dans la zone du Kochersberg qui n'ont pas d'influence majeure à l'échelle du Rhin Supérieur.

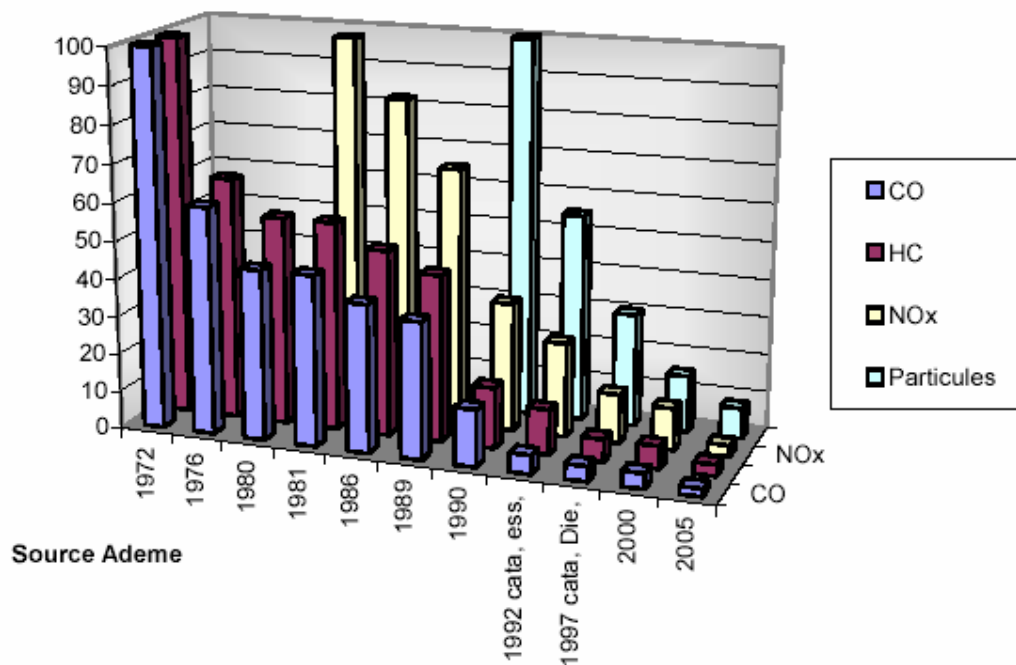
Evolution générale de la pollution, avec ou sans projet

L'un des principaux facteurs d'évolution de la pollution est lié à l'amélioration des véhicules. Plusieurs hypothèses sur le parc de véhicules ont été faites dans le cadre des études. Sont intégrées les hypothèses de renouvellement du parc automobile ainsi que les normes futures d'émissions des véhicules neufs, plus sévères qu'actuellement.

Le tableau ci dessous présente les durcissements successifs imposés aux constructeurs pour l'homologation de leurs véhicules neufs.

On peut constater que les véhicules neufs attendus dans les prochaines années seront bien

Evolution des normes d'émissions des voitures particulières en Europe pour une voiture de cylindrée moyenne (Base:100 à la première réglementation)



Source Ademe

moins polluants que ceux actuellement en circulation. D'autre part des gains en terme d'émissions sont attendus grâce aux progrès sur la composition des carburants, avec par exemple la suppression du plomb pour l'essence ou la désulfuration des diesels ou la baisse des teneurs en benzène. Bien entendus tous ces gains ne sont pas instantanés : il faut attendre que les conducteurs actuels changent de voiture pour que l'évolution positive se fasse sentir. En ce qui concerne les poids lourds des gains notables sont aussi attendus, même si leur ampleur reste moindre par rapport à celles des véhicules particuliers.

Il existe cependant quelques limites à ces effets: le renouvellement du parc automobile est en effet assez long, les véhicules actuellement mis sur le marché étant souvent plus lourds, leur consommation unitaire est plus élevée. De même, les véhicules neufs disposent de plus en plus d'options (électriques ou climatisation) qui peuvent entraîner une surconsommation en carburant.

On observe donc les conséquences de deux tendances antagonistes: d'une part les déplacements augmentent, ce qui tend à augmenter la pollution routière, les normes d'émissions des véhicules neufs ainsi que le renouvellement du parc automobile d'autre part, qui permettent d'avoir des véhicules moins polluants. On constate ainsi une augmentation sensible de la consommation de carburant (et d'émissions de CO2) de près de 60% dans l'hypothèse haute de trafic. En parallèle les autres polluants sont en baisse de 50% à 75%. Cela ne signifie pas que la pollution automobile ne sera plus un enjeu à cet horizon car le problème d'émission de gaz à effet de serre reste entier. Toutefois, en matière de production de CO2 et de consommation, ne sont pas pris en compte des modifications des modes de production d'énergie (biocarburants, motorisations mixtes, voire pile à combustible...). La

vision sur ce point est donc pessimiste et ne prend pas en compte les effets des mesures décrites dans les rapports de la MIES (Mission Interministérielle de l'Effet de Serre) par exemple.

L'évaluation du projet se fait donc par rapport à cette situation de référence qui inclut une amélioration des polluants ayant une incidence directe sur la santé.

Les effets du projet

La baisse est généralisée, sauf sur certaines sections routières : pour celles-ci, il s'agit principalement de routes influencées par la réalisation des projets routiers prévus à cette échéance (Rocade Sud, VLIO...) ou de sections à très faibles trafics initiaux pour lesquelles un ajout de trafic, même limité, constitue une variation sensible, limitée dans l'absolu cependant.

La question spécifique de l'Ozone

La pollution à l'ozone revêt un caractère régional voire interrégional. Pour cette raison, les éléments concernant l'ozone ont été étudiés dans le cadre général du plan de protection de l'atmosphère (PPA) et des études y afférent réalisées par l'ASPA. Comme indiqué page 111/357 en E4.2.6 du dossier d'enquête, l'effet du transport routier est paradoxal : bien que source d'ozone par émission de ses précurseurs que sont le NO₂ et les COV, c'est le long des axes routiers que la concentration en ozone est la plus faible du fait des réactions de destructions de l'ozone au contact du NO émis lui aussi par le transport routier.

Ainsi, l'impact du transport routier doit plus s'analyser dans le volume de précurseurs émis que dans la répartition spatiale des concentrations, qui présente des taux plus faibles le long des infrastructures que dans les zones plus isolées. Ces évolutions de volume sont synthétisés page 212 à 214 / 357 et se traduisent par une baisse en 2010 des concentrations de NO (-40%) plus forte que celle des COV (-20%). Le ratio COV/Nox de fond croît donc, alors que pour le transport routier les diminutions de COV et de Nox sont du même ordre. Les concentrations d'ozone croissent donc légèrement dans les zones éloignées des infrastructures routières, là où la concentration est liée à la pollution de fond. En milieu urbain ou en proximité des infrastructures, l'amélioration des performances du transport routier en matière d'émissions de Nox réduit paradoxalement la destruction de l'ozone et s'ajoute donc à l'effet de la pollution de fond pour faire croître la concentration en ozone.

Tout ceci repose toutefois sur l'hypothèse du maintien de la pollution de fond en 2010 au niveau de 2000, ce qui est sans doute pessimiste dans la mesure où les dispositions européennes sur les réductions des polluants primaires provenant du transport devraient entraîner une baisse généralisée au niveau continental.

Les plus fortes baisses du nombre de dépassements sont modélisées le long des nouveaux axes de circulation dont le GCO et dans les zones les moins urbanisées.

Dans le cadre des modélisations fines des émissions de polluants liées au GCO, évaluées à partir des données détaillées des études de trafic et dans l'hypothèse haute, c'est à dire la plus défavorable, le bilan des précurseurs de l'ozone est positif puisque l'on observe une baisse respectivement de 1,5% et de 1,8% sur les COV et les Nox.

Les effets du projet sur la pollution à l'ozone peuvent donc être considérés comme neutres à positifs.

Etude longitudinale de suivi épidémiologique

Une étude épidémiologique des effets sanitaires si le GCO est construit peut être envisagée, sur la base d'échantillons concernant l'ensemble de l'aire d'étude à savoir Strasbourg centre et la périphérie. Une étude médicale est en cours à Glasgow à l'occasion de la construction de la M74.

programme GENOTOX'ER

Le programme GENOTOX'ER s'intègre dans le programme PRIMEQUAL (Programme de Recherche Interorganisme pour une MEilleure QUALité de l'Air à l'échelle Locale) et correspond à la thèse de Eléna Nerrière dirigée par le Professeur Denis Zmirou (faculté de médecine de Nancy).

Sans rentrer dans le détail, les grandes lignes sont l'équipement de capteurs sur une population de 60 à 90 personnes par villes concernées (Paris, Rouen, Grenoble et Strasbourg) afin de mesurer la pollution effectivement inhalée, les résultats étant ensuite croisés avec les données populations des villes (ainsi que les données hospitalières) pour obtenir les évaluations sanitaires de l'exposition de la population au risque.

Concernant le GCO, l'évaluation sanitaire repose sur la même méthodologie qui consiste à croiser les données populations de l'aire d'étude avec les concentrations en polluant. La différence essentielle se situe au niveau de la précision des données car dans le cas du GCO, les émissions sont issues de campagnes de mesure et de modélisation à l'échelle de l'aire d'étude alors que dans le cas de GENOTOX'ER, elles sont mesurées à l'échelle individuelle. Cependant, les conclusions sont du même ordre de grandeur.

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne le bilan de la révision à mi parcours du livre blanc européen (point 1.13) :

Les perspectives de croissance des trafics en 2020 restent importantes: +50% pour le fret (+55% sur la route, +13% sur le rail et +59% en cabotage maritime) et +35% pour les voyageurs (+36% sur la route, +19% sur le rail et +108% sur l'aérien). Les émissions de CO2 sont donc supposées croître, bien qu'à un rythme plus lent que dans les années passées.

Les priorités de la révision du livre blanc apparaissent comme étant :

- d'assurer une mobilité suffisante aux personnes et aux biens
- protéger l'environnement, assurer la sécurité énergétique, assurer la protection des biens et des personnes
- innover pour accroître l'efficacité et la durabilité du domaine des transports en croissance
- permettre à l'union européenne de jouer un rôle international

La répartition modale est aussi apparue comme un problème central. En effet, le livre blanc de 2001 est apparu pour certains comme exclusivement centré sur le report modal. L'Union Européenne poursuit bien entendu sa politique d'encouragement au report modal (programmes Marco Polo pour le transport combiné, les autoroutes de la mer, 250 milliards d'euros sont prévus pour soutenir les projets du réseau transeuropéen de transports qui sont majoritairement ferroviaires ou alternatifs à la route...) mais insiste aussi sur la nécessaire complémentarité des modes de transports.

Comme indiqué dans le second mémoire en réponse il n'y a donc pas de contradiction, le bilan au contraire insistant sur les intérêts des différents modes selon leurs domaines de compétence.

En ce qui concerne la pollution (point 2) :

Compatibilité avec les mesures de lutte contre l'effet de serre :

Le rapport de la MIES sur le facteur 4 (page 16) prend en compte une hypothèse de croissance des trafics soutenue d'ici 2020 puis d'un décrochage de cette croissance par rapport à la croissance économique. Elle cite une croissance de 1,7% par an de la mobilité conduisant sur 20 ans à un taux d'environ 30% et correspondant bien aux hypothèses du scénario DAEI 2025 présenté page 114/122 du dossier d'enquête. L'hypothèse basse apparaît bien inférieure et est donc parfaitement cohérente avec les hypothèses du rapport de la MIES.

Le Rapport Le Déaut est cité par plusieurs interventions. Il confirme le diagnostic rappelé dans le mémoire n°2 (2.3) et préconise plusieurs mesures dans le domaine des transports qui sont en phase avec la nouvelle politique des transports :

- Développer les projets ferroviaires, les voies d'eau navigables, le transport maritime, les transports collectifs urbains, et autres moyens de transport compatibles avec le facteur 4, en particulier à travers les prochains contrats de projets Etat régions, en cours d'élaboration.
- *Lancer* l'élaboration d'un schéma national des infrastructures de transports, inscrit dans une perspective 2020, incluant à la fois les transports par route, par rail, par voie navigable, aériens, et par mer, basé sur la complémentarité fonctionnelle des différents types de transport, en mettant un accent fort sur le ferroutage et les « autoroutes de la mer ». Ce schéma prendra en compte l'objectif du facteur 4 et celui de la réduction de 25% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020. Il sera assorti d'une étude d'impact sur l'environnement qui comportera un bilan carbone. Ce schéma fera l'objet d'un débat conduit dans le cadre de la Commission nationale du débat public, et d'un débat au Parlement.
- *Intégrer* un bilan carbone dans les études d'impact environnemental des projets d'infrastructure.
- Engager une initiative française pour la fixation, au niveau européen, d'un nouveau niveau maximal d'émission pour les véhicules automobiles.
- *Promouvoir* les « filières courtes » d'approvisionnement au plan local (évitant les longs trajets pour les marchandises), notamment à travers la modification du code des marchés publics déjà évoquée ; introduire cette préoccupation notamment pour les cantines scolaires.
- *Renforcer* les compétences des collectivités territoriales en termes de transport (dépenalisation et décentralisation de la gestion des amendes, possibilité d'instaurer des péages urbains, etc.).

Il convient d'ailleurs de rappeler que M. Le Déaut avait participé en 2001 à un précédent rapport sur les technologies et notamment la PILE A COMBUSTIBLE (rapport enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 3 juillet 2001 et annexé au procès-verbal de la séance du 28 juin 2001). Celui-ci concluait notamment :

« Au terme de cette étude, nous sommes convaincus que les travaux de recherche doivent se poursuivre et s'amplifier, tant cette technologie nous semble prometteuse. Sans évoquer, comme nous l'avons fait en introduction l'épuisement inéluctable des combustibles fossiles, il nous paraît certain que la qualité de l'environnement de plus en plus ressentie par nos contemporains, singulièrement dans les centres urbains, donne à cette technologie, malgré

ses difficultés, un certain avenir. Cette pression sur la qualité de l'air peut parfois être considérée par les industriels comme très excessive. Il nous semble avec réalisme qu'elle ne se relâchera pas et même que les phénomènes climatiques exceptionnels seront considérés par nos concitoyens comme des conséquences de l'évolution de la température liée à l'effet de serre. Il nous paraît donc nécessaire d'accepter cette donnée et d'essayer de précéder le mouvement inéluctable plutôt que d'être contraints de nous adapter avec retard quand les produits des concurrents américains et japonais seront devenus des standards obligatoires. »

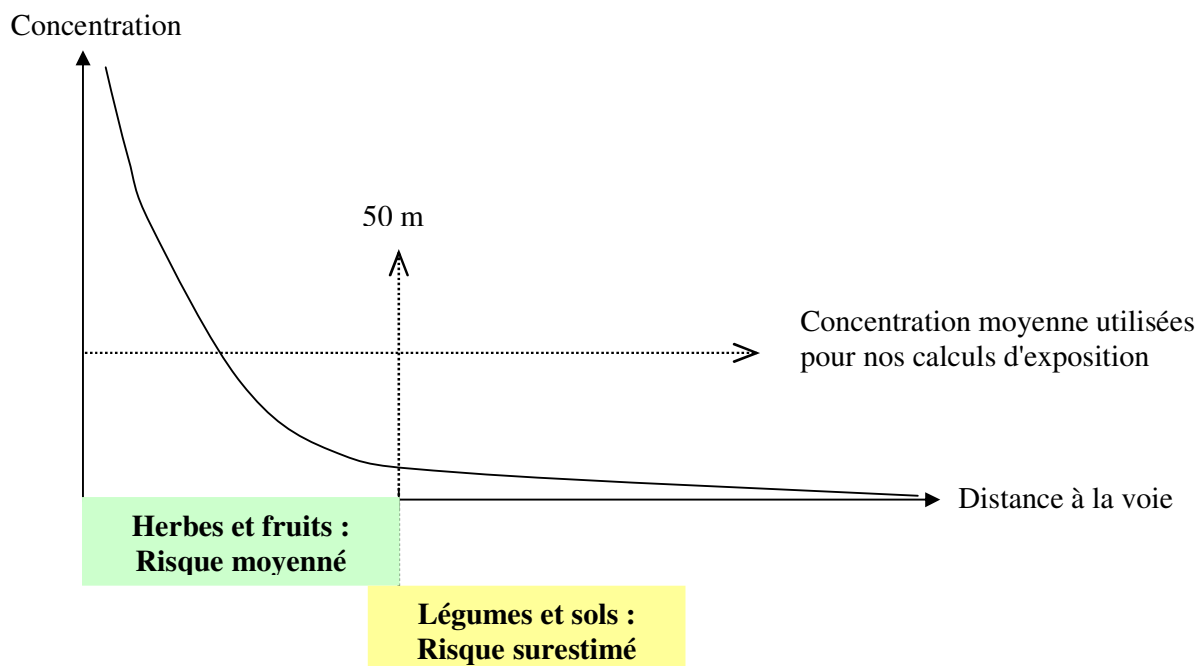
Pollution atmosphérique et contamination des sols :

• Extension spatiale de la pollution :

Plusieurs interventions s'interrogent sur la dispersion des polluants, notamment du point de vue de la pollution des sols. Celle-ci a été étudiée en détail dans le cadre de l'étude d'évaluation des risques sanitaires par ingestion des sols et denrées alimentaires selon la méthodologie décrite page 351/357 du dossier d'enquête. Les conclusions présentées en E7.5.4 page 270/357 du dossier d'enquête ne nient d'ailleurs pas les incidences du projet.

La zone retenue pour l'estimation des risques se limite à une bande de 50 m de chaque côté du GCO. Ce choix a été guidé par le résultat des observations (Cf note du SETRA d'octobre 2004) et de l'expérience du bureau d'études Biomonitor sur les phénomènes de dispersion des polluants. Le bruit de fond des Eléments Trace Métalliques (ETM) est atteint entre 40 et 80 mètres selon les paramètres qui influencent la dispersion, tandis que les Hydrocarbures Aromatiques Polycyclique (HAP) se concentrent principalement dans les 100 premiers mètres.

Toutefois, pour le calcul de l'exposition, les concentrations ambiantes sont supposées être uniformes dans la bande des 50 mètres. Dans cette bande, les concentrations oscillent entre une concentration maximale, à proximité immédiate de l'autoroute, et une concentration minimale, à 50 m de la route (décroissance exponentielle et négative). Vu la localisation des points d'exposition, on aura donc tendance à surestimer les risques liés à l'ingestion de sol et de légumes (média situés le plus souvent à 50 m de l'autoroute) et à moyenniser les risques liés à l'ingestion de fruits et d'herbe par les bovins (média situés sur la bande de 50 m) comme illustré ci-dessous :



Représentation graphique des incertitudes liées au choix d'une concentration moyenne en polluant sur la bande des 50 m sur la courbe de décroissance exponentielle négative des concentrations.

En tenant compte du contexte local, du recensement des points d'exposition situés dans la bande d'étude du GCO et de la plausibilité du risque d'exposition lié à chacun, les voies potentielles d'exposition considérées sont :

- **l'ingestion de sols et de légumes autoproduits (légumes feuilles, légumes racines et légumes fruits) au nord de Vendenheim,**
- l'ingestion de fruits issus de vergers à l'ouest de Breuschwickersheim,
- **l'ingestion de produits animaux (lait, viande) ayant pâturé sur les prairies proches du canal de la Bruche entre Ernolsheim/Bruche et Hangenbieten.**

3 scénarii ont donc été envisagés :

- un état initial en 2003 pris égal à un **état de référence** en 2020. Les effets sont ceux liés à la pollution de fond actuelle considérée comme constante jusqu'en 2020,
- un **état GCO isolé** en 2020. L'impact du projet seul est quantifié,
- un **état futur** avec GCO en 2020. On estime les effets simultanés de la pollution de fond de l'état de référence (sol et air) et de la pollution résultant des émissions théoriques du trafic routier.

● **Prise en compte du risque sanitaire lié à la pollution de l'eau :**

L'eau destinée à la consommation humaine n'est pas susceptible d'être affectée par le projet étant donné les ouvrages mis en œuvre dans le cadre de l'exploitation pour limiter les ruissellements et les infiltrations dans le milieu aquatique. De plus, le milieu récepteur des effluents aqueux fait l'objet d'une surveillance régulière par différents organismes (agences de bassin, DDASS...). L'exposition par ce médium n'a donc pas été considérée. A été retenu le dépôt atmosphérique de polluants sur les sols, les cultures et prairies destinées à l'élevage.

● **Incertitudes dans l'évaluation du risque par ingestion :**

INCERTITUDES MINORANTES	INCERTITUDES MAJORANTES	INCERTITUDES INCLASSABLES
- Pas d'ingestion d'eau, - Pas d'apports extérieurs de contamination alimentaire, - Pas de prise en compte des concentrations ubiquitaires dans les végétaux.	- Fréquence d'exposition maximale (100 % sur la zone d'étude), - Pas de lavage des fruits et des légumes, - Bovins s'alimentant exclusivement de fourrages cultivés dans la bande d'étude, - Lait et viande proviennent du même troupeau supposé contaminé, - Choix de représentants pour les HAP. Le risque diminue par 7 si le benzo(a)pyrène représente 1 % des HAP, - Pas de phénomènes de réduction de la concentration de polluant dans la plante et	- Hypothèse d'additivité des effets toxiques, - Pas de sommation des risques par ingestion et inhalation, - Paramètres de la modélisation et paramètres comportementaux ou physiologiques des cibles issus de la littérature et non spécifiques au site, - Incertitudes liées à la modélisation, - Incertitudes liées à l'emploi des facteurs de transfert des polluants vers le sol et les aliments, - Concentration moyenne des polluants dans la bande d'étude des 50 mètres.

	<p>dans le sol, - Polluant reste sous sa forme primaire, - Valeurs de bruits de fond considérées constantes entre l'état initial et l'état de référence, - VTR la plus protectrice.</p>	
--	--	--

Evolutions des consommations des véhicules :

L'évolution de la consommation des véhicules est liée à l'évolution de la consommation unitaire et à celle des distances parcourues. La consommation unitaire elle-même résulte de facteurs parfois contradictoires (meilleures performances des moteurs mais augmentation du poids, ajout de la climatisation...). Le mémoire n°3 a présenté les améliorations du parc de véhicule au niveau notamment des émissions polluantes et de la consommation.

Emissions en phase chantier :

Quelques interventions s'interrogent sur le bilan des émissions polluantes et liées à l'effet de serre en phase chantier. Ce volet n'a pas fait l'objet d'évaluation détaillée dans la mesure où il n'existe pas à ce jour de méthodologie standard. Toutefois, les matériels étant équipés de moteurs norme Europe E4 et étant dotés de pots d'échappement catalytiques utilisés autrefois dans les mines en souterrain présentent de faibles émissions de CO².

Compatibilité avec le PPA :

Le titre II du Livre II du Code de l'environnement affirme le droit reconnu à chacun de respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Pour y parvenir, ce code définit le cadre d'une politique qui consiste au travers d'une planification à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques et à préserver la qualité de l'air, notamment grâce à une utilisation rationnelle et une économie énergétique. Cette planification prévoit, conformément au décret n°98-362 du 6 mai 1998, la réalisation dans chaque région d'un plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) qui fixe des orientations permettant, pour atteindre les objectifs de qualité de l'air, de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets. Le plan alsacien a été approuvé par arrêté préfectoral du 29 décembre 2000.

Les plans de protection de l'atmosphère (PPA), qui doivent être compatibles avec les orientations du PRQA s'il existe, sont mis en œuvre conformément au décret n°2001-449 du 25 mai 2001 explicité par la circulaire du 12 août 2002, dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ou dans les zones où les valeurs limites de pollution sont dépassées ou risquent de l'être. Ils ont pour objet de ramener à l'intérieur de la zone définie, dans un délai déterminé, la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par le décret n° 98-360 du 6 mai 1998 dans son annexe I et de définir les modalités de la procédure d'alerte.

La planification prévoit en troisième lieu, la réalisation de plans de déplacements urbains (PDU), obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ces plans définissent les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de

la circulation et du stationnement. Ils ont comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Ils doivent être compatibles avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies dans le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le PRQA. Le PDU de l'agglomération strasbourgeoise a été approuvé par le conseil de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS), le 7 juillet 2000.

L'arrêté préfectoral en date du 28 septembre 2001 a créé une commission chargée de l'élaboration du PPA de l'agglomération strasbourgeoise. Lors de la première réunion de la Commission du PPA qui s'est tenue le 22 octobre 2001, le périmètre de la zone PPA a été défini. Par souci de cohérence administrative, la commission a décidé d'intégrer les vingt sept communes de la CUS (306 km², 451 240 habitants) dans le périmètre du PPA, ainsi que la commune de Hoerdt (16,6 km², environ 4 130 habitants), qui n'appartient pas à la CUS mais fait partie du dispositif d'alerte à la pollution atmosphérique « PAPA ». Suite à l'adhésion à la Communauté urbaine de Strasbourg en 2005 de la commune de Blaesheim (10,2 km², 1 370 habitants), cette dernière a été intégrée dans le périmètre du PPA. Ainsi, le périmètre PPA couvre-t-il une superficie totale voisine de 330 km² pour une population supérieure à 461 000 habitants environ (source : recensement INSEE 1999 et données actualisées Strasbourg 2004).

Lors de sa première réunion, la Commission a aussi décidé de s'appuyer sur quatre groupes de travail pour élaborer le PPA :

- GT 1 : « Connaissance et maîtrise des émissions des sources fixes » piloté par le SPPPI ;
- GT 2 : « Connaissance et maîtrise des émissions des sources mobiles » piloté par la DRE ;
- GT 3 : « Information et implication des populations » piloté par le Conseil Régional ;
- GT 4 : « Mesures de réduction des émissions polluantes et évaluation de leur effet » piloté par l'ASPA.

Entre novembre 2001 et septembre 2004, les trois groupes GT1, GT2 et GT4 se sont réunis une quinzaine de fois et quatre réunions en séance plénière ont eu lieu. Etant donné le stade d'avancement des travaux, il est apparu que l'examen du thème « information et implication des populations » était prématuré et ne nécessitait pas dès lors, de réunion spécifique du groupe GT3. Cet aspect a été cependant partiellement intégré dans les travaux des groupes GT1 et GT2.

L'ASPA a développé un outil de modélisation qui est apparu indispensable aux groupes GT1 et GT2 pour examiner de manière pertinente l'état de la qualité de l'air et l'effet prévisible des mesures de réduction envisagées comparativement aux valeurs limites applicables à l'horizon 2010. A la suite de discussions entre les partenaires, la demande a été faite d'intégrer notamment le GCO dans les simulations à l'horizon 2010, bien que la date de mise en service du GCO soit postérieure à cet horizon. Le 22 octobre 2004 a ainsi été produite une première version du PPA, dont sont tirées entre autres les simulations relatives à l'ozone dans le dossier d'enquête (E4.2.6 page 110 et 110/357 et E6.2.6 page 212 et 214/357 du dossier d'enquête). Les travaux du PPA ont donc intégré le GCO, comme l'illustre le dossier d'enquête.

Toutefois, la portée juridique du PPA imposant de prendre en considération un horizon précis fixé à 2010, la demande de prendre en compte l'augmentation du trafic poids lourds et la parution de la directive européenne 2004/107/CE du 15 décembre 2004, concernant l'arsenic, le cadmium, le mercure, le nickel et les HAP dans l'air ambiant, ont conduit à effectuer fin 2005 un premier état des lieux pour ces paramètres d'une part et à reprendre les modélisations sur la base des projets d'infrastructure réalisés à l'horizon 2010 et donc sans le GCO. Ce sont ces raisons qui expliquent le glissement du calendrier initial.

Il n'y a donc pas de problème de compatibilité réciproque du PPA et du GCO.

Effet d'une limitation de vitesse à 110 km/h sur le GCO :

Parmi les mesures mentionnées dans les interventions figure la limitation de vitesse. Une simulation complémentaire des émissions polluantes a été faite pour estimer l'impact positif d'une telle limitation.

Entre les deux situations comparées, les hypothèses de trafic et de vitesses sur les autres axes de l'aire d'étude sont identiques.

Le tableau suivant met en évidence les gains apportés par une baisse des vitesses sur le projet :

		CONSO	CO2	CO	NOx	COV	Benzène	PM	SO2
GCO à 130 km/h (en kg/jour)	GCO	149 803	471 211	7 315	1 087	244	8	50	15
	total aire étude	2 538 501	7 992 669	84 087	17 991	3 865	117	772	254
GCO à 110 km/h (en kg/jour)	GCO	138 514	435 700	4 392	988	183	5	40	14
	total aire étude	2 527 382	7 957 693	81 166	17 893	3 803	114	761	253
Différence en %	GCO	-7,5%	-7,5%	-40,0%	-9,1%	-25,2%	-34,1%	-21,2%	-7,5%
	total aire étude	-0,4%	-0,4%	-3,5%	-0,5%	-1,6%	-2,3%	-1,4%	-0,4%

Les vitesses pratiquées plus faibles induisent une baisse de la consommation des véhicules et donc des émissions de CO2 de l'ordre de 7,5 % sur le GCO et de 0,4 % pour l'ensemble de l'aire d'étude.

Pour les autres polluants, les émissions quotidiennes sur le GCO baissent de 7,5 % à 40 % selon le polluant considéré. La baisse est surtout notable sur le **Benzène** et les **particules**, deux des substances les plus nocives. **L'impact sanitaire de proximité ne pourra qu'être réduit.**

L'influence du projet sur l'ensemble de l'aire d'étude permet également une baisse des émissions totales pour tous les polluants, de 0,4 % pour le SO2 jusqu'à 3,5 % pour le CO.

Si l'on analyse l'effet global d'un projet d'A355-GCO à 110 km/h, en reprenant les tableaux de l'étude Air et figurant dans le dossier d'enquête en E6.2.6 pages 220 et /357 et synthétisés en E1.2.11 page 37/357 on a les résultats présentés ci après.

Émissions avec le GCO limité à 110 km/h

NOM	CONSO	CO2	CO	NOx	COV	Benzène	PM	SO2
A35 nord	79 584	250 313	4 636	574	139	5	29	8
A35_peri	52 029	163 786	1 559	382	74	2	16	5
A35_sud	204 095	642 166	13 763	1 494	390	14	85	20
A35_urb	180 034	567 032	3 329	1 295	251	6	47	18
A351	33 712	106 227	1 128	235	50	1	12	3
A352	70 130	220 666	4 457	514	132	5	28	7
A4	334 930	1 053 448	12 869	2 431	515	15	95	33
autre	937 742	2 954 223	21 784	6 466	1 353	38	262	94
GCO	138 514	435 700	4 392	988	183	5	40	14
RD221RD400	15 367	48 411	673	110	24	1	6	2
RD25	5 665	17 859	65	36	8	0	1	1
RD30	28 588	90 147	322	182	39	1	7	3
RD31	21 737	68 557	262	136	30	1	6	2
RD392	25 766	81 207	366	173	35	1	7	3
RD41	19 807	62 460	226	125	27	1	5	2
RD421	20 563	64 796	295	143	26	1	6	2
RD422	27 824	87 668	342	191	37	1	7	3
RD500	22 762	71 648	2 388	174	58	2	13	2
RN4	75 491	237 811	1 305	533	101	3	20	8
RN404	6 397	20 146	82	47	8	0	2	1
RN422	2 593	8 169	39	18	3	0	1	0
RN63	70 186	221 004	1 473	509	103	3	18	7
RN83	153 863	484 247	5 413	1 137	218	7	50	15
Total	2 527 382	7 957 693	81 166	17 893	3 803	114	761	253

Bilan journalier des émissions routières en kg. 2020.

NOM	CONSO	CO2	CO	NOx	COV	Benzène	PM	SO2
A35 nord	5,7%	5,8%	-6,0%	5,8%	-0,6%	-2,8%	2,2%	5,7%
A35_peri	-11,8%	-11,8%	11,0%	-11,6%	-9,9%	-2,1%	-2,4%	-11,8%
A35_sud	12,1%	12,1%	-7,0%	10,4%	-0,9%	-5,5%	-0,7%	12,1%
A35_urb	-16,8%	-16,8%	-6,3%	-17,9%	-17,8%	-6,8%	-13,0%	-16,8%
A351	1,1%	1,1%	5,9%	2,0%	2,7%	4,2%	3,5%	1,1%
A352	-0,9%	-1,0%	0,3%	-1,2%	-1,4%	-0,5%	0,0%	-0,9%
A4	-1,8%	-1,8%	1,1%	-2,2%	-1,1%	1,1%	-0,2%	-1,8%
autre	-8,5%	-8,5%	-3,0%	-7,9%	-7,5%	-5,1%	-7,8%	-8,5%
GCO	-	-	-	-	-	-	-	-
RD221RD400	-11,6%	-11,6%	-8,0%	-11,4%	-9,8%	-8,0%	-10,5%	-11,6%
RD25	-20,6%	-20,6%	-28,1%	-17,8%	-21,0%	-23,0%	-26,7%	-20,6%
RD30	-20,5%	-20,5%	-25,8%	-18,9%	-19,8%	-20,3%	-24,0%	-20,5%
RD31	-8,0%	-8,1%	-11,4%	-7,0%	-7,4%	-6,6%	-10,9%	-8,0%
RD392	-13,4%	-13,4%	-14,1%	-12,9%	-14,5%	-12,5%	-15,2%	-13,4%
RD41	-11,4%	-11,4%	-14,3%	-10,8%	-11,5%	-10,9%	-13,2%	-11,4%
RD421	-6,3%	-6,3%	-3,8%	-6,1%	-6,5%	-6,1%	-5,8%	-6,3%
RD422	-15,9%	-15,9%	-13,1%	-16,9%	-15,5%	-8,6%	-13,5%	-15,9%
RD500	-12,7%	-12,7%	-7,1%	-12,0%	-8,4%	-7,1%	-8,4%	-12,7%
RN4	7,2%	7,2%	61,0%	9,5%	10,7%	16,3%	15,3%	7,2%
RN404	-25,2%	-25,2%	-4,4%	-27,0%	-25,1%	-16,1%	-13,5%	-25,2%
RN422	-29,2%	-29,3%	-20,8%	-26,7%	-31,4%	-35,4%	-30,5%	-29,2%
RN63	-18,4%	-18,4%	-12,7%	-19,0%	-17,5%	-10,4%	-16,9%	-18,4%
RN83	-16,0%	-16,0%	3,9%	-16,2%	-10,8%	-1,9%	-4,2%	-16,0%
Total	-2,4%	-2,4%	1,8%	-2,3%	-3,0%	-0,2%	-1,1%	-2,4%

Évolution des émissions par rapport à la situation de référence. 2020

On constate donc que l'on arrive à une solution présentant **un bilan neutre à positif sur tous les polluants à l'exception du CO**

En ce qui concerne le GCO et règles HQE élémentaires (point 5.2) :

Les règles de Haute Qualité Environnementale ont été établies avant tout dans le domaine du bâtiment, sur la base de 14 cibles rappelées ci-dessous, qui peuvent pour certaines renvoyer à des aspects du projet routier indiqués en italiques :

Domaine D1 : maîtrise de l'impact sur l'environnement extérieur

Famille F1 : éco construction

Relation harmonieuse du bâtiment avec l'environnement immédiat (*intégration paysagère*)

Choix intégré des produits, systèmes et procédés de construction (*préconisation pour la phase chantier*)

Chantier à faible nuisances (*préconisation pour la phase chantier*)

Famille F2 : éco gestion

Gestion de l'énergie (*bilan énergétique*)

Gestion de l'eau (*assainissement*)

Gestion des déchets d'activité (*maîtrise de l'utilisation des sels de déneigement*)

Gestion de l'entretien et de la maintenance (*organisation de l'exploitation*)

Le Domaine D2, concernant quant à lui plus spécifiquement le domaine intérieur, n'est pas directement transposable à l'exception de la prise en compte des impacts acoustiques et donc de la mise en place des mesures de réduction des nuisances sonores. Pour mémoire il rassemble les enjeux liés au confort (hygrométrie, acoustique, visuel et olfactif) et à la santé (espaces, air et eau) dans les habitations.

En ce qui concerne la référence à la Charte de l'environnement intégrée à la Constitution (point 5.3) :

La Charte de l'Environnement intégrée dans la Constitution énonce plusieurs principes dont :

- la préservation de l'environnement est à rechercher au même titre que les autres intérêts fondamentaux de la nation ;
- afin d'assurer un développement durable, les choix destinés aux besoins du présent ne doivent pas compromettre la capacité des générations futures à satisfaire leurs besoins ;
- toute personne a le devoir de prendre part à la préservation de l'environnement.

A ce titre, le développement des infrastructures doit assurer une mobilité durable et ce en associant tous les modes, y compris le mode routier utilisé dans son domaine de pertinence. Les différentes études telles que celles de la MIES prévoient un accroissement de la mobilité y compris automobile.

La préservation de l'environnement au même titre que les autres intérêts passe notamment par le respect des normes en vigueur et par une prise en compte de celui-ci la plus large possible dans le bilan coûts -avantages des projets, ce qui est le cas pour l'A355-GCO.

La réglementation environnementale a notamment pour but de préserver un environnement équilibré et respectueux de la santé. En particulier dans le cas de l'A355-GCO, la réduction des nuisances subies par un grand nombre d'habitants de l'agglomération et d'utilisateurs de

la route est un des objectifs tandis que les études ont été menées de manière importante pour évaluer les impacts de proximité sur les populations riveraines de la future infrastructure.

Commentaires de la commission d'enquête publique :

L'effet de serre et toutes les inquiétudes relatives à la santé humaine sont des préoccupations majeures et légitimes qui ne peuvent relever que d'une analyse globale des facteurs et des sources favorisant la pollution. Cette pollution provient aussi bien de phénomènes locaux que de phénomènes plus lointains.

La diminution de la pollution nécessite des politiques d'aménagement qui engendrent conjointement une réduction des déplacements routiers, une meilleure organisation des circulations et une réduction de la congestion.

L'étude d'impact dans sa partie E6.-Analyse des effets du projet sur l'environnement p.221/357 indique que le GCO, de part le report de trafics en particulier des poids lourds permet une baisse notable de la pollution routière sur l'A35 ainsi que sur les principales radiales sauf pour la RN4. Néanmoins, afin de réduire le trafic routier sur cet axe, le département met en place le Transport routier Guidé (TRG)

Le projet a recherché un tracé le plus éloigné des habitations et diminue le trajet de 3 km par rapport à la traversée de Strasbourg. Ceci étant la situation proche de Vendenheim présente des risques de dépassement des objectifs de qualité de l'air en particulier au niveau du dioxyde d'azote. Selon l'étude d'impact, un passage en tranchée couverte couplée au déblai permettra de limiter ce risque.

Il semble que l'on puisse affirmer que ce n'est pas l'infrastructure autoroutière, élément du maillage routier alsacien, qui crée de la pollution mais bien la technologie des véhicules en matière de maîtrise des rejets polluants.

Cette technologie évolue dans le bon sens tant au niveau de la réduction des rejets que de la réduction des consommations des véhicules.

Même si l'on peut envisager une pénurie certaine des énergies fossiles, l'autoroute sera toujours, dans une vingtaine d'années, le support à un trafic routier important avec des véhicules conçus autour de sources énergétiques nouvelles.

Il ressort de l'étude d'impact du dossier et des diverses analyses une légère amélioration de la situation avec le GCO, car, couplée avec d'autres politiques d'aménagement comme la requalification de l'A35 et le développement des transports collectifs, permet d'alléger la congestion du trafic qui génère le plus de pollution suivant le Livre des Transports de la commission européenne des 2001 (en particulier l'oxyde d'azote).

Cela explique en partie que l'effet sur la consommation de carburant et sur l'effet de serre est en légère diminution dans le scénario « avec contournement » par rapport au scénario « sans contournement ».

Ceci étant, nous noterons l'importance de lancer une étude épidémiologique longitudinale des effets sanitaires dès la mise en service du GCO sur une aire d'étude comprenant Strasbourg et sa périphérie et de limiter la vitesse sur l'A355 à 110km/h afin de diminuer les émissions de benzène et de monoxyde de carbone.

Thème n° 6 : Augmentation du bruit-T6

Observations du public :

Bruit : Efficacité des écrans acoustiques. Établissement des mesures de bruit par un organisme indépendant après la construction.

Mise en place d'écrans acoustiques au niveau de Ernolsheim afin d'obtenir 3db la nuit et 5db le jour. Assurance de la réalisation des mesures compensatoires.

Création d'un mur anti-bruit côté ouest du tracé depuis l'avenue de la Concorde jusqu'à ce que la route soit en déblai (à la hauteur du RD93).

Obligation de résultats en matière de limitation de bruit tout le long d'Ernolsheim-sur-Bruche et de Kolbsheim.

Incidence du bruit, même avec écran acoustique sur la santé des personnes vu la proximité du tracé des maisons d'habitations à Vendenheim, à Eckwersheim et à Ernolsheim/Bruche.

Les estimations du bruit à l'ouest de Vendenheim sont insuffisantes, le GCO va enjambrer la route de Berstett à plus de 10m du sol, les vents d'ouest vont donc générer un effet de « porte-voix ».

Aucune protection n'est prévue alors que nous sommes sous les vents dominants.

Les protections de façade des maisons très proches du projet à Vendenheim permettent uniquement au maître d'ouvrage de respecter la réglementation de 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit, mais elles n'assurent pas aux riverains une qualité de vie suffisante.

La tranchée couverte de 300m à Vendenheim n'est pas assez longue.

Des mesures de bruit générées par le nouvel axe devront être effectuées après la mise en service du GCO pour certaines maisons (cours de la Fauvette), conformément à la circulaire n°97-110 du 12/12/1997. En cas de dépassement des normes prévues par l'arrêté du 5 mai 1995, des mesures de protection efficaces devront être prises au frais du maître d'ouvrage.

Les viaducs de franchissement de la vallée de la Bruche au sud et de franchissement du canal de la Marne au Rhin, de la voie ferrée et de la nationale au nord sont des sources énormes de bruit.

A Duppigheim, l'établissement Bestfoods France Industries est soumis à des normes de niveau sonore maximal de 51.5 à 53 dB avec des émergences maximales de 6 dB le jour et de 4 dB la nuit, les mêmes contraintes devront être appliquées au projet. La protection phonique indispensable devra être envisagée de façon collective par un mur anti-bruit au droit de cet établissement.

Les nuisances sonores, estimées à 8 ans après la mise en service et non à 20 ans comme le préconise la loi, sont sous-estimées et les infrastructures de protection prévues sont donc insuffisantes.

Pour diminuer le bruit, utilisation d'un revêtement adéquat, identique à celui qui a été posé à Ostwald, et limitation de la vitesse.

Le tracé devra être en déblai le plus souvent possible pour réduire les nuisances sonores, en particulier sur le ban de Stutzheim-Offenheim.

Questions de la commission d'enquête publique :

Quels sont les paramètres qui ont été pris en compte pour l'établissement des isophones (vents dominants, topographie existante, tracé futur, ouvrages d'art et hydrauliques éventuels) ?

Dans le cadre de la comparaison des différentes options, avez-vous intégré des données concernant le cadre de vie et notamment le bruit afin de mieux les comparer ? (réf : E5-2.3)

L'étude acoustique a mis l'accent sur les mesures de jour. Or le rôle de transit dévolu au GCO induira un trafic de nuit important. Avez-vous établi une étude liée aux effets nocturnes ? (réf :E6-2).

Dans le chapitre « ambiance acoustique », les isophones page 289 ont apparemment été tracés pour des périodes diurnes, qu'en est-il des nuisances nocturnes ?

Réponses du maître d'ouvrage :

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

Monsieur GOEPP (Conseiller Municipal à Duttlenheim) :

Je fais le lien entre l'agriculture et la pollution. Je tiens à préciser que Duttlenheim va sacrifier, non pas 52 mais 95 ha à ce projet, vu que le projet de raccordement de l'A35 sur la V.R.P.V. nous en consomme déjà 43. S'il y a abandon du G.C.O., est-ce que la RN4 122 continuera tout droit vers l'A35, ce qui consommera beaucoup moins de foncier ? Je précise également que ce n'est pas 355 ha mais pratiquement 400 que le projet consomme dans sa globalité.

De plus, on a parlé plusieurs fois du parc économique de la plaine de la Bruche. Tout ce que demandent les communes riveraines, c'est que le RD111 soit prolongé en ligne droite à 2 voies d'à peu près 300 m pour rejoindre l'A35.

Du point de vue de l'environnement, je tiens à signaler qu'entre Duppigheim et Duttlenheim, on peut voir les deux clochers. Après, il y aura quelque chose entre 5 et 10 m de haut avec quelques petits tunnels pour passer en dessous. Donc il y aura l'avant et l'après muraille de chine bruyante qu'on veut nous mettre entre les deux villages. Pourquoi les études de bruits et notamment les cartes qui figurent dans le dossier s'arrêtent subitement entre Duppigheim et Duttlenheim et ne prennent pas en compte l'énorme escargot autoroutier qui sera uniquement au Sud et qui permettra de monter et de descendre du G.C.O. ? Pourquoi n'estime-t-on que le bruit ne s'étende qu'à quelques hangars entre Duppigheim et Duttlenheim alors qu'un magnifique collègue a été construit à environ 400 m ? En tant que parent d'élève, je ne peux pas passer cette question.

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

Les études acoustiques prennent en considération jusqu'à Innenheim, au raccordement de la voie rapide du piémont des Vosges. Elles prennent en compte la structure principale de l'autoroute et tous ces éléments ont été intégrés dans le dimensionnement et dans l'analyse des effets du bruit sur le secteur. Bien entendu, le raccordement autoroutier se fera quelles que soient les décisions sur le Grand Contournement Ouest puisque nous allons commencer l'archéologie cet été et les premiers travaux au début de l'année prochaine.

Monsieur Philippe ACKERER (Directeur de recherches au C.N.R.S.) :

Je suis responsable du programme national de recherche en hydrologie et je souhaiterais également en tant qu'expert sur cette partie. Je voudrais d'abord faire un commentaire. On se rend compte, suite aux différentes interventions, que la concertation préalable n'a pas vraiment eu lieu, ou du moins pas avec les personnes qui sont ici, au vu du nombre de questions qui restent posées. On se rend compte également que lorsqu'on parle de pollution ou de trafic, la réponse est : "avec G.C.O. ou rien du tout", alors qu'on a ici une alternative qui a été exposée et qui me semble frappée du point du bon sens. On pourrait aussi prendre le temps de réfléchir sur les impacts atmosphériques, sonores... des autres alternatives possibles.

Concernant le bruit, est-ce qu'on tient compte, dans les calculs menés, du report des camions sur la France ? Dans plusieurs textes, il est stipulé que les calculs prévisionnels de la pollution sonore doivent se faire à différents niveaux. Il doit y avoir un calcul prévisionnel pour le bruit de jour, un pour le bruit de nuit, un pour le bruit de jour et de nuit en condition atmosphérique standard, en condition atmosphérique perturbée, c'est-à-dire que l'on tient compte du vent, de la température, ainsi que d'une troisième variable dont j'ai oublié le nom. De cela, il n'y a aucune trace dans l'actuel document.

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

En terme de trafic, dans le cadre de l'hypothèse haute de croissance, ils sont pris en compte. Nous avons une hypothèse haute et une hypothèse basse, et dans l'hypothèse haute, nous trouvons une vision maximaliste de développement des trafics et c'est celle qui a été utilisée pour servir de base à tous les calculs sur les nuisances du projet en terme de bruit ou de pollution. En terme de bruit, les calculs ont été faits dans les conditions que vous avez citées, puisque l'on a des éléments pour le jour, la nuit et des éléments sur le jour en "condition de propagation favorable du bruit", c'est-à-dire les conditions météo auxquelles vous faisiez allusion tout à l'heure. Dans l'étude d'impact, qui est un résumé de l'ensemble de toutes les études qui ont été menées jusqu'à présent, vous trouvez la synthèse de ces cartes, essentiellement la carte jour et les commentaires qui correspondent aux impacts, puisqu'il a été vérifié le respect des seuils, à la fois de jour et de nuit, et c'est ce qui a servi à dimensionner les mesures de protection. Toutes les cartes ne figurent pas dans le dossier -elles sont dans le dossier d'A.P.S.- mais les textes et tous les éléments dimensionnant les mesures de protection y sont.

Concernant l'autre mesure, vous avez un autre sujet par rapport au bruit, qui est l'émergence acoustique du projet et qui correspond aux évaluations des effets sur la santé humaine du bruit. Ces éléments sont dans le chapitre E7 et correspondent à la mesure de la différence de bruit entre la situation actuelle et la situation future avec projet à saturation acoustique, c'est-à-dire avec un trafic augmenté par rapport au trafic de référence.

Monsieur Marcel BIR (Conseiller Municipal de Ernolsheim-sur-Bruche) :

J'aimerais que Monsieur QUOY nous précise quelles seront les protections acoustiques sur le viaduc de la Bruche. J'ai cru comprendre que cela se résumerait à un tapis peu bruyant.

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

Il y a deux éléments. Tout d'abord, un mur anti-bruit sera prévu, côté Ernolsheim, justement pour les habitations les plus proches de l'infrastructure. Là où le tracé s'éloigne, en attaquant le moulin et la côtière, nous sommes dans un secteur où les murs sont moins efficaces et les revêtements acoustiques plus performants. Sur la partie directement riveraine d'Ernolsheim, ce sont bien des murs anti-bruit qui sont prévus.

Le mémoire en réponse n°1 indique :

Les **conditions climatiques moyennes** prises comme référence sont indiquées dans le chapitre relatif à la méthodologie en E10.2.3 page 341. Ce sont celles de la **station météo d'Entzheim**, décrites page 80 de l'étude d'impact en E4.1.6.

La méthode utilisée est la méthode dite "NMPB" (Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit) **incluant une prise en compte des effets météorologiques**. Il s'agit plus précisément de la méthode NMPB - Routes -96 publiée en version expérimentale par le CERTU en janvier 97, reprise dans la norme XP S 31 133.

Pour tenir compte de la météo, les calculs sont effectués en conditions dites « de long terme ». Ce calcul se base sur des données météo relevées à différents emplacements du territoire. Ces **relevés moyens** fournissent, **pour chaque direction possible** source - récepteur (par pas de 20°), le pourcentage du temps où les conditions météo sont **favorables** à la propagation du bruit (conditions conduisant à une augmentation du bruit au récepteur : **vent** principalement, mais aussi conditions de **température...**). Pour le pourcentage du temps restant, les conditions météo sur le site peuvent être soit homogènes ce qui correspond, en simplifiant, à une situation sans effet météo, soit défavorables à la propagation ce qui peut entraîner une baisse significative des niveaux de bruit. Les niveaux sonores en conditions défavorables de propagation sont très variables, peu répétitifs et non prévisibles. Ils ne peuvent pas être actuellement modélisés et la méthode de calcul NMPB assimile donc toutes ces conditions défavorables à des conditions homogènes ce qui correspond à un **calcul surestimant les niveaux sonores** et donc en faveur du riverain.

En matière de **topographie**, le sol est supposé **réfléchissant**, ce qui surestime le niveau sonore et ce d'autant plus que l'on traverse des zones naturelles avec un couvert végétal important. Les isophones sont établis à **5 mètres au-dessus du sol**, qui a été **modélisé** en 3 dimensions à partir des plans fournis en format autocad. Le bâti a forfaitairement été élevé à 10m. Afin d'alléger les calculs, seules les zones de bâti proches du projet ont été calculées. Le **maillage** des points de calcul est de **50 mètres** (proche du projet) et 200mètres pour les zones plus éloignées.

Le **tracé** futur a été pris en compte sans ouvrages de protection pour les cartes d'isophones présentées en E6.2.5 pages 209 à 211. Le **profil en long** est celui de l'avant-projet sommaire et est pris en compte. Ainsi les secteurs en **déblais** (Breuschwickersheim par exemple page 211) présentent des isophones moins étendus que les secteurs en **remblais** (Ittenheim par

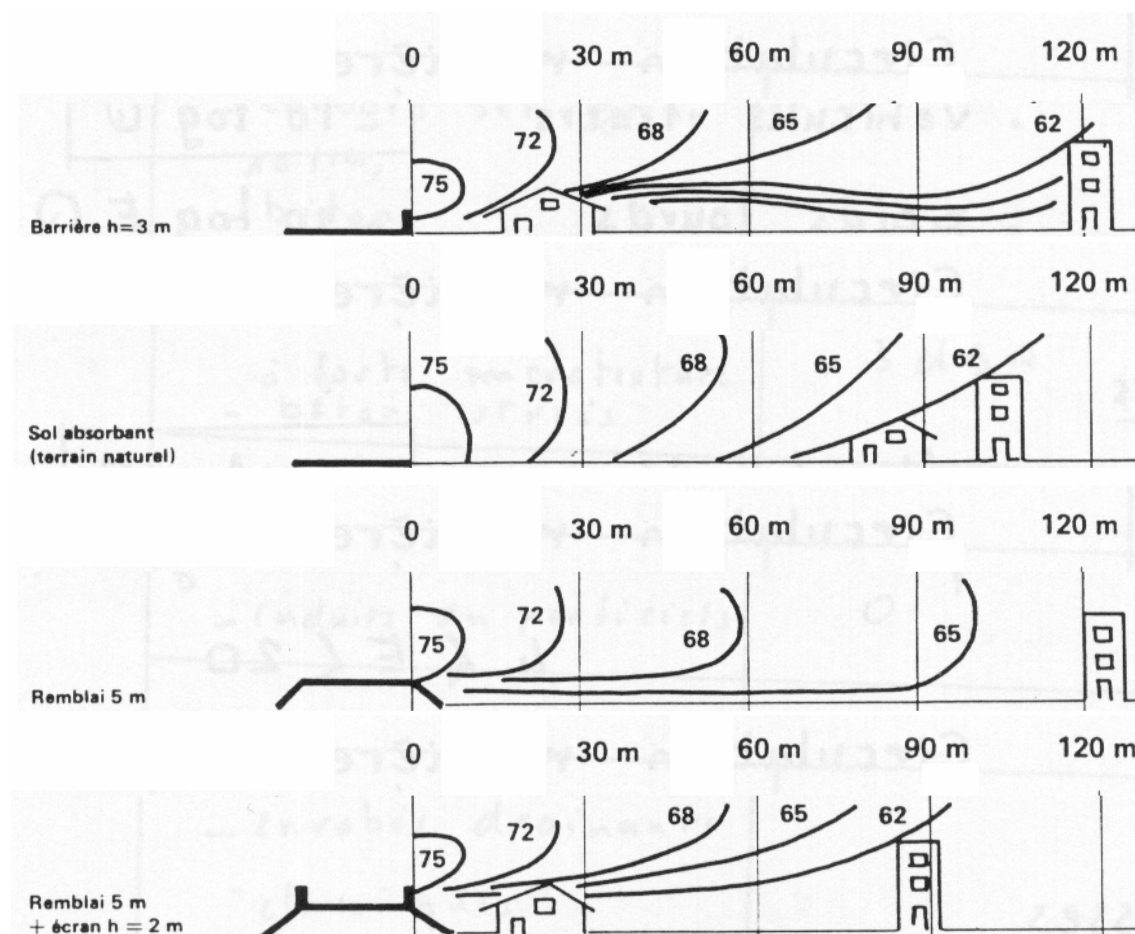
exemple page 211) Les ouvrages d'art ou hydrauliques du projet ne sont pas pris en compte à ce stade d'étude.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

En ce qui concerne le Bruit (point 11) :

11.1. Adaptation des mesures proposées aux enjeux

Un mur anti-bruit réfléchit une partie des ondes sonores mais modifie aussi leur propagation. Ce dispositif est particulièrement efficace sur les premières dizaines de mètres. Ainsi ce dispositif est bien adapté à la protection d'habitation très proches. A plus grande distance, à partir de quelques centaines de mètres, l'effet propre du mur est atténué. C'est pour cette raison que les protections de ce type ne sont prévues sur le GCO qu'aux endroits où les habitations sont les plus proches, c'est-à-dire sur Vendenheim et Ernolsheim sur Bruche et non dans le Kochersberg.



Illustrations des différences de propagation selon l'élévation du projet par rapport au sol et les protections mises en place.

11.2. Impact sur l'élevage porcin de Pfulgriesheim

L'inquiétude de l'exploitant de l'élevage de Pfulgriesheim fait référence principalement au bruit. L'exploitation se situe en limite à l'extérieur de la bande de DUP à environ 200 m de l'axe du projet retenu à l'APS. Il est visible sur la planche 12 des perspectives paysagères (pièce F du dossier d'enquête).

L'impact bruit du projet est présenté sous deux aspects dans le dossier d'enquête :

- la modélisation sonore de l'infrastructure en 2020 en E6.2.5. page 210 ;
- l'évaluation de l'émergence sonore du projet en E.7.5. page 261/357.

La carte ci-dessous présente une vue détaillée de la zone ainsi que les isophones en situation de projet.

L'exploitation apparaît comme située en limite de l'isophone 65 dB de jour, sans protection acoustique.

Comme indiqué page 293/357 du dossier d'enquête, le concessionnaire mettra en œuvre des enrobés aux caractéristiques acoustiques appropriées aux endroits les plus sensibles dont fait partie la commune de Pfulgriesheim. Cette mesure devrait réduire le niveau sonore. Une étude spécifique pourra être engagée par le concessionnaire pour déterminer les mesures locales et l'impact sur l'exploitation.

L'impact sur la santé humaine comporte un volet « pollution par ingestion » qui aborde les possibilités de contamination par la chaîne alimentaire comme rappelé page 246/357 en E.7.2.4. du dossier d'enquête. Les études montrent qu'il n'y a pas de risque sanitaire majeur lié à l'ingestion des produits issus des zones proches du GCO.

La distance de dispersion des polluants particuliers est limitée à quelques dizaines de mètres et ne devrait donc pas concerner l'élevage situé à 200 m de l'axe environ soit à plus de 180 m du bord de chaussée, distance à laquelle la pollution particulière ne peut plus être distinguée de la pollution de fonds. De plus, l'état initial du secteur présente des concentrations dans le sol de HaP de niveau moyen (carte page 109/357 du dossier d'enquête).

L'enjeu principal correspond donc bien au bruit. Le niveau sonore sera atténué grâce au revêtement peu bruyant et une étude spécifique pourra être menée par le concessionnaire pour évaluer l'impact éventuel sur l'exploitation.

Il pourra le cas échéant être fait application de l'article L 352-1 du code rural.

11.3. Efficacité des enrobés « acoustiques »

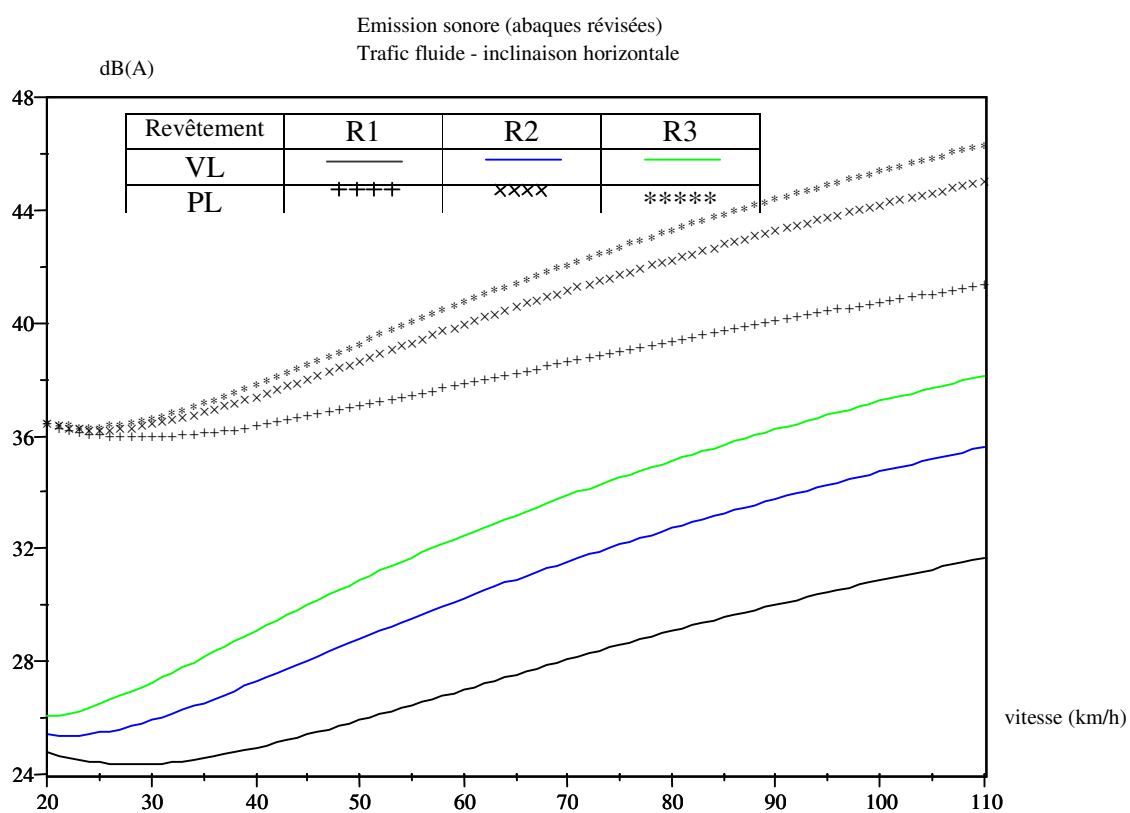
L'émission sonore d'un véhicule correspond au niveau sonore perçu sur l'isophone de référence (30m de la voie, 10m au dessus de la chaussée) lors de la circulation d'un véhicule par heure.

Les données d'émission issues des récents travaux pilotés par le SETRA concernant l'actualisation des abaques d'émissions sonores sont présentées ci-dessous. Ces données distinguent 3 types de revêtements classés suivant leur performance acoustique, et 2 types de

véhicules (VL et PL). Le tableau suivant présente le classement acoustique de quelques revêtements courants :

R1 (catégorie la moins bruyante)	R2 (catégorie intermédiaire)	R3 (catégorie la plus bruyante)
BBTM 0/6 types 1 et 2 BBUM 0/6 BBDr 0/10 BBTM 0/10 type 2	BBTM 0/10 type 1 BBSG 0/10 ECF BBUM 0/10	BC BBTM 0/14 BBSG 0/14 ES 6/10 ES 10/14

L'évolution de l'émission sonore en fonction de la vitesse, du type de véhicule et de revêtement de chaussées est représentée ci-dessous.



L'écart entre les revêtements peu bruyants et les revêtements standards peut-être de l'ordre de 4 à 5 dB pour une voiture comme pour un poids lourd.

Au-delà de ces considérations théoriques, les résultats de la mesure des effets de la mise en place entre 2003 et 2004 d'un enrobé spécial peu bruyant sur les voies rapides urbaines (A35) de Strasbourg à Ostwald montrent une réduction de 5 à 6 dB(A) en proximité de l'infrastructure.

On peut donc retenir une efficacité de l'ordre de 5 dB(A) à la source pour de tels revêtements.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

En ce qui concerne le Bruit (point 1) :

1.2. Rappel de la réglementation en vigueur

Un grand nombre d'observations dénotent une légitime inquiétude d'une population connaissant actuellement des niveaux de bruits faibles, cet environnement calme étant un élément essentiel de leur qualité de vie.

Le maître d'ouvrage rappelle qu'il s'est clairement engagé tout au long de la concertation à tout mettre en œuvre pour respecter scrupuleusement les obligations mises à sa charge par la loi sur le bruit et ses décrets d'application voire à aller au-delà, compte-tenu du calme particulier de certains secteurs. (Cf Etat initial en C1.6.1. page 34/53, rappel de la concertation de 2003 en C1.6.3. page 37/53 du dossier et synthèse des mesures en C1.6.3. page 44/53) :

« Le concessionnaire mettra en œuvre des enrobés aux caractéristiques acoustiques appropriées aux endroits les plus sensibles et où l'efficacité sera démontrée (traversée du Kochersberg entre les communes de Stutzheim, Dingsheim, Griesheim, Pfulgriesheim et Pfetticheim, en prolongement des ouvrages de protection à la source sur Vendenheim et dans la vallée de la Bruche). »

Pour ce projet, le contexte réglementaire est défini par l'article L 571-9 du code de l'environnement (ancien article 12 de la loi bruit du 31 décembre 1992), complété par ses textes d'application : décret 95-22 du 9 janvier 1995, arrêté du 5 mai 1995 et circulaire du 12 décembre 1997. Ces textes précisent les niveaux sonores futurs qui devront être respectés par le projet. Les objectifs réglementaires sont définis par l'arrêté du 5 mai 1995. Ils sont présentés dans le tableau suivant :

Usage et nature des locaux	LAeq (6h-22h)	LAeq (22h-6h)
Etablissements de santé, de soins et d'action sociale <i>sauf salles de soins et salles de repos</i>	60 dB(A) 57 dB(A)	55 dB(A)
Etablissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	60 dB(A)	
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65 dB(A)	

Remarque 1 : une zone est d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant existant avant la construction de la voie nouvelle, à 2 mètres en avant des façades des bâtiments, est tel que le LAeq (6 h-22 h) est inférieur à 65 dB(A) et le LAeq (22 h-6 h) est inférieur à 60 dB(A).

1.3. Analyse de cette réglementation

Pour ce site, l'analyse de la situation initiale permet de définir les objectifs qui devront être visés dans le cadre de l'application de la réglementation. La campagne de mesures in situ réalisée en mars 2003 a permis d'identifier les différentes zones d'ambiance sonore.

La plupart des points de mesures situés sur les habitations les plus proches du projet sont considérés comme étant dans des zones à ambiance sonore initiale modérée, au sens de la réglementation (communes de Duttlenheim, Duppigheim, zone industrielle de Duppigheim, Ernolsheim, Kolbsheim, Breuschwickersheim, Ittenheim, Stutzheim-Offenheim,

Pfulgriesheim, Pfettisheim, Eckwersheim et Vendenheim, ainsi que le point mesuré en champ libre au niveau du centre hospitalier de Hoerdth).

Seuls un point à Duppigheim (le long de la RD392) et un point à Ittenheim (le long de la RN4) dépassent les 65dB(A) et sont donc non modérés.

1.4. Rôle et obligations du concessionnaire

La logique prévalant consiste à lier le concessionnaire à une obligation de résultat en terme de seuils réglementaires à respecter, à savoir 55 dB(A) pour le Leq 22h-6h et 60 dB(A) pour le Leq 6h-22h, sans pour autant déterminer la nature détaillée des moyens mis en œuvre. Cette marge de manœuvre doit lui permettre aussi d'optimiser les protections acoustiques lors de la mise au point détaillée du tracé de l'autoroute dans le cadre de l'Avant Projet Autoroutier (études qui suivront la Déclaration d'Utilité Publique) au sein de la bande de 300 mètres en fonction des profils en long et tracé en plan définitifs et des secteurs où l'autoroute passera en déblais. Par ailleurs, il est important de lui laisser une certaine latitude pour discuter des dispositifs de protection avec les communes, et, le cas échéant, les associations de riverains (par exemple : un merlon plutôt qu'un mur, la hauteur maximale des protections à la source etc.). Toutefois, cette marge de manœuvre est limitée et ne concerne pas le choix entre un ouvrage de type tranchée ou couverture d'une part et des murs anti-bruit d'autre part. De même une protection de type réglementaire à la source comme un mur ou un merlon ne peut être remplacée par la mise en œuvre d'enrobés peu bruyant. C'est dans cet esprit qu'il incombe au maître d'ouvrage de l'enquête d'avoir vérifié qu'il est bien possible de respecter les seuils en définissant les principes des mesures à mettre en œuvre. Il appartiendra ensuite au concessionnaire de choisir le procédé constructif, le dimensionnement précis des moyens (hauteur de mur, capacité d'absorption...) mais aussi de faire en lien avec les riverains les choix paysagers et architecturaux relatifs à ces ouvrages (notamment dans le cas du GCO à Kolbsheim/Ernolsheim et à Vendenheim). Cette marge de manœuvre, après les conclusions de l'enquête, ne doit donc pas conduire à des surcoûts significatifs.

1.5. Prise en compte du cadre de vie dans la comparaison des options

Dans le cadre de la comparaison des différentes options, des données concernant le cadre de vie ont-elles été intégrées et notamment le bruit afin de mieux les comparer ?

Le cadre de vie constitue effectivement un des critères analysés dans le cadre des études préalables au débat de 1999, comme indiqué en E5.2.4. page 164/357 du dossier. Cet aspect peut être croisé avec la notion de « Zones de calme » exposée page 162/357 et l'analyse paysagère synthétisée pages 165 et 166/357 du dossier d'enquête. Les éléments détaillés de ces études figuraient dans le dossier support du débat de 1999 :

En phase d'études préliminaires, il n'est pas possible en l'absence de tracé d'évaluer les nuisances sonores d'une option. En revanche, la recherche d'un tracé peut passer par la représentation des « enveloppes acoustiques » qui permettent de dessiner les espaces où insérer plus ou moins facilement l'infrastructure. Ces enveloppes sont rappelées sur la carte de synthèse des contraintes environnementales (page 30 et 31/53 du dossier d'enquête en C1.6.1) et présentées dans l'aire d'étude page 99/357 du dossier d'enquête en E4.2.5.)

Les enveloppes acoustiques de protection autour du bâti représentent les distances autour du bâti sensible au-delà desquelles la future infrastructure ne sera pas génératrice d'un niveau de bruit donné

pour ces bâtiments :

Si la future infrastructure ne passe dans aucune zone de protection, aucun bâtiment de la zone ne devrait être exposé à des niveaux de bruit supérieurs à 55 dB(A)

Si la future infrastructure passe dans une enveloppe de protection jaune (L_{Aeq}(6h-22h) entre 55 et 60dB(A)), les bâtiments sensibles correspondants sont susceptibles d'être exposés à des niveaux de bruit compris entre 55 et 60 dB(A) en période diurne

Si la future infrastructure passe dans une enveloppe de protection verte (L_{Aeq}(6h-22h) entre 60 et 65 dB(A)), les bâtiments sensibles correspondants sont susceptibles d'être exposés à des niveaux de bruit compris entre 60 et 65 dB(A) en période diurne

Si la future infrastructure passe dans une enveloppe de protection bleue (L_{Aeq}(6h-22h) supérieur à 65 dB(A)), les bâtiments sensibles correspondants sont susceptibles d'être exposés à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) en période diurne

Les enveloppes acoustiques peuvent être dessinées pour plusieurs hypothèses de trafic. L'hypothèse la plus pénalisante étant la « saturation acoustique ». La carte est présentée en annexe.

Notamment page 172 du dossier d'enquête dans le cadre de la comparaison des fuseaux est et ouest, est indiquée une estimation de la population située dans des bandes de 500 à 2 000 m de large. Le fuseau semble concerner une moindre population et donc avoir un impact plus faible en terme de bruit. Le cadre de vie est ensuite abordé dans le chapitre sur l'urbanisme pages 173 et 174 du dossier d'enquête.

Dans le cadre de la comparaison des micro variantes, cet aspect a aussi été pris en compte et est synthétisé page 183 du dossier d'enquête aux chapitres sur l'impact acoustique et l'impact sur l'urbanisme.

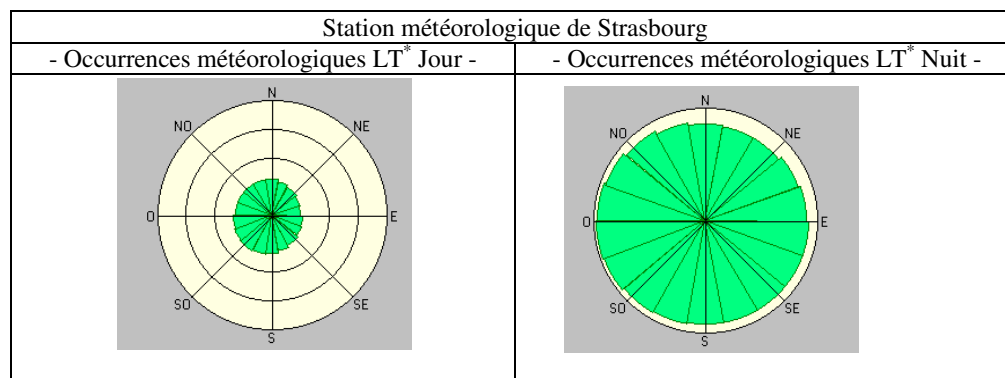
1.6. Impact sonore nocturne

L'étude acoustique a mis l'accent sur les mesures de jour. Or le rôle de transit dévolu au GCO induira un trafic de nuit important. Avez-vous établi une étude liée aux effets nocturnes ?

Dans le chapitre « ambiance acoustique », les isophones page 289 ont apparemment été tracés pour les périodes diurnes, qu'en est-il des nuisances nocturnes ?

Les effets nocturnes sont cités en E6.2.5 page 212/357 du dossier d'enquête. Pour les secteurs les plus délicats, si les isophones sont les isophones de jour, les niveaux sonores simulés sur chaque bâtiment sont bien donnés pour le jour et pour la nuit (tableaux des points simulés sur les illustrations pages 296 et 299 / 357 du dossier d'enquête).

Les conditions météorologiques nocturnes sont distinctes des conditions de jour, comme rappelé dans le mémoire n°2 :



Les simulations de nuit ne montrent pas de différence dans la détermination des zones sensibles par rapport à la situation de nuit. Les cartes de bruit nocturne sont fournies en annexe.

1.6.1. Impact sur le sommeil et gêne

L'analyse réalisée pour le GCO et résumée pages 256 et 258/357 du dossier d'enquête consiste à évaluer la population pour laquelle le bruit engendré par l'infrastructure serait susceptible de dégrader la qualité du sommeil en période nocturne, malgré un respect des limites réglementaires actuelles. Cette évaluation présente l'avantage de prendre en compte un aspect de la gêne sonore non pris en compte par la réglementation actuelle et de répondre aux inquiétudes des populations riveraines. En effet, outre l'indicateur réglementaire de type LAeq(jour,nuit), l'indicateur de type niveau sonore maximal L_{Amax} peut être représentatif des effets du bruit routier sur la santé. Il est ainsi recommandé que le L_{Amax} nocturne ne dépasse pas 50 à 45 dB(A) plus de 10 à 15 fois par nuit à l'intérieur des logements.

Le principe de l'analyse consiste à évaluer pour la période nocturne et pour chaque tronçon du projet, les populations se situant à une distance du projet supérieure à la distance de l'isophone LAeq=55 dB(A) (respect des conditions réglementaires) mais inférieure à la distance de l'isophone correspondant à un niveau sonore maximal L_{Amax}=70 dB(A) dépassé plus de 10 fois par nuit en façade d'un logement.

Les calculs font l'hypothèse d'un terrain plan, d'un projet au niveau du terrain naturel et ne tiennent pas compte de la présence du bâti ni d'éventuelles protections acoustiques (écran, buttes de terre). Cette analyse ne prend pas en compte les parties du tracé devant présenter à terme des protections acoustiques, qui demanderaient une étude plus approfondie. Le calcul majeure donc les nuisances.

Les critères réglementaires et le critère basé sur l'évaluation du niveau maximal dépassé 10 fois par nuit sont simultanément vérifiées sur l'ensemble du projet, pour les deux variantes considérées : dans la limite des hypothèses adoptées, aucun bâtiment n'est susceptible de subir une gêne sonore entraînant une dégradation de la qualité du sommeil.

1.6.2. Isolation de façade et fenêtres fermées

(Brumath 448)

La climatisation des bâtiments protégés de manière passive est envisagée par l'article 4 de l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières qui fournit les précisions ci-dessous.

Dans les cas nécessitant un traitement du bâti mentionnés à l'article 5 du décret relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, l'isolement acoustique contre les bruits extérieurs DnAT, vis-à-vis du spectre du bruit routier défini dans les normes en vigueur, exprimé en décibels (A), sera tel que :

$$DnAT = LAeq - Obj + 25,$$

LAeq est la contribution sonore de l'infrastructure, définie l'article 1er, et Obj la contribution sonore maximale admissible définie aux articles 2 et 3 du présent arrêté. DnAT est l'isolement acoustique contre les bruits extérieurs, défini à l'article 5. Cet isolement est

déterminé pour une durée de réverbération égale à 0,5 seconde. Ce calcul sera effectué s'il y a lieu pour les deux périodes, et la valeur d'isolement la plus élevée sera retenue.

Quand l'application de cette règle conduit à procéder effectivement à des travaux d'isolation de façade, l'isolement résultant ne devra pas être inférieur à 30 dB (A).

Pour les locaux d'habitation, la valeur de cet isolement devra être respectée dans les pièces principales et les cuisines.

Lorsqu'un traitement du bâti est nécessaire, il convient de prendre en compte les exigences de pureté de l'air et de **confort thermique** en saison chaude à l'intérieur des bâtiments.

1.7.Réalisme des mesures proposées

1.7.1. Compatibilité de murs anti-bruit avec des ouvrages de type pont ou viaduc

Du point de vue technique, il n'y a pas d'impossibilité particulière, la principale contrainte étant la résistance au vent des murs. Les photos ci-dessous correspondent au périphérique de Lille.

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne l'Impacts cumulés LGV Est et GCO sur Vendenheim (point 4.3.4) :

Plusieurs interventions s'interrogent sur l'impact cumulé du TGV Est et de l'A355-GCO sur le secteur de Vendenheim.

Dans le cadre des engagements de l'Etat publiés après la DUP pour la totalité du projet de ligne à grande vitesse, RFF a identifié les habitations susceptibles d'être exposés à des niveaux sonores supérieurs aux seuils ou faisant l'objet d'une modification significative du paysage sonore (au sens des articles 2 et 3 du décret du 9 janvier 1995, c'est à dire une augmentation de 2 dB(A) de la contribution ferroviaire). Ces habitations, mentionnées dans les engagements de l'Etat, se situent au sud de la commune en proximité de la gare (rue B.Pascal à l'ouest et rue des graviers à l'est de la voie ferrée) et entre le canal et la voie ferrée (rue Lignée). Aucune habitation des lotissements nord de Vendenheim n'a été identifiée dans ces études. On peut donc considérer que la mise en service du TGV Est ne modifiera pas substantiellement l'ambiance sonore sur ce secteur. Par conséquent, les calculs d'émergence présentés page 261/357 devraient rester parfaitement valables. Ceci d'autant plus que le niveau sonore du GCO seul (54,9 dB(A) en LD2) est nettement supérieur au niveau ambiant initial de 47 dB(A). Si la contribution ferroviaire ne conduit pas à une augmentation de plus de 2 dB(A), le niveau ambiant restera inférieur à 49 dB(A) et le niveau sonore total résultant devrait rester essentiellement du au seul GCO.

En **conclusion**, on peut considérer que sur le secteur nord-est de Vendenheim, les nuisances sonores seront principalement dues au projet routier et non au projet ferroviaire, au moins jusqu'à la seconde phase du TGV Est.

En ce qui concerne les mesures de l'état initial acoustique sur Vendenheim (point 4.3.5) :

A la demande des riverains, une campagne de mesures complémentaire à celle effectuée par le CETE de l'Est a été réalisée par la Communauté Urbaine de Strasbourg. Le rapport complet est joint en annexe. Les mesures sont tout à fait cohérentes avec les premières mesures et ne change pas la nature de l'ambiance sonore initiale du secteur.

Le mémoire en réponse n°1 sur le Bruit indique :

Murs absorbants/semi absorbants

Les écrans anti-bruit peuvent avoir des caractéristiques d'absorption plus ou moins élevées. Les simulations ont été réalisées avec des murs aux caractéristiques « moyennes », le logiciel utilisé ne permet pas de définir plus précisément les caractéristiques.

Textes masqué des pages 209 et 211 du dossier d'enquête.

Lors de l'impression des parties de texte ont été cachées par les cartes. Cette anomalie a été constatée par le maître d'ouvrage et la commission d'enquête au début de l'enquête. Après discussion et envoi à la commission des pages convenablement paginées il a été décidé de ne pas apporter de modification, l'essentiel de l'information se trouvant sur les cartes ainsi que dans le résumé non technique. Les pages sont jointes en annexe 8.

Page 293 du dossier est mentionnée une « évolution rapide des technologies »

Cette mention s'appuie sur les différents programmes de recherche sur le sujet des organismes nationaux et européens (CSTB, Cf par exemple le guide des écrans de décembre 2002 en annexe 5) et sur des exemples récents, mentionnés sur le site internet tels les murs fractals qui ont obtenus un décibel d'or (Cf annexes 6 et 7)

Utilisation de la norme XP S 31 133 pour les calculs prévisionnels et caractère « expérimental »

Le dossier d'enquête précise dans le chapitre E10 consacré à la description des méthodes, au sujet du logiciel de simulation des niveaux sonores utilisé que « Dans cette version du logiciel, il s'agit de la méthode NMPB - Routes -96 publiée en version expérimentale par le CERTU en janvier 97, reprise dans la norme XP S 31 133. »

Le caractère expérimental concerne donc non pas la norme mais la version du logiciel, parue antérieurement à la normalisation. Le caractère normatif a été exposé dans la circulaire n° 97-110 du 12 décembre 1997 relative à la prise en compte du bruit dans la construction de routes nouvelles ou l'aménagement de routes existantes du réseau national, jointe en annexe. Celle-ci précise dans son chapitre 1.6 que « *les méthodes de prévision du bruit doivent être pertinentes à grande distance, et les effets des variations météorologiques, vent et températures, doivent être pris en compte au-delà de 250 mètres. Ces dispositions ont donné lieu à la mise au point par les organismes techniques (CERTU (1), SETRA (2), LCPC (3), CSTB (4) d'une nouvelle méthode de calcul. Il vous est demandé de l'utiliser pour la prévision des niveaux sonores dans les études de projets relevant du réseau routier national.* » (voir le texte en annexe 1, notamment au point 8).

Evolution des niveaux sonores en fonction du trafic (cartes pages 257 et 259 / 357)

Le graphe suivant présente les valeurs maximum et minimum des évolutions sonores sur les tronçons :

		<i>Maximum en dB</i>	<i>Minimum en dB</i>
Variante 1 (GCO)	Jour	18,4	-10,1
	Nuit	18,8	Pas de valeurs <-5
	Heures de pointe	12,6	-5
	Heures creuses	21,9	Pas de valeurs <-5

Les valeurs élevées proviennent en grande partie de tronçons de faible taille, où le trafic initial est très faible, voire nul.

Mesures de bruit pour l'état initial

Vocation des mesures de l'Etat Initial

En préambule il convient de préciser l'objectif des mesures de l'état initial. Celle-ci ont en effet pour premier objectif de définir le « niveau sonore de référence », modéré ou non, qui sera utilisé pour déterminer les objectifs à atteindre. Il est donc important de ne pas surévalué le niveau sonore, ce qui pourrait conduire à placer en ambiance non modéré un point modéré et relever ainsi les seuils à respecter. Systématiquement, l'esprit des mesures est donc de prendre en compte au mieux le « bruit de fond » en éliminant des événements apparaissant comme anormaux et susceptibles de surévalué le niveau de bruit moyen. C'est ce qui explique le codage visant à supprimer les événements très bruyants anormaux et le choix d'un indicateur L90 pour le niveau dépassé plus de 90% du temps.

Indicateur utilisé

- L'indicateur utilisé dans les études est bien le LAeq (pondération A). Sur les fiches de mesure (tableaux issus du logiciel utilisé pour le dépouillement), la notation est Leq, avec indication sur la ligne au dessus de la pondération A. Tous les résultats présentés sont donc en Leq pondéré A, soit LAeq.
- Sur les fiches de mesures, la représentation est faite par pas de 15minutes, malgré que l'enregistrement soit effectué par pas de 1seconde, pour deux raisons :
 - le logiciel ne permet pas de traiter en une seule fois 24h par pas de 1seconde (il faut donc réaliser 6 graphes pour 24h, ce qui est lourd)
 - les graphes sont difficilement lisibles (voir annexe 2)

Un relevé détaillé par pas de 1s est fourni à titre d'exemple pour le point LD1 à Duttlenheim. L'ensemble des relevé est disponible sur demande.

- Indicateurs statistiques : ils caractérisent la valeur atteinte ou dépassée par le niveau de pression acoustique, mesurée avec une constante de temps d'intégration déterminée, pendant un pourcentage donné de la période de temps considérée :

- M. L10, niveau atteint pendant 10 % du temps
- MI.L50, médiane statistique , représente un « bruit moyen »
- MII. L90 représente le bruit de fond.

Evénements particuliers

Mesures d'avions (CD2 27 rue des prés à Duttlenheim, CD4 3b rue du tilleul à Ernoslheim)

Lors des mesures de courte durée (environ 30minutes), l'opérateur est à proximité du point de mesure et note sur une fiche les événements particuliers tels que les passages d'avions (voir en annexe 3 un exemple de la fiche d'observation de 2003 pour les mesures du CD2 27 rue des prés à Duttlenheim). De plus, sur le sonomètre, il est possible de réaliser le codage sur place, pendant la mesure, ce qui permet d'avoir une bonne précision.

Afin de vérifier l'impact des avions, des mesures ont été réalisées le jeudi 21 septembre 2006, à Duttlenheim, à proximité du point de mesure CD2, 27 rue des prés (voir annexe 4). Les avions ont été codés, et leurs signatures apparaissent proches de celles enregistrées lors des campagnes de mesures en 2003.

Sur la fiche de mesure 2003 du point CD2 27 rue des prés à Duttlenheim : le premier avion a une durée de 1minute 30, le second de 1 minute, et le troisième de 2 minutes, ce qui correspond à ce qui a été mesuré en 2006 (de 1 minute à 1 minute 50 environ).

On peut de plus noter qu'il peut y avoir des différence de temps d'apparition de cette source selon le sens du vent (et donc le sens du décollage/atterrissage des avions).

Le codage et la suppression automatique d'événements anormaux (LD2 33 rue des roses, LD1 17 rue de Handschuheim à Breuschwickersheim)

Le logiciel utilisé permet grâce à des algorithmes de calcul d'éliminer les événements particuliers bruyants susceptibles de conduire à une surévaluation du niveau de bruit initial: sur les graphes en 1 seconde, on remarque que le trait de la signature est interrompu : la source codée est éliminée. Le graphe par pas de 15 minutes est continu , le codage intervenant sur une période relativement courte et conduisant au recalcul d'une moyenne ne prenant en compte que le bruit résiduel sans la source codée. Pour les points de longue durée, en l'absence de présence d'un agent, il n'est pas possible de connaître la nature exacte des bruits « supprimés ». (par exemple sur le LD1 17 rue de Handschuheim à Breuschwickersheim)

Choix des points de mesure (courte ou longue durée) :

Les points de longue durée et de courte durée sont choisis en fonction des bruits mesurés : points de longue durée (24heures) essentiellement pour des habitations situées à proximité de voies routières, et points de plus courte durée (environ 30 minutes) pour compléter la cartographie sonore et pour des habitations soumises au bruit de l'environnement (elles sont moins soumises à des fluctuations au cours de la journée).

Le mémoire en réponse n°2 sur le Bruit indique :

Prise en compte de la directive européenne

Textes applicables

La directive du 25 juin 2002 parue au journal officiel des communautés européennes le 18 juillet 2002 demande de réaliser des cartes de bruit stratégiques ainsi que des plans d'actions associés afin de réduire le bruit. L'article 5 de cette directive demande que ces cartes soient réalisées en Lden et Lnight mais précise aussi qu'en attendant que ces indicateurs deviennent obligatoires (pour les cartes de bruit et plans d'action associés uniquement) les indicateurs de bruits nationaux utilisés par un Etat membre peuvent être utilisés pour la réalisation de ces cartes.

La directive exige la mise en oeuvre progressive des actions suivantes :

- Surveillance du problème environnemental : les autorités compétentes dans les États membres sont tenues d'établir une cartographie stratégique du bruit pour les routes principales, les voies ferrées, les aéroports et les agglomérations, en utilisant des indicateurs harmonisés du bruit, à savoir le Lden (niveau jour-soir-nuit) et le Lnight (indicateur de bruit nocturne).
- Information et consultation du public : les autorités compétentes sont tenues de veiller à ce que le public soit informé et puisse participer l'évaluation et à la gestion du bruit, en conformité avec les principes de la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information et la participation du public au processus décisionnel.
- Établissement de plans d'action locaux contre le bruit : les autorités compétentes doivent établir et publier des plans d'action en matière de bruit, afin de réduire le bruit ambiant si nécessaire, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante. Il faut une participation et une consultation étroites du public lors de l'élaboration des plans d'action de bruit. Leur teneur en soi est laissée à la discrétion des autorités compétentes, puisque la directive ne fixe que des exigences minimales pour les plans.

La directive est entrée en vigueur le 18 juillet 2002. Les premières cartes doivent être dressées pour 2007, et les premiers plans d'action pour 2008. En 2009, la Commission européenne doit soumettre au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en oeuvre de cette directive, évaluant notamment la nécessité de prendre d'autres actions communautaires en matière de bruit ambiant.

La recommandation du 6 août 2003 relative aux lignes directrices sur les méthodes provisoires révisées de calcul du bruit industriel, du bruit des avions, du bruit du trafic routier et du bruit des trains, ainsi qu'aux données d'émission correspondantes a fixé les lignes directrices sur les méthodes de calcul provisoires révisées visées à l'annexe II, point 2.2, de la directive 2002/49/CE et les données d'émission pour le bruit du trafic routier, le bruit des trains et le bruit des avions, sur la base de données existantes.

La communication du 10 mars 2004 sur les mesures communautaires en vigueur concernant les sources de bruit dans l'environnement, conformément à l'article 10, paragraphe 1, de la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement aborde dans son chapitre 3.1.1 les incidences sur l'environnement. Elle rappelle que la directive 2001/42/CE5 sur l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement (ESIE) ne mentionne pas explicitement le bruit mais renvoie aux impacts sur la santé, donc indirectement au bruit. La directive 85/337/CEE6 sur l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (évaluation des incidences sur l'environnement - EIE) a été introduite en 1985 et modifiée en 1997. Elle garantit que les conséquences de certains projets sur l'environnement, y compris le bruit, doivent être déterminées et évaluées avant l'octroi de l'autorisation. La Communauté a arrêté en mai 2003 la directive 2003/35/CE7 qui comprend une modification de la directive EIE visant à aligner les dispositions législatives communautaires en vigueur en matière de participation publique ans après la signature de la convention d'Aarhus le 25 juin 1998. Enfin, Le 25 juin 2002, le

Parlement européen et le Conseil ont arrêté la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement.

L'ordonnance n°2004-1199 du 12 novembre 2004 a transposé en droit français la directive 2002/49/CE

la circulaire du 24 mai 2004 ont été annexées au présent mémoire (voir annexe n°3 et 4).

L'ordonnance de transposition du 12 novembre 2004, concernant la transposition de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 a été ratifiée par l'article 4 de la loi 2005-1319 du 26 octobre 2005 en modifiant le code de l'urbanisme.

Le décret d'application de cette loi est paru le 24 mars 2006 et les arrêtés permettant son application sont parus les 3 avril 2006 pour les aéroports et le 4 avril 2006 pour toutes les sources.

Indicateurs utilisés pour les études des projets neufs

La note de novembre 2005 du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable précise en note de bas de page 2 que « Les indicateurs de bruit réglementaires actuellement en vigueur sont les LAeq(6h-22h) et LAeq(22h-6h) définis par la norme NF S 31-110 ; ceux-ci pourront à terme être remplacés par les indicateurs LAeq(6h-18h), LAeq(18h-22h) et LAeq(22h-6h), par souci de cohérence avec les indicateurs imposés dans le cadre de la directive européenne n° 2002/49/CE du 25 juin 2002. ». Toutefois le terme n'est pas fixé.

Les nouveaux indicateurs préconisés dans la directive européenne (Lden et Lnight), pour l'instant, ne s'appliquent qu'aux cartes de bruit et plans d'action associés dans le cadre de cette directive. Il n'est pour l'instant pas question de changer les indicateurs existants dans les autres études de bruit (études d'impact, APS,...).

Aujourd'hui, d'après les investigations menées, l'Irlande utilise le Lden pour les études des projets neufs (Voir extraits en pièce jointe). La Grande Bretagne a conservé ses indicateurs statistiques (L10 notamment).

En Allemagne la méthode de calcul du bruit (équivalent de la méthode française NMPB96) (RLS : Richtlinien für den Lärmschutz an Strassen) date de 1990 et est toujours en vigueur. Elle a été adaptée en 2005 spécifiquement pour les cartes stratégiques de bruit pour intégrer les effets météorologique.

Les enjeux de compatibilité de ces études avec l'établissement des futures cartes de bruit de la directive

Deux aspects sont à considérer :

- l'établissement des cartes de bruit permet la définition de « zones calmes » par les autorités compétentes : la question est de savoir s'il peut y avoir conflit entre de telles zones et le GCO
- le respect des normes pour les projets neufs est-il compatible avec la limite fixée pour le déclenchement de mesures préventives dans le cadre des cartes de bruit

Les zones de calme

La définition des zones de calme mentionnées à l'article 5 du décret du 24 mars 2006 et intégrée dans le code de l'environnement (article L572-6) se fait par l'autorité compétente en matière de carte de bruit, c'est à dire :

- pour les agglomérations soit la commune, soit l'EPCI ayant pris la compétence. Sur Strasbourg, la communauté urbaine est en train de prendre cette compétence. Les communes concernées par les cartes de bruit et par le GCO sont les communes de la

CUS concernées par le GCO à savoir Achenheim, Lampertheim, Oberschaeffolsheim, Reichstett et Vendenheim

- pour les grandes infrastructures, par l'autorité compétente gestionnaire de la voie : l'Etat, RFF ou le Département selon les cas pour les routes et les voies ferrées

La question ne peut donc apparaître dans le cas présent qu'au niveau de l'agglomération. La définition d'une zone de calme doit prendre en compte la situation actuelle ainsi que les documents existants. A ce titre, les mises en compatibilité des POS et PLU engagées ainsi que la déclaration de PIG relative au GCO est un élément qui devra être pris en compte. L'insertion ou la confirmation d'emplacements réservés doit permettre d'éviter toute ambiguïté ou contradiction entre le projet et une éventuelle zone de calme. L'acquisition de la compétence par la CUS, acteur porteur du projet de GCO, devrait permettre d'éviter tout problème dans ce domaine. Enfin, la seule zone sur laquelle le projet a un impact est celle de Vendenheim, qui bien que calme est déjà en partie exposée aux bruits de la voie ferrée et des routes départementales.

Garantie du respect des seuils lors de l'élaboration des cartes de bruit en Lden

La directive européenne renvoie à chaque Etat la responsabilité de fixer les seuils au-delà desquels déclencher des opérations correctives. Pour la France, c'est l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 qui fixe ces valeurs limites dont le dépassement peut justifier l'adoption de mesures de réduction du bruit (article 3 du décret du 24 mars 2006) :

Art. 7. – Les valeurs limites visées à l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont les suivantes :

VALEURS LIMITES, EN dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln		62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

On peut noter que ce choix des valeurs limites en Lden n'est que la transposition des seuils des « points noir bruit » préexistant dans la réglementation française :

Le déclenchement en PNB qui se fait en LAeq (6h-22h) sur un niveau de 70 dB, correspond après calculs à un déclenchement en Lden à 68 dB, et le déclenchement en LAeq (22h-6h) sur un niveau de 65 dB, se fait sur un Lnight de 62 dB.

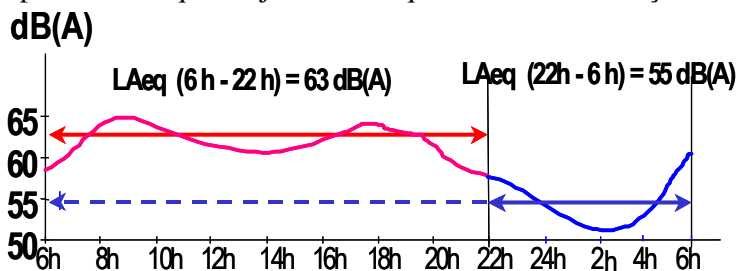
- ⇒ il s'agit donc de normes imposées en Lden seul et en Ln (nuit) seulement. Il n'y a pas de changement si ce n'est dans les modalités de calculs pour la période de nuit et pour le Lden, le dépassement doit s'effectuer en moyenne sur la journée complète et vise ainsi des situations particulièrement critiques.
- ⇒ **Il s'agit dans le cas du GCO de vérifier que le respect de Laeq jour<60 et Laeq nuit<55 conduit bien à respecter Lden <68 et Ln<62.**

Pour la période nocturne, la vérification est immédiate dans la mesure où avec un Laeq (22h-6h) <55 dB(A), on a nécessairement Ln <52 dB(A) soit a fortiori Ln<62 dB(A).

Pour le niveau moyen, il est nécessaire d'avoir une évaluation des deux autres périodes, day (6h-18h) et evening (18h-22h). Une approximation peut être faite à partir d'un niveau Lden, à partir de LAeq(6h-18h), LAeq(18h-22h), et LAeq(22h-6h), en considérant que :

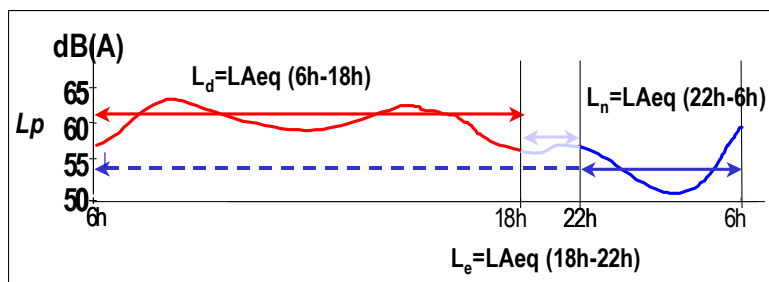
- LAeq (6h-18h) = Lday (de la directive) + 3 dB ;
- LAeq (18h-22h) = Levening (de la directive) + 3 dB ;
- LAeq (22h-6h) = Lnight (de la directive) + 3 dB.

Les LAeq (6h-18h), LAeq (18h-22h) et LAeq (22h-6h) étant évalués à 2 mètres en avant des façades, fenêtres fermées. La différence de 3 dB comme indiqué explicitement dans l'annexe 1 de la directive de 2002, pour ces trois valeurs correspond au fait que la Lden exprime un niveau en champ libre alors qu'à ce jour le LAeq est un niveau en façade de bâtiments.



L_{den} : Moyenne énergétique sur 3 périodes (day / evening / night)

$$L_{den} = 10 \log \frac{1}{24} \left[12 \times 10^{L_d/10} + 4 \times 10^{(L_e+5)/10} + 8 \times 10^{(L_n+10)/10} \right]$$



Une note du SETRA sur la relation générale entre l'indicateur Lden et les indicateurs réglementaires français en vigueur pour le bruit des transports terrestres est jointe en annexe. Toutefois, afin de vérifier que le cas de l'A355-GCO ne sort pas de ce cadre, une vérification a été faite en fonction des valeurs horaires du trafic, présentée ci-dessous.

Sur le GCO, les estimations de trafic montrent un trafic horaire moyen de la période 18h-22h inférieur au trafic moyen de la période 6h-18h. Le Lden (day) sera donc supérieur au Lden(evening). En effet, si l'on prend les valeurs moyennes résultant des études de trafic, on a en moyenne sur les périodes Jour-Soir les valeurs suivantes :

	Trafic d'une heure de jour moyenne VL (6h-18h)	Trafic d'une heure de jour moyenne PL	Trafic d'une heure de soirée moyenne VL (18h-22h)	Trafic d'une heure de soirée moyenne PL
Valeur horaire	3000	440	1400	180

Ce qui donne, pour un niveau Laeq de 60 dB(A) de jour et de 55 dB(A) de nuit (seuil à respecter pour la nouvelle infrastructure) et en fonction de cette décomposition du trafic par période les valeurs suivantes :

Niveau 6h-18h LAeq en dB(A)	Niveau 18h-22h LAeq en dB(A)	Niveau 22h-6h LAeq en dB(A)	niveau Ljour 6h18h	Niveau Lsoirée 18h-22h	Niveau Lnuit 22h-6h	Lden résultant
60.0	56.3	55.0	57.0	53.3	52.0	59.5

On constate donc le respect d'un niveau Lnuit < 62 et un Lden < 68.

Respect des exigences fixées par le Ministère de l'Ecologie et du Développement

Durable :

Enjeu	Dossier	Page
Clarté quant aux hypothèses et méthodes employées pour conduire les évaluations acoustiques	E10.1.2 E10.2.3 E10.3.3	332 341 352
cartes indiquant : l'état initial des niveaux sonores ambiants (avant travaux)	E4.2.5	96
l'état prévisible à long terme des contributions sonores de l'infrastructure en façade des bâtiments sans protection à la source	E6.2.5	209 à 211
l'état prévisible à long terme des contributions sonores de l'infrastructure en façade des bâtiments avec protection à la source	E8.2.5	296, 299
les bâtiments à protéger au titre de la réglementation ainsi que la localisation et la nature des protections envisagées	E8.2.5 F- carte de synthèse des mesures environnement	295,297 1 et 2
évaluation des impacts acoustiques indirects le long des infrastructures connectées au projet	E7.5	257 à 259
information sur les pics sonores prévisibles: (contributions sonores LAm _{ax} entre 22h et 6h en façade des bâtiments sensibles)	E7.5	258
mesures envisagées pour les limiter significativement en visant si possible 45 dB(A) en LAm _{ax} à l'intérieur des chambres exposées	E8.2.5	295,297
évaluation en terme de population exposée	E9.2.2	324
évaluations en terme de monétarisation des effets du bruit, au sein des coûts collectifs	E9.2.2	323
information sur la prise en compte des impacts cumulés en cas d'exposition au bruit de plusieurs infrastructures	E7.5	260 à 263

Conclusion

Les respect des normes imposées aux projets neufs et non modifiées à ce jour par la transposition de la directive européenne conduit compte-tenu du niveau des seuils de déclenchement des mesures correctrices exigés par la directive et de la répartition horaire des trafics sur le GCO au respect des seuils fixés en application de la directive pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit.

La définition de zones de calme prenant en compte la situation existante, incluant les projets prévus, et relevant soit de l'Etat pour les routes, soit des communes ou de la CUS pour l'agglomération, ne peut entrer en conflit avec la réalisation du projet.

Les cartes stratégiques du bruit exigées par la directive européenne sont une garantie de pérennité du respect des niveaux de bruit pour les riverains. En effet, la révision quinquennale permet un suivi dans le temps de l'évolution des niveaux sonores.

Le mémoire en réponse n°3 sur le Bruit indique :

Méthodologie

Les calculs acoustiques sont réalisés à l'aide du logiciel "ARTEMIS" version 4.0 du février 2004.

Ce logiciel peut utiliser deux méthodes de calculs :

- une méthode dite "classique" basée sur les algorithmes du guide du bruit.
- une méthode dite "NMPB"1 basée sur la norme NF-S-31-130 « Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques ».

Les calculs ont été réalisés selon la méthode dite "NMPB". Les données des occurrences météorologiques sont issues de station météo de Strasbourg.

- Effets de sol

Un coefficient G=1 correspondant à un sol absorbant a été pris en compte.

Prise en compte des échangeurs et de points particuliers

Dans le cadre d'un projet autoroutier comme l'A355 – GCO, les simulations acoustiques visent à définir l'impact du projet par rapport à une situation de référence. Ces simulations portent sur l'effet de la voie projetée seule. Les échangeurs ne font en général pas l'objet de simulations dans la mesure où :

- les charges ou les vitesses pratiquées sont nettement inférieures à celles de l'axe.
- le tracé précis des bretelles est susceptible d'être encore ajusté dans les études de détail, si le projet est déclaré d'utilité publique

Le GCO présente 4 échangeurs, du nord au sud :

- le nœud autoroutier A4-A35-A355 sur Vendenheim
- l'échangeur A355-RN4
- l'échangeur de la vallée de la Bruche
- le nœud autoroutier sud A352-VRPV-A355 sur Duttlenheim

Chaque échangeur présente une configuration particulière :

- le nœud nord est un nœud autoroutier présentant des bretelles à forte circulation et à fort trafic, pouvant justifier des simulations acoustiques bien que le tracé des bretelles ne puisse pas à ce stade être considéré comme définitif.
- L'échangeur avec la RN4 est situé à plus d'un kilomètre des habitations les plus proches
- L'échangeur de la vallée de la Bruche présente des trafics modérés et des bretelles aux configurations très modestes (50 km/h) qui rendent son impact sonore négligeable par rapport à celui de l'axe.
- Le nœud sud est un nœud autoroutier présentant des bretelles à fort trafic préexistant à l'A355-GCO sur lequel l'A355 se greffe. Les bretelles rajoutées pour l'A355-GCO se situent pour des raisons d'optimisation des emprises notamment à l'intérieur des boucles de l'échangeur A352-VRPV comme l'illustre le schéma ci-après. Le raccordement du GCO réduit le trafic sur les bretelles VRPV <-> A35 qui sont génératrices des plus fortes nuisances.

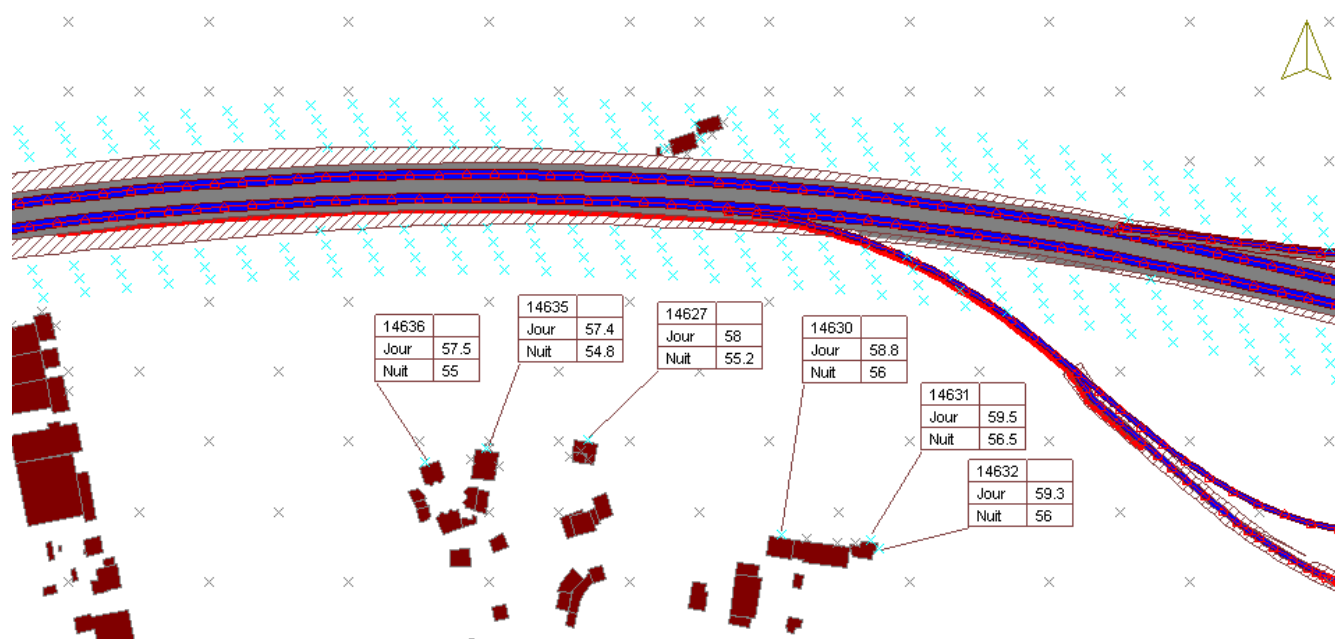
Dans le cadre des observations et questions, ne concernant que l'échangeur sud, les trois échangeurs pouvant potentiellement concerner des habitations (tous sauf celui de la RN4) ont été modélisés, sachant que pour l'échangeur sud le traitement des nuisances éventuelles liées aux bretelles préexistantes du nœud VRPV – A352 seront traitées dans le cadre de ce projet, des mesures de bruit étant prévues à la mise en service dans le cadre des engagements de l'Etat liés à cette opération.

Echangeur nord A4/A35/GCO

Les bretelles de l'échangeur A4/A35/GCO se situent à plus de 1000m des premières habitations du lotissement de Vendenheim. C'est la contribution sonore du GCO seul qui reste la source principale pour ce secteur. Le secteur le plus concerné est la zone du château de Sury, à l'est de la RN63 et en lisière de forêt. Des protections avaient été dimensionnées dans ce secteur remontant sur les bretelles, qui se rapprochent des habitations « Château Sury » les plus à l'Est .

Point	ACTUEL	AVEC GCO	ACTUEL	AVEC GCO
	Niveau global en dB(A)	Niveau GCO seul en dB(A)	Niveau global en dB(A)	Niveau GCO seul en dB(A)
	Jour (6h-22h)		Nuit (6h-22h)	
14636	65,2	65	62,2	62,2
14635	65,8	65,5	62,6	62,6
14627	66,6	66	63	62,9
14630	65,4	64,4	61,3	61,2
14631	65,7	64,5	61,3	61,1

On constate que la prise en compte de l'échangeur (bretelle 8) n'est pas négligeable et justifie l'extension des protections sur les bretelles. Les niveaux sont plus élevés de 1 dB(A) de Jour sur les deux bâtiments les plus à l'Est.



Le dépassement des objectifs réglementaires soit 60 dB(A) de jour et 55 dB(A) de nuit est confirmé comme dans la situation sans prise en compte des bretelles. Deux types de protections avaient été étudiés pour respecter ces objectifs :

mixte : écran h=3m – L=660 + isolement de façade

à la source : écran h=4m – L=950m

La préférence pour une solution à la source conduit à une implantation précise de ces protections qui doit donc bien inclure les bretelles.

Un complément par protection de façade pourra être nécessaire pour les bâtiments les plus à l'est selon la configuration définitive des bretelles et sous réserve de leur usage en tant qu'habitation (les bâtiments les plus à l'est sont ceux d'une école).

La configuration précise de ce mur sera précisée dans le cadre des études de détail prenant notamment en compte le tracé définitif des bretelles et les aspects paysagers et architecturaux ainsi que le nombre d'étages des bâtiments.

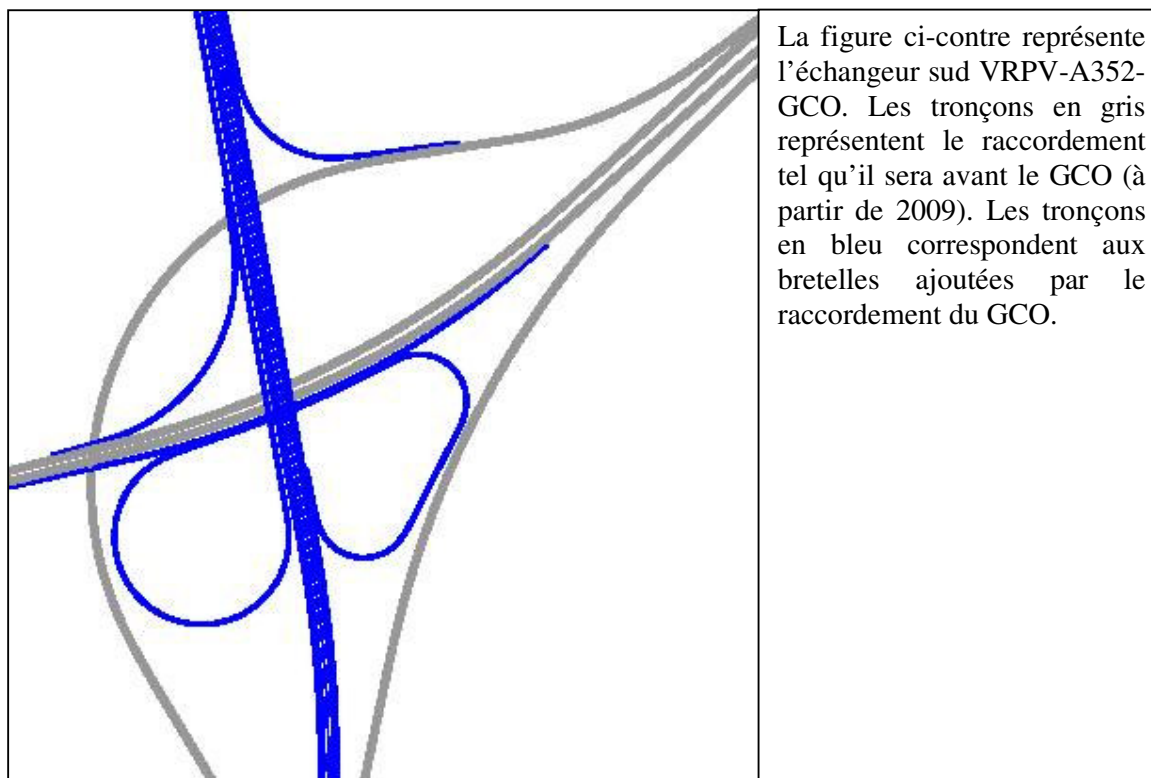
Echangeur de la zone industrielle

Compte-tenu du trafic modeste ainsi que des vitesses faibles (50 km/h) sur ces bretelles, la contribution de l'échangeur est nulle, comme l'indiquent les chiffres identiques dans le tableau suivant :

Point	ACTUEL	AVEC GCO	ACTUEL	AVEC GCO
	Niveau global en dB(A)	Niveau GCO seul en dB(A)	Niveau global en dB(A)	Niveau GCO seul en dB(A)
	Jour (6h-22h)		Nuit (6h-22h)	
MANVEST est	70,8	70,8	67,4	67,4
MANVEST nord	65,6	65,6	63,1	63,1
Knorr 1 – h=5m	69,8	69,8	66,2	66,1

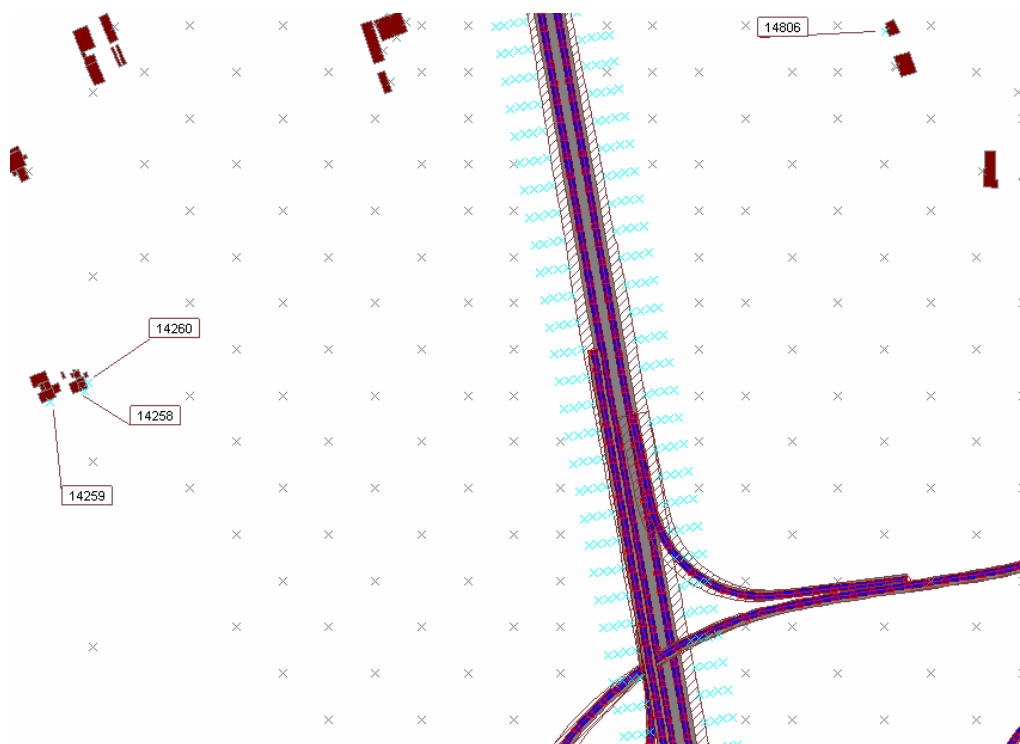
Echangeur Sud / raccordement VRPV / A352

Pour le nœud sud, le GCO vient se greffer sur le raccordement autoroutier A352 – VRPV. Les effets acoustiques simulés dans le cadre du projet correspondent donc aux effets du seul projet d'A355-GCO par rapport à la situation de référence sans le projet, qui comprend le raccordement A352-VRPV.



En ce qui concerne les effets du seul GCO, le dossier d'enquête indique page 212 que « A Duttlenheim et Duppigheim, seuls quelques hangars seront soumis à des niveaux supérieurs à 60dB(A), ainsi qu'une habitation (commune de Duppigheim) qui dépasse les objectifs (61dB(A) de jour et 58dB(A) de nuit). Cette habitation devra être protégée. ». Cette protection est décrite page 297/357 du dossier d'enquête : « Ceci conduit à ne prévoir de protection que sur une habitation isolée sur Duppigheim étant en ambiance modérée par une isolation de façade ».

La prise en compte détaillée de l'échangeur a été effectuée et donne les résultats ci-dessous :

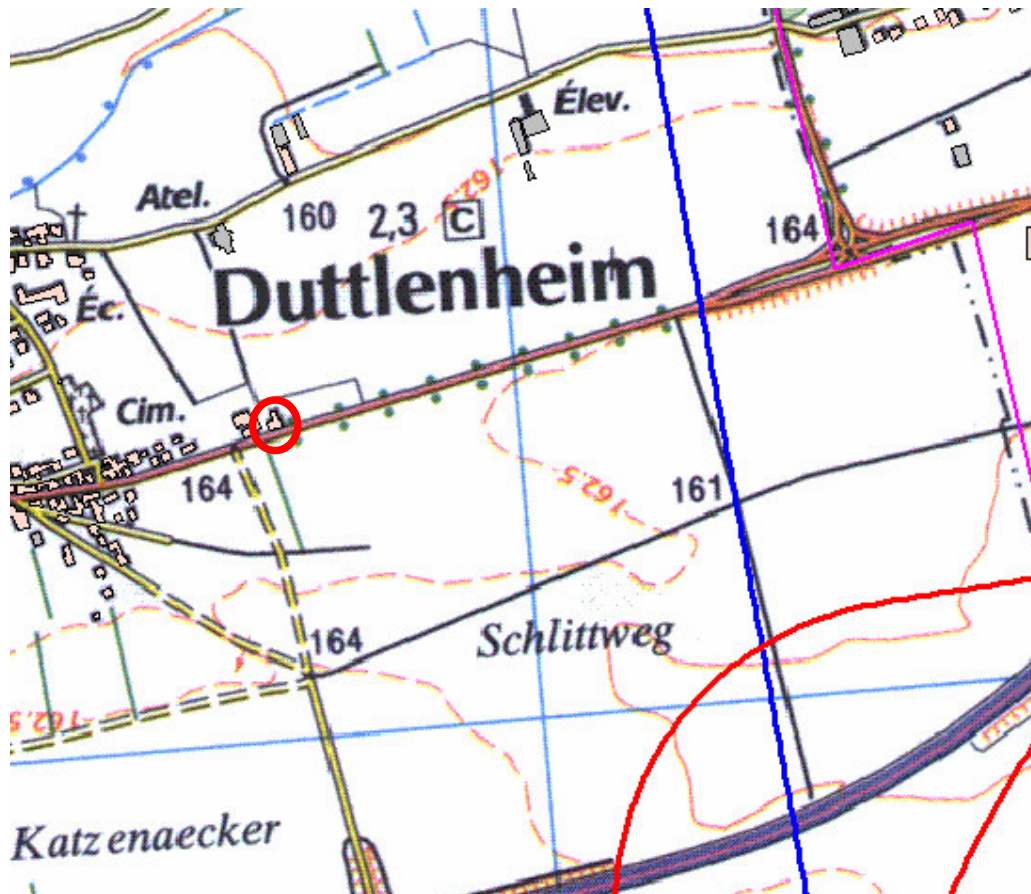


Localisation des points récepteurs – secteur de Duttlenheim-Duppigheim.

Point	ACTUEL	AVEC GCO	ACTUEL	AVEC GCO
	Niveau global en dB(A)	Niveau GCO seul en dB(A)	Niveau global en dB(A)	Niveau GCO seul en dB(A)
	Jour (6h-22h)		Nuit (6h-22h)	
14806	61,5	61,3	58,8	58,4
14258	56,1	55,4	54,4	52,6
14259	55,2	54,5	53,7	51,7
14260	57,9	57,5	55,9	54,8

La contribution de l'échangeur reste négligeable pour l'habitation à Duppigheim (point 14806). Cette habitation devait bénéficier initialement d'une protection par renforcement acoustique de la façade (Isolement = 30 dB(A)). L'isolement reste inchangé.

En ce qui concerne Duttlenheim, l'habitation la plus proche se situe le long de la RD392 (cercle rouge sur la carte ci-dessous). Les niveaux sonores simulés avec les bretelles sont légèrement supérieurs (de l'ordre de 1 dB(A)) à ceux générés par la seule section courante du fait de la bretelle du nœud VRPV – A352.



Le trafic sur cette bretelle est réduit par le GCO (passant de 12 700 véh / j à 10 500 environ). Les effets principaux sont donc liés au nœud VRPV – A352 et sont traités dans ce cadre conformément aux engagements de l'Etat. Ainsi, le dépassement sur l'une des façades (point 14260) de l'objectif nuit de 55 dB(A) conduira à mettre en place à la réalisation de ce raccordement soit en 2009 une protection de façade.

Etat initial, mesures de bruit et bâtiments exposés

Collège de Duttlenheim

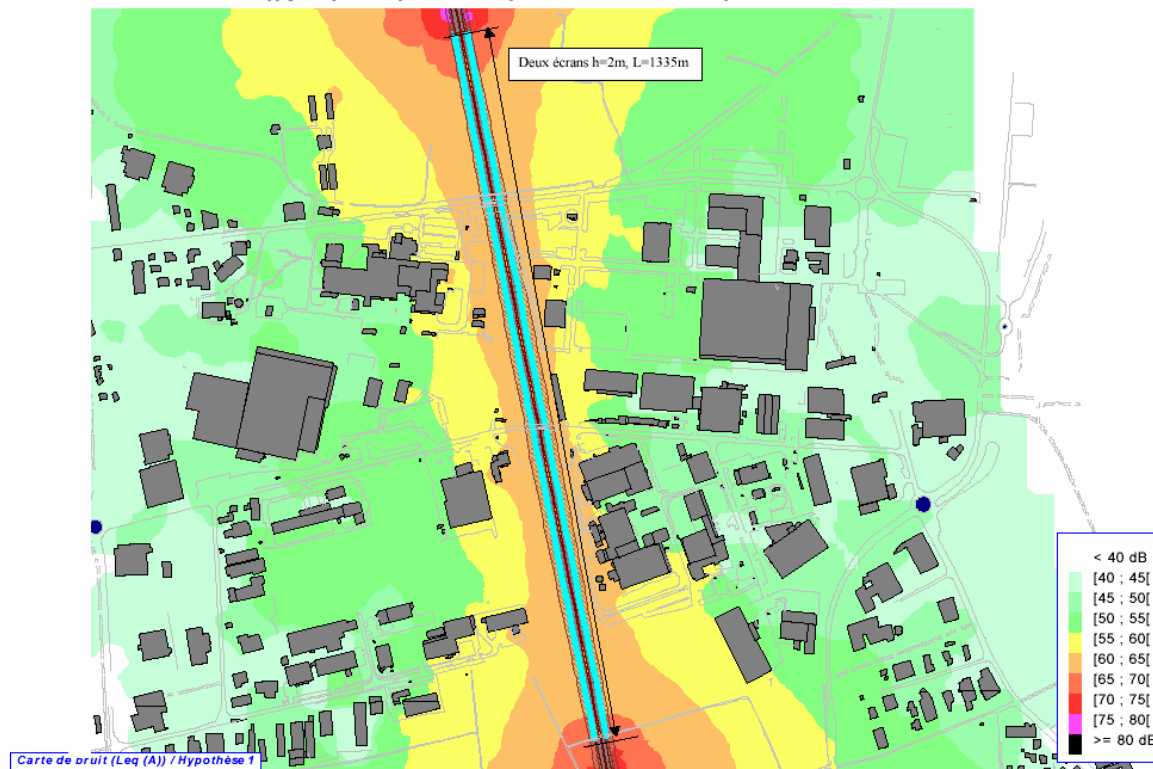
Plusieurs interventions notent l'absence de mention du collège de Duttlenheim dans le dossier. Il est vrai que cette nouvelle construction n'apparaît que sur les perspectives paysagères et non dans le corps du texte.

Sur la commune de Duttlenheim, le collège nouvellement construit non encore codé dans la BD Topo de l'IGN n'apparaissait pas sur les plans. Sa présence dans la zone des isophones 55-60 de jour et 50-55 de nuit doit assurer le respect des objectifs. Toutefois, afin de vérifier ce point suite aux observations, il a été digitalisé manuellement. Il se situe à environ 600 mètres du GCO. Le calcul précis a été réalisé conduisant à un niveau Jour (6h-22h) est égal à 56,2 dB(A) et un niveau Nuit (22h-6h) égal à 53,7 dB(A) ; tous les deux inférieurs aux objectifs réglementaires.

Zone industrielle et locaux Knorr

Les études montrent un dépassement sur les bureaux MANVEST et sur l'usine KNORR. Dans le cadre des études d'APS et la comparaison des variantes, la mise en place de murs anti-bruit dans la traversée de la zone a été testée. (carte ci-dessous à saturation acoustique)

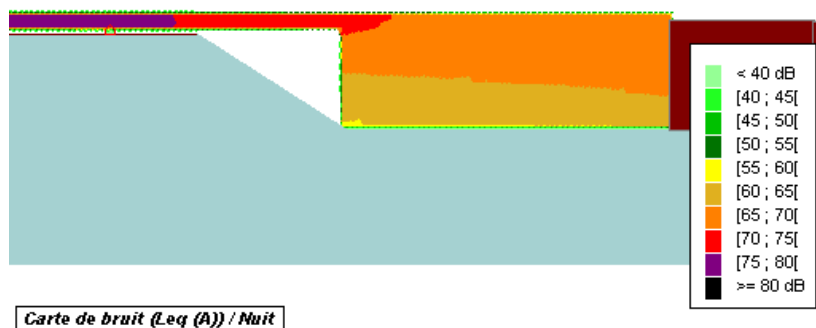
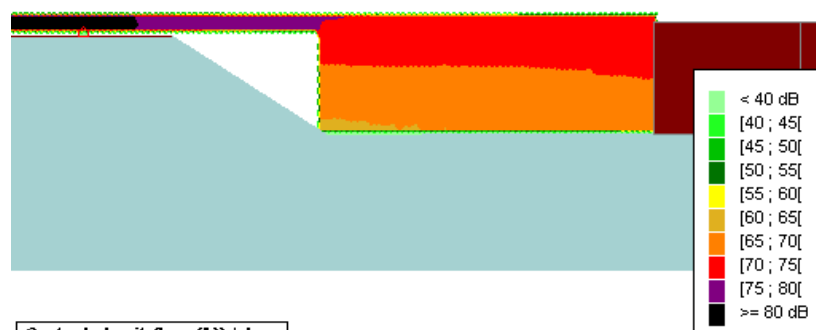
Carte 10 Secteur B Zone industrielle de Duppigheim, protection par écrans de chaque coté, trafic à saturation acoustique, sol absorbant



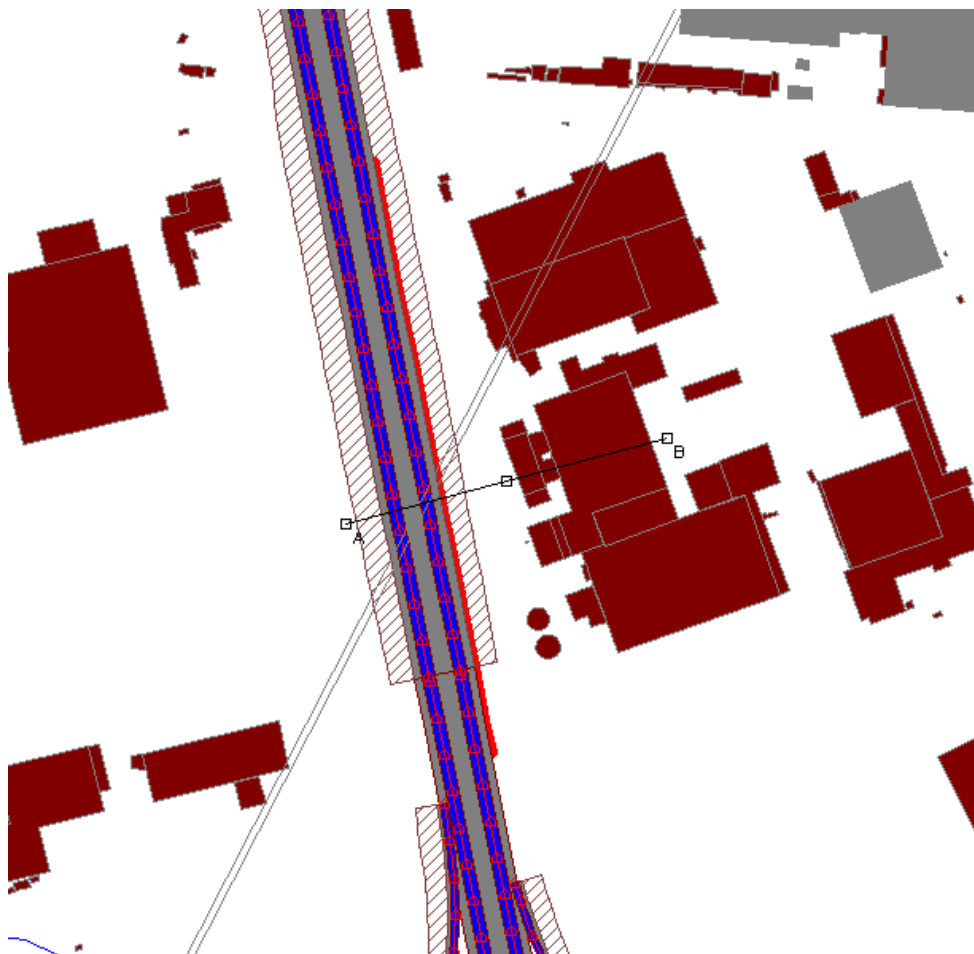
Le coût, les impacts paysagers et le nombre de bureaux identifiés apparaissant réduit, une mesure d'isolement des façades est proposée, respectivement pour Manvest de 31 dB(A) sur la façade Est et 30 dB(A) sur la façade nord.

Les questions de l'entreprise Knorr mentionnant les locaux sociaux conduit à examiner la pertinence de protections à la source ponctuelles.

La carte de bruit verticale montre que les niveaux sont plus faibles aux étages inférieurs mais restent supérieurs à l'objectif de 65 dB(A) sur la période Jour (6h-22h).



Pour protéger les locaux, un écran de 325m de long a été testé, avec plusieurs hauteurs. La figure suivante présente l'emplacement de l'écran (en rouge sur la figure).



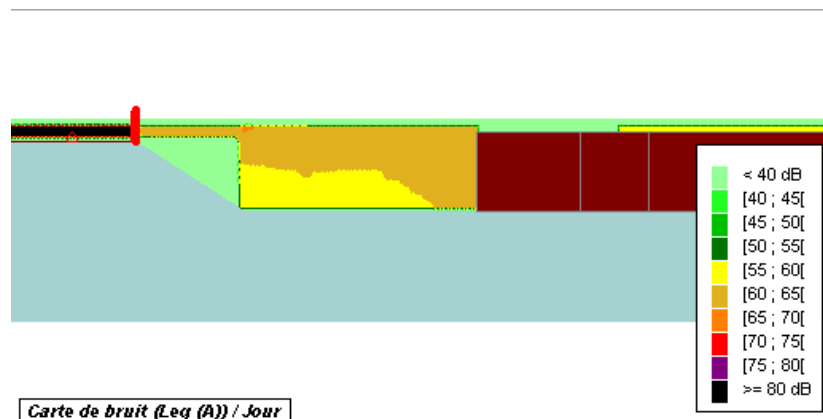
Le tableau suivant présente les niveaux sonores en fonction de la hauteur du mur, de la hauteur par rapport au sol et de la nature de l'écran.

Point	Niveau Jour (6h-22h) en dB(A)					
	Sans Ecrans	Ecran h=2m SA	Ecran h=2m TR	Ecran TR h=3m	Ecran TR h=4m	Ecran TR h=4m50
Knorr1 h=2m	67,4	62,6	62,6	61,7	61,1	60,9
Knorr1 h=5m	69,7	63,9	63,9	62,6	61,9	61,6
Knorr2 h=2m	65,9	61,4	61,4	60,3	59,6	59,4
Knorr2 h=5m	68,7	63	63	61,6	60,8	60,5
MANVEST est	70,7	70,6	70,6	70,9	71,1	71,1
MANVEST nord	65,3	65	65	65,5	65,8	65,9

Nature du mur : SA : Semi absorbant, TR : très réfléchissant

L'éventuelle réflexion liée à l'écran coté Knorr ne modifie pas les niveaux sonores des points situés sur l'usine Manwest, il n'est donc pas utile de mettre un écran absorbant.

La coupe suivante montre que les niveaux sonores jour sont compris entre 60 et 65dB(A) selon l'altitude.



La mise en place d'une protection à la source de type mur apparaît donc techniquement possible mais insuffisante et devra conduire à des discussions entre le concessionnaire du projet autoroutier et les usines Knorr pour choisir la combinaison appropriée.

Compte-tenu des impacts paysagers et du coût, la solution initiale reposant sur le financement de mesures en entreprises avec un revêtement peu bruyant semble rester la plus appropriée.

Simulations en conditions défavorables

En compléments aux précédents mémoires sont jointes en annexe les cartes de l'APS relatives aux simulations acoustiques en situation météorologique favorable à la propagation du bruit et donc défavorable pour les riverains.

Hypothèses de trafic prises en compte pour les études de bruit

Comme indiqué page 341/357 du dossier d'enquête, les hypothèses de trafic utilisées pour les calculs ont été obtenues à partir de l'étude du CETE de l'Est de mars 2003. Toutefois, les cartes de détermination des lieux nécessitant la mise en place de mesures de protection dans le cadre de l'APS ont été définies avec l'hypothèse de trafic obtenue en se mettant dans la situation la plus pessimiste en matière de bruit généré par le projet, soit la **saturation acoustique**, avec une vitesse de 90km/h. La saturation acoustique correspond au trafic qui génère le bruit maximal sur l'infrastructure, soit ici à un Trafic Moyen Journalier Annuel de 68 000 véhicules par jour. Il est important au passage de noter que ce trafic est supérieur à un trafic autoroutier moyen sur une autoroute à 2x3 voies. Les calculs à saturation acoustique prennent donc en compte cette éventualité comme indiqué page 349/357 du dossier d'enquête.

La concentration des zones sensibles (Ernosheim-Kolbsheim, Vendenheim-Eckwersheim) conduit à une forte convergence des simulations (saturation acoustique, trafic 2020 hypothèse haute en conditions météorologiques défavorables, trafic 2020 hypothèse haute en conditions normales) dans l'identification des zones à protéger. Nous avons vu qu'il en est de même avec la prise en compte ou non des échangeurs.

En revanche, le dimensionnement précis des mesures de protections, qui reposera sur le choix des matériaux, ne peut être arrêté à ce stade et les simulations faites dans le cadre de l'étude d'impact visent à arrêter les grands principes (murs, tranchée couverte, protections de façade).

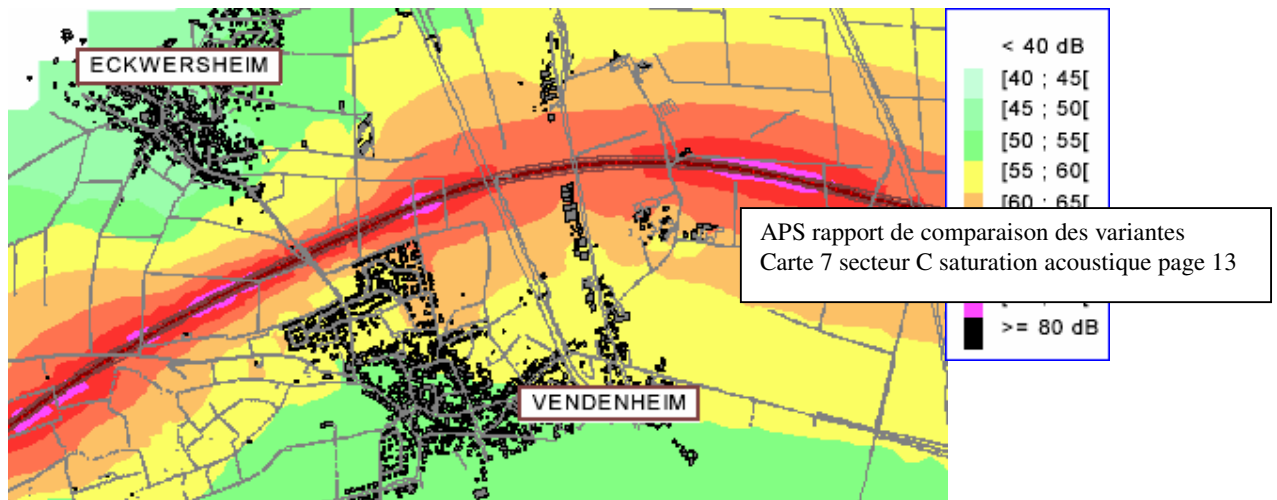
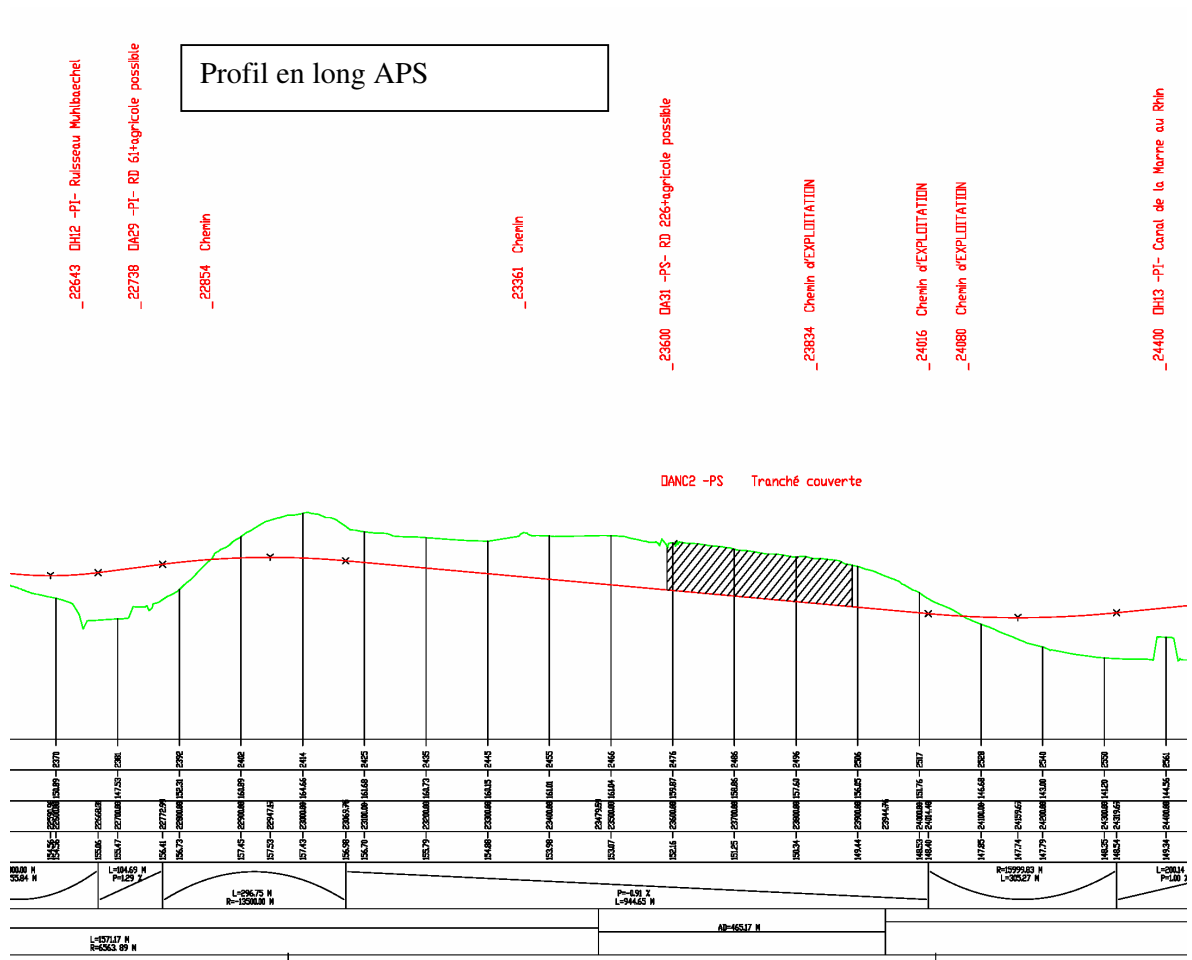
Le contexte géographique montre que ceux-ci ne sont pas fortement liés aux hypothèses prises en compte.

Enfin, les calculs détaillés ont repris les études de trafic à l'horizon 2020 dans le cadre de l'hypothèse haute de trafic, soit un trafic de 40 000 à 45 000 véhicules par jour. Le choix de l'horizon 2020 correspond à la demande de réalisation des études à un horizon de 20 ans à partir de la situation initiale. Engagées en 2001, les études détaillées du GCO ont donc pris comme base l'année 2000 et les simulations effectuées en 2020, ceci constituant un recalage par rapports aux études antérieures qui se situaient à l'horizon 2015 pour une base 1995.

Réduction des nuisances sonores sur la commune de Vendenheim

Le secteur de Vendenheim est le secteur pour lequel les nuisances sonores génèrent le plus d'inquiétudes compte-tenu de la proximité de la voie.

La définition des mesures de réduction des nuisances a fait l'objet dans le cadre des études d'APS de l'étude de plusieurs variantes. La première mesure a concerné le profil en long, avec un passage en déblai dans l'emplacement réservé dans les documents d'urbanisme, à une profondeur de 5 à 8m sur une longueur d'un kilomètre environ.

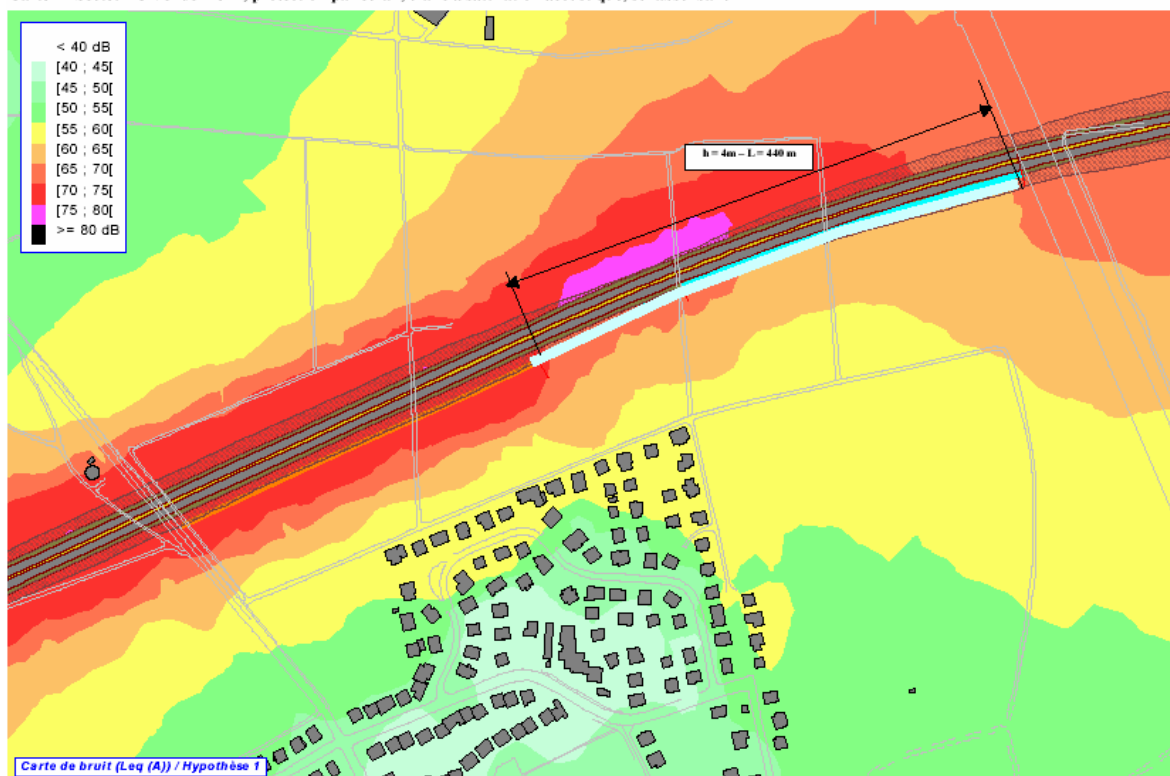


Cette seule mesure permet déjà de réduire de manière importante l'empreinte sonore au droit des habitations.

La simulation sans protection permet aussi d'identifier les principales configurations émettrices de bruit (zones violettes sur la carte précédente) qui sont notamment les zones où le profil sort du terrain naturel, notamment à l'est des lotissements.

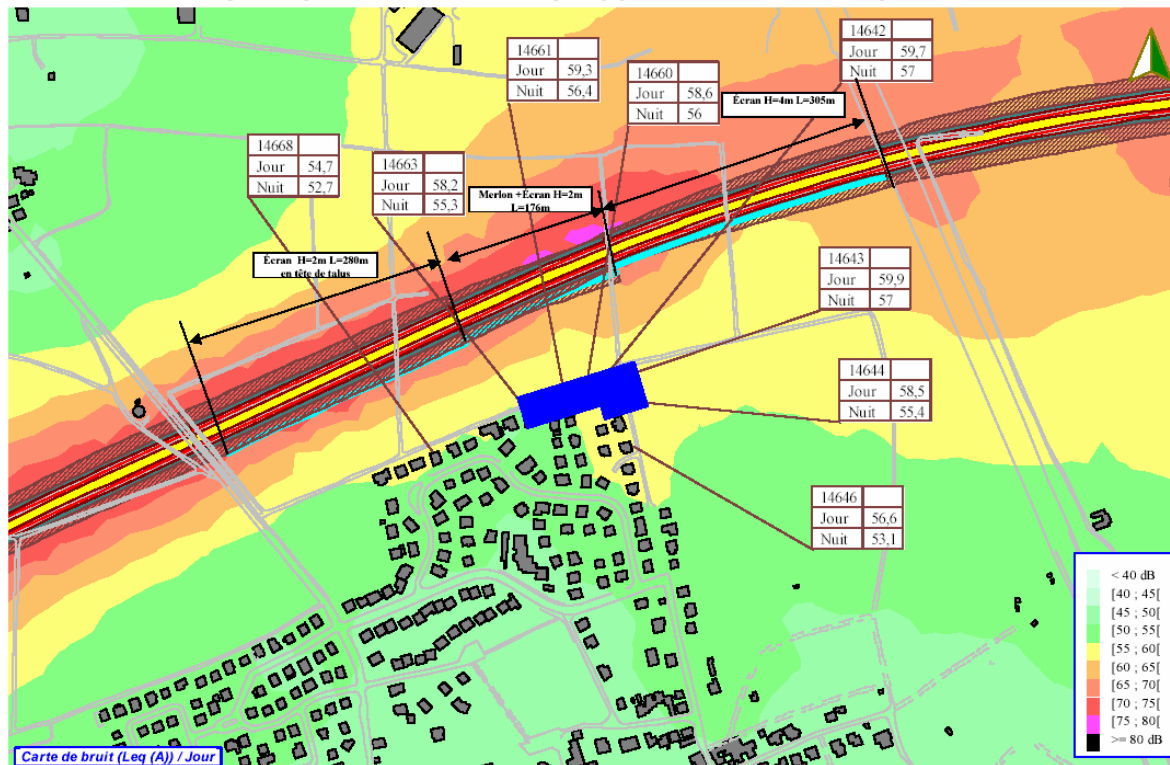
La seconde mesure a donc consisté à placer des protections à la source de type murs anti-bruit aux endroits sources de bruit, comme l'indique la figure ci-dessous, extraite du dossier d'APS comparaison des variantes :

Carte 15 Secteur C Vendenheim, protection par écran, trafic à saturation acoustique, sol absorbant



Cette solution permet de respecter les niveaux de jour, même avec la saturation acoustique, soit une hypothèse de trafic « à terme » très supérieure au trafic de l'hypothèse haute en 2020. Sa simulation détaillée pour le jour et la nuit conduit cependant à prévoir des isolations de façade et à ajouter des murs en tête de talus pour respecter les seuils de nuit, comme indiqué dans la présentation page 296 du dossier d'enquête et rappelée ci-après. Il s'agit d'une solution économique et l'on peut noter au passage l'écart limité entre le niveau de bruit à saturation acoustique et le niveau de bruit lié au trafic 2020 de l'hypothèse haute.

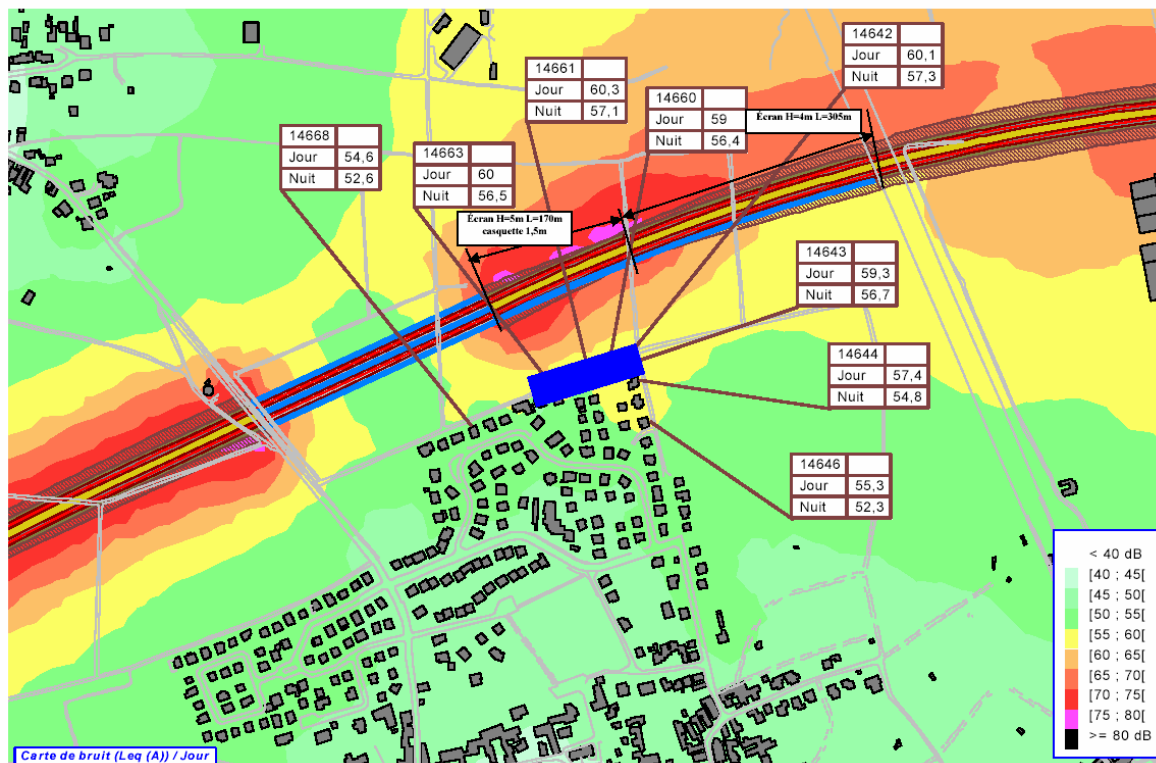
Carte 14 Secteur Vendenheim, protection par écrans (écran en tête de déblai, prolongé par un merlon surmonté d'un écran, puis d'un écran en bord de voie)



C'est dans le cadre de la concertation locale que la demande de couverture s'est fait jour, autant pour des raisons de limitation des nuisances sonores que pour des raisons de limitation de l'impact paysager, voire de limitation des emprises dans la mesure où le dessus de la tranchée pourrait éventuellement être utilisé comme le demandent certains agriculteurs.

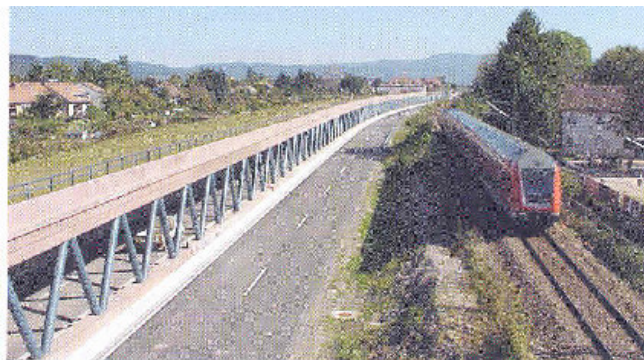
La prise en compte de cette demande et notamment de sa justification paysagère a conduit à ajuster la couverture pour minimiser l'impact et en particulier ne pas la faire « sortir de terre » à l'est et l'arrêter à l'ouest sur la RD226. L'illustration de ce calage est visible dans l'extrait du profil en long donné plus haut. Bien entendu, compte-tenu du fait que le bruit généré vient en partie du secteur est où l'autoroute sort de terre pour franchir le canal et la voie ferrée, la tranchée doit être complétée par des murs anti-bruit et merlons. Les résultats atteints sont du même ordre de grandeur que dans une solution sans couverture sont donnés page 296 du dossier d'enquête et rappelés ci-après.

Carte 18 Secteur Vendenheim, protection par tranchée couverte, semi absorbante, suivie d'un écran avec casquette, puis d'un écran de 4m semi absorbant



La demande de rechercher une solution ne requérant pas de protections de façade et notamment de tester l'allongement de la tranchée couverte d'une part et les inquiétudes exprimées par les riverains situés à l'ouest de la RD226 pour lesquels la protection essentielle provient du profil en long en déblai comme indiqué plus haut et du plus grand éloignement de la chaussée, a conduit le maître d'ouvrage à réaliser des simulations complémentaires portant notamment sur l'allongement de la tranchée couverte. Par ailleurs, compte-tenu des contraintes d'exploitations potentielles, la simulation de semi-couverture (couverture d'une seule chaussée) a aussi été simulée, ainsi que le simple déplacement de la tranchée couverte.

La couverture par demi-chaussée a été par exemple adoptée à Freiburg im Brisgau en Allemagne sur la B31 lorsqu'elle passe en proximité d'habitations. Les photos ci-dessous illustrent le concept :



Quatre solutions contrastées ont été testées et évaluées financièrement :

- A – le remplacement des 200m les plus à l'ouest de la tranchée par un mur, le décalage vers l'est de la tranchée couverte et sa prolongation sur 100m à l'est par une semi-couverture et des écrans ;
- B – le remplacement des 200m les plus à l'ouest de la tranchée par une semi couverture, décalage vers l'est de la tranchée couverte et sa prolongation sur 100m à l'est par une semi-couverture et des écrans à l'est ;
- C - le décalage de la tranchée couverte vers l'est avec la mise en place de semi-couverture à l'ouest et à l'est.
- D - l'extension simple de la tranchée couverte sur 200m l'est, poursuivie par des écrans à l'est ;

Elles ont pour objectif :

- de tester l'impact de la localisation de la couverture
- de tester l'intérêt de protections sur la partie à l'ouest de la RD226 en réponse aux interventions des riverains
- de tester les impacts d'une couverture totale ou d'une semi-couverture
- de vérifier la nécessité de mesure de protections de façades

Au-delà du chiffrage de l'investissement doivent aussi être prises en compte les contraintes d'exploitations. Dans la solution étudiée à l'APS, la couverture de la tranchée est composée de 125m de dalle de Béton Acoustique, puis de 50m de damier phonique permettant une aération naturelle puis de 125m de dalle de Béton Acoustique (BA). Le coût de cette tranchée a pu être estimée à 24 M € HT. Ces dispositions ainsi que la longueur de 300m permet de ne pas la considérer comme un tunnel au sens réglementaire, même si l'avis du Centre d'Etude des Tunnels devra être sollicité par le concessionnaire pour les dispositions techniques. L'allongement à 500m s'inscrit dans une configuration spécifique du lieu, qui conduit aux observations suivantes :

- A 50m : l'extrados de la tranchée couverte reste quasiment sous le niveau du terrain naturel. Un faible apport de remblais permettra d'obtenir encore une couverture totale.
- A 100m : l'extrados de la tranchée couverte, dans son axe, dépasse d'au moins 2m le niveau du terrain naturel. Une couverture totale de la tranchée reste possible.
- A 150m : Le GCO est en faible déblais. La moitié supérieure de la tranchée est apparente.
- A 200m : Le GCO est au niveau du terrain naturel. Toute la couverture est apparente.

Ainsi la tranchée est considérée comme « couvrable » sur les 100 premiers mètres. Des remblais seront adossés contre les piédroits afin de masquer l'ouvrage sur les 100 mètres suivants. L'impact paysager sera bien entendu fort. Le parti a été de simuler la réalisation de la tranchée en alternant 125m de dalle BA et 62.5m de damiers phoniques.

La longueur totale de la tranchée, qui comporterait des parties alvéolées comme dans le projet initial devant permettre de s'affranchir de contraintes de ventilation notamment, justifie néanmoins que l'on s'interroge sur la bonne adéquation avec la circulaire relative aux tunnels et devra conduire à une étude de la ventilation, du respect des normes et préconisations et une étude des problèmes d'incendie et de sécurité étant rappelé que les matières dangereuses seront autorisées. L'avis du CETU s'imposera sur un projet précis.

Une synthèse des effets des nouvelles mesures est présentée dans le tableau ci-dessous :

	Points récepteurs d'ouest en est RD226									Surcoût en m€			
	Ouest								Est	Surcoût couvertures	m2 écrans	surcoût écrans	Total
	14697	14696	14682	14672	14668	14661	14660	14642	14643				
A - écran-4m - 750m +couverture-300m+SC-100m-écran-4m										4.37	3600	0.75	5.12
Jour	53.6	52.9	50.8	55.7	55.7	56.5	55.3	56.4	57.8				
Nuit	50.9	49.9	48.7	53.4	53.4	54.3	53.2	54.1	54.9				
B - Semi Couverture-200m+couverture-300m+Semi Couverture-100m-écran-4m										13.11	600	-0.72	12.39
Jour	54.1	53.3	50.3	54.2	53	55.8	55	56.1	57.8				
Nuit	51.5	50.4	48.5	52.9	51.3	53.3	52.8	53.7	54.9				
C - Semi Couverture-420m+Couverture-300m+Semi Couverture-160m-écran-4m										25.35	600	-0.72	24.62
Jour	54	52.6	49.3	51.8	51	54.6	53.6	54.8	56.9				
Nuit	51.4	50	48.1	50.7	48.9	51.9	51.1	52.1	53.7				
C à saturation acoustique													
Jour	54.9	53.5	50.1	52.6	51.9	55.4	54.4	55.8	57.8				
D - Couverture 500m - écran 4m										17.74	1000	-0.52	17.22
Jour	54.1	53.4	50.1	53.9	53.1	57.1	56.6	58	59.3				
Nuit	51.5	50.6	48.5	52.8	51.5	54.4	54.2	55.6	56.7				
SOLUTION EUP (couverture 300m - écran 5m avec casquette - écran 4m)										0.00	2070	0	0
Jour					54.6	60.3	59	60.1	59.3				
Nuit					52.6	57.1	56.4	57.3	56.7				

Nota : les chiffres en gras et rouge indiquent les dépassement des seuils.

En premier lieu on peut constater qu'une solution permet de respecter les objectifs de jour et de nuit sans nécessiter des protections de façade. Compte-tenu des valeurs obtenues et de l'écart faible entre les simulations à saturation acoustique et celles en hypothèse haute de trafic 2020 (calculées de jour dans le cas de la solution C et ressortant à 0,9 à 1 dB(A) d'écart), il est raisonnable de penser que ce respect restera assuré

Compte-tenu de l'origine du bruit auxquelles sont soumises les maisons à l'est, un allongement de 200m vers l'est de la couverture est moins performant que le décalage vers l'est de la couverture et sa prolongation par une semi-couverture plus à l'est. Dans la solution C en effet, la semi couverture commence à environ 600m à l'est de la RD226 soit 100m plus à l'est qu'une couverture de 500m. Une extension de la couverture sur 600m donnerait bien entendu des résultats analogues voire légèrement supérieurs mais est difficilement réalisable.

Pour la partie en déblai en proximité de la RD226, les meilleures solutions sont celles qui allient des protections à l'est et à l'ouest. Toutefois, on peut constater sur ce secteur (point 14668) que toutes les solutions respectent les seuils réglementaires et que la solution du dossier d'enquête a un bon niveau. Toutefois, la semi-couverture au moins semble intéressante car elle permet de meilleure performance que des écrans.

Pour la partie ouest, le faible écart entre les solutions A et C montre qu'une semi-couverture sur ce secteur n'est pas indispensable et que des performances analogues peuvent être atteintes par un écran. La seule différence concernera l'impact paysager, qui peut toutefois être soigné, avec la mise en place d'écrans transparents par exemple (Cf illustration mémoire n°3 en 8.6.1 page 40)

Economiquement, l'allongement de la couverture de 300 à 500m ou une semi-couverture sur un long linéaire apparaissent très coûteuses (18 à 25 Meuros). Si ce surcoût reste marginal à l'échelle du projet global et n'entame pas son intérêt (Cf tests de sensibilité au coût de construction en D3.5.4 du dossier page 111/122 montrant pour un écart de 6,4% du coût une perte de 2 points de rentabilité socio-économique) il n'en demeure pas moins non négligeable. De plus, une couverture sur 500m devra faire l'objet d'études d'exploitation importantes.

Enfin, il convient de noter que d'autres facteurs vont influencer les niveaux sonores, non modélisables mais d'un effet certain :

- la mise en place d'un revêtement peu bruyant, dont il a été vu que les effets pouvaient être de l'ordre de -5 dB en proximité, donc dans un cas similaire à la configuration de Vendenheim. Celui-ci est explicitement cité pour le secteur de Vendenheim page 293/357 du dossier d'enquête.
- une limitation de vitesse à 110 km/h aura aussi un effet, même s'il est plus modeste.

Ce sont ces éléments qui ont conduit le maître d'ouvrage à choisir de retenir la solution présentée dans le dossier avec quelques protections de façade. Toutefois, si la sensibilité du site doit conduire à renforcer les protections à la source, la solution B éventuellement complétée à l'ouest par un écran pourrait être un compromis intéressant, pour un surcoût de 12 à 15 millions d'euros.

Le mémoire en réponse n°4 sur le Bruit indique :

L'analyse des propositions contrastées du mémoire n°3 dans l'optique de ne présenter **aucun point de mesure limite** et donc de ne pas avoir recours à des protections de façades sur le secteur de Vendenheim, conduit à proposer de retenir une solution mixte à partir des quatre propositions initiales du maître d'ouvrage.

Entre les deux propositions de la commission, la principale différence concerne le traitement du secteur à l'ouest de la tranchée couverte dont l'implantation est déplacée. La seconde proposition, retenant un mur implanté sur une longue distance à l'ouest (750m) présente l'intérêt de mettre en place un dispositif à l'ouest de la RD226, répondant ainsi à plusieurs interventions. Toutefois, ce secteur n'est jamais soumis à des niveaux supérieurs aux seuils et ne justifie donc pas de mesure de protection à la source. De plus, l'insertion paysagère d'un tel dispositif pourrait être délicate, notamment sur le secteur entre la RD226 et la tranchée couverte. Bien que plus économique, cette solution serait sans doute trop éloignée du résultat de la concertation locale demandant la plus grande discrétion de l'ouvrage à ce niveau entre Eckwersheim et Vendenheim. La semi-couverture sur 200m, permettant de décaler à l'est la couverture totale, est ici sans doute plus satisfaisante. En matière d'insertion et de protection du secteur ouest, une végétalisation de la crête du déblai sera mise en place (comme indiqué vue 14 des perspectives paysagères) au droit des habitations et au droit du franchissement de la RD61 et le profil en déblai assure déjà une protection importante, un mur en crête de déblai ayant un effet relativement modeste (de l'ordre de 1 dB(A) seulement comme indiqué dans le tableau comparatif du mémoire n°3 pour les points les plus à l'ouest : 14697, 14696, 14682).

En conclusion, le maître d'ouvrage recommande le choix de la proposition I de la commission dont le schéma est rappelé ci-joint.

Proposition I : SC 200m + Tranchée couverte 300m + SC 160m + Écran de 4m



Commentaires de la commission d'enquête publique :

Ce thème a fait l'objet de quatre mémoires en réponse spécifiques élaborés suite à divers échanges entre la commission d'enquête, la DRE et l'expert mandaté pour la réalisation d'une expertise acoustique.

C'est fort légitimement que des particuliers et des collectivités s'inquiètent d'une pollution sonore plus ou moins prégnante selon les secteurs.

Il est sans conteste que le bruit a des effets indésirables sur la qualité de la vie, le bien être et parfois sur la santé.

Aussi, les mesures contre le bruit, tout au long du tracé, doivent être exemplaires, car les impacts du bruit sur les personnes sont extrêmement perturbants pour la santé et entraînent des situations de stress.

Les analyses et études sur les niveaux de bruit générés par la future autoroute, ont été effectuées en prenant en compte les situations les plus défavorables, ce qui permet à la commission de leur attribuer une certaine crédibilité.

Dans le cas qui nous concerne, les secteurs traversés par le tracé (maillages de villages) sont pour la plupart à un niveau d'ambiance sonore modérée. Avec le GCO, le niveau resterait dans des normes acceptables et conformes à la réglementation (60 dBa jour ; 55 dBa nuit).

En terme de trafic, c'est bien l'hypothèse haute de croissance qui a été prise en compte pour servir de base aux calculs sur les nuisances sonores aussi bien de jour que de nuit.

De même le choix de l'hypothèse de saturation acoustique (trafic moyen journalier annuel de 68000 véhicules par jour) permet de faire face à la situation la plus pessimiste et d'envisager les mesures de protection adéquates.

Pour les zones les plus sensibles, le maître d'ouvrage a prévu des mesures de protection différenciées selon les impacts relevés, l'importance et la nature des infrastructures, la configuration des lieux et des critères techniques. L'ensemble de ces zones et points « impactés » sont répertoriés dans le dossier et les mémoires qui consacrent un chapitre au bruit dont notamment le mémoire 3 du 25.10.06.

La commission a été particulièrement attentive aux secteurs et points névralgiques qui suivent :

⇒ Echangeur nord A4 /A 35 / GCO ;

Ce point a fait l'objet d'une question particulière de la commission d'enquête dans sa demande de mémoire en réponse n°7 et a été traité dans le mémoire en réponse n° 4 puis analysé dans le thème n°13 : Solution tracé 1, Saverne-Molsheim et autres tracés alternatifs.

En ce qui concerne l'impact de cette infrastructure sur le bruit, la commission prend bonne note de la nécessité d'appliquer une solution à la source type écran acoustique qui bien inclure les bretelles.

Ceci étant, la commission estime qu'un complément par protection de façade devra être nécessaire pour les bâtiments situés les plus à l'est selon la configuration définitive des bretelles, ce, en particulier pour l'école.

⇒ Bureau MANUEST et usine KNORR de la zone industrielle :

La commission prend note que la mise en place d'une protection à la source de type mur apparaît techniquement possible mais est insuffisante. Cette solution devra être analysée par le concessionnaire et éventuellement couplée par un système de protection des façades.

⇒ Passage du GCO au nord de VENDENHEIM :

La protection de façade de certaines habitations situées le plus au nord (dépassement du seuil de tolérance) n'est pas satisfaisante. En effet, Les isolations de façades, pour respecter la réglementation, ne sont pas des solutions satisfaisantes pour les maisons. Aussi, la commission a demandé au maître d'ouvrage de réfléchir à des mesures contre le bruit qui mettent toutes les habitations de Vendenheim et d'Ernolsheim-sur-Bruche dans des limites d'isophones inférieures à 60 dB(A) le jour et inférieures à 55 dB(A) la nuit sans recourir à des techniques touchant directement les habitations.

Le maître d'ouvrage propose dans son mémoire sur le bruit n°3 des solutions ne requérant pas les protections de façade mais qui respecteraient néanmoins la réglementation.

Insatisfaite, la commission d'enquête a proposé dans sa demande de mémoire en réponse n°7 une infrastructure permettant de ne pas présenter de mesures en limite de la réglementation.

Cette solution a été étudiée puis confirmée par le maître d'ouvrage dans son mémoire sur le bruit n°4.

⇒ Passage du GCO entre ERNOLSHEIM-SUR-BRUCHE et KOLBSHEIM.

Ce passage a été analysé en particulier dans le thème n°7 : disparition des terres agricoles.

La commission prend bonne note de la mise en place d'un mur anti-bruit au droit d'Ernolsheim et au niveau de la côtère de Kolbsheim, la mise en œuvre de revêtements acoustiques performants et de murs de soutènement sur les versants nord et sud.

Par ailleurs, la commission a décidé de faire appel à un expert afin de vérifier le bien fondé de l'étude d'impact au niveau de l'acoustique et de conseiller la commission d'enquête en matière d'acoustique.

Mme la Présidente de la commission a reçu le rapport le 16 décembre 2006.

Les conclusions du rapport de l'acousticien sont citées ci-dessous :

« Ainsi qu'il nous a été demandé, nous répondons au Tribunal ce qui suit :

1. Nous avons pris connaissance des pièces du dossier ;
2. Nous avons analysé le dossier soumis à enquête publique ;
3. Nous avons analysé les documents complémentaires mis à notre disposition ;
4. En date du 13 septembre 2006, nous avons assisté à la réunion organisée par la Commission d'Enquête à la demande de l'expert ;
5. Nous avons effectué une visite des sites ;
6. Nous avons effectué des mesurages et enregistrements acoustiques sur site respectivement le 09 octobre 2006 et le 16 octobre 2006 ;
7. L'expert tient à rappeler que sa mission consiste, d'une" manière générale, à conseiller la Présidente de la Commission d'Enquête dans le domaine de la pollution sonore. Elle ne relève pas de l'ordre judiciaire ;
8. Sur le plan acoustique le projet tel que soumis à l'enquête publique est conforme à la législation et à la réglementation existantes en France ;
9. Il convient toutefois de préciser que l'application de cette réglementation générera une gêne au droit de certains immeubles d'habitation concernés ;
10. Par envoi du 03 octobre 2006, la Direction Régionale de l'Equipement, transmet divers documents démontrant que la Directive du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 sera respectée.

L'expert en prend acte ;

11. L'expert estime que la voirie projetée aussi proche de certaines habitations est une erreur ;
12. Il estime qu'il convenait d'éloigner, de manière significative, le G.C.O. de certains immeubles ;
13. L'analyse des cartes mises à disposition démontre que le décalage du G.C.O. vers l'OUEST permettait de réduire, de manière significative, la pression acoustique au droit de certaines zones habitées et tertiaires ;
14. Au regard des valeurs retenues dans le dossier d'impact, la pression acoustique générée par le futur G.C.O. est conforme à la réglementation qui s'y rattache (sauf quelques points qu'il importe de traiter spécifiquement) ;
15. L'expert estime que les riverains les plus proches seront particulièrement gênés, même si toutes les dispositions sont mises en oeuvre afin de limiter le bruit, au droit des façades, à la valeur réglementaire qui s'y rattache ;
16. En tout état de cause, dans les secteurs ou l'habitat est le plus proche du G.C.O., la qualité de vie des riverains sera automatiquement altérée ;
17. L'expert estime qu'il conviendrait de mettre en place des dispositions afin que la pression acoustique en provenance du G.C.O. ne soit pas supérieure à 54 - 55 dB(A) de jour et 44 à 45 dB(A) de nuit au droit des façades les plus défavorisées.

Ces dispositions amélioreraient de manière significative la qualité de vie des riverains concernés, mais ne sont pas obligatoires ;

18. Les solutions mises en oeuvre sur le terrain devront présenter toutes dispositions utiles afin que la réglementation soit respectée ;
19. L'expert n'a aucune compétence médicale. De fait, il ne saurait formuler un avis circonstancié quant aux questions relatives à la pollution sonore sur la santé. »

Concernant le rapport d'expertise, la commission d'enquête tient à formuler les observations suivantes:

- La commission considère inutiles les assertions suivantes :

Page 12 : « Certains textes insérés dans les documents produits sont parfois incompréhensibles. Il en est ainsi par exemple page 9 de l'envoi du 25 octobre 2006 où il est dit « quel trait figure le GCO sur la carte : il faut le dire ». La commission d'enquête considère qu'une mise au point avec le maître d'ouvrage aurait été plus productive qu'un simple constat.

Page 25 : « le passage à l'ouest de la commune d'Eckwersheim améliorerait de manière significative la pression acoustique sur certains sites du secteur Nord ». Le mémoire en réponse n°7 du maître d'ouvrage démontre que ce scénario d'aménagement est très difficilement réalisable étant donné les contraintes géométriques, environnementales et fonctionnelles d'un raccordement de l'A4 au niveau de l'échangeur n° 48 (Brumath-Sud). Par ailleurs ce scénario remet en cause l'intérêt même du GCO étant donné qu'il rompt la continuité de la liaison avec l'A35 ne permettant plus de capter le trafic de transit qui utilise l'itinéraire actuel au cœur de l'agglomération.

Page 31 : « l'expert estime qu'une simulation de chaussée décaissée ou en tranchée ouverte avec casquette pourrait s'avérer comme étant utile (avec abaissement du Viaduc). Le cas échéant, il conviendrait de mettre en place des écrans acoustiques adaptés... ». La commission d'enquête constate que le maître d'ouvrage a abordé cette question dans son mémoire en réponse n°3.

- La commission s'inscrit en faux dans les cas des assertions suivantes :

Page 3 : les parties du dossier soumis à enquête et transmises à l'expert sont les tomes 1/3 et 2/3. Le tome 3/3 (mise en compatibilité des POS/PLU) ainsi que les documents transmis pour information ne concernent pas le bruit. Néanmoins la commission a estimé que l'expert devait être en possession des divers documents constituant l'APS afin d'avoir le maximum d'information sur le projet en terme de bruit. Ces documents ont été transmis dès la fin du mois de juillet 2006.

Page 7 : la réunion du 13 septembre 2006- 10h00 avait pour objet l'état d'avancement de l'expertise. On n'organise pas une réunion de présentation de dossier plus d'un mois et demi après la transmission des documents. Lors de cette réunion, l'expert n'a pu se positionner sur le projet.

Page 13 : les intervenants ne sont pas dans l'obligation de préciser leur adresse. La commission d'enquête a volontairement choisi de transmettre les observations les plus caractéristiques concernant le bruit. Le nombre de ces observations étant faible, la commission d'enquête aurait préféré être mise au courant afin de pouvoir éventuellement procéder à une recherche de ces intervenants. Cela aurait permis d'enrichir le rapport.

Page 27 : « il convient de préciser que des valeurs inférieures à celles précitées (55 et 60dB(A) et 60 et 65 dB(A) n'engagent pas le maître d'ouvrage ». Le concessionnaire est lié à une obligation de résultat en terme de seuils réglementaires à respecter. Ceci étant rien n'empêche le

maître d'ouvrage d'obliger le concessionnaire à prendre en compte les solutions étudiées dans le cadre de l'APS et de cette présente enquête en les imposant dans le cahier des charges.

Page 33 : « La mise en chantier du projet n'est pas évoquée dans l'étude d'impact ». Bien que la mise en chantier n'a pas été évoquée dans la partie résumé non technique, l'approche de la phase chantier a été abordé à maintes reprises tout au long de l'étude d'impact que ce soit en terme d'effets temporaires, de risques liées aux opérations et de contraintes techniques et de mesures envisagées.

- La commission considère comme incomplète les assertions suivantes :
Page 32 : « Il conviendrait e mettre en place des dispositions afin que la pression acoustique en provenance du GCO ne soit pas supérieure à 54-55 dB(A) de jour et 44 à 45 dB(A) de nuit au droit des façades les plus défavorisées.» Quelles sont les justifications permettant de conseiller de tels limites en particulier la nuit ? Les mesures de l'expert n'ont pas été effectuées la nuit.

- La commission prend acte des assertions suivantes :
Page 27 : « Les valeurs de modélisation ne dépassent pas, en règle générale, les valeurs réglementaires....Au regard des valeurs retenues dans le dossier d'impact, la pression acoustique générée par le futur GCO est conforme à la réglementation qui s'y attache (sauf quelques points qu'il importe de traiter spécifiquement).
Page 29 : « Par envoi du 3 octobre 2006, la DRE transmet divers documents démontrant que la Directive du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002 sera respectée. L'expert en prend acte. »
Page 31 : La commission prend bonne note que la variante d'aménagement au nord-ouest de Vendenheim proposée par la commission n'apporte pas d'objection particulière de la part de l'expert.

Thème n°7 : Disparition des terres agricoles

Observations du public :

Perte de terres agricoles (une des meilleures d'Europe) et de l'outil de travail des agriculteurs.

La partie concernant l'agriculture est nettement moins importante que la partie concernant l'environnement alors que les préjudices financiers sont conséquents.

p229/357 : l'impact visuel, le tracé touche 2 exploitations agricoles mais la ferme EARL KLEIN n'est pas mentionnée

Proposition de créer un tunnel afin d'éviter les pertes de terre entre Ernolsheim et Kolbsheim. L'exploitation KASTNER se trouve à moins de 150m de la future emprise

L'exploitation HUMMANN est un élevage avicole. Quant sera-t-il en cas de foyer de grippe aviaire qui doit condamner toute circulation sur un rayon de 3 km autour du site ? Un écran acoustique est prévu jusqu'au niveau de la ferme, demande qu'il soit prolongé jusqu'à l'avenue de la Concorde, ce qui permettra de protéger la ferme HUMANN.

Une lettre type intitulée « Réclamation des exploitants agricoles de la commune de ... » complétée au cas par cas pour chacune des communes concernées et signée par les agriculteurs concernés a été transmise lors des différents permanences.

Cette lettre type indique en particulier que :

330 ha d'excellentes terres sont menacés par le GCO

Les emprises indirectes (délaissés, mesures compensatoires environnementales...) viendront alourdir l'impact foncier du projet

Les emprises induites contribueront à l'affaiblissement de l'agriculture

La destruction du parcellaire sera importante du fait du positionnement de l'ouvrage en limite de ban.

Les flux agricoles et agroindustriels seront très perturbés du fait de l'allongement de parcours générateurs d'augmentations des coûts de production.

L'incidence économique sera majeure sur les exploitations. Dégradation du revenu des exploitants de plus de 5%. L'équivalent de 10 exploitations et de 52 emplois est directement menacé de disparition.

Concernant les emprises : le projet n'est pas économe en terre agricole. L'adaptation du profil en long, l'optimisation de l'emplacement des bassins, la limitation des emprises annexes liée à des mesures compensatoires environnementales sont autant de mesures sur lesquelles devrait s'engager le maître d'ouvrage.

Concernant la question des rétablissements : il est regrettable que le nombre et les caractéristiques des ouvrages d'art en terme de gabarit définis dans le cadre de l'APS n'ont pas été pris en compte dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Concernant la question des mesures compensatoires environnementales : les mesures suivantes aggravent l'impact du GCO sur les exploitations lors des remembrements: compensations forestières aux taux de 1 pour 2, réalisation de bandes vertes latérales aux chemins d'exploitation favorisant la circulation du grand hamster, création de zones de quiétude aux abords des ouvrages de franchissements du GCO, acquisitions foncières visant à

restauration des habitats de la faune sauvage, les mesures de compensations de réduction des champs d'expansion des crues

Les différentes mesures compensatoires ne doivent pas se faire au détriment des exploitations agricoles.

Concernant les mesures compensatoires agricoles :

La DUP devra mentionner l'article L.123-24 du Code Rural et les possibilités d'aménagement devront permettre une réelle restructuration foncière.

Rétablissement de tous les équipements et aménagements agricoles menacés par les emprises du projet.

Mise en place de fonds de restructuration qui permettrait de compenser le potentiel de production disparu du fait de l'articulation de 330ha.

Mise en place d'une politique de réserve foncière raisonnée, adaptée aux besoins de chaque commune et gérée avec des organisations professionnelles agricoles.

Constitution d'un protocole liant le futur maître d'ouvrage et les organisations professionnelles agricoles qui devra intégrer notamment les questions indemnitaires relatives à la propriété et à l'exploitation, le traitement de l'ensemble des dommages de travaux publics, le traitement de la question des occupations temporaires, la constitution, l'abondement et le fonctionnement d'un fonds de restructuration économique, la constitution d'une politique de compensation foncière.

La lettre type complète l'avis de la chambre d'agriculture du Bas-Rhin transmis le 5 mai 2006 à la DRE dans le cadre de l'élaboration de l'APS, et présente les points particuliers suivants :

Données générales	Emprises	rétablissements	Compensations environnementales	Compensations agricoles
Vendenheim				
52ha touchés	Pouvoir cultiver dans les boucles d'échangeur	Deux ouvrages OA 35 et OA 34 Désenclaver l'espace situé entre le canal et la voie ferrée	Très touchée par les compensations forestières au taux de 1 pour 2	Rétablissements des réseaux situés dans 2 zones irriguées et 1 zone drainée (exploitations HASSLER et DOLLINGER)
Dingsheim				
9 ha touchés		Un ouvrage OA 24 Les flux agricoles devront se faire dans l'axe des chemins existants L'OH9 rétablissant la Souffel ne peut avoir une vocation agricole principale		
Eckwersheim				
25ha touchés + 20,5ha lié au LGV Est	Restitution à l'agriculture de la couverture de la tranchée couverte	Trois ouvrages OH 13, OA NC2, OA 29		Prendre en compte les deux projets d'infrastructures LVG et GCO Mesures de protection particulière pour les fermes BAUER (Eckwersheim) et GRAD (Vendenheim) situées à proximité du GCO
Ernolsheim - Bruche				
35ha touchés	Réalisation d'une tranchée couverte dans le déblai du knoblochsberg	Quatre ouvrages OA15, OANC1, OA9, OA6		Rétablissement des réseaux hydrauliques appartenant au syndicat d'irrigation Kolbsheim-Ernolsheim

Ittenheim et Handschuheim				
133ha touchés	Aménagement du GCO et de la barrière de péage dans un strict souci d'économie des terres agricoles. L'éventuel rabattement de la RD228 sur la RN4 (RD1004) se fasse sur notre territoire	Quatre ouvrages OA20, OA19, OA18. Séparation des flux agricoles + ouvrage permettant la traversée de la RN4 à l'ouest du GCO		Nécessité de remembrements intercommunaux. Certains chemins agricoles nécessitent des surlargeurs et un revêtement goudronné du fait de la concentration de circulation agricole Le déplacement de réseaux souterrains (fibres optiques, lignes électriques) rendu nécessaire par l'aménagement foncier ne doit pas être à la charge de l'association foncière
Kolbsheim				
48ha touchés	Réalisation d'une tranchée couverte dans le déblai du knoblochsberg	Quatre ouvrages OA14, OA13, OA12, OA11 Séparation de flux routiers et agricoles sur l'OA14	Les compensations forestières vont alourdir les emprises du territoire. Une solution doit être trouvée dans le cadre du remembrement	Etant donné l'importance de l'emprise, certaines parties du ban agricole ne doivent pas être soustraites du remembrement pour des raisons environnementales Rétablissement des réseaux de drainage dans le secteur du Herrenweg Rétablissement des réseaux hydrauliques dans la vallée de la Bruche et appartenant au syndicat Kolbsheil-Ernolsheim

Duttlenheim				
62ha touchés	Abaissement du profil en long afin de diminuer les surfaces agricoles nécessaires	Trois ouvrages : OA4, OA3bis, OA3 OH2 doit permettre d'assurer la desserte agricole de surfaces situées à l'est du GCO et de rétablir la future liaison cyclable Duttlenheim-Duppigheim		Actuellement, une procédure d'aménagement en cours tente d'intégrer les emplacements nécessaires à l'aménagement du GCO
Achenheim				
1ha				Accès aux autres parcelles de l'autre côté pour les exploitants. Prévoir un franchissement pour engins agricoles
Pfettisheim				
19ha touchés		Trois ouvrages OA27, OA26ter, OA26bis Déplacement de l'ouvrage OA17 vers le sud su droit du Cep133 Séparation des flux agricoles et routiers sur l'OA26bis.		La limitation de périmètres probables excluant les zones de vergers ne sont pas acceptées Les pylônes électriques et réseaux enterrés (pipeline) de devront pas aggraver les emprises Mesures de protection particulière pour la ferme DAUL située à proximité du GCO
Pfulgriesheim				
16ha touchés		Trois ouvrages OA26, OH10, OA25		Mesures de protection particulière pour la ferme ROTH située à proximité

Hurtigheim				
8,5ha touchés		Un ouvrage OA21 Séparation des flux routiers et agricoles sur l'OA21 Etre associé aux discussions à l'éventuel aménagement du carrefour RN4-RD228		
Stutzheim-Offenheim				
26ha touchés	Aménagement des aires de services dans un strict souci d'économie agricole	Quatre ouvrages OA24, OA23, OA22, OA21 Séparation des flux agricoles et routiers sur l'OA21 et l'OA23 Etre associé aux discussions à l'éventuel aménagement du carrefour RN4-RD228		
Grieshem sur Souffel				
9ha touchés		Un ouvrage OA25 + réalisation d'un ouvrage de franchissement dans l'axe du chemin Offenheimerweg L'OH9 ne répond pas à la problématique de desserte des 50ha se situant à l'ouest du GCO.		Mesures de protection particulière pour la ferme KLEIN située à proximité du GCO
Osthoffen				
0,5ha touchés		Un ouvrage OA16		La limitation de périmètres probables excluant les zones de vergers ne sont pas acceptées
Lampertheim				
16ha touchés		OA28, OA27bis OA27 Berstett		

Afin de mieux cerner les problèmes et les propositions soulevés par le milieu agricole, la commission d'enquête a rencontré le 20 juillet 2006 à la chambre d'agriculture du Bas-Rhin Mr SCHAEFFER, Président, Mr BONNETIER, Directeur, Mr METREAU, Responsable des affaires foncières, Mr RAMSPACHER, Président du FDSEA, Mr BLUM, Président des JA, Mr FIX, agriculteur.

A cette occasion, une carte des problématiques agricoles nous a été transmise et est jointe au présent document. Cette carte reprend les différents ouvrages hydrauliques et rétablissement de voirie le long du tracé de l'A355.

De même, nous avons reçu une analyse spécifique par commune présentant en particulier les demandes de modification du projet et les problèmes spécifiques soulevés ainsi qu'une proposition d'approches afin de limiter l'impact du GCO dans le milieu agricole.

Recueil des observations suivantes :

Si le GCO se fait, il conviendra de maintenir le plus d'exploitation en place, d'utiliser le minimum de terre agricole et d'obtenir de compensations foncières, ce qui est particulièrement difficile car près de Strasbourg.

Le tracé du GCO traverse des cantons qui regroupe beaucoup de jeunes agriculteurs.

Le GCO remet en cause de choix de production et de cultures. Il fragilise plusieurs exploitations.

Il convient de tenir compte des emprises secondaires utilisées dans le cadre de l'aménagement de cette autoroute. Cela touche globalement une cinquantaine d'exploitations et concerne environ 500ha.

Avec le développement de l'urbanisme accéléré par la réalisation du GCO, le risque de cumul de perte de superficies agricole dépassera les 10%.

Il est alors nécessaire de revoir la configuration du tracé afin de diminuer au mieux les emprises nécessaires, par exemple en abaissant certains profils en long ou en réalisant des tranchées couvertes dont la couverture serait restituée à l'agriculture.

Il est dommageable que l'Etat ne puisse avoir de position plus nette sur les ouvrages de franchissement. La chambre d'agriculture demande la réalisation de deux ouvrages supplémentaires indiqués sur le plan OAS1 et OAS2.

Les mesures de compensation environnementales viennent alourdir les compensations agricoles. Il conviendrait par exemple d'éviter les compensations environnementales de type reboisement sur les terres agricoles. Aussi, les chemins agricoles doivent être empierrés, or cela ne convient pas aux hamsters.

Etant donné le déséquilibre foncier créé par le tracé du GCO, il est nécessaire de procéder à un remembrement au niveau intercommunal et de mettre en place un fond de restructuration économique aidant les agriculteurs concernés à produire autrement afin que l'exploitation puisse garder un équilibre financier.

Il est primordial de rétablir les réseaux d'irrigations en particulier au niveau de Vendenheim.

Attention au doublement de la nationale 4. En effet, cette voirie à 2X2 voies ne pourra plus être utilisable par les engins agricoles.

La chambre d'Agriculture souhaite être associée au projet de rabattement de la RD228 sur la RD sortie Ittenheim.

Le GCO devient le périphérique d Strasbourg, or par définition une agriculture en zone périurbaine est fragilisée.

Il conviendra de proposer une hauteur de franchissement de 4,5m de haut afin que tous les engins agricoles puissent utiliser les ouvrages.

R é p u b l i q u e F r a n ç a i s e



20 juillet 2006

CHAMBRE D'AGRICULTURE
Bas-Rhin

LE GCO : un impact trop lourd sur l'économie agricole

- 330 hectares d'emprises
- 200 exploitations agricoles concernées
- Des impact très variés de 0,1 % à 13 % des bans traversés
- 16 territoires déstructurés
- 91 axes agricoles coupés

LIMITER L'IMPACT DU GCO

C'est travailler dans 4 directions

1 REDUIRE les emprises

- ① adapter le profil en long
- ② restituer à l'agriculture les tranchées couvertes
- ③ aménager une seconde tranchée couverte à Kolbsheim
- ④ limiter des infrastructures annexes au GCO (péage, aires de service)

2 RESTRUCTURER le parcellaire

- ① favoriser de larges périmètres d'aménagement foncier
- ② favoriser l'intercommunalité des remembrements
- ③ valider les 34 ouvrages de franchissement de l'APS

3 OBTENIR UNE JUSTE COMPENSATION ECONOMIQUE

- ① négocier un protocole établissant les mesures compensatoires agricoles spécifiques au GCO
- ② favoriser la compensation foncière
- ③ mettre en place un fonds de restructuration économique

4 VEILLER à la cohérence des dispositifs de compensation

- ① ne pas aggraver l'impact agricole par la mise en place de mesures compensatoires environnementales consommatrices d'espaces agricoles
- ② rechercher les synergies qui permettent de réduire des impacts agricoles et environnementaux du GCO

20/07/2006



ANALYSE SPECIFIQUE PAR COMMUNE

Commune	Emprises	% SAU	Demande de modification du projet	Problèmes spécifiques	Ouvrages de franchissement prévu à l'APS
ACHENHEIM	1 ha	0,3 %			
BERSTETT	4 ha	0,3 %		Intégration du GCO dans le remembrement actuellement en cours (LGV Est Européenne)	OA 28, 27 bis, 27
BREUSCHWICKERSHEIM	13 ha	3,5 %		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Refus de limitation du périmètre de remembrement dans les zones de vergers ➤ Rétablissement réseaux drainages 	OA 17, 16 bis, 16
DINGSHEIM	5 ha	1,5 %			OA 24
DUPPIGHEIM	4 ha	1 %	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abaissement du profil en long 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rétablissement d'une piste cyclable en projet OA S2 	OA 6
DUTTLENHEIM	52 ha	9 %	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Abaissement du profil en long 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rétablissement d'une piste cyclable en projet OA S2 ➤ Intégration du GCO dans le remembrement actuellement en cours 	OA 4, 3 bis, 3
ECKWERSHEIM	12 ha	2 %	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Restitution à l'agriculture de la couverture de la tranchée couverte 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Cumul des emprises LGV et GCO supérieur à 5 % du ban ➤ Proximité de 2 sièges d'exploitation 	OH 13, OA NC2, OA 29
ERNOLSHEIM/BRUCHE	17 ha	4,5 %	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réalisation d'une tranchée couverte sur Kolbsheim dont la couverture serait restituée à l'agriculture 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rétablissement des réseaux hydrauliques appartenant au Syndicat d'irrigation 	OA 15, OA NC1, OA 9, OA 6
GRIESHEIM/SOUFFEL	8 ha	2,5 %		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Rétablissement d'un chemin agricole non prévu à l'APS (OA S1) ➤ Proximité d'un bâtiment d'exploitation et d'un forage 	OA 25

20/07/2006



Commune	Emprises	% SAU	Demande de modification du projet	Problèmes spécifiques	Ouvrages de franchissement prévu à l'APS
HURTIGHEIM	6 ha	1,5 %		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Demande d'association de la Profession aux discussions relatives au rabattement de la RD 228 sur la RN 4 	OA 21
ITTENHEIM	65 ha	13 %	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réduction des emprises de la barrière de péage ➤ Limitation de l'impact du rabattement de la RD 228 sur la RN 4 ➤ Aménagement d'un franchissement dénivelé de la RN 4 à l'Ouest du GCO 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Séparation des flux sur les ouvrages OA 18, 19 et 20 ➤ Favoriser l'intercommunalité des aménagements fonciers ➤ Garantir la qualité du futur réseau de chemins agricoles 	OA 20, 19, 18
KOLBSHEIM	20 ha	9 %	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réalisation d'une tranchée couverte dont la couverture serait restituée à l'agriculture 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Séparation des flux sur l'OA 14 ➤ Limitation de l'impact des mesures compensatoires environnementales forestières ➤ Refus de limitation de périmètres de remembrement dans les zones de vergers ➤ Rétablissement des réseaux de drainage 	OA 14, 13, 12, 11
LAMPERTHEIM	7 ha	1,6 %			OA 28, 27 bis, 27
OSTHOFFEN	0,50 ha	0,1 %			OA 16
PFETTISHEIM	16 ha	4 %		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Déplacement de l'OA 27 vers le Sud ➤ Séparation des flux sur l'OA 26 bis ➤ Refus de limitation des périmètres de remembrement dans les zones de vergers ➤ Proximité d'un siège d'exploitation ➤ Déplacement de pylônes électriques 	OA 27, 26 ter, 26 bis

20/07/2006



Commune	Emprises	% SAU	Demande de modification du projet	Problèmes spécifiques	Ouvrages de franchissement prévu à l'APS
PFULGRIESHEIM STUTZHEIM/OFFENHEIM	15 ha	4 %			
	22 ha	3,5 %	➤ Réduction des emprises des aires de service	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Proximité d'un siège d'exploitation ➤ Séparateur des flux sur les OA 23 et 21 ➤ Demande d'association de la Profession aux discussions relatives au rabattement de la RD 228 sur la RN 4 	OA 26, OH 10, OA 25 OA 24, 23, 22, 21
VENDENHEIM	51 ha	7 %	➤ Garantir l'accès aux boucles de l'échangeur	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Garantir l'accès à la zone située à l'Est du GCO entre le canal et la voir ferrée ➤ Limitation des mesures compensatoires environnementales forestières ➤ Rétablissement des drainages ➤ Rétablissement de forages d'irrigation (entre 2 et 4) et réinstallation de réseaux d'irrigation ➤ Proximité de deux bâtiments d'exploitation 	OA 35, 34

Réponses du maître d'ouvrage :

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

Madame Andrée MUNCHENBACH :

Quand Louis XIV a découvert l'Alsace, il a parlé d'un beau jardin. Il ne parlait pas seulement du Kochersberg, j'imagine... Quand on sait qu'actuellement, tous les ans, il y a 1 000 ha de terre naturelle qui disparaissent sous les lotissements, les infrastructures diverses et les zones d'activités, et que le G.C.O. va encore "manger" 350 ha à lui seul, on se demande si on ne renonce vraiment à cette vocation agricole et naturelle que dans notre région. Cela pourrait être logique et cohérent dans notre système de mondialisation où les marchandises circulent à travers la planète, où l'on trouve du bœuf d'Argentine à des prix inférieurs au bœuf local, mais c'est incohérent par rapport aux objectifs affichés de réduction des pollutions, des gaz à effet de serre, objectifs affichés par toutes les instances politiques, aux niveaux national, régional, départemental et européen. C'est également en contradiction avec ce qui va sans doute arriver lorsque les transports coûteront leur vrai prix et qu'il faudra relocaliser, redévelopper des activités de proximité. Je me demande si dans ce contexte, il est raisonnable de ressortir un projet qui a 30 ans d'âge, alors qu'il faut se poser, regarder l'avenir et anticiper sur les problèmes qui se profilent et que les sonnettes d'alarme sont tirées un peu partout.

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

L'aspect précieux des emprises agricoles ne nous est pas étranger et nous a conduit, dans la conception du projet, à essayer de la limiter au maximum, à la fois dans le temps et par rapport au projet tel qu'il est conçu. Je ne citerai que quelques exemples. Le choix du système de péage en système ouvert évite d'avoir à implanter des barrières de péage à chaque entrée et sortie. Le choix d'une conception très compacte des échangeurs, notamment au niveau du nœud Nord, doit permettre de limiter les emprises, et les implantations de toutes les aires annexes concentrées au niveau de la Nationale 4 doivent aussi permettre de limiter au maximum les délaissés. Cette emprise est non négligeable mais elle a été optimisée et calée dans une optique de consommation minimale.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

En ce qui concerne la question des rétablissements agricoles (point 9.1) :

Un travail important a été réalisé au stade de l'APS avec la chambre d'agriculture, qui a permis de définir un certain nombre de rétablissements de chemins ou de voiries coupées par le projet GCO. Dans la phase de concertation préalable au lancement de l'enquête publique, la présentation des rétablissements a été un sujet de débats importants avec la profession agricole. Il est en effet important pour l'agriculteur d'avoir un engagement ferme du maître d'ouvrage sur le principe des rétablissements. C'est ce qui est indiqué en E8.2.1 page 288 du dossier d'enquête. Pour autant, la localisation précise de ces ouvrages est directement liée aux aménagements fonciers qui seront réalisés et c'est pourquoi, dans la mesure où le projet peut encore évoluer dans le cadre des études de détail, il ne semblait pas adapté d'imposer la localisation des rétablissements.

Pour ce qui est des demandes supplémentaires d'ouvrages, elles devront être analysées soigneusement et en tout cas il peut être prématuré de les intégrer à ce stade. L'idée intéressante de la profession agricole, reprise en partie dans le dossier d'enquête, est plutôt de renvoyer à un protocole d'accord global entre le concessionnaire, les communes et la profession, regroupant de manière globale les rétablissements, les aménagements fonciers, voire un volet de compensation économique à négocier. L'analyse détaillée des demandes de la profession sera présentée dans le mémoire n°3.

En ce qui concerne les enjeux fonciers (point 9.2)

Les impacts indirects mentionnés (emprise additionnelle liée à une éventuelle urbanisation, création de parcelles difficiles à cultiver) peuvent être maîtrisés :

- par les documents d'urbanisme pour le premier ;
- par les procédures d'aménagement foncier, notamment dans le cadre de procédures intercommunales.

Le développement de l'agglomération n'est par ailleurs pas prévu jusqu'au GCO.

En ce qui concerne les enjeux économiques, les professionnels du houblon pourront être associés aux démarches à venir notamment dans le cadre du volet spécifique proposé.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

En ce qui concerne la consommation des terres agricoles (point 1.1) :

Le principal enjeu concerne le prélèvement des terres. L'impact de 330 hectares est jugé par de nombreux intervenants comme trop important, risquant pour certains de mettre en péril la ressource alimentaire.

Pour le maître d'ouvrage, il ne s'agit pas de juger de la pertinence de telle ou telle utilisation du sol, mais de limiter au maximum l'emprise nécessaire à l'infrastructure. La prise en compte de la modification des rendements liés à l'évolution des concentrations en Ozone est très délicate à ce stade.

L'appréciation de l'impact peut se juger à plusieurs niveaux : au niveau global et au niveau de chaque propriété ou exploitation.

Au niveau global, une telle surface est bien entendu importante, mais l'appréciation de cet impact doit être rapporté à la consommation annuelle de terrains agricoles qui a été de près de 1000 ha/an en moyenne en Alsace de 1984 à 2000 (rapport du CESA du 12 juin 2006).

Au niveau local, les mesures d'aménagement foncier rural, par l'organisation du « remembrement » permettent de limiter à 5% l'impact sur chaque propriété. De plus l'article L352-1 du code rural vise à limiter l'impact sur les exploitations ou prévoir des dédommagements spécifiques. Ces procédures doivent aussi permettre de limiter les « surfaces difficiles à exploiter ». Premièrement par la réorganisation foncière qui accompagne le projet et qui pourra concerner plusieurs communes, permettant ainsi de limiter l'impact des limites communales. Deuxièmement par la réorganisation des cheminements (rétablissements) qui doit assurer une bonne desserte des parcelles.

En ce qui concerne les impacts indirects, les estimations de la Chambre d'Agriculture sont difficiles à évaluer. La principale mesure concerne la maîtrise de l'urbanisation, qui est mise en œuvre dans les documents d'urbanisme et de planification au premier rang desquels le SCOTERS. A l'inverse, plusieurs communes ont des projets de développement qui sont d'ores et déjà en cours et qu'il est difficile d'imputer au GCO.

L'impact de la réduction des terres agricoles sur les prix du terrain déjà très élevé est toutefois difficile à évaluer dans la mesure où les prix d'acquisition sont fixés dans le cadre des procédures d'expropriation par les domaines sur la base de barèmes non spéculatifs.

En ce qui concerne les moyens de réduire la consommation de terres (point 1.2) :

Par rapport à cet enjeu, il existe plusieurs moyens de limiter les emprises, dont la plupart sont mentionnés dans le dossier :

- **concentrer barrière de péage et aire de service** : bien que le lieu précis et la configuration exacte de ces équipements relèvent directement des études de détail du concessionnaire, le dossier d'enquête donne une nette préférence (page 48/53 de la notice), confirmée par plusieurs interventions, au couplage de ces deux équipements et à la recherche d'une configuration économe en espace. La surface des aires est de l'ordre d'une dizaine d'hectares. L'économie réalisée de l'implantation de ces aires dans les délaissés de la barrière de péage serait facilement de l'ordre de 5 à 10 hectares.
- **tranchée couverte de Kolbsheim** : bien qu'intéressant en terme d'économie d'emprise, il s'agit d'un ouvrage non courant exceptionnel dont le coût doit être rapporté aux avantages procurés. Une analyse détaillée est fournie ci-après mettant en lumière un gain potentiel de 6 à 7 hectares. Le simple raidissement des talus, moins coûteux et moins contraignant en terme d'exploitation, pourrait permettre une économie non négligeable de 2 hectares environ.
- **conception des nœuds autoroutiers** : un travail très important a déjà été fait au stade de l'APS pour limiter au maximum les emprises. Ainsi pour le nœud sud, les bretelles ajoutées par le GCO s'inscrivent dans les délaissés de l'emprise du raccordement autoroutier VRPV – A352.
- **cohérence entre environnement et agriculture** : l'enjeu soulevé par la Chambre d'Agriculture est réel. Sa prise en compte sera toutefois du ressort de la négociation entre la Chambre, les services de l'Etat et le concessionnaire pour trouver les mesures les plus efficaces pour l'environnement et les plus économes en terre. A ce titre, le choix du conventionnement pour le Grand Hamster et la restriction d'acquisition de parcelle à un minimum correspondent bien à la prise en compte de cet enjeu.
- **Limitation à 110 km/h** : la géométrie de la voie est directement liée à la vitesse de référence retenue. En particulier, une des conditions techniques importante est la visibilité dans les courbes pour assurer la sécurité des usagers. Ce facteur peut conduire dans les courbes les plus serrées à prévoir des surlargeurs pour assurer la visibilité. Dans le projet actuel, des surlargeurs sont nécessaires dans quelques courbes serrées, notamment à Breuschwickersheim. Un complément d'étude a été réalisé montrant qu'une limitation à 110 km/h éliminait toutes les surlargeurs du projet présenté à l'APS. L'impact en terme d'emprise est moins significatif mais n'est pas négligeable.

En complément page 289/357 figurent des possibilités de modification des remblais pour favoriser de plus grandes facilités pour l'exploitation. Toutefois, les discussions avec les agriculteurs montrent que compte-tenu des contraintes d'exploitation, il n'est pas souhaitable d'avoir des pentes même faibles. Une telle mesure relèvera donc de cas très particuliers et ne peut être envisagée sur de grandes surfaces.

La demande de **rendre exploitable par l'agriculture la surface couvrant le GCO au niveau de Vendenheim** a été faite par les agriculteurs. Il n'y a pas d'interdiction de principe, sauf à observer que le profil en long, avec le franchissement du canal de la Bruche, ne peut être abaissé de manière importante et que par conséquent la surface disponible au-dessus de la couverture est très mince voire nulle. De plus, des ouvertures pour une ventilation naturelle pourront être nécessaires et réduire d'autant la surface cultivable. Une telle discussion doit donc plutôt être renvoyée au concessionnaire dans le cadre du protocole à passer avec l'ensemble de la profession agricole mais ne peut être imposé à travers une modification du profil en long déjà très contraint.

Les établissements cités par les interventions sont pris en compte et pourront faire l'objet d'études particulières avec le concessionnaire.

En ce qui concerne les rétablissements :

Il faut que les rétablissements se fassent dans l'axe des chemins : oui du point de vue géométrique, mais cela ne doit pas signifier que tout chemin sera automatiquement rétabli. De plus, compte-tenu du coût des ouvrages biais, un redressement ponctuel pourra être nécessaire. Enfin, ils peuvent aussi se faire par regroupement de plusieurs chemins, via la création de chemins parallèles au projet.

En ce qui concerne les différents réseaux d'irrigation, le maître d'ouvrage confirme qu'ils seront tous rétablis comme indiqué dans le dossier d'enquête page 287 notamment où est cité le cas de Vendenheim.

Les demandes spécifiques de la Chambre d'Agriculture sur les ouvrages seront traitées dans le prochain mémoire.

En ce qui concerne la demande d'une couverture du déblai de Kolbsheim :

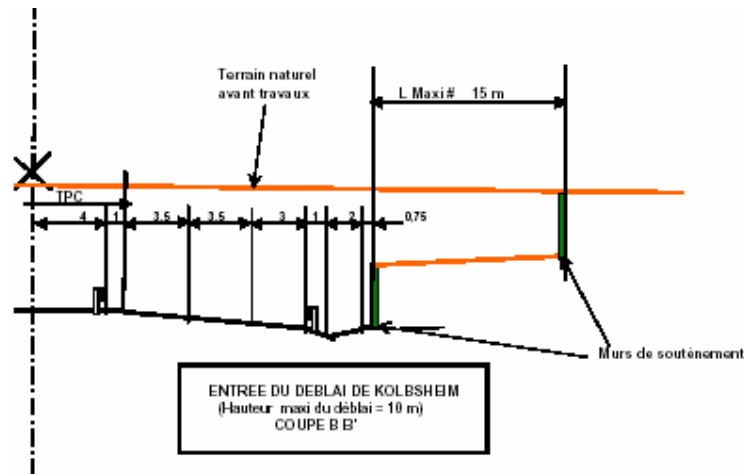
Le passage de la côtière de Kolbsheim conduit à créer un grand déblai allant au maximum jusqu'à une vingtaine de mètres. Les contraintes sur le tracé qui ont été prises sont les suivantes :

- dégagement de 4m de tirant d'air au dessus de la Bruche et du canal de la Bruche ;
- limitation au maximum des remblais dans la plaine alluviale ;
- rampes limitées à 4% maximum ;
- limitation à environ 20m des déblais pour réduire l'impact sur les marnes et argiles et les emprises.

L'analyse des différents impacts et du coût a conduit à retenir une solution « ouverte » sans couverture. Toutefois, les études géotechniques ont étudié plusieurs solutions pour les déblais :

- **Solution 1** : stabilisation par pentes naturelles. Les pentes de talus retenues sont de 3/1 (3 en longueur pour 1 en hauteur) avec risberme de 5m de large tous les 10m de hauteur. (donc pour 20m => 65m de large et pour 10m => 30m)
- **Solution 2** : stabilisation par murs de soutènements. Les calculs de stabilité au glissement ont été réalisés pour des murs poids de 5m de hauteur espacés de 10m. (donc pour 20m => 30m et pour 10m => 10m)

La seconde solution a été retenue pour le versant sud, plus abrupt et donc peu propice aux grands labours, dont les pentes voient la persistance, au-dessus d'un premier étage forestier, d'un intéressant micro parcellaire constitué de petits jardins et vergers particulièrement vulnérables. C'est de plus celui qui est le plus « vu ». Le profil en travers ou coupe est donné dans le dossier d'enquête page 276 et rappelé ci-dessous (pour une profondeur de 10m ici) :

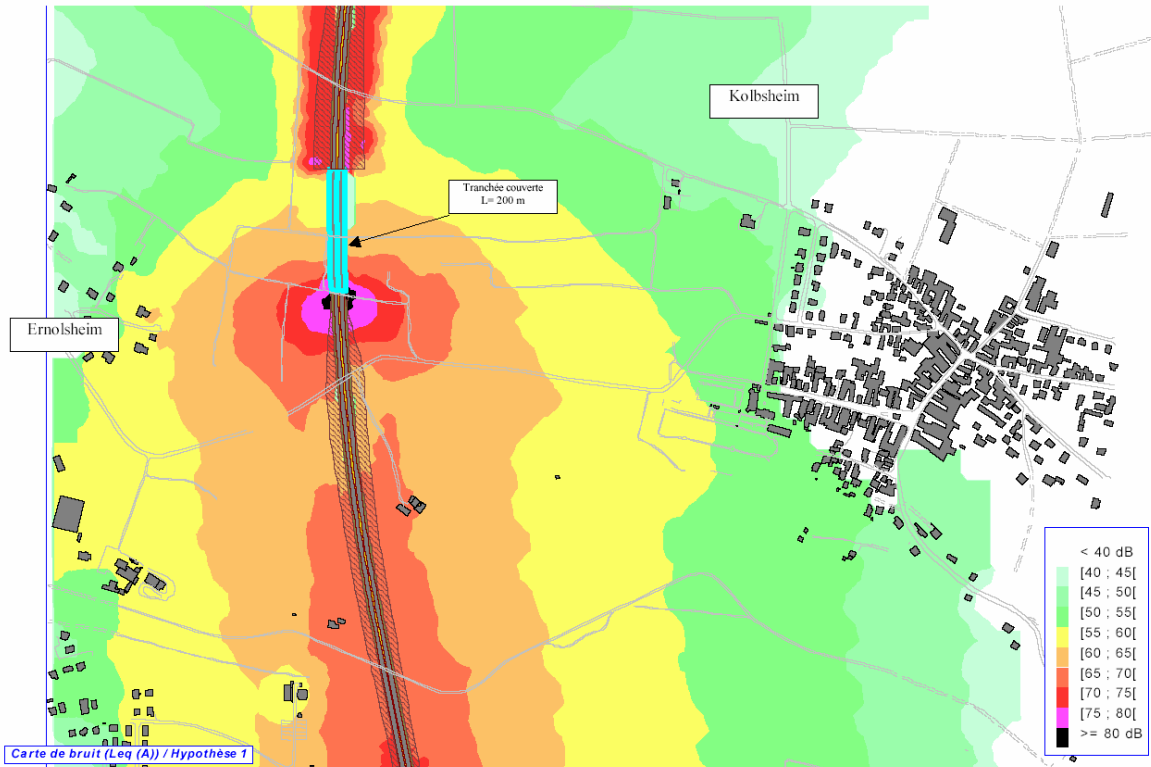


La première solution a été retenue pour le versant nord pour des raisons de moindre enjeu paysager et d'économie. La solution 1 est naturellement moins coûteuse et peut être adaptée à un modelé naturel. Les plus fortes pentes sur le versant nord du Knoblochsberg sont de l'ordre de 4 à 5%. Ce versant, qui est aussi le versant Sud du Val du Muhlbach procède d'un sobre carroyage de grands champs de labours animés seuls par la RD 49 et la RD 174, ponctuées irrégulièrement d'arbres tiges. Au vu de l'amplitude et de la banalité de ce vaste drapé agricole, cette section n'apparaît donc pas particulièrement sensible du point de vue du paysage.

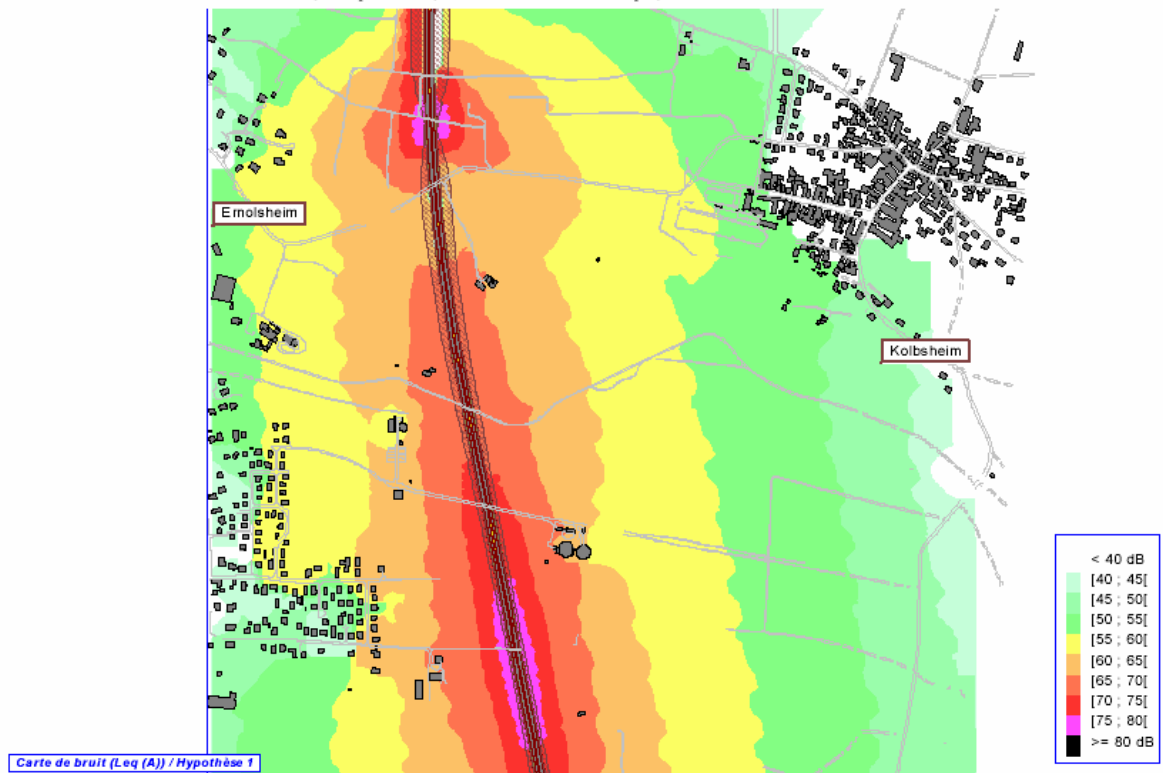
L'adoption de la solution 2 sur le versant nord pourrait permettre de réduire les emprises de 1,5 à 2 ha environ si elle était prolongée sur le versant nord. Le coût des murs de soutènement sur le versant sud est estimé à environ 800 000 euros pour une centaine de mètres. L'estimation précise de la prolongation sur 700m est en cours mais devrait conduire à un surcoût de 5 à 10 millions d'euros.

Une **solution de type tunnel** a été testée dans le cadre des études « bruit » préliminaires, préalablement à la concertation de 2003, qui a montré que cette mesure n'avait pas d'intérêt acoustique particulier (compte-tenu de l'éloignement des habitations exposées au nord de la côtière et de l'effet déjà significativement réducteur de la configuration en déblai) et pouvait au contraire par l'effet « bouchon » en entrée de tunnel détériorer la situation des habitations au sud et nécessiter par conséquent un accompagnement lourd par un ou plusieurs murs anti-bruit dont l'impact paysager serait très délicat.

Carte 13 Secteur B Ernolsheim/Kolbsheim, tranchée couverte de 200m de long, trafic à saturation acoustique, sol absorbant

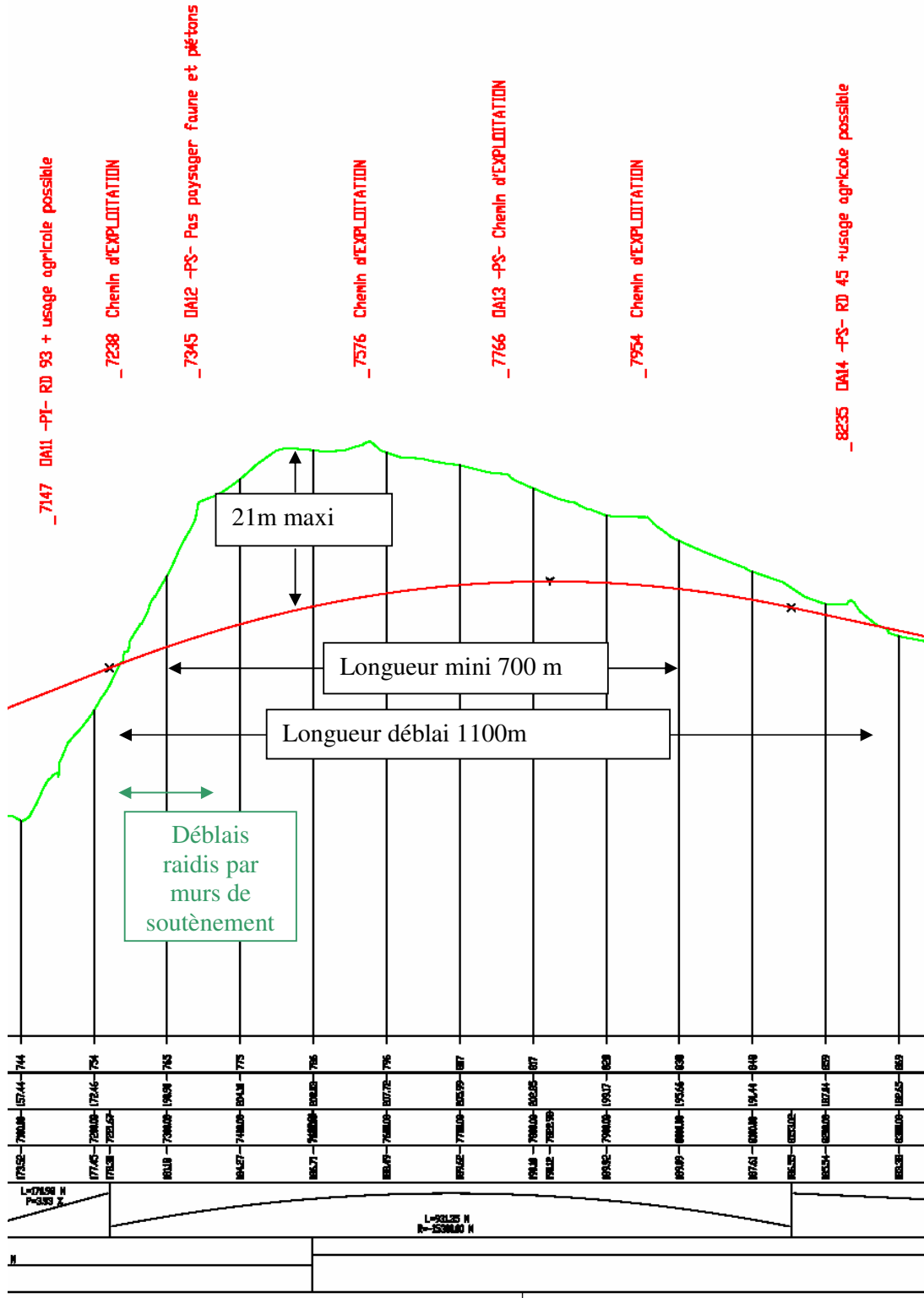


Carte 11 Secteur B Ernolsheim/Kolbsheim, sans protection, trafic à saturation acoustique, sol absorbant

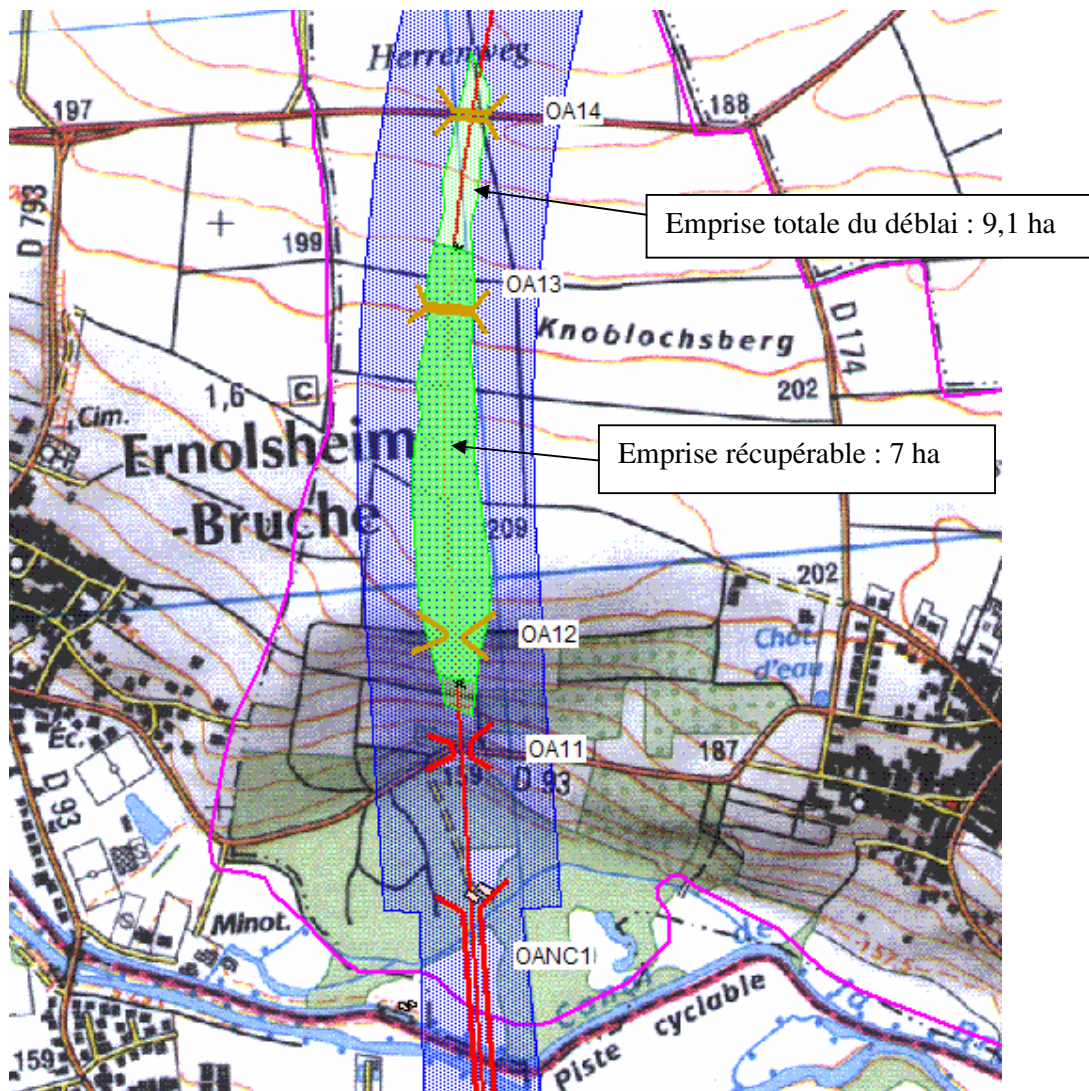


L'analyse des gains en terme d'emprise d'une solution en tunnel est présentée à partir des extraits du profil en long de l'APS et de la représentation de l'emprise des déblais ci-après.

Extrait du profil en long de l'APS



Vue en plan avec les éléments du stade APS :



Le dernier élément à prendre en compte est bien entendu le coût et les contraintes d'exploitation d'un tel ouvrage, qui ne serait plus une tranchée couverte comme à Vendenheim mais un tunnel, avec toutes les contraintes en terme de ventilation et de sécurité que cela induit. Si le chiffrage d'un tel ouvrage n'est pas possible sans étude détaillée, on peut citer quelques références. La plus récente concerne le tunnel de la déviation de Schirmeck, dans la vallée de la Bruche, de plus de 600m pour une simple 2x1 voies, ressortant à environ 55 millions d'euros. L'ordre de grandeur d'un ouvrage autoroutier de ce type ne peut donc se situer à moins de 60 à 100 millions d'euros, somme qui apparaît au maître d'ouvrage disproportionnée par rapport au seul enjeu du secteur qui est l'enjeu agricole.

Le **raidissement des remblais** d'une part et la mise en place par le concessionnaire d'un **protocole agricole** adapté répondant aux principales inquiétudes des exploitants semblent des **moyens plus adaptés pour répondre aux légitimes demandes** des agriculteurs.

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne la question de l'aménagement foncier (remembrement) et impact sur les propriétés point 3.1) :

La procédure relative à une opération de remembrement (concernant la propriété privée) est très encadrée sur le plan réglementaire, de manière à garantir une répartition juste et équitable des terrains privés respectant les apports de chacun. Les objectifs principaux du remembrement peuvent être résumés comme suit :

- constituer des exploitations rurales d'un seul tenant ou de grandes parcelles bien groupées ;
- rapprocher les terres des bâtiments d'exploitation ;
- donner à chaque propriétaire, par la nouvelle distribution, une superficie équivalente en valeur de productivité à celle des terrains possédés antérieurement ;
- supprimer les parcelles enclavées : toute parcelle doit avoir un accès sur une voie de desserte.

Les droits des propriétaires soumis au remembrement sont respectés grâce à la mise en œuvre de diverses enquêtes publiques (sur le périmètre, sur le classement des sols et la reconnaissance de la propriété, sur le projet de remembrement éventuellement modifié par la commission communale d'aménagement foncier (CCAF)).

L'aménagement foncier peut permettre :

- ⇒ au propriétaire :
 - de valoriser son capital en regroupant la propriété morcelée pour en favoriser la vente ou location ;
 - de désenclaver des parcelles en leur donnant un accès sur une voie publique existante ou aménagée ;
 - d'avoir une définition précise de sa propriété avec matérialisation des limites et établissement de nouveaux titres de propriété.
- ⇒ à l'exploitant :
 - ⇒ d'améliorer son outil de travail, notamment pour une réduction des coûts de production et des charges de structure ;
 - ⇒ de rapprocher les parcelles éloignées pour un regroupement autour du siège d'exploitation ;
 - ⇒ d'améliorer les formes des parcelles de culture pour en faciliter la mécanisation ;
 - ⇒ d'améliorer les accès tant au siège d'exploitation lui-même, qu'aux différents îlots d'exploitation ;
 - ⇒ de faciliter la gestion de son exploitation qui améliore l'organisation de son travail ;
 - ⇒ d'assainir ses terres par la mise en place d'un réseau de fossés, au cas par cas, et sous réserve de l'autorisation administrative.

La création de grands ouvrages linéaires comme l'A355-GCO nécessite des prélèvements de terrains souvent importants qui conduit souvent le maître d'ouvrage, dans l'acte déclaratif de l'utilité publique, à remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations de remembrement et de travaux connexes.

Le prélèvement sur les propriétés correspondant à l'emprise est plafonné par le Décret n° 2006-394 du 30 mars 2006 art. 11, art. 17 I, VI Journal Officiel du 1er avril 2006. Celui-ci ne doit pas excéder le vingtième de la superficie de remembrement (5 %). Cela signifie que le périmètre doit représenter au moins 20 fois la superficie des terrains de l'emprise.

Le financement de ces opérations (remembrement et travaux connexes) est à la charge du concessionnaire pour ce qui concerne le périmètre perturbé.

Enfin, il convient de signaler que ces coûts sont intégrés dans l'évaluation financière et socio-économique. En effet une partie de l'impact sur l'exploitation est intégré dans le coût d'acquisition des terrains d'une part puisque ce dernier comprend une indemnité à l'exploitant couvrant 4 à 5 ans d'exploitation et que d'autre part l'impact net additionnel a été valorisé à environ 200 000 € par an pour les calculs du bilan monétarisé des effets du projet.

La demande que le tracé se fasse prioritairement sur les surfaces "jachères" est aussi mentionnée. Bien entendu, le tracé devant être fixe, il ne peut que s'inscrire par rapport à des pratiques culturales et ce critère ne peut donc être pris en compte.

Les indemnisations se font sur la base de l'évaluation des domaines et comprennent :

- les indemnités principales correspondant à la valeur vénale des terres fixée par l'administration des Domaines en fonction du marché local ;
- les indemnités accessoires (dépréciation éventuelle d'une partie des propriétés, rétablissement de clôtures, perte d'arbres, voies et réseaux divers, aménagements réalisés, etc...) ;
- les indemnités de réemploi ;
- les indemnités pour la perte des récoltes en cours.

En ce qui concerne l'évaluation des effets induits (point 3.2) :

Les courriers des agriculteurs mentionnent plusieurs impacts directs et indirects du projet, reprenant ce qui est indiqué dans le dossier d'enquête. Le tableau ci-dessous synthétise les différentes valeurs proposées et ajoute à titre de comparaison une évaluation des surfaces urbanisables dans les documents d'urbanisme.

Surfaces communales en ha	Total (Ban)	SAU (2000)	Courriers agricoles				Surface emprise GCO	Taux	Surfaces Urbanisables dans les POS/PLU
			Surface emprise GCO	Surfaces difficiles à exploiter	Prélèvement à terme (urbanisation induite)				
					(% à terme)	(surface en ha)			
Achenheim	607.7	412	1 ha (0,3 %)	-	2.50%	9.3	1	0.2%	9.9
Berstett	1827.6	1541	4 ha (0,3%)	4 ha	1.50%	19.1	4	0.3%	36.6
Breuschwickersheim		416	13 ha (3,5%)	9 ha	7%		13	3.1%	
Dingsheim	515.9	424	5 ha (1,5%)	4 ha	2%	3.5	5	1.2%	9.0
Duppigheim	742.7	456	4 ha (1%)	-	4%	14.2	4	0.9%	121.9
Duttlenheim	870.1	605	52 ha (9%)	10 ha	16%	44.8	52	8.6%	92.3
Eckwersheim	759.3	595	12 ha (2%)	1 ha	24%	130.8	12	2.0%	122.3
Ernolsheim	662.6	380	17 ha (4,5%)	18 ha	10%	21.0	17	4.5%	69.4
Griesheim sur Souffel	422.4	363	8 ha (2,5%)	1 ha	3%	2.9	8	2.2%	2.5
Hurtigheim	465.0	380	6 ha (1,5%)	2,5 ha	2%	1.6	6	1.6%	4.1
Ittenheim	694.7	514	65 ha (13%)	58 ha	16%	17.2	65	12.6%	49.4

Kolbsheim	333.9	229	20 ha (9%)	28 ha	11%	5.2	20	8.7%	5.9
Lampertheim	679.4	443	7 ha (1,6%)	9 ha	14%	55.0	7	1.6%	48.1
Osthoffen	513.1	415	0,5 ha (0,1%)	-	2%	7.8	0.5	0.1%	7.9
Pfettisheim	491.7	408	16 ha (4%)	5 ha	7%	12.6	16	3.9%	11.4
Pfulgriesheim	478.5	390	15 ha (4%)	1 ha	6%	8.4	15	3.8%	15.4
Stutzheim-Offenheim	733.7	654	22 ha (3,5%)	4 ha	5%	10.7	22	3.4%	12.3
Vendenheim	1623.4	670	50 ha (7%)	2 ha	21%	90.7	50	7.5%	539.6

Pour ce qui concerne les surfaces difficiles à exploiter, il convient de rappeler que les procédures d'aménagement foncier et les rétablissements ont pour objet notamment de permettre la poursuite de l'exploitation et de limiter au maximum de telles surfaces « difficiles à exploiter ». De plus, les limites de ban concernent les propriétés. Des mesures de type aménagement foncier (remembrement) intercommunal peuvent conduire à faciliter encore la résolution de ces problèmes. Enfin, il faut avoir à l'esprit qu'il est difficile de concilier les demandes de calage du tracé en limite de ban – afin de limiter l'impact en surface – et celles de limitation des surfaces difficiles à exploiter.

Pour ce qui concerne l'urbanisation induite, sans revenir sur les orientations du SCOTERS qui rejette le principe que des zones d'urbanisation (habitat et zones d'activités économiques et commerciales) soient un jour inscrites aux abords des échangeurs et diffuseurs ou le long du tracé du GCO en dehors des zones existantes, on peut constater que plusieurs communes affichent des « risques » supérieurs ou égaux à ce qui est inscrit dans les documents d'urbanisme (cases en grisé dans le tableau). Ces risques apparaissent donc peu probables tant que les POS/PLU actuels font foi.

En ce qui concerne le rétablissements agricoles : demandes spécifiques de la chambre d'agriculture (point 3.3) :

L'un des principaux enjeux pour la profession agricole concerne les rétablissements agricoles. Le dossier d'APS de 2004 précisait tous les rétablissements agricoles qui seraient ultérieurement effectués, éléments repris dans les courriers des agriculteurs. Le dossier de DUP peut apparaître plus imprécis sur le sujet bien que les fonctions soient représentées sur la carte de synthèse et que le dossier indique explicitement page 288/357 du dossier :

« Les études d'avant-projet sommaire ont compris une phase importante d'échanges avec les responsables agricoles et des bureaux d'études spécialisés qui ont analysés les circulations actuelles et leurs évolutions probables à l'horizon de la réalisation du projet. Elles ont conduit l'Etat à proposer dans l'avant projet sommaire un nombre important d'ouvrages. Néanmoins, le nombre ou la localisation des rétablissements nécessaires ne sont pas décrits à ce stade de l'opération de manière détaillée dans la mesure où les résultats des opérations d'aménagement foncier pourraient faciliter la fixation précise des emplacements des rétablissements agricoles nécessaires pour les agriculteurs. Le nombre exact, le positionnement et le dimensionnement seront étudiés par le concessionnaire en s'appuyant sur l'avant-projet sommaire et ce en concertation avec les communes, la chambre d'agriculture, les commissions d'aménagement foncier et les associations foncières. Dans tous les cas, aménagement foncier ou non, le concessionnaire mettra en œuvre les moyens permettant d'offrir un niveau de service au moins égal à celui résultant des propositions de l'avant projet sommaire. Le concessionnaire devra réaliser l'ensemble des rétablissements agricoles nécessaires pour que les

agriculteurs puissent avoir accès à leurs parcelles. La carte de synthèse des mesures donne toutefois un aperçu non exhaustif des possibilités envisagées. »

La lecture des interventions montre qu'il existe encore des demandes de modification de la localisation d'ouvrages. Ceci indique que le sujet est très variable et qu'il changera encore avec la délimitation des périmètres de remembrement et les études d'aménagement foncier. La fixation d'un objectif de service et de concertation avec la profession demeure donc seule à même de garantir la réalisation des ouvrages les plus adaptés.

Carte de synthèse planche 2/2

Communes	Ouvrages APS sur commune d'après courrier	Carte de synthèse des mesures environnementales	Perspectives	Remarques	Différences de vocation des OA entre courrier et perspectives	
					OA avec vocation	Différence et proposition
Duppigheim	OA 6	OA6	Vue 4	OA7 également visible		
Duttlenheim	OA 3, 3bis et 4	OA 3, 3bis et 4	Vues 1, 2, 3 et 4	OA 5 également ; OA3bis non routier		
Ernolsheim	OA 6, 9, 15 et OANC 1	OA 6, 9 et OANC1 OA 15 non individualisé	OA 15 (vue 7)	pas OA6 mais OA8 et OH7 ; OA9 aussi hydraulique ; OANC1 aussi faune et piste cyclable mais sans fonction agricole	OA 15 agricole, faune ; OANC1 hydraulique et agricole	Ajouter fonction agricole pour OANC1 (Viaduc) plutôt au sud. Localisation sera précisée ultérieurement.
Kolbsheim	OA 11,12, 13 et 14	OA 11,12, 13 et 14 groupés en deux secteurs	OA 11, 12 et 14 (vue 6)	OA 13 non individualisé	OA12, OA13	circulation douce pédestre et équestre mais cyclable non prévue, à rajouter .
Breuschwickersheim	OA17, OA16 bis, OA 16	OA groupés en une seule bulle	OA 16, OA16bis et OA17 (vue 7)			
Osthoffen	OA16	OA groupés en une seule bulle	Vue 7			
Hurtigheim	OA 21	OA 21			OA21	faune, circulation douce seront bien prévues aussi.
Ittenheim	OA 18, 19 et 20 <i>Chemins de desserte agricole le long de la RN4 et du GCO en plus</i>	Ouvrages regroupés sur les fonctions agricoles et routières	OA 19 et 20 sur vue 8	OA20 (RN4) routier Les cheminements latéraux ne sont pas matérialisés à ce stade car résulteront des études foncières	OA19, OA20 routier agricole	Fonctions regroupées. Fonction agricole à prévoir explicitement sur RN4 (OA20) Chemins le long de la RN4 à intégrer.

Carte de synthèse planche 1/2

Communes	Ouvrages APS sur commune d'après courrier	Carte de synthèse des mesures environnementales	Perspectives	Remarques	Différences de vocation des OA entre courrier et perspectives	
					OA avec vocation	Différence et proposition
Stutzheim-Offenheim	OA 21, 22, 23 et 24	OA 21, 22, 23 et 24 groupés en deux secteurs	vue 10	OA21 (RD228) routier	OA21, OA22, OA23, OA24 (agricole faune)	Circulation douce non précisée à rajouter dans la bulle OA22 et 23;
Dingsheim	OA 24	Non individualisé	Vue 9		OA24 agr. faune	Définition et localisation dans études de détail
Griesheim	OA 25	OA 25 ok	vue 11			
Pfulgriesheim	OA 25 et 26 et OH 10	Regroupés dans une même bulle	OA 25 et 26 vue 11 et OH10 vue 12		OH10 (avec circulations agricoles de chaque côté)	Les itinéraires agricoles seront définis lors des études de détail (usage d'un ou deux côtés de l'OH10)
Pfettisheim	OA 26bis, 26ter et 27	OA 26bis et 26ter regroupés dans une même bulle	vues 11 et 12		OA27 agr. faune	Définition et localisation dans études de détail
Berstett	OA 28, 27bis et 27	OA28 et 27bis	vue 12	OA 27 sur Pfettisheim	OA27 agr. faune	Définition et localisation dans études de détail
Lampertheim	OA 27, 27bis et 28	OA28 et 27bis	vue 12		OA27 agr. faune	Définition et localisation dans études de détail
Eckwersheim	OH13, OANC2, OA29	OH13, OANC2, OA29 ok	Vues 13, 14, 15 et 15b	OH12 également	OH13 fluvial agricole faune circulation douce	Définition et localisation dans études de détail
Vendenheim	OA 34 et 35	OA 34 et 35	OA 34 (vue 15b), OA 35 (vue 16)	OA34 routier		

L'OH9 sur la Souffel a une vocation principale hydraulique, mais une fonction agricole y est aussi prévue.

La commune de Pfettisheim souhaite par ailleurs la création de deux franchissements agricoles sur les sections 22 – parcelle 133 et section 22 parcelle 149 et d'un passage réservé à la faune (sur Pfettisheim). Ceci rejoint les propositions de l'APS et est repris par la profession agricole. La localisation précise des ouvrages sera déterminée dans le cadre des études d'aménagement foncier.

En ce qui concerne les gîtes ruraux (point 3.4) :

Quelques interventions s'interrogent sur la prise en compte ou non des infrastructures touristiques rurales. Un état des lieux a été dressé dans le cadre des études préliminaires du volet agriculture et est synthétisé ci-dessous :

COMMUNES	LISTE DES HEBERGEMENTS GêTES DE France
ACHENHEIM	2 g ^{tes} ruraux
ALTORF	
BEHLENHEIM	
BERSTETT	3 g ^{tes} ruraux et 1 structure chambres d'h TM tes (3 chambres)
BISCHOFFSHEIM	3 g ^{tes} ruraux
BLAESHEIM	1 g ^{te} rural et 1 structure chambres d'h TM tes (6 chambres)
BREUSCHWICKERSHEIM	6 g ^{tes} ruraux et 2 structures chambres d'h TM tes (8 chambres)
DACHSTEIN	
DINSHEIM	1 g ^{te} rural
DOSENHEIM-KOCHERSBERG	
DUPPIGHEIM	1 structure chambres d'h TM tes (6 chambres)
DUTTLENHEIM	
ECKWERSHEIM	
ENTZHEIM	
ERNOLSHEIM-BRUCHE	
FESSENHEIM-LE-BAS	1 g ^{te} d'enfant
GEISPOLSHEIM	3 g ^{tes} ruraux, 1 structure chambres d'h TM tes (5 chambres) et 1 camping rural
FURDENHEIM	3 g ^{tes} ruraux
GEUDERTHEIM	
GRIESHEIM-PRêS-MOLSHEIM	9 g ^{tes} ruraux, 1 structure chambres d'h TM tes (1 chambre) et 1 ferme de d ^{couverte}
GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL	
HANDSCHUHEIM	
HANGENBIETEN	1 g ^{te} rural
HOERDT	1 structure chambres d'h TM tes (6 chambres)
HOLTZHEIM	1 g ^{te} rural
HURTIGHEIM	
INNENHEIM	3 g ^{tes} ruraux
ITTENHEIM	2 g ^{tes} ruraux
KLEINFRANKENHEIM	
KOLBSHEIM	
LAMPERTHEIM	
MITTELHAUSBERGEN	3 g ^{tes} ruraux
MITTELSCHAEFFOLSHEIM	
MUNDOLSHEIM	
NIEDERHAUSBERGEN	
OBERHAUSBERGEN	3 g ^{tes} ruraux
OBERSCHAEFFOLSHEIM	4 g ^{tes} ruraux et 1 structure chambres d'h TM tes (5 chambres)
OLWISHEIM	
OSTHOFFEN	
PFETTISHEIM	2 g ^{tes} ruraux et 1 structure chambres d'h TM tes (5 chambrs)
PFULGRIESHEIM	3 g ^{tes} ruraux
QUARTZENHEIM	
REICHSTETT	
REITWILLER	1 g ^{te} rural
RUMERSHEIM	
SCHNERSHEIM	
STUTZHEIM-OFFENHEIM	2 g ^{tes} ruraux
TRUCHTERSHEIM	1 g ^{te} rural
VENDENHEIM	
WIWERSHEIM	
WOLFISHEIM	

Sur les communes directement concernées par le GCO se trouvent donc au total 24 gîtes et 6 structures de type chambre d'hôte.

Précisions sur le coût des remblais raidis de Kolbsheim (point 3.6) :

En complément des éléments transmis dans le mémoire n°3 (7.4 page 31/40), dans le cas du traitement de la côtière de Kolbsheim en déblais avec murs de soutènement, le coût du gain d'emprise s'élève à **9,2 M € HT** pour **2,8 ha**.

Précisions sur la suppression des surlargeurs (point 3.7) :

La suppression des surlargeurs envisagée dans le mémoire 3 (7.2 page 29/40) représente un gain d'environ **1,7 ha** environ.

Distinction des emprises du raccordement VRPV-A352 et de l'A355-GCO(point 3.8) :

L'opération du raccordement VRPV-A352 prévoit, au total, l'acquisition de 47 ha (19 ha pour l'emprise routière stricte et 28 ha pour les délaissés de l'échangeur), dont environ 40 ha sur le seul ban de la commune de Duttlenheim. Les 7 ha restants sont répartis à raison de 3,7 ha sur la commune de Duppigheim et 3,3 ha sur la commune d'Innenheim.

Le GCO s'inscrit pour partie dans les boucles de cet échangeur et pour partie en tracé neuf au nord. Les emprises strictement liées au GCO hors nœud autoroutier sont de 30 ha environ. La valeur de 52 ha indiquée dans le dossier comprend donc à la fois les nouvelles emprises liées au GCO (y compris l'échangeur de la zone d'activité de la Bruche) hors nœud autoroutier ainsi que l'utilisation d'une partie (22 ha) des 28 ha de délaissés du nœud autoroutier.

Commentaires de la Commission d'Enquête publique :

La DRE, à travers l'étude d'impact et ses différents mémoires en réponse, montre sa volonté de gérer à l'économie le maximum d'emprise nécessaire à l'infrastructure du GCO.

Les échanges formulés entre les observations et les différents mémoires en réponse mettent en exergue un certain nombre d'orientations dont la commission d'enquête prend bonne note :

- **Réalisation d'un protocole d'accord entre le concessionnaire, les communes et la profession agricole comprenant les différents rétablissements, les aménagements fonciers et éventuellement un volet économique à négocier.**
- **Organisation d'un remembrement à l'échelle intercommunale permettant de limiter à 5% l'impact de chaque propriété**
- **Réorganisation des cheminements par les rétablissements afin d'assurer une bonne desserte des parcelles. La proposition d'implantation de deux ouvrages de franchissements supplémentaires est à analyser et à intégrer dans l'APS. Par ailleurs un certain nombre d'ouvrage sont à revoir tels que**

OH9, OH2, OA17. L'analyse de la séparation des flux routiers et agricoles devra être reprise au cas par cas. Enfin, les ouvrages de franchissement devront avoir une hauteur minimum de 4,20m.

- Au niveau de Kolbsheim et d'Ernolsheim, étant donné que la mise en place d'une tranchée couverte aurait de fortes conséquences néfastes au niveau du bruit pour les habitations situées au sud (effet « bouchon » en entrée de tunnel), il conviendra d'étudier la mise en œuvre de raidissement de talus avec stabilisation par murs de soutènements pour les versants nord et sud, permettant une économie de surface agricole et améliorant l'impact paysager du GCO à cet endroit.
- La limitation de la vitesse à 110km/h permet d'éliminer certains surlargeurs permettant de diminuer l'emprise
- La possibilité d'exploiter la surface couverte de la tranchée couverte située à Vendenheim devra être négociée dans le cadre du protocole d'accord à mettre en place étant données les contraintes techniques à tenir compte pour la réalisation d'un tel ouvrage
- Le rétablissement des zones irriguées (avec forages d'irrigation) et drainées des espaces agricoles ainsi que les réseaux hydrauliques appartenant au syndicat d'irrigation devront être soit stipulés au niveau de l'APS, soit intégrés au cahier de charges du concessionnaire.
- Le maître d'ouvrage analysera la possibilité de mettre en place des mesures particulières de protection pour les fermes KASRNER, HUMANN, HASSLER, DOLLINGER, BAUER, GRAD, DAUL, ROTH, KLEIN.
- Association de la chambre d'agriculture au projet de rabattement de la RD 228 sur la RN4.
- Le maître d'ouvrage analysera au cas par cas la nécessité de renforcer certains chemins agricoles qui subissent une forte concentration de circulation agricole.

Ceci étant, la commission d'enquête constate que les vergers sont préservés dans le cadre du PLU de Breuschwickersheim. De même, l'impact du GCO sur le paysage au niveau de Kolbsheim étant particulièrement sensible, la compensation forestière prévue au taux de 2 pour 1 nous semble particulièrement pertinente.

Thème n°8 : Altération du patrimoine culturel et foncier (développement de l'urbanisation)

Observations du public :

Risque de développement de l'urbanisation avec la réalisation du GCO en particulier à proximité des échangeurs autoroutiers.

Grandes perspectives de développement urbain dans le secteur, Ernolsheim (75 logements dont 48 en cours), Duttlenheim (environ 40 logements), Ergersheim (environ 50 logements), Darchteim (environ 30 logements), Obernai (forte augmentation).
Quitte à réaliser une infrastructure, autant établir plus d'échanges afin que les habitants gênés par cette infrastructure puissent en profiter et accéder facilement à l'autoroute.

Les jardins et le parc du Château de Kolbsheim sont situés à 400m de hauteur et la hauteur de l'ouvrage est la même donc le rideau d'arbres ne pourra servir de protection. L'autoroute va priver cette richesse d'emplois potentiels. En Alsace il n'y a pas de tradition de jardin, d'où l'importance de ces derniers. Cet espace jusqu'à présent était totalement préservé et a obtenu en 2005 le label « jardin remarquable ». Mise en place d'un arrêté justifié par les jardins à la française et à l'anglaise. Comment développer des projets si cet endroit est détruit par la présence de l'autoroute ? Comment peut-on développer une autoroute entre 2 communes si proche l'une de l'autre ? Le bruit monte et le vent dominant rabat le bruit. Demande la possibilité d'un enfouissement. Le bruit est un élément destructeur du site. Un édifice de 10m de haut ne peut être protégé contre le bruit. Ce projet engendre des dégâts visuels importants sur un site de promenade qui attire beaucoup de Strasbourgeois.

Cet ensemble est menacé par le projet car :

- il entraînera la destruction d'une partie de parc du fait de l'emprise importante des ouvrages autoroutiers
- il détruira ou neutralisera l'ancien moulin qui fait partie intégrante de l'ensemble et qui témoigne de l'histoire industrielle de l'Alsace
- il aura un impact paysager immense avec la création dans la plaine en contrebas d'une « barre » à 10m de haut
- l'impact en termes de bruit sera impossible à éviter dans ce projet et compte-tenu du trafic prévu, de la proportion de poids lourds et des vents dominants
- les dégâts visuels seront immenses avec ce passage à moins de 400mètres de bâtiments classés
- il va « casser » tout le charme d'une des dernières zones vertes à proximité de Strasbourg fréquentée par des milliers de Strasbourgeois comme la promenade du canal de la Bruche ou les collines de Kolbsheim

Propositions :

- réaliser des études complémentaires de tracé évitant la destruction des paysages situés entre Kolbsheim et Ernolsheim et site architecturaux comme la vieux moulin
 - étudier des solutions alternatives à l'autoroute qui est particulièrement destructeur d'espace
 - réaliser des études sérieuses et complètes et des simulations en termes de pollution sonore et atmosphérique
 - réaliser des études sérieuses de l'impact paysager d'un tel projet
 - étudier des solutions qui permettraient de masquer cet ouvrage en imaginant une couverture ou un enfouissement.
-

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

Monsieur Jean-Marie GRUNELIUS :

Je suis ici pour plaider la cause d'une commune, de ses habitants, de sa zone paysagère, de son mode de vie et d'un site, celui du parc de Kolbsheim, qui est en Alsace un endroit exceptionnel. Il a été reconnu à plusieurs reprises par les pouvoirs publics, depuis 1972, et par le Préfet de région, en 2006, comme étant exceptionnel. Ce projet a fait l'objet de mise en garde par le Conseil Régional des jardins, par le Ministre de la culture. Je ne fais pas de polémique mais ce projet va détruire, non seulement une partie de cette zone, mais une partie de ce parc, quoi qu'on dise, compte-tenu de l'emprise que vous connaissez mieux que moi des autoroutes. Il va détruire une partie d'un ancien moulin et va créer une barre paysagère à 10 m de haut qui sera impossible à protéger du bruit. Cela va donc créer des dégâts irréversibles. Très sérieusement, pensez-vous que ce projet pourrait être modifié de façon à préserver ce site et, plus largement, cette zone paysagère, et je pense aussi à la promenade de la Bruche, ou considérez-vous qu'il fallait sacrifier cette zone ? Dans ce cas, il n'est pas nécessaire de me parler de mesures de protection. En l'état actuel, on sait que cette zone et ce site seront détruits. Avez-vous encore la possibilité de changer les choses ?

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

J'ai visité le jardin et je le trouve très beau.

Il y a eu de nombreuses réflexions sur le passage et sur le choix du tracé du Grand Contournement Ouest, que ce soit dans le débat de 1999 -nous avons eu avec TTK un rappel des grandes options qui sont bien éloignées de votre secteur-, mais nous avons aussi regardé pour passer à l'Est ou à l'Ouest. Il n'y a peut-être pas d'endroit aussi beau (bien qu'il y ait quelques endroits intéressants comme la chapelle Saint-Michel à Ergersheim) ; vous avez l'aéroport de l'autre côté, et nous avons fonctionnellement l'objectif de desservir la zone d'activité de la Bruche et l'aéroport d'Entzheim. Partant de toutes ces considérations, il est assez difficile de s'éloigner du tracé qui est proposé aujourd'hui.

Bien entendu, je comprends vos craintes. Toutefois, nous avons énormément travaillé et nous travaillons encore sur l'insertion du projet à cet endroit. Le fait d'avoir un viaduc limite considérablement l'emprise et vous savez que, dans l'instruction de l'extension de la protection relative aux jardins à l'anglaise, nous avons vérifié la compatibilité en terme d'emprise avec ce projet. Par ailleurs, une des mesures fortes, depuis la concertation, est d'associer la réalisation de cet ouvrage d'un concours architectural et paysager d'une part, qui associera l'ensemble des acteurs locaux. Quant au bruit, la mesure d'un mur, n'aurait pas été adaptée, ne serait-ce qu'en terme paysager. En revanche, aujourd'hui dans le dossier, nous recommandons la mise en place d'enrobés peu bruyants, qui atténueront l'effet de manière significative, nous l'avons constaté dernièrement.

Pour vous répondre franchement, il y a peu d'alternatives, mais tous les moyens sont mis en œuvre pour assurer la meilleure intégration dans le site.

Monsieur Daniel DECARPIGNY :

Je reviens au sujet développé par Monsieur GRUNELIUS, et en particulier au massacre et au saccage qu'il va y avoir le long de la plaine de la Bruche, dans la traversée de 460 m de viaduc, une perforation complète de la butte, un passage qui va laisser des dégâts considérables. Je voudrais que Monsieur QUOY, qui défend son projet, et je comprends bien

qu'à sa place, on ne puisse pas faire autrement puisqu'il est porteur d'un projet et qu'il est bien obligé de le défendre, m'explique comment peut-on faire, avec une autoroute qui ne sera qu'à 10 m de remblai et qu'on va attaquer une butte qui fait 400m de long et qui a une dénivellation de 50 m, pour ne pas bousiller l'ensemble de cette butte ? Je pense que le profil autoroutier n'aura pas plus de 4 à 5% de pente (sinon, ce serait une catastrophe) ; cela veut dire qu'en pied de Bruche, en bas, dans la plaine alluviale, on va se retrouver à une cote de 160 + 10, c'est-à-dire 170. Et il faut franchir une butte à 210 m d'altitude, sur 400 m, donc l'élévation de l'autoroute de 16 m, ce qui veut dire qu'en bout de chaîne, on va se retrouver avec une profondeur d'autoroute de 25 m. Je ne sais pas si vous voyez ce que cela peut faire du point de vue environnemental.

Soit on adopte ce profil et on entaille l'ensemble de 25 m, c'est-à-dire sur une distance de 200 m, ce qui est déjà pas mal, soit on essaye de "s'arranger" avec le milieu et on va surélever le déblai et l'autoroute. On va être obligé de passer à 10 m de hauteur ; et je pense qu'on va passer entre 15 et 20 mètres de hauteur. Ce qui veut dire que cette autoroute sera plus haute que le château de Kolbsheim et on aura des dégâts terribles sur l'ensemble du secteur. Ce qui est dommage, dans le document, c'est qu'un profil en long de l'autoroute ne soit pas fourni. En particulier, il n'y a qu'un photomontage. Celui-ci montre clairement que l'autoroute s'arrête en déblai à la hauteur du deuxième chemin de remembrement, ce qui veut dire que l'on va être obligé de surélever l'autoroute de plus de 10 m, à la traversée du RD 93 dans le bas. Je ne vous dis pas les nuisances que cela va causer aux riverains d'Ernolsheim, de Kolbsheim et environ. N'est-on pas en train de faire une autoroute beaucoup plus élevée que ce que l'on annonce ?

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

Tout d'abord, concernant le profil en long, il est vrai qu'à ce stade et dans le cadre du dossier d'enquête, dans la mesure où il s'agit d'un projet concédé et que les études de détail seront menées par la suite, le profil en long n'est pas explicitement fourni. Néanmoins, si vous lisez un certain nombre d'éléments, le profil en long est imposé à la traversée de certaines zones, notamment à la vallée de la Bruche. Il est explicitement noté la hauteur du viaduc qui sera imposé au concessionnaire à partir du tirant d'air de la Bruche et du franchissement de la RD 93. Ces cotes sont imposées, de même que derrière, nous nous situons avec un déblai important de 20 m et qui se déroulent par derrière. Mais en aucun cas, à ce stade, il n'est question de modifier le profil en long et c'est bien un secteur sur lequel il sera imposé au concessionnaire. La seule marge de manœuvre va dans le sens de l'abaissement, puisqu'il s'agit de la demande principale au niveau de la Bruche. Mais au stade actuel, nous avons trouvé la moins mauvaise des solutions dans ce secteur en terme de profil en long.

Monsieur HAUTCOEUR :

En tant que Strasbourgeois, je suis gêné que la relative quiétude que nous avons maintenant en centre-ville et une politique légèrement incontrôlée de développement des transports doux amènent à reporter un certain nombre de nos problèmes sur le territoire du Kochersberg et notamment consommer plus de 350 ha. En tant qu'urbaniste et bureau d'étude travaillant sur la réalisation de nombreuses cartes communales et P.L.U. de petites communes périurbaines, j'observe souvent le désarroi des communes qui sont face à l'étalement urbain, à la pression foncière, à la spéculation et à la diminution des surfaces agricoles.

Quels sentiments avez-vous par rapport à la compatibilité de ce projet avec les dispositions de la loi S.R.U., qui vise à diminuer l'étalement urbain, à préserver les espaces naturels et à préserver la valeur agricole des terres et d'autre part, les mesures qui pourraient être prises dans le cadre d'un tel projet ?

Monsieur Fabien GUERIN, TTK :

Il est très clair, et je crois que Monsieur QUOY est d'accord, que s'il n'y a pas une politique volontariste de limitation de l'étalement urbain autour du G.C.O., il va entraîner une péri-urbanisation, un choix de localisation des activités et de l'habitat autour de ce G.C.O., à proximité des échangeurs autoroutiers. Cela a conduit à Zurich, dans le cadre d'un projet de contournement, à arrêter le projet car on ne pensait pas pouvoir stopper les effets négatifs de l'étalement urbain. Quelques problèmes se posent vis-à-vis de la loi S.R.U. Ce projet de G.C.O. semble aller à l'encontre des dispositions visant à offrir des liaisons routières rapides urbaines.

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

Il y a deux niveaux de réponse.

Tout d'abord au niveau local. Comment limiter l'urbanisation ? Je rappelle qu'il s'agit de l'un des sujets qui avaient été abordés lors du débat de 1999 et qui a conduit à fixer un certain nombre d'objectifs au projet, notamment le nombre des échangeurs, qui est limité à deux, un pour la Nationale 4 et un pour la vallée de la Bruche. C'est le premier élément technique. Comme vous l'avez dit, le développement de l'urbanisation s'opère dans le cadre de documents qui sont, à l'échelle globale le S.C.O.T.E.R.S., et à l'échelle locale, les P.L.U., les Cartes Communales ou les anciens Plans d'Occupation des Sols. Ce n'est pas le projet lui-même qui va créer l'urbanisation mais il va offrir les opportunités qui seront concrétisées ou non par les élus selon leurs stratégies et leurs décisions. Avant tout, ces décisions sont locales. Ensuite, si l'on prend un peu de recul, quel est l'enjeu ? Où doit se focaliser l'urbanisation ? L'idéal, dans un cadre durable et à long terme, c'est dans Strasbourg centre, et éventuellement dans quelques relais structurés, bien desservis par les transports en commun, les villes moyennes du département. Mais pour cela, encore faut-il être capable de mettre à disposition du foncier et de développer de l'habitat et de l'urbanisation à un coût accessible. Le principal moteur de la péri-urbanisation sur nos régions, c'est la pression foncière qui existe sur Strasbourg centre. Le Grand Contournement Ouest, en permettant la requalification de l'A35 et le retraitement d'un espace très vaste sur le centre de l'agglomération, peut offrir une opportunité. Mais ce n'est jamais qu'une opportunité dont doivent se saisir les élus et les décideurs des collectivités.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

En ce qui concerne la dévalorisation du patrimoine (point 8.1) :

L'introduction d'une nouvelle infrastructure de transport facilitant l'accès au centre ou à la zone d'emploi (gain de temps) améliore l'accessibilité et peut avoir à ce titre un effet d'accroissement de la valeur des lieux dont l'accessibilité s'accroît, notamment à proximité des échangeurs. Dans le même temps, les nuisances générées par l'infrastructure peuvent

avoir au contraire un effet dévalorisant. Toutefois, cette dévalorisation s'apprécie en terme relatif par rapport à un contexte général qui est en Alsace à une augmentation régulière des coûts du foncier et du logement. L'effet cumulé est donc délicat à prédire mais ne sera très probablement pas une décote très importante de la valeur des habitations les plus proches de la route. De plus, on constate en général que la période la plus défavorable est la période avant décision, en particulier avant enquête publique. Une fois précisé et défini, le projet acquiert une existence plus forte et sa réalisation permet en général de constater et non plus d'imaginer. La synthèse des derniers éléments sur le foncier est jointe en annexe.

La hausse moyenne a été, sur une année, de l'ordre de 6%. La chambre des notaires du Bas-Rhin, de son côté, fournit un taux moins élevé : + 4,1%, mais il correspond à ce qui a été observé entre juillet 2002 et juin 2003. Quoi qu'il en soit, l'inflation qu'avait connue la capitale alsacienne ces dernières années semble se ralentir. Marc Schultz, président de la chambre départementale des notaires, l'explique simplement : « Le niveau était déjà élevé. Il est normal, par conséquent, que la progression soit plus faible que dans d'autres villes où les prix de base étaient bien inférieurs ». Pour les logements neufs, on peut parler aujourd'hui de pénurie. Les stocks sont en baisse de 30%, indique le Conseil régional de l'immobilier. La rareté du foncier en est la cause principale. Résultat : les nouveaux programmes sont repoussés de plus en plus loin de la ville. Pour le Crédit Foncier, la progression du prix du neuf, comprise entre 4 et 5%, n'a pas reflété, en dehors de Strasbourg-ville, « les importants écarts entre un mouvement de baisse affectant les communes les plus chères (Schiltigheim, Illkirch), et une hausse sensible des prix dans des communes plus éloignées telles que Kilstett ou Herrlisheim ». Ainsi, les rares opérations de prestige, à savoir Mogador et Villa Gerlach, sont proposées à des prix compris entre 3 000 et 3 800 euros le mètre carré. [...] Et faute d'une offre à prix raisonnable, la demande tend à s'éloigner de plus en plus de Strasbourg au profit de villes moyennes comme Haguenau, Saverne ou Molsheim.

En conclusion, l'impact négatif que pourrait apporter la construction de cette nouvelle infrastructure sur la valeur du sol et du logement pourrait être compensée par la hausse des prix de l'immobilier, l'augmentation de la demande et la pénurie de logements dans l'agglomération.

Les nouvelles circulaires sur l'évaluation des nuisances sonores proposent des méthodes d'estimation financière de cette nuisance, établies à partir des observations et d'enquêtes spécifiques, notamment aux abords des aéroports. Celle-ci est présentée en E9.2.2. page 324 du dossier d'enquête.

En particulier, le taux de dépréciation de la valeur locative du logement est donné par les tableaux suivants pour les périodes de jour et de nuit.

L_j dB(A)	≤ 55	55 à 60	60 à 65	65 à 70	70 à 75	≥ 75
t_j % (jour)	0	$0,4.(L_j - 55)$	$0,8.(L_j - 60) + 2$	$0,9.(L_j - 65) + 6$	$1,3.(L_j - 70) + 10,5$	$1,43.(L_j - 75) + 17$

L_n dB(A)	≤ 50	50 à 55	55 à 60	60 à 65	65 à 70	≥ 70
t_n % (nuit)	0	$0,4.(L_n - 50)$	$0,8.(L_n - 55) + 2$	$0,9.(L_n - 60) + 6$	$1,3.(L_n - 65) + 10,5$	$1,43.(L_n - 70) + 17$

Dans le cas de l'A355 – GCO, les seuils réglementaires étant respectés grâce aux mesures d'accompagnement (tranchée couverte et isolation de façades à Vendenheim, murs anti-bruit sur Ernolsheim-Kolbsheim et Vendenheim), les taux de dépréciation seraient de l'ordre de 2% maximum pour les habitations les plus exposées, ce qui est inférieur aux taux actuels de progression des prix du secteur.

En ce qui concerne le point d'échange supplémentaire (point 8.3) :

Quelques interventions regrettent que le nombre d'échange soit limité à deux. Si ce point est abordé dans le dossier d'enquête en E.5.4.3. page 185, il convient de rappeler qu'il s'agit là aussi d'une orientation forte inscrite dans le SCOTERS page 50 du Document d'Orientations Générales. Si un échangeur supplémentaire pourrait apparaître comme bénéfique pour améliorer la desserte du Kochersberg, ses effets sur le développement de l'urbanisation seraient certainement beaucoup plus négatifs et plus difficilement maîtrisables que pour les autres points d'échange.

En ce qui concerne le mode de réalisation des perspectives en terme de paysage (point 13.1) :

Celui-ci est indiqué en E10.3.4. page 355/357. Il s'agit d'une méthode mixte associant modélisation 3D du terrain et du projet, photographies paysagères à basse ou moyenne altitude et illustrations artistiques.

Il n'y a donc aucun effet particulier de « tassement » ou d'écrasement.

Une modélisation intégrale en « 3 dimensions » informatique n'a pas été retenue afin de ne pas donner au projet – notamment sur les points devant faire l'objet de soins architecturaux ou paysagers particuliers comme la Bruche – une allure « définitive » qu'il ne peut avoir à ce stade.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

En ce qui concerne la politique d'aménagement du territoire et urbanisme (point 1) :

De manière générale, beaucoup d'interventions expriment conjointement un regret de ne pouvoir utiliser le GCO donc le mode routier (le GCO ne résout pas nos problèmes quotidiens de bouchons vers Strasbourg) et des attentes en matière de développement des transports collectifs présentés comme alternatives au GCO.

Le schéma d'organisation des transports, exposé dans le dossier d'enquête et présenté dans le mémoire n°2 (1.2.2) correspond à une stratégie de développement urbain exposée dans le SCOTERS et résumée elle aussi dans le mémoire n°2 (1.8.2). Il est essentiel de bien comprendre l'articulation entre les deux et les orientations qui structurent la vision durable du développement de l'agglomération de Strasbourg :

- le développement (accueil de nouvelles populations ou d'activités) doit se faire par densification, là où il est possible d'organiser au mieux la desserte en transports collectifs :
 - formation ou extension de zones d'activités aux nœuds d'infrastructures telle qu'exposée dans les projets du Conseil Général du Bas-Rhin en C1.1.1 page 5/53 du dossier d'enquête
 - développement de l'habitat dans les secteurs bien desservis ou facile à desservir
 - A ce titre, l'un des enjeux majeurs est bien le développement urbain sur la CUS et notamment sur Strasbourg, qui passe entre autres par une meilleure

attractivité et donc qualité de la vie urbaine. Ceci est indissociable de la recherche d'une réduction de la pollution sur l'agglomération dense.

- L'organisation des déplacements vise à faciliter l'usage **du bon mode pour le bon déplacement** :
 - Les déplacements domicile – travail vers Strasbourg ont vocation autant que possible à être assurés par les transports collectifs.
 - L'importance des besoins de traversée de l'agglomération, tant pour des usages personnels que professionnels, conjuguée à la recherche d'une réduction des nuisances dans Strasbourg justifie le choix d'un axe autoroutier extérieur à l'agglomération, comme c'est le cas des agglomérations allemandes de la rive droite du Rhin (Karlsruhe, Freiburg, Stuttgart).
 - Les gains sur le centre ville doivent permettre la poursuite du développement des transports collectifs sur leur domaine de pertinence privilégié, à savoir les zones déjà densément bâties.
 - L'organisation à grande échelle des flux de marchandises doit favoriser l'accès aux plates-formes intermodales et aux grands sites d'activité en réduisant la traversée routière des zones fortement agglomérées.

La logique durable est donc davantage de favoriser (par le développement d'une offre adaptée en coût et en niveau de service) l'habitat dense dans les zones faciles à desservir en transports collectifs plutôt que de poursuivre un développement de l'habitat périurbain diffus offrant certes une bonne qualité de vie résidentielle mais à un coût collectif global élevé, que ce soit du point de vue des nuisances routières générées ou de celui du coût de développement de transports collectifs performant sur ces secteurs très étendus.

C'est dans cet esprit que le mode routier ne peut être la solution durable de la desserte du Kochersberg et que le GCO n'y répond donc pas directement, le nombre d'échangeurs étant limité. Le développement non maîtrisé de déviation des villages n'y répondrait pas non plus. En revanche, une réorganisation des voiries, évoquée dans la Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement du dossier d'enquête page 33/44, dans un contexte de maîtrise de l'urbanisation pour ne pas accroître les besoins de déplacements, peut permettre tout à la fois le développement de transports collectifs économiques et performants ainsi qu'un rabattement des déplacements routiers vers les axes structurants.

Données techniques relatives au tracé retenu

Insertion du tracé au niveau du profil en long (point 3.1.1) :

La géométrie du tracé adoptée pour l'Avant Projet Sommaire et résultant de la concertation de 2003 a conduit à proposer un certain profil en long. Celui-ci ne figure pas dans le dossier d'enquête car le concessionnaire pourra être amené à le modifier ponctuellement. Toutefois, un certain nombre d'engagements apparaissent pour les points les plus sensibles, pour des considérations paysagères principalement et sont donc exposées pour la plupart au chapitre E8.2.10 du dossier d'enquête. Ainsi page 301 : « L'un des éléments déterminants pour la discrétion du projet est le profil en long ». On peut citer :

- le passage du GCO sous la RD45 entre Ernolsheim et Kolbsheim (page 303/357 en E8.2.10 indiquant un passage supérieur pour ce rétablissement)

- le passage du GCO sous la RD118 entre Osthoffen et Breuschwickersheim (page 303/357 en E8.2.10 indiquant un passage supérieur pour ce rétablissement)

D'autres secteurs conduisent à imposer le profil en long au concessionnaire :

- le passage de la Bruche entre Ernolsheim et Kolbsheim qui devra, afin de permettre le libre vol des oiseaux fluviatiles, dégager un tirant d'air de 4m (page 317/357)
- le passage entre Vendenheim et Eckwersheim en tranchée couverte (page 301/357)

Les perspectives paysagères constituent le document d'illustration de synthèse de toutes ces mesures, y compris les enjeux en terme de profil en long. Sans imposer une cote sauf à quelques endroits particuliers (Bruche, Vendenheim, franchissements des autoroutes, de la voie ferrée et du canal de la Marne au Rhin), on peut donc considérer que le profil en long est très fortement contraint.

Insertion du tracé au niveau de Kolbsheim (point 3.2)

Choix du passage de la traversée de la Bruche :

Constituant un des secteurs les plus sensibles, la traversée de la Bruche a fait l'objet d'études et d'attentions particulières depuis l'origine du projet. Ainsi avant le débat de 1999, plusieurs passages étaient envisagés et sont rappelés dans l'historique du projet page 151/357 du dossier. Il s'agissait du passage actuellement retenu et d'un passage plus à l'ouest entre Ergersheim et Ernolsheim.

Dans le cadre du débat de 1999, les différentes alternatives proposent plusieurs possibilités de passage, dont un plus à l'ouest vers Molsheim / boisements (page 155/357 du dossier d'enquête).

La visualisation de l'aire d'étude du GCO informe sur la densité du tissu urbain de la périphérie de Strasbourg ; la distance entre villages étant de l'ordre de 2 à 3 kilomètres et on comprend les difficultés d'insertion d'un projet autoroutier quel que soit son tracé précis dans cette zone. L'aire d'étude est notamment de 840 m entre l'extrémité du parc à la française de Kolbsheim et l'extrémité du bâti d'Ernolsheim et de 440 m entre les communes de Vendenheim et d'Eckwersheim (au nord du tracé). Toutefois, un certain nombre d'emprises avaient été réservées dans les années 70-80, notamment aux endroits les plus délicats (Vendenheim-Eckwersheim au nord, Zone d'activité de la Bruche et Ernolsheim au sud, même si aucune emprise n'est reportée sur Kolbsheim, l'analyse de l'époque n'ayant pas identifié d'enjeu majeur à ce niveau et l'Etat n'ayant pas poussé à cette inscription à ce moment-là).

Par ailleurs, le choix du tracé précis entre Kolbsheim et Ernolsheim a fait l'objet de nombreux échanges entre le maître d'ouvrage, les communes et les services concernés, notamment ceux de la Direction Régionale des Affaires Culturelles. Plusieurs visites ont ainsi eu lieu (visite sur le terrain en septembre 2001, audience de Mr Grunelius à la DRE le 23/11/01, visite au maire d'Ernolsheim le 29/04/02 et au maire de Kolbsheim le 03/05/02, audience de Mr Grunélius au cabinet du Ministre des Transports en novembre 2002, visite sur le terrain avec les élus d'Ernolsheim en juillet 2003 à l'issue de la concertation locale).

Ainsi, un premier tracé (en pointillés violets sur les cartes), calé au plus court et sans analyse fine des contraintes en 2001, traversait la commune de Kolbsheim sur une partie importante du parc à l'anglaise de la propriété de Mr Grunélius. Celui-ci passait à l'est du moulin habité de Mr Grunelius et touchait fortement le parc.

Après analyse plus fine et plusieurs réunions, il a été convenu que serait recherchée une solution passant entre le Moulin habité et la maison éclusière. (Il ne doit pas y avoir d'ambiguïté entre le moulin habité situé dans le parc et la minoterie située plus à l'ouest sur la commune d'Ernolsheim). Le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement (CETE) a réussi à caler un second tracé le plus à l'ouest possible, conformément aux souhaits du propriétaire, en évitant toutefois de trop se rapprocher des habitations de la commune d'Ernolsheim. Le tracé soumis initialement à la concertation en juin 2003 figure en trait continu rouge sur les cartes évitant le périmètre de 500m du patrimoine classé (le classement portait uniquement en 2003 sur le seul parc à la française du château) et passe à environ 50m à l'ouest du moulin.

Toutefois, l'analyse d'alternatives pour ce franchissement s'est poursuivie hors de ces emplacements réservés afin de vérifier les impacts et la pertinence du choix. Trois passages ont ainsi été analysés du point de vue hydraulique et sont présentés page 180/357 du dossier : une variante 1 avec un franchissement au droit du fuseau retenu (bande réservée au POS), une variante 2 avec un franchissement à l'Ouest de périurbains/Ernolsheim et une variante 3 avec un franchissement à l'Est de Duppigheim/Kolbsheim. Au-delà du fait qu'un passage plus à l'ouest n'aurait pas répondu aux fonctionnalités issues du débat de 1999 (connexion avec la zone d'activité et l'aéroport non assurées), aucun n'est apparu comme ayant des avantages déterminants par rapport à la solution de référence, le passage à l'est concernant une zone d'importants méandres de la Bruche.

Les contraintes prises en compte ont aussi été le bruit, les analyses montrant que les enjeux majeurs se situaient sur Ernolsheim (lotissement à proximité du GCO) et sur Kolbsheim pour le seul moulin situé sur la propriété de Mr Grunélius.

La concertation locale de 2003 a mis en avant pour la commune d'Ernolsheim le risque d'impact sonore sur les quartiers nord-est du village, malgré la recherche du calage du tracé dans le thalweg entre Ernolsheim et Kolbsheim. Compte-tenu d'une part des impacts sur le moulin de Kolbsheim, quel que soit le tracé, et des impacts sur le secteur nord-est d'Ernolsheim, le tracé proposé à l'enquête a résulté de la recherche d'un meilleur équilibre entre la protection des habitations et celle du parc du château, comme indiqué dans la notice du dossier d'enquête (page 36/53).

Vue en plan de l'altimétrie du terrain, à rapprocher du profil en long présenté page 243 et suivantes. En violet figurent à titre d'illustration les propositions de tracés de 2001 et de 2003. Les cotes sur fond blanc donnent l'altitude du terrain naturel.

Toutes ces analyses ont confirmé le choix du tracé retenu.

Impact sur les jardins du château de Kolbsheim :

Le jardin à la française objet de la plus ancienne protection se trouve à environ 500 m du futur tracé autoroutier comme l'illustre la carte de synthèse page 223/357 du dossier d'enquête en E6.2.7.

Le plan ci-dessous fait figurer le rayon de 500 m depuis le contour du parc à la française, partie classée de la propriété (extrait DRAC) :
(jaune = études préliminaires, rouge = concertation 2003, brun = APS 2004)

Contrairement à ce que craignent diverses interventions, le projet ne prévoit pas la démolition du moulin – qui est exclu du périmètre de protection étendu en 2006 – comme indiqué en E8.2.7. page 297/357 du dossier d'enquête et rappelé dans la notice page 44/53. Ce moulin sera acquis par le concessionnaire du Grand Contournement Ouest puis rétrocédé à une collectivité publique ou à des institutionnels en vue d'une valorisation culturelle, environnementale ou touristique.

L'étude complète de l'insertion de la future voie dans le paysage et de son impact sur le château de Kolbsheim et de son parc a été réalisée en concertation avec les services du Ministère de la Culture. Elle a permis d'aboutir à un projet prenant en compte la problématique de l'impact visuel du tracé routier d'une part sur le château et ses abords et d'autre part depuis le château. Les remarques émises par le ministère de la Culture sur le projet qui lui avait été soumis initialement ont été intégrées au projet définitif. Quatre points paraissant primordiaux dont trois sur Kolbsheim ont ainsi été traités :

- que la bande des 300 m de large objet de la déclaration d'utilité publique soit réduite et repoussée vers l'ouest de manière à ne pas toucher le domaine protégé. Le projet présenté à l'enquête publique a pris ce souci en compte puisque le périmètre de protection du château et de son parc n'interfère pas avec la bande de terrain soumise à déclaration d'utilité publique, dont la largeur a été réduite à cet endroit par rapport aux versions précédentes, comme l'illustre la carte de synthèse page 223/357 du dossier d'enquête en E6.2.7.
- que le passage en viaduc fasse l'objet d'un concours architectural et paysager. Celui-ci est mentionné explicitement dans l'étude d'impact (pages 32/357 et 297/357) et dans la notice (page 44/53) et a été intégré dans les coûts du projet sous la forme d'une marge de 5% additionnels.
- la nécessité de végétaliser fortement d'une part les écrans acoustiques, les talus et les remblais dans le but d'obtenir des écrans visuels suffisants ;
- d'autre part, dans la partie nord, que le viaduc lui-même fasse l'objet d'un traitement végétalisé.

Ces deux dernières préoccupations ont été intégrées dans le projet et sont visibles sur les perspectives paysagères.

C'est ainsi que du côté d'Ernolsheim-sur-Bruche, sont prévus le long du tracé, du sud au nord :

un écran acoustique doublé d'un cordon boisé le long du talus, prenant le relais de ce cordon, un talus arbustif jusqu'au viaduc des bosquets d'arbres au pied du viaduc, cassant l'échelle de celui-ci.

Le long du tracé, du côté de Kolbsheim sont prévus, également du sud au nord :

la mise en place de talus arbustifs le long du parc (partie non classée) du château puis l'implantation des boisements paysagers au niveau du viaduc.

Par conséquent, le maître d'ouvrage a répondu à l'ensemble des préoccupations des services du ministère de la culture chargés d'assurer la protection du château et d'une partie de ses abords. L'ensemble des mesures prises permettent de réduire de manière très significative l'impact qu'aura la réalisation de cette voie nouvelle sur les jardins de Kolbsheim.

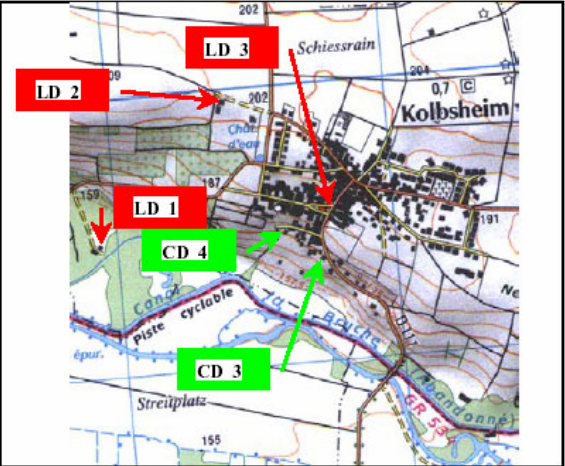
L'impact de l'ouvrage sur la piste cyclable de la Bruche :

La traversée de la plaine sera réalisée par un ouvrage de type viaduc d'environ 500m de long. En ajoutant le tirant d'air de 4m au-dessus de la Bruche et du canal pour les oiseaux fluviatiles mentionné précédemment, l'ouvrage permettra sans difficulté le passage de la piste cyclable. Le traitement architectural doit permettre d'assurer la qualité de l'ouvrage et de ne rien enlever à l'attractivité de la piste cyclable dans son ensemble.

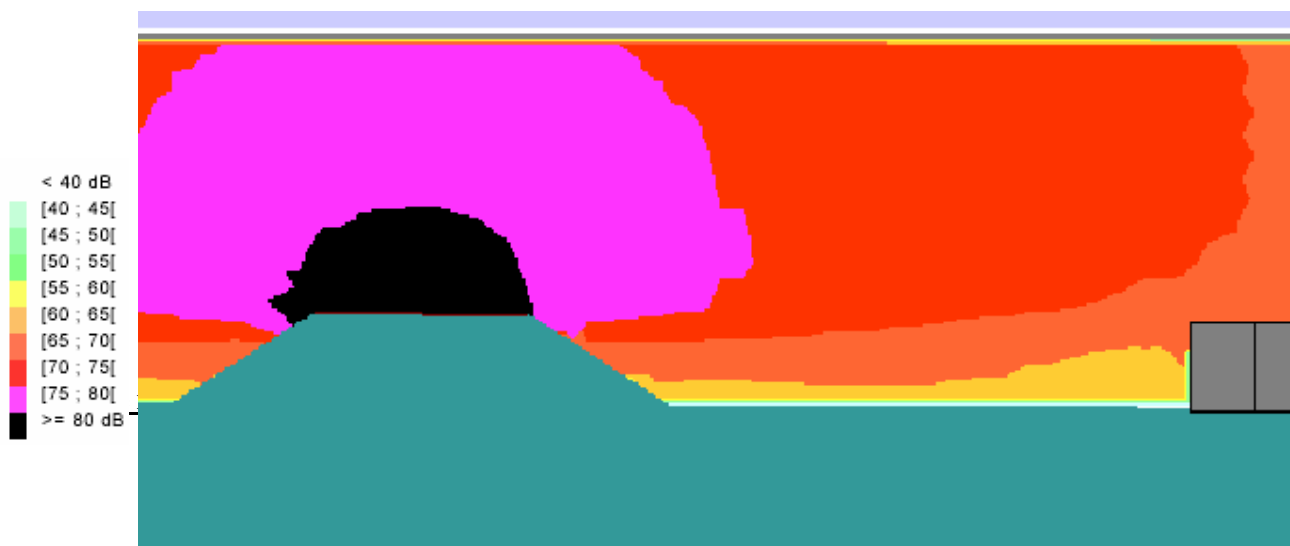
En ce qui concerne l'ambiance sonore, les mesures de l'état initial rappelées ci-dessous donnent un niveau moyen de jour de 49 dB(A) dans le parc au niveau du moulin (point LD1). Le bruit de fond est en effet ici déjà supérieur au calme du versant nord du fait de la proximité de la zone d'activité plus au sud. Ceci se voit en particulier par l'écart important en ce point avec le bruit nocturne.

Kolbsheim			
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Type de zone
LD_1	49	38	modérée
LD_2	44	37	modérée
LD_3c	63	52	modérée
CD_3 (L _{Aeq} 2h20)	49	-	modérée
CD_4 (L _{Aeq} 2h00)	48	-	modérée

Commentaires: Le paysage acoustique mesuré sur le ban de la commune correspond à une ambiance sonore de type modérée de jour comme de nuit.



Afin de mieux apprécier l'impact sonore sur les aménités du secteur, une coupe verticale a été simulée pour un trafic à saturation acoustique (70 000 véhicules par jour environ, à 90 km/h) qui conduit à des niveaux sonores au niveau du sol atténués compris entre 55 et 60 dB(A). Situés en contrebas, le parc et la piste cyclable subiront donc un environnement sonore atténué.

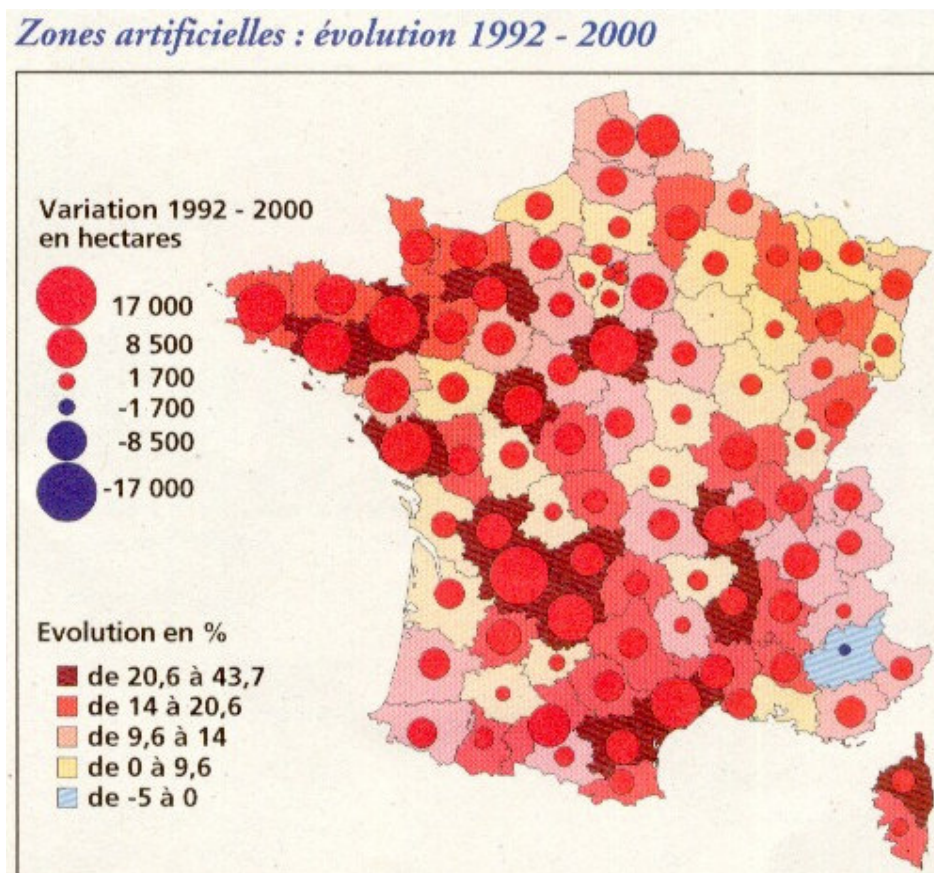


En ce qui concerne le développement de l'urbanisation résidentielle et consommation de terres agricoles (point 3.5) :

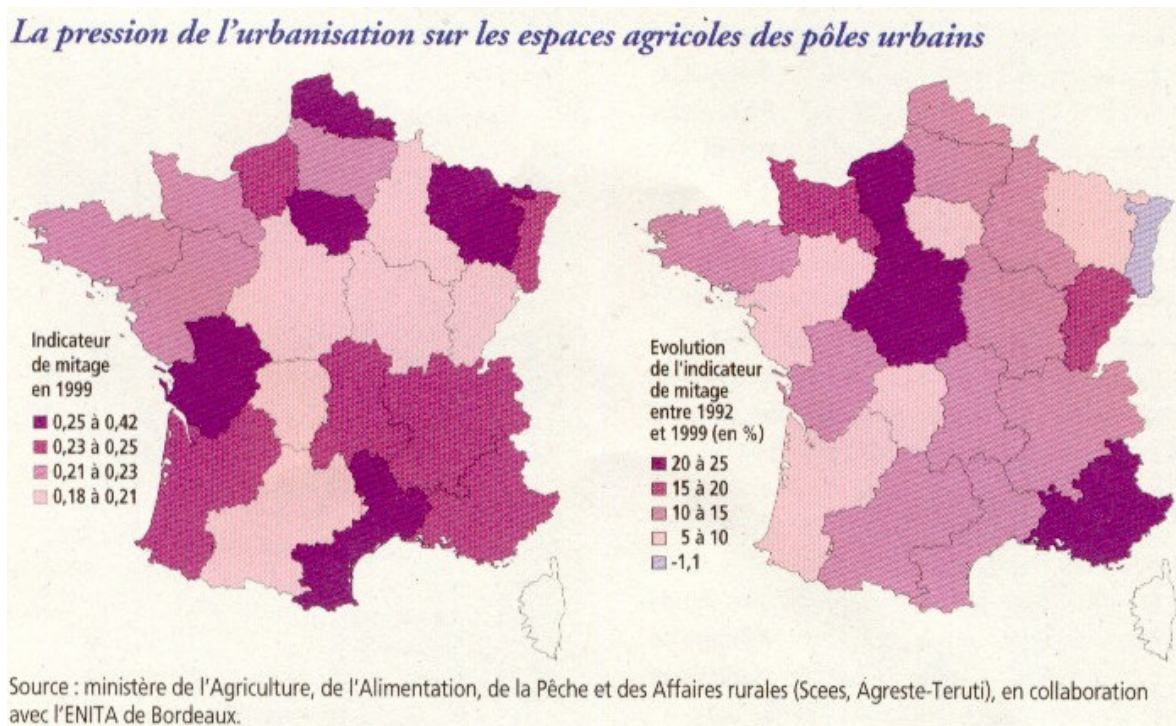
Quelques interventions font référence à la consommation des terres liée à l'urbanisation et plus spécifiquement au développement des lotissements. La base de données FILOTAL permet de suivre le nombre et la surface des lotissements autorisés. L'examen sur les dix dernières années montre une consommation importante qui tend toutefois à se réduire, avec sur le Bas-Rhin une moyenne de 115 ha par an.

	Dépt	Moyenne	1 996	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	2 005
Nb lotissements	67	76	87	65	77	83	92	88	68	82	65	49
	68	83	96	94	88	105	88	91	67	62	82	60
	Alsace	159	183	159	165	188	180	179	135	144	147	109
Surface totale (ha)	67	115	146	98	100	88	117	168	133	130	108	58
	68	94	110	78	73	96	112	104	76	93	124	76
	Alsace	209	256	177	173	184	229	272	210	223	232	133

D'après les études du ministère de l'agriculture (étude TERUTI sur l'usage des sols), le territoire alsacien apparaît fortement artificialisé. Toutefois, le rythme de progression des terres artificielles se ralentit, comme l'illustre la carte ci-dessous.



La forte pression de l'urbanisation sur les espaces agricoles des pôles urbains est visible à travers le suivi des indicateurs de mitage. Toutefois, on constate comme dans la carte précédente une situation qui se stabilise en Alsace.



En ce qui concerne la commune de Pfettisheim (point 4.2) ::

Le calage du tracé entre Pfettisheim et Pfulgriesheim a fait l'objet de longues discussions et doit prendre en compte de multiples contraintes, parmi lesquels les espaces boisés, les réseaux électriques et la proximité des habitations et les limites de ban. Tous les tracés du fuseau Est de l'option 3 du débat de 1999 ont concerné le ban communal de Pfettisheim.

L'ouvrage sur le Kolbsenbach est prévu à une hauteur de 4 à 5m, alors que le déblai est d'environ 8m dans les reliefs de part et d'autre dans le profil en long de l'APS. Il est prévu dans ce secteur le rétablissement de nombreuses fonctions :

- les circulations agricoles
- le passage de la faune
- des sentiers pédestres et équestres
- une piste cyclable
- la route (RD31)

La nature précise de ces rétablissements sera déterminée dans le cadre des études de détail, en particulier le nombre et la nature des cheminements agricoles (Cf paragraphe sur ce sujet)

Le bassin de rétention près du Kolbsenbach sera dimensionné à la suite de l'enquête Loi sur l'eau qui est réalisée en aval de la déclaration d'utilité publique. Il assurera le traitement des eaux avant rejet dans le Kolbsenbach avec la qualité suffisante au regard de la réglementation

en vigueur à la date de l'enquête Loi sur l'Eau, c'est-à-dire des normes correspondant à la Directive Eau de la commission européenne. Les eaux de ruissellement seront donc traitées en toute sécurité pour éviter la pollution de la nappe et du Kolbsenbach.

Des plantations pourront être réalisées aux abords dans le cadre des aménagements paysagers et des aménagements pour la faune et les amphibiens.

Les modifications du profil en long de la RD31 afin qu'elle franchisse le GCO par dessus seront faites de manière à ne pas générer des pentes trop importantes de celle-ci. Le profil en long de l'APS passe à 3m sous le niveau actuel de la RD31, ce qui conduira à la relever de 3 à 4m maximum.

Les propositions de boisement en long de tracé n'ont pas été retenues sur la partie en déblai afin de ne pas marquer celui-ci. Au contraire, la mise en place de petits boisements semble mieux adaptée au paysage environnant. Ces éléments sont exposés sur la vue 12b. Ils pourront toutefois faire l'objet de discussions ultérieures avec le concessionnaire.

En ce qui concerne la commune de Vendenheim :

Sur la question du projet d'Ouvrage de franchissement du canal, du viaduc et de la voie ferrée (point 4.3.1):

L'emplacement réservé pour le GCO figure dans le POS du 26 mai 1978 ainsi que la zone du lotissement classée à l'époque en zone constructible, et suite à de longs débats. Un arrêté de lotir a donc effectivement pu être pris en toute connaissance de cause dans le respect des documents en vigueur.

Quelques interventions s'interrogent sur le choix d'un franchissement aérien pour ces trois ouvrages. La question d'un franchissement par tunnel s'est posée aux tous premiers stades d'étude.

Toutefois, une telle solution en souterrain est confrontée aux enjeux suivants :

- difficulté technique de réaliser un pont-canal pour le franchissement inférieur du canal de la Marne au Rhin
- passage au moins partiel dans la nappe phréatique
- nécessité de se raccorder au nœud A4 / A35 et donc adoption d'un profil en long avec de fortes pentes entre la RN63 et l'A4.
- Par continuité à l'ouest, passage imposé en souterrain jusqu'à la RD226 au moins
- Coût (investissement et exploitation) d'un tunnel de plus d'un kilomètre.

Les premières contraintes sont telles qu'elles ne garantissent pas la faisabilité même d'un tel ouvrage qui n'a donc pas été retenu.

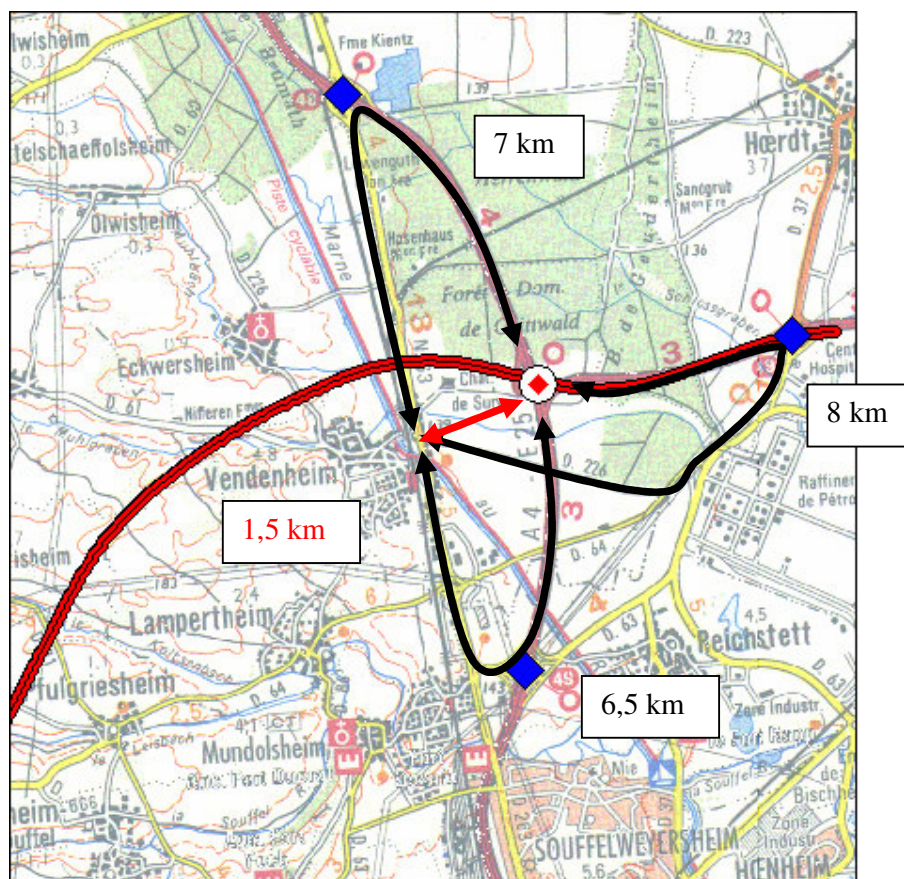
Il n'y a pas ici de comparaison possible avec l'ouvrage souterrain de franchissement de la voie ferrée donnant accès à la zone commerciale plus au sud. Il s'agit en effet d'une voirie urbaine (2x1 voie) passant sous une voie ferrée.

En revanche, le franchissement tel que prévu à hauteur du canal, de la RN et de la voie ferrée intégrera un cheminement d'accès vers la rue de la forêt longeant la RD1063 (ex RN63) dans le cadre de l'ouvrage de franchissement de celle-ci la RN63

Sur la question de l'accès local au GCO (point 4.3.2) :

De très nombreuses interventions regrettent l'absence d'accès local au niveau de l'échangeur A4-A35-GCO. Ceci procède avant tout d'une question de normes de sécurité qui visent désormais à interdire le mélange d'accès locaux avec un nœud autoroutier.

Pour autant, l'accès au GCO via le système autoroutier n'est pas insurmontable et présente même sur Vendenheim plusieurs possibilités comme l'illustre le schéma ci-dessous. Etant multiples, le temps d'accès au GCO ne devrait jamais dépasser 10 minutes. Selon les parcours, cela peut représenter un intérêt certain.



En ce qui concerne les difficultés de circulation dans Vendenheim, de nombreuses interventions regrettent que le GCO ne puisse directement servir à les régler. Celles-ci sont en effet directement liées au développement urbain des villages en amont de Vendenheim. L'ajout d'un échangeur, sur la RD61 par exemple, pourrait à court terme réduire la circulation dans le centre de Vendenheim mais ne pourrait à moyen ou long terme qu'inciter au développement accru de l'urbanisation du secteur. Enfin, le trafic traversant Vendenheim comprend aussi une part de trafic directement lié à la zone commerciale pour l'accès de laquelle un échangeur sur la RD61 ne dévierait pas forcément de trafic.

La possibilité de masquer visuellement par des merlons de terre les camions aux fenêtres les plus à l'ouest de Vendenheim devra être étudiée dans le cadre des réflexions paysagères de

détail ainsi que des éventuelles mesures complémentaires étudiées dans le troisième mémoire relatif au bruit.

Quelques interventions mentionnent les nuisances de la gare de triage d'Hausbergen qui sont perçues à 5km à la ronde. Ce fait n'est pas remis en question mais il convient de noter que les nuisances sonores de ce triage sont directement liées à sa nature et notamment à la configuration de celui-ci qui est doté d'une voie inclinée permettant, par impulsion puis freinage des wagons, de contrôler leur vitesse pour les envoyer former les trains sans usage de locomotives. Le bruit provient alors des freins de voie équipant la voie inclinée, bruit particulièrement aigu et pouvant être perçu sur une grande distance. Il ne s'agit donc pas d'une remarque visant des conditions climatiques (vent, ...) particulières mais relevant surtout d'une nature très particulière du bruit.

Commentaires de la Commission d'Enquête publique :

En ce qui concerne l'urbanisation, il est à constater qu'effectivement le tracé GCO, bien que limité à deux échangeurs, va inciter fortement la périurbanisation.

Ceci étant, force est de constater que les pressions foncières actuelles engendrent d'ores et déjà de nombreux projets de lotissements : Ernolsheim (75 logements dont 48 en cours), Duttlenheim (environ 40 logements), Ergersheim (environ 50 logements), Darchteim (environ 30 logements), Obernai (forte augmentation).

Le développement actuel de cette périurbanisation existe déjà et ne peut être lié à la réalisation de ce GCO.

Dès lors la maîtrise de l'urbanisation future résulte des décisions qui seront prises par les élus qui, pour certains, devront être compatibles aux dispositions du SCOTERS qui prévoit dans son document d'orientations générales des orientations générales en matière d'organisation et de restructuration de l'espace. Il indique en particulier que :

« Le développement spatial de la région de Strasbourg s'articulera autour des deux grands réseaux structurants : réseaux interurbains de transports en commun et un réseau des espaces naturels qui maille le territoire et pénètre au sein de l'agglomération strasbourgeoise sous la forme de « coulées vertes d'agglomération », constitue une richesse écologique et paysagère. Celles ci doivent absolument être préservées et valorisées, des continuités et des connexions seront établies là où cela est possible. Elles pourront ainsi contribuer à améliorer la qualité de vie des quartiers urbains et des villages et constituer ponctuellement de véritables centres d'animation.»

En ce qui concerne la dévalorisation du patrimoine, le respect de la réglementation concernant les nuisances acoustiques devrait permettre, selon les modes de calcul généralement admis, une dépréciation ne dépassant pas 2% de la valeur des biens.

Cette dépréciation serait, selon le maître d'ouvrage, compensée par les progressions des prix immobiliers du secteur.

En ce qui concerne les profils en long de la voirie projetée, la commission prend note que le maître d'ouvrage a imposé certaines côtes aux endroits les plus sensibles (Bruche, Vendenheim, franchissement des autoroutes, de la voie ferrée et du canal de la Marne au Rhin). Il conviendra de rédiger le cahier des charges nécessaire à la consultation des concessionnaires de manière à donner l'importance à la réalisation d'un profil en long qui puisse répondre au mieux aux contraintes paysagères. Ceci étant, la commission prend note que les dispositions prises par le maître d'ouvrage tendent vers une insertion paysagère de qualité tout au long du tracé et en particulier à Vendenheim par la mise en place d'une tranchée couverte et au niveau du passage de la vallée de la Bruche par un concours architectural pour le viaduc de franchissement.

En ce qui concerne l'impact du GCO sur les jardins et le château de Kolbsheim, la commission constate que le périmètre soumis à déclaration d'utilité publique n'empiète pas sur les jardins du château de Kolbsheim. Consciente du peu de largesse entre les premières habitations d'Ernolsheim et les jardins du château de Kolbsheim, le tracé soumis à enquête recherche la protection des habitations tout en évitant d'abîmer le parc du château. La commission a par ailleurs noté que les différentes suggestions de l'Architecte des Bâtiments de France ont été reprises dans le dossier d'étude d'impact.

Thème n°9 : Ferroutage - Transport fluvial

Observations du public :

Transport multimodal : Encourager les alternatives au transport routier (ferroviaire et fluvial).
Maintien des embranchements ferrés au niveau du parc d'activités économiques de la Plaine de la Bruche.

L'UECC demande aux pouvoirs publics de prendre les mesures favorisant un aménagement du Rhin-Rhône ferroviaire de fret. Les transporteurs routiers en longue distance sont prêts à mettre leurs camions sur rails. Il faut leur en donner les moyens.

Le trafic fluvial est 8 fois plus économe en énergie, donc moins polluant et nettement moins cher que le tout routier.

Le projet futur est contraire aux objectifs fixés par l'Union Européenne selon lesquels 35% des marchandises transportées en 2015 le seront par voie ferroviaire.

Questions de la commission d'enquête publique :

Le transport combiné (fluvial+ferroviaire) a-t-il été abordé dans l'approche multimodale des transports ?

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

Monsieur Michael MACGI :

Je suis d'origine irlandais-alsacienne mais j'ai grandi aux Etats-Unis. Vous avez parlé de terminer le maillage autoroutier. J'ai grandi aux Etats-Unis ; ce maillage autoroutier a été fait et il y a aussi 20% de la population qui est obèse. Tout cela est question de civilisation. En France, le maillage de la S.N.C.F. a été incroyable à la sortie de la guerre. J'ai l'impression qu'on a démonté ce maillage. Pensez-vous qu'il pourrait être intéressant de refaire ce maillage, ce réseau, et peut-être faire moins de maillage autoroutier qui va produire davantage de pollution ?

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

Nous sommes ici dans le cadre de la présentation d'un projet, mais un projet qui n'est pas seul et qui s'inscrit dans un cadre global qui comprend tous les modes de transport. Ce cadre est défini au niveau national par le C.I.A.D.T., et décliné au niveau local, notamment en terme d'aménagement et d'urbanisation, dans le cadre du S.C.O.T.E.R.S. Nous prévoyons la mise en place d'un certain nombre de transports collectifs. Ceci étant, le mode ferroviaire n'est pas le seul à être pris en considération, et nous avons la chance d'avoir des projets de tram, ferroviaire sur la plaine d'Alsace -dont les travaux commencent cet été- et de tram-train, mais aussi de réseaux routiers. Et le transport collectif existe aussi sur le mode routier. Je crois que

le Grand Contournement Ouest, en permettant de détourner un certain nombre de flux du cœur de l'agglomération, doit permettre la poursuite du développement des transports collectifs. Comme vous l'avez vu, la croissance du transport collectif sur l'A35 ces 10 dernières années n'est pas le résultat de la croissance normale du trafic routier. Elle est le résultat d'une politique globale qui a visé à rejeter sur l'autoroute un certain nombre de déplacements, le tram en prenant une autre part. Je crois que le grand contournement s'inscrit bien dans une politique globale de maillage en transport collectif. Il est à définir, et c'est ce à quoi nous travaillons, et un certain nombre de projets vont dans ce sens, en complément.

Monsieur Laurent RUNDSTADLER :

Je vais rejoindre plusieurs questions déjà posées, que ce soit Kyoto, l'augmentation de la population, la voie ferrée... Vous avez simplement déporté le problème du transit, sans jamais vous poser la question de le réduire. Aucune étude n'a été faite à ce sujet. Vous avez dit : "le personnel augmente, on va faire des transports collectifs", vous avez ciblé l'individu, mais jamais de transport collectif pour les routiers. Je m'étonne de voir des camions porte-containers estampillés Anvers se retrouvant en Italie en étant passés par Strasbourg ; je m'étonne qu'on n'utilise pas cet axe hyper grand qui s'appelle le Rhin, tout comme la voie ferrée ; on pourrait demander à ce que les porte-containers soient chargés sur un train plutôt que sur un camion pour faire ce transit. On ne fait que déplacer le problème de Strasbourg hors de la CUS, ce qui ne résout pas du tout le problème. J'ai aussi noté tout à l'heure que la RN4 sera encore plus encombrée.

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

Si vous lisez le dossier d'Enquête, et notamment l'étude d'évaluation socio-économique, vous trouverez ces éléments et la source dans les documents mis à disposition du public, puisqu'en complément de l'expertise confiée à TTK en 2006, nous avons confié à la fin de 2003 une expertise à un autre bureau d'études allemand, Kessel et Partners, sur le sujet du transport combiné et du report du rail vers la route. Ce report est possible, il a été quantifié, il peut être intéressant mais il n'est pas aujourd'hui à la hauteur du trafic sur le Grand Contournement Ouest. Par ailleurs, c'est un trafic de grande distance et nous avons vu que les principaux enjeux sont régionaux. Juste quelques chiffres pour situer les idées : en Alsace, aujourd'hui, il y a à peu près 80 000 déplacements de poids lourds par jour, dont seulement 10 000 sont du transit, le reste étant 20 000 pour du trafic d'échange et 50 000 déplacements internes à la région. La distance moyenne est une vingtaine de kilomètres. Dans ces conditions, qui sont aussi le résultat du développement économique de l'Alsace, avec un tissu de P.M.E. / P.M.I. qui est relativement bien réparti sur l'ensemble du territoire, le mode collectif n'est pas forcément le plus pertinent.

Par ailleurs, si l'on raisonne sur les grandes distances, autant le G.C.O. est adapté au problème local, autant un itinéraire Molsheim-Saverne serait, lui, contre-productif. Aujourd'hui, sur des relations Benelux-Italie ou Benelux-Sud de l'Europe, le ferroviaire a une part de marché de 50%, donc il est déjà compétitif. Améliorer la route sur cet axe serait problématique. En revanche, par rapport à l'axe régional Nord-Sud, et aux déplacements locaux, il n'y a pas d'ambiguïté, c'est bien le mode routier qui restera compétitif pour le développement de l'Alsace.

Madame Michèle PUJOS (Présidente de l'Association de défense contre le bruit dans la vallée de la Bruche) :

Vous avez évoqué l'axe ferroviaire en le qualifiant de "performant". Il peut l'être en matière de voyageurs puisque l'étalement urbain a provoqué une démographie de plus de 30%. Heureusement que ce train existe car nous aurions eu plus d'embouteillages. Mais l'étalement urbain est déjà là. En revanche, en matière de transport de fret, le dernier wagon s'est arrêté il y a quelques années. Nous n'avons plus de trains de fret dans la vallée de la Bruche. Vous annoncez des transports régionaux qui ne sont pas performants sur courtes distances. Nous avons rencontré les dirigeants de la scierie SIAT, entreprise en grand développement. Cette scierie a réalisé des études et demandé à ce que trois convois soient organisés par semaine, sur une distance Vallée de la Bruche / Port du Rhin. Cela a été refusé, par le Conseil Régional et la S.N.C.F., ce qui a entraîné une hausse du coût du transport de 40%. J'aurais souhaité voir à côté de vous un Maître d'Ouvrage de la S.N.C.F. pour qu'il défende un projet de transport de fret pour limiter les camions. Dans la vallée de la Bruche, nous avons 2 000 poids lourds par jour ; le G.C.O. en aura certainement beaucoup plus. En 2010, nous en aurons 3 000. Je vous souhaite bon courage et j'espère que le G.C.O. ne se fera pas.

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

Je ne reviendrais pas sur la négociation avec l'entreprise SIAT, à laquelle nous avons participé et qui n'est pas une chose simple, à la fois du point de vue de l'exploitant S.N.C.F. et du point de vue de la scierie elle-même et de ses exigences. Quant à la présence ou non d'un Maître d'Ouvrage ferroviaire, nous travaillons ensemble et il n'est pas certain que sa place soit ici ce soir. Des projets sont en cours. Le transport de la brasserie Kronenbourg à Obernai est déjà assuré par voie ferrée.

Le mémoire en réponse n°1 indique :

Le transport combiné est présenté dans la pièce D « évaluation économique et sociale ». Il a fait l'objet de **plusieurs études spécifiques** : l'étude de Kessel & Partners portant sur l'évaluation de scénarios d'autoroute ferroviaire et de chaîne fluvio-ferroviaire et une étude sur l'accessibilité aux plates-formes combinées menée en partenariat avec l'Université Louis Pasteur.

Ces éléments sont résumés :

- Pages 58 à 61 pour la situation actuelle et la description des infrastructures de transport combiné sur Strasbourg. En particulier, les **zones de chalandises** des plates-formes sont présentées sur la carte page 60, montrant leur **étendue** et la **localisation** des clients le **long des axes autoroutiers**.
- Pages 85 à 89 pour les scénarios fluvio-ferroviaire ou d'autoroute ferroviaire sur l'axe nord-sud
- Pages 93 – 94 pour l'évolution des conditions d'accès aux plates-formes de transport combiné strasbourgeoises, notamment le second terminal conteneur du port de Strasbourg

Les principales conclusions sont les suivantes :

- le transport combiné **nécessite des plateformes** de transbordement bénéficiant de **bonnes conditions d'accès** ferroviaire ou fluvial, mais aussi **routier** pour les parcours terminaux qui sont en moyenne de 50 km environ.
- Les **flux nord-sud** « combinables », c'est à dire pour lesquels le transport combiné pourrait être plus intéressant que le mode routier, sont de l'ordre de **150 à 300 poids lourds par jour**, sur une orientation « Allemagne – Espagne ».

- Les flux de type « Benelux-Italie » sont d'ores et déjà fortement captés par le mode ferroviaire ou combiné.

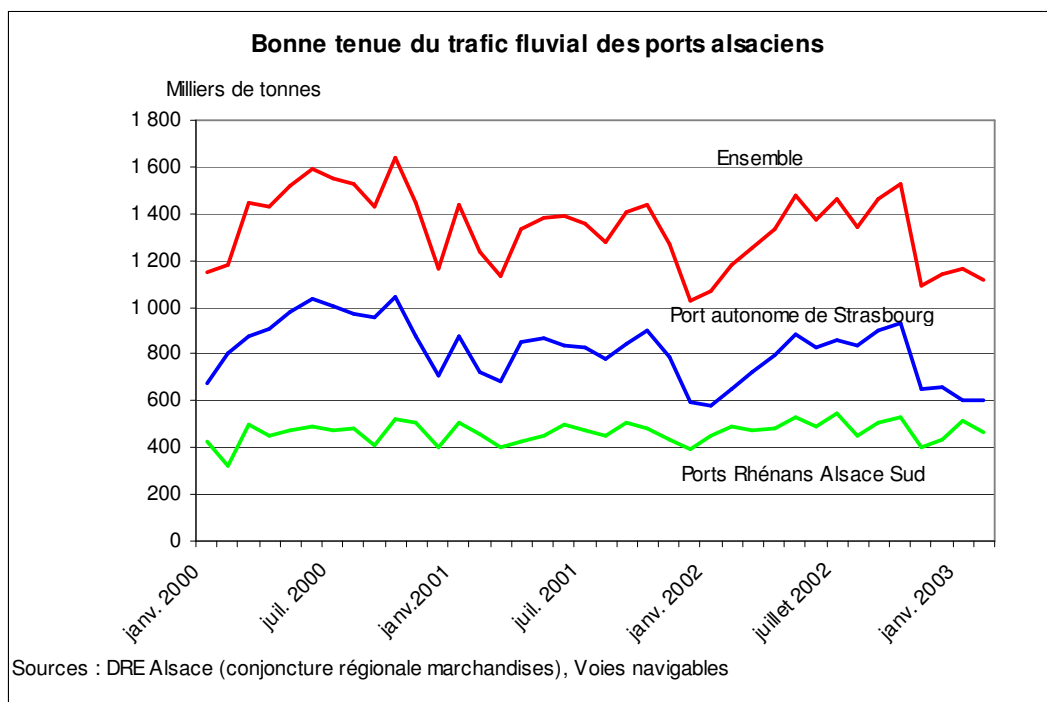
Le transport combiné est donc **intéressant** mais se situe plus en **complémentarité** qu'en concurrence du GCO, qui permet d'améliorer l'accessibilité aux plateformes plus que de concurrencer les flux combinables.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

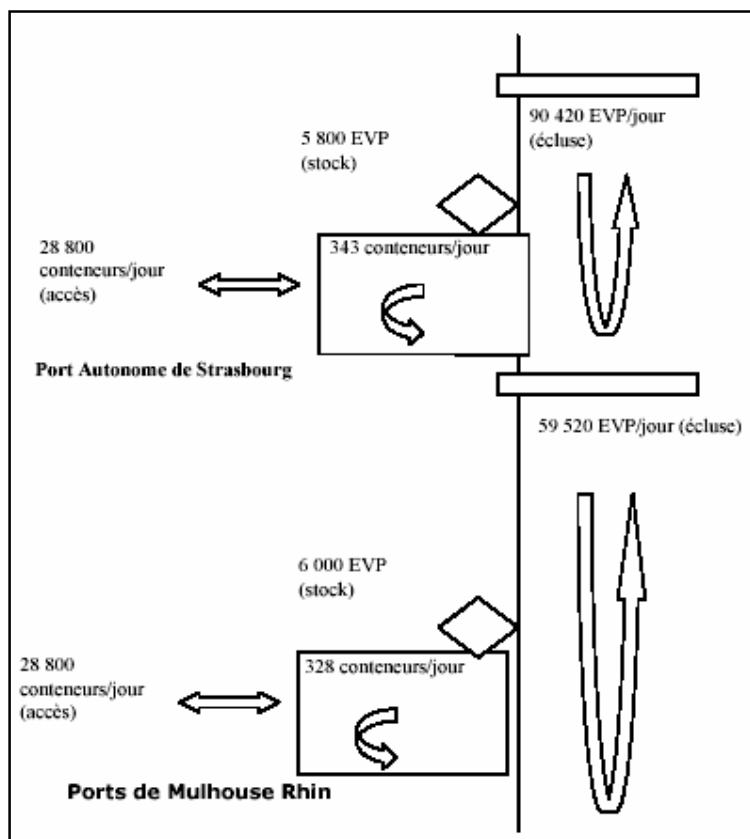
En ce qui concerne les trafics sur le Rhin et capacité des ports (point 2.5) :

L'activité des ports alsaciens est rappelée pour l'année 2003 dans la plaquette de l'ORTAL (l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique d'Alsace) « *Les chiffres du transport en Alsace* » édition 2005. On y constate notamment des augmentations du trafic portuaire de conteneurs entre 2003 et 2004 (page 11 du dossier d'enquête) de +28,5% en moyenne sur les trois ports de Strasbourg, Mulhouse et Colmar.

Plus globalement, les évolutions du trafic total sur les dernières années sont figurées ci-dessous :



En revanche, la question de la capacité du système fluvial renvoie à celle de ses différents maillons : la voie d'eau proprement dite (écluses et débit de celles-ci, conditions de navigation...), le port lui-même (capacité de stockage, de manutention, capacité d'accueil des quais pour les bateaux...) et enfin les accès terrestres du port (route, voie ferrée...). Le schéma ci-dessous résume ces différents maillons et donne une estimation de leur capacité. On constate que c'est le port proprement dit qui est le principal facteur limitant, d'où les investissements essentiellement concentrés sur la plate-forme portuaire.



(in *INTERMODALITE EN ALSACE : QUEL MODE D'EVALUATION POUR UNE PLATE-FORME DE TRANSPORT COMBINE ?* Jeannie CRESMEAS, Thèse professionnelle ENPC, décembre 2004)

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne la disponibilité d'emprises pour l'élargissement des voies ferrées (point 1.1) :

Plusieurs interventions mentionnent la disponibilité d'emprises pour élargir la voie ferrée Strasbourg – Bâle comme argument technique devant faciliter la réalisation d'un tel projet. Des emprises existent effectivement dans certains secteurs. Toutefois, les emprises existantes correspondent souvent à des servitudes le long des voies et n'ont pas forcément été acquises dans la perspective d'élargir la voie ou tout du moins pas forcément en prenant en compte les normes de conception et les enjeux environnementaux actuels. Ainsi, la création des évitements d'Erstein au sud de Strasbourg, constitutifs d'une troisième voie sur près de 17 km, n'a pu se faire sans enquête publique et acquisitions foncières pour environ 23 ha sur le secteur d'Erstein.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

Le maître d'ouvrage a fait établir des études comme celle de Kessel et Partners mis à la disposition du public pour parfaite information (cette étude porte sur l'évaluation de scénarios d'autoroute ferroviaire et de chaîne fluvio-ferroviaire) ou comme celle sur l'accessibilité aux plates-formes combinées menée en partenariat avec l'université Louis Pasteur.

Les différentes études, le dossier soumis à enquête ainsi que les mémoires en réponse confirment qu'une politique des transports qu'elle soit nationale ou régionale nécessite une approche globale. C'est ainsi qu'il n'y a pas lieu d'opposer les différents modes de transport puisqu'ils sont la plupart du temps complémentaires.

Etant donné que les déplacements de poids lourds qui utilisent l'A35 sont principalement des déplacements internes à la région, et que les alternatives (ferroviaire et fluvial) au transport routier concernent avant tout les trafics de grande distance, le GCO viendra compléter le maillage multimodal existant et à venir en créant en particulier des accès aux différentes plateformes.

Dès lors, la commission prend note que :

- le transport combiné est rentable pour les trafics longues distances
- le transport combiné nécessite la création de plates formes de transbordement
- les flux Bénélux-Italie sont déjà captés à environ 50% par le mode ferroviaire ou combiné
- les flux Allemagne-Espagne, donc Nord/Sud, combinables sont de l'ordre de 150 à 300 PL/jour, ce qui est relativement faible en comparaison des 10000 PL/jour actuellement en transit en Alsace.

La commission rejoint les conclusions du maître d'ouvrage indiquant que le transport combiné est intéressant mais qu'il est complémentaire plutôt qu'en concurrence avec le GCO.

Thème n°10 : Coût élevé, disproportionné

Observations du public :

Argent gaspillé, coût pharaonique.

Le coût estimé de 300 Million d'euros à la charge du contribuable est exorbitant, où trouver cet argent ?

Le GCO conduira à dépenser de l'argent sans avoir une vue sur le long terme (pétrole...).

Le GCO peut améliorer le transit mais à quel prix ?

Le concessionnaire pourrait se voir imposer des améliorations coûteuses qui risquent de peser sur le contribuable.

L'Etat devra garantir la rentabilité de l'exploitation. Le besoin de subvention est estimé à 20% maximum.

La société exploitante demandera au contribuable de payer.

Coût disproportionné par rapport à un retour sur investissement surestimé.

Questions de la commission d'enquête publique :

Le rapport de la cour des comptes de 1999 sur la politique autoroutière française constatait les conséquences néfastes du choix d'investissement des infrastructures, à savoir les concessions, principalement déterminé par les conditions de financement éloignant ainsi les investissements de l'optimum économique, social et environnemental. Ce rapport mettait par ailleurs en avant l'endettement des sociétés autoroutières face à des sections autoroutières non rentables ou insuffisamment rentables. Quels ont été les arguments justifiant le choix de ce mode autoroutier pour la réalisation du GCO ?

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

Monsieur René WUNENBERGER (Maire de Griesheim-sur-Souffel) :

Nous nous sommes constitués en collectif car nous sommes directement situés sous l'impact de cet ouvrage qui nous est imposé, sans concertation, et je remercie la Présidente d'avoir bien voulu organiser un vrai débat, car on peut me dire qu'il y a eu un débat en 1999 dans le cadre de la loi Bianco, j'y étais et je n'ai pas vu de débat.

Concernant la rentabilité financière de l'opération, je souhaiterais savoir où figure l'étude détaillée, qui doit obligatoirement figurer dans l'étude d'impact, sur la rentabilité financière de l'opération. Je ne l'ai pas trouvé, pourtant j'ai la faiblesse de croire que j'ai "un peu" étudié le dossier. Je pose cette question car en séance plénière du Conseil Régional d'Alsace, il nous a été dit qu'à aucun moment les collectivités territoriales et locales ne seront sollicitées pour financer ce projet. Je vois mal ces collectivités locales, qui viennent notamment de vendre leurs actions de la SANEF, investir dans le rachat d'un péage alors que par ailleurs, elles se débarrassent d'actions avant qu'elles ne soient plus rentables.

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

Vous trouverez les éléments de réponse à votre question au chapitre D 5.4 de l'évaluation économique, tout à la fin. En revanche, ces éléments font état de simulations avec des niveaux de péage qui sont différents et donnent une fourchette de l'éventuel besoin en fonds public sur le Grand Contournement Ouest. Les valeurs indiquées sont entre 0 et 20%. Nous n'avons jamais dit qu'il n'y aurait rien. Il y a une forte probabilité qu'il n'y en ait pas. Les études donnent entre 0 et 20% ; les attributions récentes donnent 0, sur des projets qui sont d'un coût supérieur et d'une rentabilité estimée inférieure. Ce sont ces éléments qui nous conduisent à prétendre que la rentabilité est quasi assurée sans contribution publique.

En terme d'étude détaillée, vous ne pouvez pas, à ce stade, en trouver, puisque nous sommes aujourd'hui dans un nouveau système d'attribution des concessions. Il y a encore quelques années, l'Etat choisissait, de manière arbitraire, le concessionnaire. Dans ce cadre, il y avait effectivement des études très détaillées de rentabilité qui étaient menées par le concessionnaire et par l'Etat, qui fixait les règles du jeu et le contrat de concession. Nous sommes aujourd'hui dans un contexte totalement différent, puisque nous serons dans le cadre d'un appel d'offres ouvert, de niveau international, auquel des concessionnaires qui se mettront en place spécifiquement pour ce projet, feront des offres. C'est dans le cadre de ces offres qu'ils feront appel ou non à une éventuelle contribution publique, qui elle-même sera ensuite négociée entre le concédant, l'Etat et les collectivités. L'expérience récente montre que, sur les dernières attributions, il n'y a pas eu besoin de contribution publique pour des projets moins rentables.

Le mémoire en réponse n°1 indique :

Le rapport de la cour des comptes de 1999 est publié au **moment** du principal **tournant** de la politique des concessions en France, que les précédents rapports (1992 notamment) avaient déjà préconisé. En effet, 1998-1999 est la période charnière qui marque en France la **fin** du principe dit de l' « **adossement** » et la mise en **compatibilité** du système français avec la réglementation **européenne**.

Jusque dans les années 90, les **concessions** d'autoroutes ont été **attribuées** de façon **librement négociée** par l'**Etat**, sans mise en concurrence. Le **choix** du concessionnaire par l'Etat était alors **guidé** par une logique **géographique** et de **solidarité** financière, chacune des neuf sociétés d'autoroutes actuelles ayant vocation à devenir concessionnaire d'autoroutes situées dans un **périmètre** particulier. Dans ce contexte, les sections **nouvelles** étaient financées dans le cadre d'un **contrat de concession** unique, par « **adossement** » aux sections **existantes**, le cas échéant par **allongement** de la **durée** de concession : les recettes tirées des sections en exploitation servaient à financer les sections nouvelles aussi longtemps qu'elles ne dégageaient pas elles-mêmes un bénéfice, ou parce qu'elles ne pouvaient de toute façon s'équilibrer par elles-mêmes. Pour autant, ce système a aussi **conduit**, en confiant aux sociétés existantes des opérations parfois peu rentables, à un **accroissement** de la **dette**, clairement critiqué par la cour des comptes, dans ses rapports de 1992 et 1999.

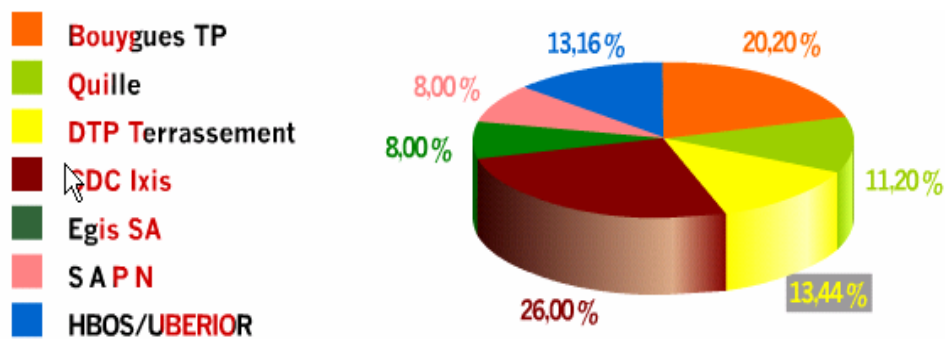
L'entrée du **droit communautaire** dans le champ des concessions, relayée par les textes de transposition et par la loi du 29 janvier 1993 modifiée relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques (article 38), a **bouleversé les pratiques** et obligé l'Etat à réformer ses procédures. En édictant des règles de

publicité préalable à toute nouvelle délégation de service public, la directive “ Travaux ” n°89/440/CEE du 18 juillet 1989, entrée en vigueur le 22 juillet 1990, (refondue par la directive n°93/37/CEE du Conseil du 14 juin 1993 portant coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux) et ses textes de transposition – la loi n°91-3 du 3 janvier 1991 et le décret n° 92-311 du 31 mars 1992 portant application de la loi 91-3 et transposition de la directive en ce qui concerne l'Etat – annonçaient la fin du procédé de l'adossement condition nécessaire pour donner leur pleine portée aux principes **d'égalité de traitement** entre les **candidats** et de transparence pour **l'attribution des nouvelles concessions**. Dans la pratique, ce n'est qu'à partir des années 1998-1999 que le **nouveau système** va entrer en vigueur. En effet, il était aussi difficile pour l'Etat de rompre des contrats ou de remettre en cause des opérations déjà bien engagées.

Désormais, l'attribution des nouvelles concessions d'autoroutes respecte les principes suivants :

- les concessions des nouvelles sections font l'objet de **contrats spécifiques**, et ne sont donc plus passées par avenant à un contrat existant ;
- une contribution **publique** d'équilibre est **éventuellement** prévue s'il s'avère que la concession n'est pas équilibrée financièrement. Dès lors qu'un projet d'infrastructure autoroutière nécessite l'apport d'une contribution publique d'équilibre, celle-ci est prise en charge à parité entre l'Etat et les collectivités locales. Le montage financier de la participation conjointe Etat/collectivités locales, qui se traduit par la passation d'une convention de financement, est étroitement lié au processus de mise en concurrence et se déroule de manière itérative entre l'Etat et les collectivités locales.

Dans la pratique, les « nouveaux » **concessionnaires** se révèlent être des **groupements** qui se constituent de manière **spécifique** pour chaque projet. On peut ainsi citer la concession du viaduc de Millau, menée par le groupe Eiffage, ou Alis (Autoroute de Liaison Seine-Sarthe) pour l'A28. Il s'agit le plus souvent de l'alliance des compétences nécessaire pour de tels ouvrages : des entreprises **de travaux public**, une société **d'exploitation** routière ou autoroutière et des organismes **financiers**. Ainsi Alis est-il composé de la manière suivante :



Soit environ 45% d'entreprises de BTP (Bouygues TP, Quille, DTP Terrassement), 8% d'exploitation (Société des Autoroutes Paris Normandie SAPN) et 42% d'organismes financiers (CDC, Egis, HBOS).

Dans ce nouveau cadre réglementaire qui s'impose à partir des années 1998 – 1999, la mise en concession du GCO ne relèvera pas de la procédure de l'adossement qui avait été critiqué par la cour des comptes.

Le **choix** de la réalisation sous forme de **concession** du projet est présenté dans la notice en C3.1 page 59 et repose sur **trois éléments**. Le recours à la concession permet :

- une réalisation **rapide** de l'infrastructure
- une **limitation de l'induction** de trafic, avec dans le cas strasbourgeois un effet modérateur attendu vis-à-vis des reports de trafic de l'Hafraba*, renforcé par les mesures d'exploitation dissuadant les véhicules en transit de continuer à emprunter l'A35 actuelle.
- de **mieux imputer les charges** de l'infrastructure à l'**usager** et **non au contribuable**, allant dans le sens des recommandations d'une politique durable des transports, laissant disponible les fonds publics pour investir sur les projets connexes de transports collectifs et ceci d'autant plus dans le cas du GCO que le projet est rentable et nécessitera peu voire pas du tout de fonds publics.

Si la partie technique demeure importante, notamment par le « cahier des charges » que l'Etat fixe au concessionnaire sur la base des résultats de l'enquête publique, la partie financière revêt un caractère de plus en plus stratégique. Récemment mise en œuvre, l'ouverture des concessions a conduit le Ministère de l'Équipement à mettre en place des outils d'estimation du besoin en fonds publics pour préparer la négociation avec les futurs concessionnaires. Bien entendu, ces outils se nourrissent avant tout des données de trafic, mais aussi des coûts d'exploitation et de financement du projet. Si l'incertitude sur les études de trafic est toujours plus ou moins importante, les progrès de l'ingénierie financière permettent aujourd'hui des propositions très intéressantes pour les fonds publics. Ainsi, les récentes attributions de concession se sont montrées **plus favorables** pour les acteurs publics que ne le prévoyaient les estimations du Ministère : subvention d'équilibre relativement faible dans le cas de l'A 19 (80 M€) et absence de subvention pour la concession du viaduc de Millau et l'A 41.

Dans le cas du GCO, si la prudence que traduisent les modèles estime entre 10 et 20% le besoin de fonds publics (Pièce D, D3.5.4 page 109), la réalité des attributions récentes permet d'être confiant sur la prise en charge complète des coûts tels qu'ils sont aujourd'hui définis par le concessionnaire, sans recours à la contribution publique. Toute modification du projet ayant des conséquences financières peut bien entendu avoir un impact sur le besoin en financement éventuel.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

En ce qui concerne le coût du projet (point 4) :

Au niveau des études préliminaires, l'enveloppe prévisionnelle a été définie par l'application de ratios élémentaires affectés à des éléments fonctionnels. Les ratios retenus sont ceux diffusés par le SETRA exprimés en francs en valeur 01/1998 voire en 01/1994 pour les tranchées couvertes. Pour la définition de l'enveloppe prévisionnelle, le montant total a été actualisé en euros en fonction de l'évolution de l'indice TP 01 de juin 2002.

L'estimation de 2004 a été réalisée de manière très détaillée et a intégré les résultats de la concertation locale. De plus, deux types de marges ont été estimés :

- une marge classique pour aléas, de l'ordre de 5 à 15% selon les postes (15% sur les terrassements, 5% sur les ouvrages d'art les plus simples) qui doit pouvoir s'ajouter ou se retrancher de l'estimation nominale présentée dans le dossier d'enquête ;
- une marge additionnelle pour prendre en compte une complexité particulière ou des mesures d'accompagnement non chiffrables à ce stade. C'est le cas pour le traitement architectural du viaduc de la Bruche notamment. Cette marge est intégrée dans l'estimation nominale.

En ce qui concerne l'évolution des coûts, elle est principalement due aux modifications du programme du projet :

- Viaduc de la Bruche

Sa longueur a été portée à près de 500m et un concours architectural et paysager a été rajouté.

- Compacité du nœud nord

La géométrie du nœud nord a été redessinée pour limiter au maximum les emprises. Cela conduit à un phasage complexe de l'opération et à des surcoûts liés à l'exploitation.

- Densité des ouvrages d'art

Globalement pour l'ensemble du projet le prélèvement de terres peut être estimé à environ 300 ha de SAU pour environ 200 exploitations environ impactées par le projet (environ 10 exploitations par commune en moyenne). Le nombre d'îlots d'exploitation touché par le projet est estimé entre 10 et 50 (Breuschwickersheim). L'effet déstructurant est particulièrement fort dans les zones de petits parcelaires (Kolbsheim, Breuschwickersheim, Ittenheim, Pfulgriesheim). La densité des dessertes agricoles qui devront être rétablies conduit donc au stade de l'APS à une forte densité d'ouvrage dans le projet.

- La préservation de la 2x3 voies

L'estimation de 2002 reposait sur un chiffrage en 2x2 non élargissable. Les estimations du surcoût de cette préservation sont de l'ordre de 20 à 25 M€. Ils correspondent à la décision de réaliser une autoroute à 2 x 2 voies, tout en réservant la possibilité de l'élargir à 2 x 3 voies si nécessaire, avec une voie supplémentaire dans chaque sens réalisée sur le terre-plein central. Cette solution a été souhaitée pour préserver l'avenir, en évitant le risque ultérieur d'un élargissement de l'infrastructure. Ces coûts ne correspondent qu'à la différence de coût de la section courante où le Terre Plein Centrale est réduit de 10m à 3m.

- Environnement

Ce poste n'intègre que les mesures particulières spécifiques de type murs anti-bruit, conventionnement, plantations... Il n'intègre pas les ouvrages

La prise en compte actualisée des coûts liés aux mesures d'accompagnement (conventionnement lié au Grand Hamster notamment)

Les points mentionnés dans les interventions et qui pourraient modifier le coût du projet :

- La couverture du déblai dans la côtière de Kolbsheim

Envisagée au tout début des études préliminaires et mentionnée par les agriculteur (Cf 0) et non retenue au stade de l'enquête publique, c'est un élément dont le surcoût serait beaucoup plus important que celui de la tranchée couverte de Vendenheim dans la mesure où elle serait plus longue (plus de 500m) et beaucoup plus profonde (20m). Des éléments plus détaillés sont fournis en 7.4 page 29.

- un tracé à 110 km/h au lieu de 130 km/h

Cette demande a émané notamment du Conseil Régional d'Alsace. C'est une solution qui pourrait en effet avoir des incidences positives sur le coût et sur les emprises (suppression des surlargeurs, modification d'ouvrages...). Elle est approfondie en 7.2 page 28.

- le mode d'exploitation

L'estimation financière prend en compte tous les équipements pour gérer l'A355 – GCO de manière complètement indépendante du reste du réseau. Bien entendu, selon le concessionnaire retenu, ceci peut être revu selon l'organisation propre du concessionnaire et son propre réseau.

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne la santé financière du système autoroutier français (point 1.7) :

Plusieurs interventions s'inquiètent de la santé financière du système autoroutier français, allant parfois jusqu'à comparer la dette des sociétés d'autoroutes à celle de la sécurité sociale. Les principales informations financières peuvent être trouvées dans les rapports du conseil d'administration de l'établissement public géré par la Caisse des Dépôts « Autoroutes de France ». Le rapport 2005 indique au 31/12/2005 un endettement cumulé des sociétés d'économie mixte de construction d'autoroutes de 21,2 milliards d'euros contre 21,7 à fin 2004. Pour mémoire, la Caisse d'Amortissement des Dettes de la Sécurité Sociale (CADES) qui porte la dette de la branche maladie du régime général, présente un montant d'environ 100 milliards à fin 2005.

En ce qui concerne le coût et la rentabilité (point 7) :

Coûts collectifs des nuisances :

Les coûts collectifs des nuisances supposent une monétarisation de ces nuisances à partir d'une base reconnue. Ils sont présentés en E9.2 page 322 pour la pollution atmosphérique (effet de serre et pollution) ainsi que pour le bruit. Ces méthodes correspondent à l'application des circulaires en vigueur et de l'application des valeurs de références (Annexe I de l'instruction cadre du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005) pour le temps, la vie humaine, le bruit, la pollution atmosphérique (page 322/357 du dossier d'enquête), l'effet de serre (page 322/357 du dossier d'enquête). Il n'y a pas de méthode de monétarisation proposée pour la pollution de l'eau ou celle des sols. Toutefois, on peut noter qu'une part importante de la pollution des eaux et des sols est le résultat de la pollution atmosphérique. Par ailleurs, la pollution de l'eau et celle des sols est abordée en détail dans l'étude sanitaire en E7.

Financement de la requalification de l'A35 :

Le coût du projet d'A355-GCO n'inclut naturellement pas celui des autres opérations du programme (aménagement multimodal de l'axe RN4-A351 et requalification de l'A35). En revanche, des estimations de ces opérations sont indiquées.

Le mode de financement de ces derniers n'est pas indiqué car celui-ci n'est pas arrêté. Il ne peut être de la même nature que le coût du projet dans la mesure où ces projets sont en lien direct avec d'autres politiques des collectivités (Région, Département, CUS), le développement urbain ou le développement des transports collectifs.

La « requalification de l'A35 » est un sujet qui a été mis à l'ordre du jour suite au débat de 1999 et qui a été intégré au programme en partie dans le cadre de l'expertise de TTK.

Les coûts ne sont pas les mêmes que ceux du projet soumis à enquête et ne sont pas à supporter par les mêmes acteurs (atteindre les objectifs secondaires)

La mesure de l'efficacité par rapport au coût :

Parmi les arguments de la lettre type largement repris par de nombreuses interventions figure l'association du coût du projet à un effet du projet sur le trafic routier sur un tronçon de l'A35. Sans revenir sur la pertinence du taux exprimé de report de trafic (6%, 10%, 15% selon les courriers) qui ne traduit que partiellement un objectif secondaire du projet, il convient d'analyser l'intérêt d'une telle démarche et de rappeler les indicateurs utilisés.

En effet, l'évaluation de la « rentabilité » ou de l'intérêt d'un projet d'infrastructure de transport pour la collectivité (entendue au sens large), qui prend bien entendu en compte le coût mais aussi les effets, positifs ou négatifs, se fait dans un cadre précis et ne se réduit jamais à un effet ponctuel comparé à un coût par exemple. Les éléments pris en compte dans ces calculs sont exposés en détail dans la pièce D page 106/122 du dossier d'enquête.

L'application de la démarche proposée par les courriers types aux projets de transports collectifs mentionnés comme des alternatives plus efficaces que le GCO montre en fait que les résultats seraient tout à fait comparables :

Si l'on prend les chiffres **du TER** en plaine d'Alsace en 2004 on a par jour :

- en voyageurs x kilomètres : 1,5 millions de voyageurs x kilomètres
 - trafic automobile : 19 millions de véhicules x kilomètres
 - 220 millions d'euros affectés par la Région Alsace pour des recettes de 38 millions d'euros
- ⇒ le taux est de 8% sur le trafic.

Pour le **tram-train Strasbourg –Bruche Piémont des Vosges**, le report de trafic routier est estimé à environ 4 900 véhicules par jour. Si l'on rapporte aussi ce trafic au trafic de l'A35, soit à 70 000 véhicules par exemple entre Entzheim et La Vigie, on n'obtient qu'un taux de 7%.

Il convient de retenir de ces exemples d'une part qu'une mesure de l'efficacité rapportant seulement un trafic reporté au trafic de l'A35 sur une section particulière est très partielle et ne saurait prendre en compte tous les effets du projet et d'autre part que les valeurs fournies et critiquées (5, 10 ou 15%) sont du même ordre que les valeurs résultant de calculs du même

type sur d'autres projets majeurs de transports collectifs, pour lesquels elles ne sont pas toujours considérées comme négligeables.

Sensibilité au coût de construction

Les évaluations du bilan coûts-avantages comprennent des tests de sensibilité, notamment au coût de construction. Ce calcul permet d'estimer la modification du bilan et du taux de rentabilité suite à une variation du seul coût de construction. Les résultats présentés page 111/122 du dossier d'enquête montrent une variation de 35 à 33% du taux de rentabilité pour une variation du coût d'un peu plus de 6%.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

La commission prend note que le choix du mode autoroutier est d'ordre principalement financier en plus de procéder à la continuation de l'axe Nord-Sud, puisqu'il permet de mettre en place un système de concession.

Selon la DRE, il y a de fortes chances que l'équilibre financier de la concession ne nécessite pas de fonds publics.

Or, étant donné le caractère sensible de ce projet, en particulier du point de vue environnemental, le traitement de certaines questions soulevées au cours de cette présente enquête entraînera certainement un accroissement sensible des coûts de construction.

Par ailleurs, le dossier présenté correspondant à des éléments compris en phase APS (avant-projet sommaire) de l'opération, il risque fort d'y avoir une modification de l'enveloppe budgétaire suite à l'avancement des études en phase APD (Avant projet définitif) et dans le cadre de l'instruction des dossiers d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Il conviendra alors d'anticiper ces différentes demandes et de les intégrer au cahier des charges afin de permettre une plus grande efficacité du processus de mise en concurrence.

Afin de garder un équilibre budgétaire de cette opération, les différentes demandes pourront entraîner la mise en place de fonds publics.

Thème n°11 : Augmentation du trafic, nouvelle infrastructure

Observations du public :

Le GCO créera une augmentation du trafic liée à toute nouvelle infrastructure routière.

Le nouveau projet remplira un rôle majeur de déversoir, voire d'artère principale, du flux nord-sud actuellement exercé par l'autoroute allemande Hafraba.

Ajouter un corridor autoroutier nord-sud pour le transit européen, augmenterait le nombre de camions et n'apporterait que des nuisances à la population alsacienne.

Créer cet axe autoroutier ferait la part belle au lobby routier et aménagerait un véritable couloir à camions.

Questions de la commission d'enquête publique :

Quels ont été les fondements justifiant le parti pris du mode autoroutier par rapport à d'autres solutions alternatives comme la construction de voies rapides et l'aménagement du réseau existant pour répondre aux problèmes de circulation de l'agglomération strasbourgeoise, à savoir son dégagement et son contournement, la circulation en zone urbaine, la régulation du trafic routier de plus en plus dense sur les grands axes ?

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

Monsieur ZETER :

Je voudrais tout d'abord, Madame la Présidente, vous remercier pour l'initiative de ce soir, car nous sommes un peu restés sur notre faim par rapport à un débat Bianco que nous estimons tronqué. J'ai malheureusement sept questions, mais étant l'élu à double casquette le plus touché par le tracé, je souhaiterais pouvoir les formuler. J'aurais préféré un débat contradictoire, c'est-à-dire être présent à la tribune et pouvoir répondre à Monsieur QUOY, qui a toute mon estime d'ailleurs, même si nous sommes opposés sur ce dossier.

Vous parlez de fluidité du trafic de transit mais cela ne nous intéresse pas. Ce qui nous intéresse, c'est la fluidité du trafic pendulaire, la fluidité de l'accès sur Strasbourg. Vous dites que le G.C.O. s'intègre dans une réflexion globale ; je ne peux pas accéder à cet argument. Pourquoi alors ne pas avoir mis en place une directive territoriale d'aménagement, qui est l'outil nécessaire pour une concertation destinée à favoriser une politique globale d'aménagement ? Quelle garantie l'Etat, qui est ici le meneur du projet, peut-il apporter, alors qu'il ne cesse de se désengager financièrement de tout ce qui accompagne le transport collectif ? Où en est la réflexion, l'état d'avancement des dossiers, dans les mesures de police que nous demandons ? Cela a commencé avec le "90", mais nous avons également demandé qu'on examine la possibilité d'interdire, à certaines heures, les poids lourds. Où est la politique d'ingénierie de la D.D.E. susceptible de réaménager les montées et les descentes afin d'éviter les cisaillements ? Où en est, éventuellement car je sais qu'il y a des contradicteurs dans la

salle, le V.L.I.O. ? Elle au moins absorberait un trafic qui existe déjà. Où en est la réalité ? On parle de réflexion globale ; moi, je suis pragmatique. Je veux des preuves. Où en est la réalité des transports en commun promis ? Pour l'instant, il s'agit d'une promesse. Où en est la réflexion de fond sur la déplétion pétrolière ? Interdire les poids lourds, c'est bien, leur demander d'aller sur le G.C.O. Mais que ferez-vous des milliers (je ne prends que les 8 500) poids lourds qui ont besoin, aujourd'hui, d'aller au port du Rhin, au marché-gare ou dans la plaine de Boucher ? Je ne parle que de ceux-là.

Vous parlez de 50 000 véhicules mais ils vont presque tous sur Strasbourg. Le trafic inter-régional, c'est quelques centaines de véhicules, nous le savons bien. N'y a-t-il pas une incohérence à vouloir instaurer une taxe alsacienne qui symbolise de toute évidence la volonté d'éviter le transit européen, alors que l'on construit une infrastructure qui n'est faite que pour ce transit ?

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

Sur la fluidité du transit, que vous ne voulez pas, et sur le poids du transit, je reviendrai simplement aux chiffres que j'ai cités tout à l'heure. Rien que pour les déplacements de poids lourds, il y a tout de même une majorité de déplacements qui sont locaux, et qui n'ont pas forcément tous à passer par Strasbourg. Vous réclamez la fluidité de l'accès sur Strasbourg. J'en prends note mais tout de même, n'est-ce pas contradictoire avec la volonté de développer les transports collectifs ? Je renvoie la question.

Le principe du Grand Contournement Ouest est de dégager l'axe autoroutier de l'agglomération suffisamment loin pour permettre dans le périmètre intérieur le développement des transports collectifs. Le développement de la fluidité routière en pénétration de Strasbourg sur les départementales qui vous concernent irait là à l'encontre du souhait de maîtriser la péri-urbanisation et les déplacements. En terme d'avancement des mesures sur la D.T.A., cela a fait l'objet de réflexions entre le Préfet, le Président de Région et un certain nombre d'autres élus. Je vous renverrai simplement au délai. La D.T.A. Rhône-Alpes a été la première à prouver quelque chose, au bout de 7 ans de discussions et de débats très complexes. Nous ne sommes pas aujourd'hui dans une démarche de D.T.A. On peut le regretter mais c'est un exercice particulièrement long et dont l'opérationnalité pose question localement.

En ce qui concerne l'avancement des mesures de police, nous sommes passés à 90 km/h sur l'A35 et cela a été un réel succès. Nous y avons travaillé et nous y travaillerons encore, dans l'optique de cette requalification de l'A35. L'interdiction du trafic à certaines heures peut aussi être étudiée ; néanmoins, sur le secteur de Strasbourg, compte-tenu du fonctionnement des industries, ce n'est pas si simple que cela. Sur la V.L.I.O., vous êtes encore mieux placé que moi pour savoir que la concertation locale va reprendre à partir de l'automne. J'en profite pour dire qu'il s'agit de deux infrastructures complémentaires. Certains auraient voulu faire jouer à la V.L.I.O. le rôle du G.C.O., mais nous ne sommes pas dans le même contexte et la V.L.I.O. a bien le rôle de desserte urbaine. Elle sera conçue à 2x1 voie avec des échangeurs à niveau pour desservir les différents secteurs, l'espace européen de l'entreprise et le développement des zones sur Lingolsheim.

Concernant l'incohérence avec la taxe alsacienne, le moteur premier face à l'irritation de certains devant ce nouveau trafic consiste à renvoyer chez eux des camions qu'on ne veut pas chez nous. Vous savez que les procédures de non discrimination au niveau de Bruxelles vont nous conduire à mettre en place un système qui sera aussi différencié que possible mais qui conduira quand même à établir un système de perception sur l'ensemble des poids lourds se

déplaçant. Je crois que cela peut être novateur et intéressant en terme de politique des transports. Ceci verra le jour à partir de fin 2007 - début 2008.

Monsieur Stanislas MAURER :

Depuis le début de la soirée, notamment dans votre présentation et dans les réponses que vous donnez à nos questions, vous faites allusion à l'année 1999, ce qui pourrait nous faire penser que les premières études du G.C.O. datent de cette époque. Madame a répondu que ces études sont bien plus anciennes ; elle parlait de 30 ans. J'irai beaucoup plus loin puisque les premières études datent des années 60. Je voudrais recadrer la mentalité de ces années-là. A cette époque, l'amiante était considérée comme un produit miracle, le pétrole coulait à flot et on se fichait complètement de polluer. Vous voulez aujourd'hui adapter un projet vieux de plus de 40 ans au monde qui a évolué. Ne pensez-vous pas, aujourd'hui, qu'il serait sage de se poser et de réfléchir à un projet qui serait plus adapté à un monde moderne ? Tous ceux qui sont réunis dans cette salle et bien d'autres voudraient éviter de transmettre à nos enfants autre chose que les casseroles de notre génération.

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

Vous vous resituez dans les années 60. A cette époque, le tracé de bon sens d'un axe Nord-Sud alsacien passe à cet endroit. Le choix qui a été fait à l'époque est celui de préserver ce secteur et d'accéder au cœur de l'agglomération. Depuis ce temps, il a été réalisé un certain nombre d'études, dès le début des années 90, à la fois dans le cadre autoroutier, avec 5 options présentées au débat préalable en 1999, qui ont été analysées et étudiées, et dans le même temps, dans le cadre des réflexions sur l'agglomération qui sont à la fois le dossier de voirie d'agglomération et le plan de déplacement urbain. Il y a eu beaucoup de réflexions et je crois qu'il n'y a pas un projet qui soit la solution miracle, mais c'est un ensemble de projets complémentaires entre eux de tous les modes de transport et le Grand Contournement Ouest en fait partie.

Madame WANDRESS :

J'habite Kolbsheim, je travaille au port du Rhin et j'emprunte tous les jours l'A35. Je vois défiler beaucoup de poids lourds, de toutes les nationalités, et personnellement je ne pense pas que ce sont eux les responsables. Evidemment, il y en a plus depuis le péage autoroutier allemand. Mais pourquoi actuellement, en période de congé scolaire, je circule dix fois mieux que pendant le reste de l'année ?

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

Il est évident que la situation la plus critique se produit aux heures de pointe. Néanmoins, par rapport aux déplacements domicile / travail, et ceux qui convergent sur Strasbourg, la solution la plus performante, ce sont les transports collectifs. Pour les déplacements pendulaires et économiques, qui existent aussi bien aux heures de pointes, pendant les congés et pendant la période d'activité, il y a un besoin d'infrastructures qu'on ne peut pas négliger.

Le mémoire en réponse n°1 indique :

Il convient ici de distinguer **deux aspects** : le **statut autoroutier** proprement dit d'une part, et le choix entre un **tracé neuf et un aménagement sur place** d'autre part.

Le statut autoroutier, au sens de l'article L. 122-1 du code de la voirie routière, permet la mise en concession de l'infrastructure. Mais, ses caractéristiques ne sont pas fondamentalement différentes d'une route expresse.

Le parti autoroutier trouve son origine avant tout dans la **continuité avec les axes existants** au nord et au sud, dont l'histoire et les enjeux sont décrits en C.1.1.2 du dossier d'enquête. Le parti arrêté à partir de 1973 dans le cadre de l'inscription au Programme d'Action Prioritaire d'Intérêt Régional n°1 (PAPIR) présente plusieurs spécificités :

- un axe de statut autoroutier (, accès réservé, échanges dénivelés, 2x2 voies séparées...)
- une densité d'échanges importantes pour desservir le territoire et conduisant dans les années 70 au choix d'une réalisation hors concession.

C'est avant tout la recherche d'un traitement **homogène** de l'**itinéraire nord sud** qui conduit au choix du parti autoroutier. Le parti d'aménagement de l'axe nord-sud alsacien est arrêté dans le schéma directeur routier national de 1992.

Dans le cadre du **débat de 1999**, la question du statut (autoroute ou voie rapide) a été débattue essentiellement sous l'angle du **nombre d'échangeurs**. Le choix de limiter le nombre d'échangeurs correspond mieux au statut autoroutier qu'à celui de voie rapide. Une **voie rapide** est plus adaptée à un **environnement urbanisé** ou urbanisable à court terme, le statut autoroutier, par les normes sur les échangeurs notamment, impose des **contraintes plus fortes** que celui de voie urbaine pour l'aménagement et la conception des échangeurs.

Toutefois, si cette question est soulevée du point de vue de la **vitesse limite**, il convient de distinguer le statut de la voie et la vitesse limite fixée. Ainsi, la réalisation d'une autoroute n'implique pas obligatoirement que la limitation de vitesse soit à 130 km/h. On peut envisager, lors de la mise en service du GCO, de limiter la vitesse à 110 km/h comme cela sera le cas pour l'A 41 (section Saint-Julien-en-Genevois – Villy-le-Pelloux) en cours de construction. La fixation de la vitesse limite relève du pouvoir de police du préfet.

La recherche du parti d'aménagement le **mieux adapté** aux questions de circulation **dans l'agglomération** s'est effectuée dans le cadre des réflexions du Dossier de Voirie d'Agglomération et du Plan de Déplacement Urbain, résumées dans l'étude d'impact en E.5.1 pages 150 à 153. Les deux partis d'aménagement sont intégrés dans les schémas page 152 (parti neuf) et page 153 (utilisation de l'existant sans tracé neuf). Les conclusions de ces réflexions sont rappelées page 150 :

« Quel que soit le scénario envisagé, le développement des réseaux de transports collectifs entraîne un ralentissement de l'accroissement des déplacements en voiture particulière. Le scénario B (sans GCO) l'accentue par un report des déplacements voiture vers les autres modes (4%). Bien que ce report soit important, il n'est pas suffisant pour permettre un délestage conséquent du trafic routier vers les autres modes. Il en résulte des problèmes de saturation des voies structurantes en heure de pointe du soir. Notamment on retrouve la saturation de l'A35 en 2020. le scénario A (avec GCO) résout partiellement les problèmes de saturation, un effet de maillage existant dans le secteur sud déchargeant l'A35. Il en résulte globalement des conditions de déplacement améliorées, surtout sur les infrastructures

autoroutières. Néanmoins l'effet réseau escompté sur la voirie ne joue que partiellement et l'A35 reste saturée au nord. La VLIO elle est saturée dans les deux scénarios, ainsi que les radiales non autoroutières et les conditions de déplacement ne sont pas différentes entre les deux scénarios sur ces itinéraires. ».*

Du **point de vue de l'agglomération**, les études concluent à la **nécessité** de la réalisation d'une infrastructure neuve de contournement pour améliorer les conditions de circulations, même si celle-ci n'est **pas suffisante**.

Les derniers éléments de **comparaisons** sont ceux présentés dans le débat de 1999, entre l'option 4 d'aménagement sur place et l'option 3 du GCO. Les **besoins** en terme de **capacités** d'une part et en terme de **niveau de service** recherché pour le transit d'autre part conduisent à proposer une infrastructure de type **tunnel**, long de **6 km**. Cette solution correspond aux idées de « superposition des autoroutes » appliquée à un contexte strasbourgeois spécifique où l'A35 est située en altitude par rapport au terrain naturel et ce pour la maintenir hors d'eau (risques d'inondation) en toutes situations. Compte-tenu de l'élévation existante de l'A35, la réalisation d'un niveau supérieur aurait des impacts très importants sur le paysage et les riverains.

L'analyse des **avantages et inconvénients de l'aménagement sur place** est présentée pages 158 et suivantes de l'étude d'impact. Il **renforce** considérablement les **capacités** de pénétration autoroutière urbaine. Il présente ainsi des fonctions extrêmement fortes incompatibles avec les orientations du Dossier de Voirie de l'Agglomération (DVA*). Elles vont à l'encontre des politiques locales de déplacement visant à limiter la pénétration du trafic vers le centre de Strasbourg et à développer le transport en commun sur les axes lourds de déplacement. Par ailleurs, la **mixité** de tous les types de trafic, de la plus longue distance au plus court trajet, n'est pas un facteur sécuritaire favorable. Ceci d'autant plus que l'aménagement sur place n'offre **pas de possibilité de maillage du système autoroutier**. En effet, le diagnostic de la situation actuelle (Notice page 22 et Pièce D page 38 à 42) montre à quel point **l'absence d'itinéraire alternatif**, tant interurbain qu'urbain (avec les fortes contraintes imposées notamment par le développement du tramway et le plan de circulation), donne à tout **incident** même mineur des **conséquences** de plus en plus **importantes**. Du point de vue **environnemental**, l'aménagement sur place, comme il a été dit plus haut, **rajoute des nuisances** qui ne seront **pas toutes maîtrisables** facilement. Ainsi, si le bruit pourrait être atténué par des murs – dont l'impact visuel et paysager ne serait pas neutre – la **pollution** quant à elle serait bien accrue. Une idée de **l'ampleur des populations exposées** et des effets peut être mesurée par les valeurs d'IPP (Indicateur Pollution Pollution) données page 266 en E7.5.2, où l'on observe l'écart entre la situation de référence, dans laquelle l'A35 est utilisée et la situation avec GCO.

En **conclusion**, le **parti autoroutier** procède de la recherche d'une **continuité offrant un itinéraire homogène** sur l'axe nord-sud alsacien. Il est par ailleurs **plus adapté** qu'une voirie de type urbain à un **objectif de maîtrise de l'urbanisation**. En parallèle, le choix d'une **infrastructure neuve** résulte des études et réflexions menées dans le **cadre du DVA et du PDU** aboutissant à la conclusion qu'il était **nécessaire**, bien que **non suffisant**, de réaliser un **contournement autoroutier**. Enfin, ce parti d'un mode autoroutier permet de **concéder** l'ouvrage à un opérateur privé, qui **finance** en grande partie la conception, les acquisitions foncières et la construction, ce qui permet d'avoir un **impact limité**, voire nul, sur les **finances publiques** et donc sur le contribuable.

Mémoire en réponse n°2 :

En ce qui concerne la cohérence avec les politiques de nos voisins suisses et allemands (point 2.3) :

Les politiques de transport renvoient bien évidemment à la géographie, qui n'est pas la même en Suisse pays montagneux de transit, en France où subsistent de grands espaces peu denses et en Allemagne où le tissu urbain est relativement dense et homogène. Il est donc assez naturel d'observer des différences de comportements, voire de stratégie. Toutefois, une politique de transport dépasse naturellement les frontières et nécessite une cohérence qui dépasse les échelles nationales. C'est pourquoi l'Europe s'est dotée très tôt d'outils de réflexions et de coordination dans ce domaine et qu'elle a engagé avec des pays comme la Suisse des discussions et des partenariats très forts.

Entre 1970 et 1997, en termes de prestations de transport, le trafic des poids lourds a triplé dans les 15 pays de l'Union Européenne, passant de 412 à 1 200 milliards de tonne.km. Dans le même temps, la part de la route dans le trafic de marchandises a augmenté de 48 à 73 % tandis que le chemin de fer perdait constamment de sa compétitivité pour différentes raisons. C'est ainsi que les prestations de transport de marchandises par voie ferroviaire dans les pays de l'UE ont reculé de près de 15 %, pour revenir à 240 milliards de tonne.km.

Le défi majeur du transport est donc de développer et d'améliorer les réseaux de transport routier afin d'éviter leur saturation et de mettre en place des réseaux ferrés et fluviaux efficace afin de proposer une alternative crédible au mode routier.

1.7.1.1. LA SUISSE

Fin 1998, en Suisse, deux référendums nationaux ont entériné les modifications futures de la politique nationale du transport de marchandises. Les principaux objectifs des autorités helvétiques sont de préserver les avantages liés à la mobilité pour toute la population, d'organiser des transports efficaces et écologiques, de combiner les modes en tenant compte de leur avantages respectifs, d'intégrer la Suisse dans le développement de l'Europe et d'améliorer l'équilibre financier dans les transports. La Suisse a dû concéder à l'Union Européenne l'ouverture progressive de son réseau aux véhicules standards de transport de marchandises suite à divers accords bilatéraux. Enfin, les deux référendums de fin 1998 ont entériné le creusement de deux nouveaux tunnels ferroviaires au Saint-Gothard et au Lötschberg. La mise en place, grâce essentiellement à ces nouveaux tunnels mais aussi à une amélioration de l'ensemble du réseau, de services ferroviaires marchandises plus performants et le renchérissement simultané du coût du transport routier de marchandises, causé par la RPLP, favorisent le report modal vers le fer.

Depuis le 1^{er} janvier 2001 en effet, une redevance sur le trafic des poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP) est perçue pour l'utilisation du réseau routier public suisse par les poids lourds de plus de 3,5 tonnes de poids maximum autorisé. Les niveaux de tarification, qui prennent en compte le poids, les émissions polluantes et la distance parcourue par les poids lourds, devraient permettre de dégager dès 2008 des produits annuels de l'ordre de 1,2 milliards d'euros, produits qui ont vocation à financer les infrastructures ferroviaires pour les deux tiers du produit de la RPLP mais aussi les infrastructures routières, à hauteur du tiers du produit. La RPLP constitue également une incitation forte au transfert du transport de

marchandises de la route vers le rail. Les premiers effets de cette mesure se sont déjà fait sentir avec le constat d'une diminution de 5 % du flux des poids lourds, une meilleure exploitation et un renouvellement du parc des véhicules circulant en Suisse. La RPLP permet aussi de compenser l'augmentation de la limite de poids de 28 à 34 tonnes en 2001, puis 40 tonnes, en 2005 négociée avec l'Union Européenne et visant à garantir la circulation routière à travers la Suisse.

Avant l'introduction de la RPLP, le flux de poids lourds augmentait de 7 % par an. On constate sur l'année 2001 une diminution de 5 % du flux de poids lourds. Il y a eu quelques cas de transfert de la route au rail, mais c'est essentiellement une augmentation de l'efficacité qui a été réalisée dans les transports routiers : la logistique s'est améliorée et le relèvement de la limite de poids autorisé a permis un taux d'utilisation plus élevé des véhicules, c'est-à-dire une meilleure exploitation des véhicules. Les trajets à vide sont évités autant que possible.

1.7.1.2. ALLEMAGNE

La réunification a ouvert un vaste chantier pour la république fédérale d'Allemagne, l'obligeant avec l'élargissement de l'Union Européenne à adapter son infrastructure de transport. En ce qui concerne les transports, l'Allemagne est devenue une plaque tournante. En même temps, dans les nouveaux Länder de l'Est, l'infrastructure de transport en mauvais état doit être restaurée et adaptée aux standards modernes. Afin d'assurer le rapprochement de régions longtemps séparées, il s'agit de créer à l'intérieur de l'Allemagne des liaisons performantes reliant les grands centres d'activités des nouveaux et des anciens Länder.

Pour la période entre 1990 et 2012, le Plan des infrastructures fédérales de transport 1992 prévoyait une enveloppe totale d'investissements de presque 250 milliards d'€. Dans ce cadre, environ 100 milliards d'€ sont prévus pour l'aménagement du réseau des grandes routes fédérales, qui comprend les autoroutes fédérales et les routes fédérales (Bundesstrassen). Au cours de cette période, de nouvelles autoroutes d'une longueur totale d'environ 3000 km devraient être ajoutées au réseau existant, qui verra donc sa taille augmentée d'approximativement un tiers.

L'actualisation en 2003 de ce plan a notamment précisé les modalités de financements, assuré pour une grande part par la mise en place de la taxe sur les poids lourds circulant sur les autoroutes (LKW-Maut).

L'Allemagne, qui se trouve déjà confrontée à des problèmes de congestion, non seulement sur son réseau routier mais aussi sur ses réseaux ferroviaires et fluviaux, s'attend à une aggravation prochaine du phénomène. Les prévisions pour 2015 font en effet état d'une augmentation de 20 % du transport de voyageurs et d'une augmentation de 60 % du transport de marchandises.

Dans ces conditions, l'Etat allemand se devait de mettre en place un programme de développement de ses voies de communication pour résorber la congestion. Ce programme concerne aussi bien le réseau autoroutier fédéral (élargissement d'environ 600 km d'autoroutes congestionnées), que les voies navigables (réfection des sections fermées en raison de leur mauvais état ou des dangers qu'elles présentent pour la navigation) ou le réseau ferré. La redistribution des fonds obtenus par l'intermédiaire de la LKW-Maut se fera à parts égales entre le routier et les autres réseaux de communication (voies ferrées, voies fluviales).

1.7.1.3. CONCLUSION SUR LA COHERENCE

On observe donc, en rapprochant les éléments allemands et suisses des éléments français exposés plus haut qu'il n'y a pas de différence de stratégies, mais plutôt l'héritage de situations géographiques, économiques et environnementales différentes. La priorité aux transports alternatifs à la route est partagée et ne signifie pas un arrêt de tout financement d'aménagements routiers.

1.7.1.4. L'ESPACE DU RHIN SUPERIEUR

Au niveau local, la cohérence des politiques de transports est un objet d'échanges fréquents et conduit à des études ou des réalisations communes. Les accords de Karlsruhe du 23 janvier 1996 prévoient le renforcement de la coopération entre les collectivités locales dans l'espace du Rhin Supérieur. En particulier, une conférence trinationale, la Conférence du Rhin Supérieur, se réunit régulièrement pour aborder toutes sortes de sujets sur l'aménagement du territoire, et notamment les questions de transport.

Dans ce cadre, et avec le financement du programme européen Interreg (dont la mission est de promouvoir et de financer les projets transfrontaliers), une étude pluridisciplinaire sur les déplacements dans l'espace du Rhin Supérieur a été confiée au bureau d'étude MVA.

Cette étude présente dans son diagnostic de la situation actuelle les enjeux de l'axe Nord-Sud et notamment les difficultés au droit des agglomérations, ainsi que les besoins de liens transfrontaliers pour les déplacements de proximité. Le contournement routier de Strasbourg y apparaît explicitement.

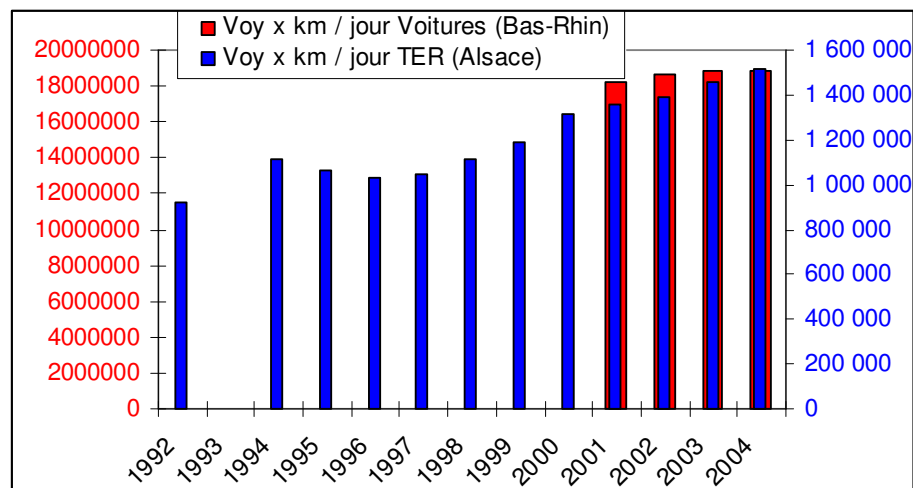
En ce qui concerne les études de trafic du projet et de leur aire d'étude, il faut rappeler que dans la liste des projets pris en compte, présentée page 66/122 de la pièce D du dossier d'enquête figurent des projets allemands (élargissement de l'autoroute A5 de 2x2 à 2x3 voies entre Rastatt et Freiburg, liaison pont sur le Rhin – A5...).

En ce qui concerne les trafics attendus et les effets du projet sur la circulation (point 6) :

Induction de trafic :

L'induction qui se traduit pour le mode routier par le slogan « la route appelle la route » correspond à un accroissement du trafic lié à de nouveaux déplacements qui n'existaient pas avant la réalisation d'un projet. Le développement du système de transport est en effet en lien direct avec le développement des activités humaines (logement – activités). Toute infrastructure, ferroviaire comme routière, peut induire du trafic en offrant de nouvelles opportunités de déplacements, qui ne sont pas forcément critiquables. Mais la seule activité économique joue aussi dans la mesure où on observe, même sans projet, une croissance des déplacements et où les projets d'infrastructure accompagnent les évolutions économiques.

Il est possible d'observer les évolutions des trafics routiers et ferroviaires sur les dernières années, ainsi que l'évolution démographique et économique.



On constate sur les dernières années une croissance des trafics TER plus forte que la croissance des trafics routiers. La faible croissance des véhicules x kilomètres routiers entre 2002 et 2003, alors que la déviation d'Innenheim et le pont Pflimlin ont été ouverts, montre la faible induction de trafic de court terme.

Si l'on met en relation les évolutions démographiques en Baden-Wuerttemberg et en Alsace (population et emploi) avec les évolutions du trafic, on observe que la croissance du trafic est directement proportionnelle aux dynamiques démographiques :

2.4.5 Le tableau suivant présente quelques indices macro-économiques traduisant la santé de l'activité locale.

Tableau 2 : Indicateurs macro-économiques dans les 3 pays du Rhin Supérieur

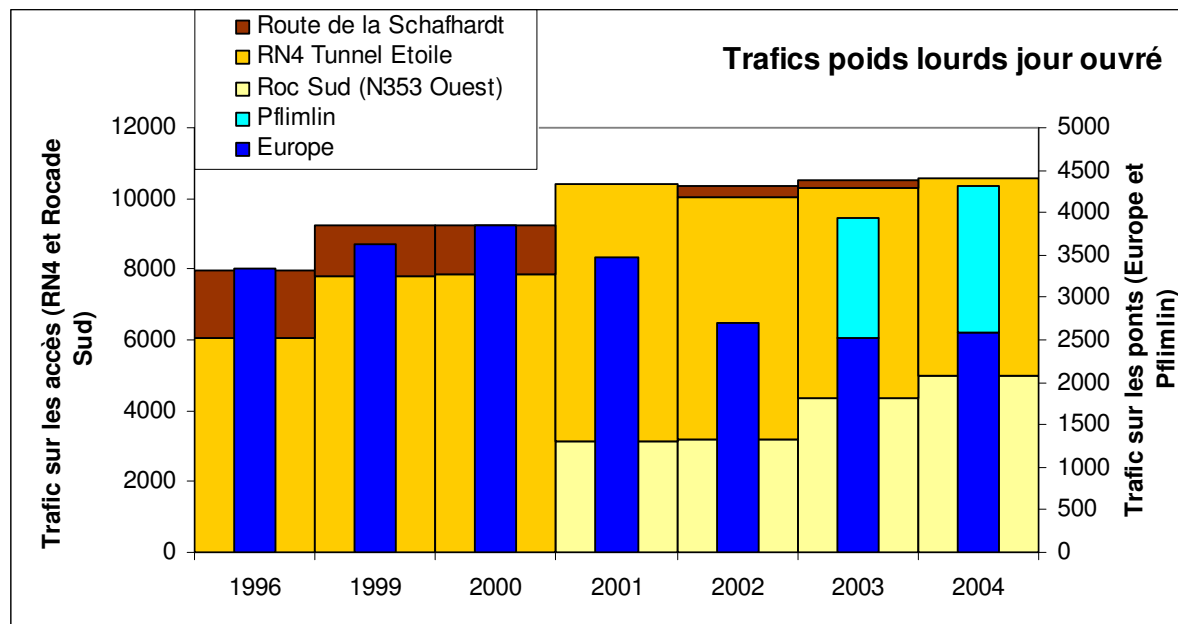
	France	Allemagne	Suisse	Rhin Supérieur
Evolution 1997-98				
PIB	+3,5%	+2,4%	+2,9%	+2,9%
Nombre d'emplois	+1,4%	+0,2%	+1,5%	+0,8%
Taux de chômage 1998				
	6,7%	8,2%	2,1%	6,7%

De 1990 à 1999, la population alsacienne croît de 6,5% environ, pour environ 7,7% sur la partie allemande du Rhin Supérieur entre 1989 et 1998. Pour autant, les emplois croissent de 6% en Alsace sur la même période alors qu'ils stagnent voire régressent (-1,8%) sur la partie allemande du Rhin Supérieur. La plus forte croissance des déplacements en Alsace qu'en Allemagne observée ci-dessous s'explique donc naturellement.

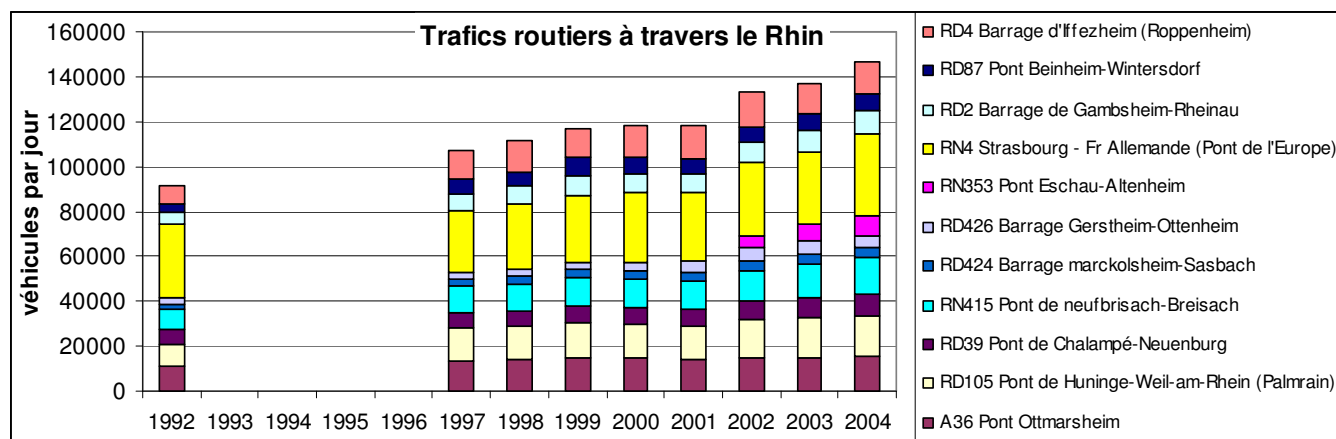
A une échelle plus réduite, celle de l'agglomération de Strasbourg, quelques données de trafic illustrent la faible induction observée en Alsace, à l'exception de la création du pont Pflimlin qui a permis de réduire « l'effet frontière » entre la France et l'Allemagne.

Le graphique ci-dessous illustre la répartition des trafics sur ces principaux accès au port de Strasbourg. Si quelques données manquent en 1994 (Tunnel de l'Etoile) et que l'avenue des

Vosges ne figure pas pour les années avant la mise en service du tunnel de l'Etoile (1993), il donne une bonne image de la redistribution des flux intervenue avec la mise en service de la Rode Sud puis du pont Pflimlin. La relative stabilité des flux « terrestres » (RN4, Rode Sud, Schafhardt) démontre bien l'effet avant tout redistributif et non « d'appel de trafic » des nouvelles infrastructures telles que la Rode Sud. De plus, il est intéressant aussi d'observer que cette redistribution ne s'opère pas pour le trafic fret instantanément, mais sur des périodes relativement longues, les habitudes de chauffeurs occasionnels ne se changeant pas forcément très vite.

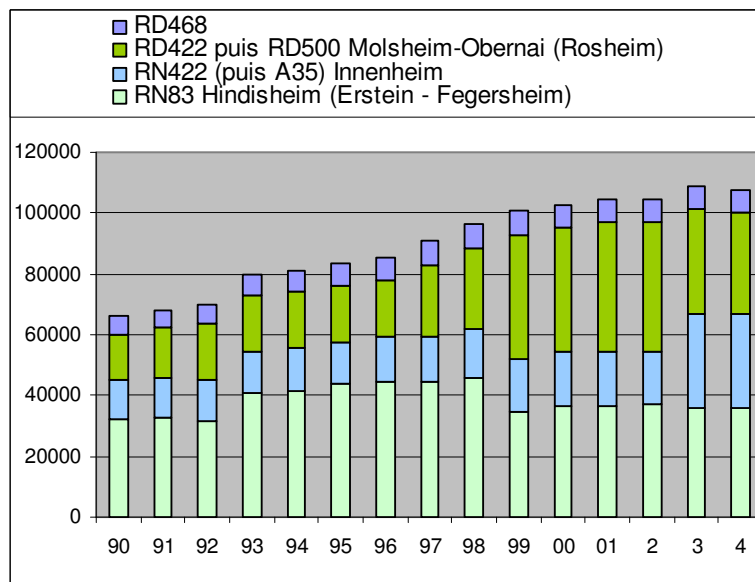


A l'inverse, le trafic à travers le Rhin a fortement progressé (+60% de 1992 à 2004), avec une rupture assez nette après 2002 (mise en service du pont Pierre Pflimlin).

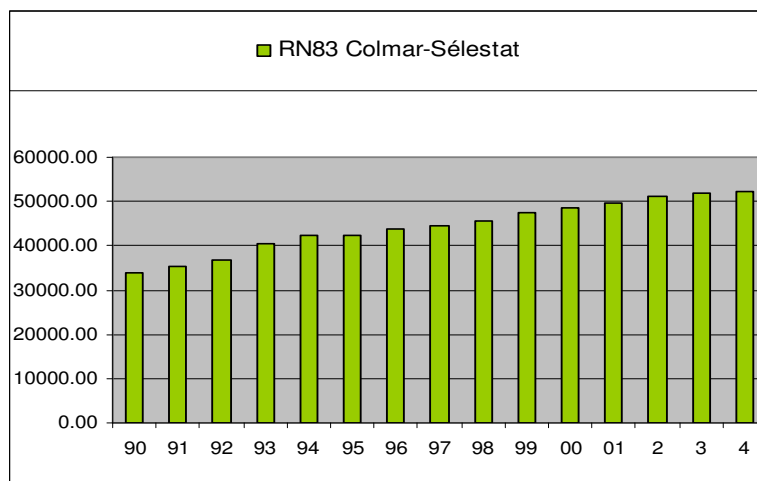


Si l'on observe maintenant les évolutions sur des projets similaires au GCO, comme la Voie Rapide du Piémont des Vosges (A35), on constate une évolution du trafic sur l'axe Nord-Sud à travers une coupure Plobsheim – Hindisheim – Obernai de + 62%, relativement régulière par rapports aux mises en service des infrastructures routières (RD500 en décembre 1996, déviation d'Innenheim en 1999...). En revanche, l'effet des projets est clairement visible dans

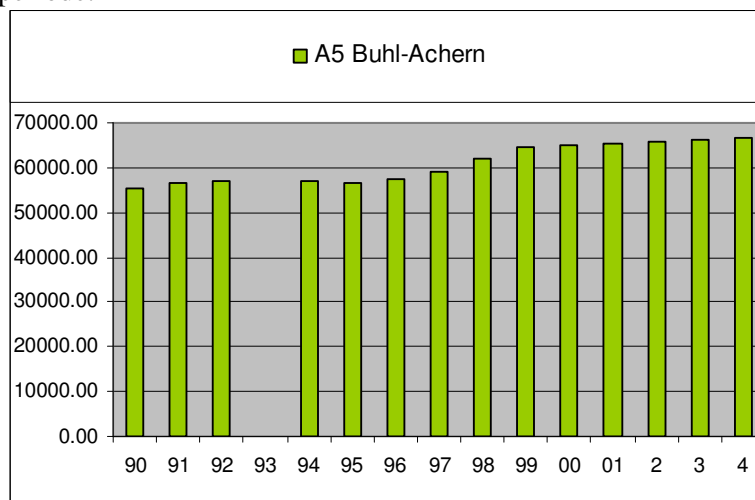
la répartition du trafic entre les différents itinéraires, l'axe autoroutier prenant une importance de plus en plus grande au fil de sa constitution.



Evolution comparable dans sa linéarité avec l'évolution plus globale de l'axe nord-sud visible sur la RN83 à Guémar : + 55%



Côté allemand, on observe une évolution du trafic sur A5 tout aussi linéaire mais plus réduite, de +21% sur 12 ans correspondant bien à une dynamique moins forte au plan économique sur cette période.



Enfin, certains arguments laisseraient entendre que l'induction de trafic est propre au seul mode routier. Il n'en est rien et les projets de transports collectifs, lorsqu'ils sont bien conçus et performants peuvent conduire à un fort accroissement des déplacements, surtout en milieu urbain dense et vis-à-vis des possesseurs de titres d'abonnement. L'enquête ménage de 1997 sur le périmètre de la CUS permet d'observer une progression globale de la mobilité de +26% entre 1988 et 1997, due pour moitié à la croissance démographique et pour moitié à la plus forte mobilité individuelle et qui concerne essentiellement la mobilité par transports collectifs (+48% en transport en commun contre +18% en voiture). Ceci illustre un effet d'induction naturel et non négligeable du tramway.

En conclusion sur ce point, on peut donc estimer qu'en Alsace, le développement de l'axe nord-Sud a pleinement joué son rôle économique local sans provoquer un accroissement démesuré des déplacements routiers. Le choix du tracé de l'A355 retenu poursuivant cette logique régionale ne devrait pas entraîner d'effet d'appel de trafic supplémentaire à la croissance prise en compte dans les études et correspondant au développement démographique et économique attendu pour les prochaines années.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

En ce qui concerne l'opportunité d'une Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) (point 1.2.2) :

1.7.1.5. RAPPEL DES PRINCIPES DEFINISSANT LES DTA

Les Directives territoriales d'aménagement ont été instituées par la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) du 4 février 1995 et complétées par la Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) du 25 juin 1999 ainsi que par la Loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000. Elles sont inscrites dans le code de l'urbanisme, notamment en son article L111-1-1 et figurent également à l'article L121.1.

Les DTA sont élaborées à l'initiative et sous la responsabilité de l'Etat, dans le cadre de ses responsabilités d'aménagement du territoire national, ou éventuellement sur la demande d'un conseil régional. Elles fixent sur certaines parties du territoire « *les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires* » ainsi que ses « *principaux objectifs de localisation des grandes infrastructures de transport, des grands équipements et de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages* ».

Elles peuvent également « *préciser les modalités d'application des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral adaptées aux particularités géographiques locales* ».

Elles doivent assurer le respect des dispositions du L121.1 du code de l'urbanisme relatives à :

- l'équilibre entre développement urbain maîtrisé, développement rural, préservation des espaces agricoles et forestiers et protection des espaces naturels ;
- la diversité des fonctions urbaines assurant la satisfaction des besoins et la mixité sociale ;
- au respect de l'environnement ;
- à la maîtrise des déplacements et de la circulation automobile ;
- à l'utilisation économe de l'espace.

Les DTA constituent pour l'Etat, dans le respect du principe de libre administration des collectivités locales, l'opportunité d'affirmer ses priorités et d'établir une vision d'ensemble et transversale, sur l'avenir de territoires identifiés comme porteurs d'enjeux nationaux, où se posent des conflits particulièrement aigus entre développement urbain et économique, valorisation d'espaces sensibles et enjeux de déplacements. Elles facilitent, par ailleurs, l'organisation de l'espace à une échelle géographique très large qui peut être difficilement portée par les collectivités territoriales, du fait de leur multiplicité sur le territoire concerné.

Sans pour autant avoir vocation à traiter de l'ensemble des problématiques pouvant se poser sur ces territoires, leurs orientations traduisent la mise en cohérence des politiques de l'Etat. Elles représentent des documents stratégiques de planification territoriale à long terme (20 ans), à mi-chemin entre la mise en œuvre des politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme. Elles ne constituent pas des documents de programmation ni des plans de développement exclusivement économique.

Elles représentent aussi un instrument interministériel permettant à l'Etat d'être le garant des grands principes d'aménagement et de développement durable du territoire national définis par les articles L 110 et L 121.1 du code de l'urbanisme.

Elles constituent un élément de cadrage et de références pour les documents locaux d'urbanisme, schémas de cohérence territoriale et schémas de secteurs, voire plans locaux d'urbanisme en cas d'absence de SCOT, et pour les plans de déplacements urbains : tous ces documents doivent être compatibles avec leurs dispositions, dans le respect des compétences des collectivités territoriales.

1.7.1.6. UNE PROCEDURE D'ELABORATION LOCALE CONCERTEE AVEC LES COLLECTIVITES LOCALES TRES LONGUE

Elle repose sur une démarche déconcentrée, sous l'autorité d'un préfet coordonnateur, et sur une association étroite avec les collectivités locales concernées ; elle s'appuie sur un découpage en deux phases :

- une phase d'études préalables locales conduisant, à partir d'une lettre de mission ministérielle, à la production d'un « rapport préalable » sur lequel l'Etat se prononce et statue sur l'opportunité et le périmètre pertinent de la future DTA ; cette première phase se déroule en y associant les acteurs locaux le plus en amont possible.
- une phase d'élaboration effective conduite, sur la base d'un mandat ministériel, en association avec les collectivités territoriales et en concertation avec de nombreux acteurs locaux. Cette association-concertation régulière à l'élaboration débouche sur un projet approuvé par décret en Conseil d'Etat après une consultation formelle pour avis des collectivités locales et une enquête publique suivie du rapport de la commission d'enquête.

Sept sites ont été retenus pour des DTA, portant sur des territoires diversifiés :

- **une zone côtière urbaine** (Alpes maritimes) :

C'est la première DTA approuvée (décret du 2 décembre 2003) après un très long processus (plus de 7 ans) initié le 23 juillet 1996 avec l'instruction gouvernementale au Préfet des Alpes-Maritimes d'en engager les études préalables, puis cadré par le mandat d'élaboration du 12 novembre 1997, lequel en précisait les termes de référence, les objectifs et les délais. Ces derniers, à savoir dix-huit mois pour la remise du projet, ont été loin d'être tenus puisque la première version du projet n'a été mise à disposition du public qu'en décembre 2000, et que sa pénultième version a dû, conformément à l'entrée en vigueur de la Loi SRU, être soumise à enquête publique, laquelle s'est déroulée du 11 décembre 2001 au 4 février 2002.

- **une zone de reconversion minière** (bassins miniers nord-lorrains) ;
- **deux estuaires (Seine et Loire)** ; dont la DTA estuaire de la Seine a été approuvée par décret en Conseil d'Etat le 10 juillet 2006.
- **deux métropoles** d'échelle internationale (aire métropolitaine **marseillaise** étendue à l'ensemble du département des Bouches du Rhône, aire métropolitaine **lyonnaise**) ;
- **une zone de montagne** (Alpes du nord).

1.7.1.7. APPLICATION A L'ALSACE

L'opportunité d'une D.T.A. alsacienne a été examinée en 2003-2004 avec le Conseil Régional. Le choix a été fait de ne pas s'engager dans une telle procédure compte-tenu principalement des délais et du fait que les réflexions de planification (SCOTs notamment) étaient engagés sur les sites à enjeux (SCOTERS sur Strasbourg).

Une démarche de diagnostic a toutefois donné lieu à un rapport « Enjeux de l'État en matière d'aménagement du territoire alsacien » qui présente un diagnostic socio-économique de la région Alsace et conclut sur un énoncé des enjeux de l'État. Le service d'études de la préfecture de Région et le service Aménagement Prospective de la DRE l'ont élaboré en août 2004. Le rapport s'adresse d'abord aux services de l'État. Mais il a vocation à servir de support au dialogue avec les collectivités et les autres partenaires locaux. Le document a été approuvé en comité d'administration régional le 5 février 2005.

En ce qui concerne les enjeux économiques et environnementaux du transport routier de marchandises (point 2.4) :

Plusieurs interventions s'interrogent sur le coût des transports routiers, demandant parfois de faire payer aux transporteurs le « vrai » coût (par exemple Ernolsheim Intervention 20). Une des composantes souvent visée est celle du carburant avec la critique ou l'interrogation quant aux « subventions » apportées par la puissance publique au transport routier.

Coût du transport routier et couverture des charges par les poids lourds :

L'étude relative à « *L'imputation des charges d'infrastructures routières pour l'année 1997 : des coûts complets intégrant les effets environnementaux* » du Conseil Général des Ponts et Chaussées de Christian BROSSIER, président de la section des affaires économiques du conseil général des ponts et chaussées et d'André LEUXE, chargé de mission à la direction des routes donne quelques éléments.

Dans une perspective de tarification équitable de l'usage des infrastructures, il peut être légitime d'ajouter aux coûts facturés par les gestionnaires des infrastructures routières (c'est-à-dire le péage) une évaluation monétaire des nuisances générées par le transport routier. Selon que l'on raisonne en coût moyen ou en coût marginal social, on peut augmenter ainsi de 65 % à 75 % la valeur du service rendu

Quelle que soit la méthode retenue, on est amené à considérer que les usagers de la route paient globalement, au travers de la somme des coûts directs et de la fiscalité spécifique au transport, des redevances qui couvrent ces coûts. Mais, si les péages et la fiscalité supportés par les automobilistes compensent largement les coûts qui leur sont imputables, les recettes liées au transport routier de marchandises s'avèrent insuffisantes, tant en coût complet qu'en coût marginal. Pour autant, l'analyse montre que cette différence tend à se réduire : dans le cadre retenu, le taux de couverture des charges d'infrastructures imputables aux poids lourds s'est amélioré de façon significative puisqu'il passe de 40 % en 1990 à environ 60 % en 1997.

Le détail des coûts pour une entreprise de transport routier de marchandise est régulièrement analysé par le Comité National Routier. Des grilles de coût sont fournies en annexe. En particulier, par rapport à l'idée parfois émise sur la « gratuité » des routes en France, on notera que les péages représentent environ 6 500 euros par an pour une savoyarde de 40 tonnes effectuant 123 000 km par an. Le coût kilométrique direct représente environ 40% du coût total (du transport).

Le gazole représente en moyenne 20% (1/5ème) du prix de revient du transport routier de marchandises. Or, le prix du litre a augmenté de + 35 % en quatorze mois.

Un certain nombre d'experts indépendants s'inquiètent de la situation financière des transporteurs. Ainsi, la Banque de France a calculé, dans la région test du Haut-Rhin, que la valeur ajoutée rapportée au chiffre d'affaires hors taxes (VA/CAHT) des entreprises allait passer de 41,8 % en 1998-1999 à 36,8 % en 1999-2000 : soit un ratio révélateur de la santé des exploitations en chute libre de 5 points en l'espace d'un seul exercice.

Il convient de rappeler que dans le transport routier de marchandise, les marges sont notoirement très faibles (quelques pourcents, généralement 1 à 2%).

Le transport routier de marchandise ne couvre pas encore la totalité des coûts qu'il peut engendrer si l'on prend en compte toutes les nuisances. Pour autant, le taux de couverture s'est significativement amélioré ces dernières années. Le coût du carburant est important et les péages ne sont pas négligeables. La situation actuelle de ce secteur économique conduit à des marges très réduites.

Réglementation applicable aux carburants et prix en France et dans le Monde :

Malgré les taxes élevées sur le carburant, la France n'est pas le pays européen où l'essence est la plus chère. En Norvège, l'essence sans plomb 95 atteint presque les 1,60 euro le litre, soit l'un des prix à la pompe parmi les plus élevés au monde. Pour trouver les prix les moins chers d'Europe, il faut aller dans les pays baltes, où un litre de sans plomb 95 ou de diesel coûte à peine 0,585 lats (0,83 euros). Moins loin, en Espagne l'essence est environ 20% moins chère que dans le reste de l'Union européenne. Ces différences considérables sont dues aux taxes propres à chaque pays. Au Royaume-Uni, l'essence est ainsi taxée à 67% dès sa sortie de la raffinerie. En Allemagne, le total des taxes représente près de 70% du prix à la pompe. Aux Etats-Unis les carburants sont taxés à hauteur de 25%.

La part des taxes dans le prix de vente d'un litre de carburant est en 2005 en France, d'environ 67% du prix de vente moyen du supercarburant sans plomb 95 et 57% du prix de vente moyen du gazole.

En France ainsi que dans certains autres pays (Pays-Bas par exemple...), un tarif spécifique est proposé aux entreprises : le gazole utilitaire.

Supercarburant sans plomb	HT : en euros par litre	TTC : en euros par litre	% de taxes
France	0,39	1,17	66,7 %
Europe (15)	0,42	1,19	64,7 %
USA	0,52	0,60	13,3 %
Japon ⁽¹⁾	0,53	0,95	44,2 %
Référence moyenne année 2005 (1) Valeur mai 2006			

Prix du litre de gazole à la pompe au 18 septembre 2006

En euros

Pays	Prix H.T.T.	Droits d'accises	Prix hors T.V.A.	% taxes spécifiques	T.V.A.	Montant T.V.A.	Prix T.T.C.	% (Droits d'accises + T.V.A.)	Indice du prix hors T.V.A (France = 100)
ALLEMAGNE	0.4904	0.4704	0.961	49.0%	16.0%	0.154	1.115	56.0%	107.88
AUTRICHE	0.5022	0.3101	0.812	38.2%	20.0%	0.162	0.974	48.5%	91.21
BELGIQUE	0.5010	0.3404	0.841	40.5%	21.0%	0.177	1.018	50.8%	94.48
CHYPRE	0.5447	0.2457	0.790	31.1%	15.0%	0.119	0.909	40.1%	88.74
DANEMARK	0.4726	0.3666	0.839	43.7%	25.0%	0.210	1.049	55.0%	94.23
ESPAGNE	0.5184	0.2939	0.812	36.2%	16.0%	0.130	0.942	45.0%	91.21
ESTONIE	0.4813	0.2454	0.727	33.8%	18.0%	0.131	0.858	43.9%	81.60
FINLANDE	0.4993	0.3468	0.846	41.0%	22.0%	0.186	1.032	51.6%	95.00
FRANCE	0.4737	0.4169	0.8906	46.8%	19.6%	0.175	1.066	55.5%	100.00
GRECE	0.5561	0.2450	0.801	30.6%	18.0%	0.144	0.945	41.2%	89.96
HONGRIE	0.5408	0.3590	0.900	39.9%	25.0%	0.225	1.125	51.9%	101.04
IRLANDE	0.5724	0.3681	0.941	39.1%	21.0%	0.198	1.139	49.7%	105.61
ITALIE	0.5523	0.4130	0.965	42.8%	20.0%	0.193	1.158	52.3%	108.39
LETTONIE	0.4974	0.2126	0.710	29.9%	18.0%	0.128	0.838	40.6%	79.72
LITUANIE	0.4833	0.2459	0.729	33.7%	18.0%	0.131	0.860	43.8%	81.87
LUXEMBOURG	0.4857	0.2654	0.751	35.3%	15.0%	0.113	0.864	43.8%	84.33

MALTE	0.6290	0.2436	0.873	27.9%	18.0%	0.157	1.030	38.9%	97.98
PAYS BAS	0.5230	0.3804	0.903	42.1%	19.0%	0.172	1.075	51.4%	101.44
POLOGNE	0.5249	0.2965	0.821	36.1%	22.0%	0.181	1.002	47.6%	92.23
PORTUGAL	0.5560	0.3083	0.864	35.7%	19.0%	0.164	1.028	45.9%	97.05
REP. TCHEQUE	0.5250	0.3360	0.861	39.0%	19.0%	0.164	1.025	48.8%	96.67
ROYAUME UNI	0.4995	0.6754	1.175	57.5%	17.5%	0.206	1.381	63.8%	131.92
SLOVAQUIE	0.5165	0.3832	0.900	42.6%	19.0%	0.171	1.071	51.8%	101.03
SLOVENIE	0.5302	0.3080	0.838	36.7%	20.0%	0.168	1.006	47.3%	94.12
SUEDE	0.4925	0.4017	0.894	44.9%	25.0%	0.224	1.118	56.0%	100.40

(source CNR)

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne le trafic aérien de l'aéroport d'Entzheim (point 1.4) :

Quelques interventions critiquent la gestion aéroportuaire (*le trafic aérien est un fiasco à Strasbourg in Brumath lettre 1963*) ou s'interrogent sur la pérennité de celui-ci après le TGV Est.

L'aéroport de Strasbourg s'adresse à des utilisateurs de transport très différenciés, dont certains sont directement liés au rôle spécifique de Strasbourg au sein de l'Union Européenne :

- les institutions européennes installées à Strasbourg,
- les principaux acteurs économiques de la région (entreprises...),
- les habitants de la région se déplaçant pour des raisons professionnelles ou privées.

La demande des résidents est à la fois importante et permanente. Elle est constituée par un bassin de population de plus d'un million d'habitants (Bas-Rhin), dont près de la moitié dans le périmètre de la CUS, et par un tissu industriel dynamique.

A l'inverse, celle des parlementaires est à la fois faible en nombre et concentrée sur quelques jours dans l'année (une session par mois pour le Parlement Européen). Il s'agit aussi d'une clientèle plus exigeante en matière de confort, qui exige pratiquement du transport à la demande direct, ou nécessitant en tout cas un minimum de correspondances.

Il résulte de cette discordance qu'il est par essence difficile de satisfaire ces deux segments de la demande de transport avec une offre identique, d'où parfois des sentiments tels que ceux exprimés.

Par ailleurs, l'agglomération de Strasbourg n'a pas une taille suffisante pour disposer d'un aéroport qui la relierait à toutes les capitales européennes, surtout depuis l'élargissement de l'Union. Néanmoins, l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est relié à 26 villes, dont 9 villes de

l'Union. Les liaisons internationales existantes ne représentent d'ailleurs qu'une faible part des passagers de l'aéroport, sont d'ailleurs pour certaines subventionnées pour compenser leur déficit d'exploitation tout en offrant au Parlement Européen une desserte minimale. L'activité de l'aéroport est essentiellement tournée vers la France, et surtout Paris qui représente à elle seule la moitié du trafic.

Avec 1.954.744 passagers commerciaux en 2005, Strasbourg se situe toutefois à la huitième place des aéroports de province français, derrière Nantes qui vient de lui ravir la septième place et devant Beauvais, qui, avec une croissance de 29,5% en 2005, compte désormais 1.848.484 passagers.

Son trafic évolue depuis plusieurs années autour de deux millions de passagers :

➤ 2002 : 2.018.442	
➤ 2003 : 2.065.324	+2,3%
➤ 2004 : 1.942.296	- 5,8%
➤ 2005 : 1.954.744	+ 0,6%
➤ 2005/2002 :	- 3,1%

En Octobre 2003, Ryanair, qui avait transporté 125.000 passagers vers Londres-Stansted, quittait Strasbourg pour Baden Airport. En Février 2004, Air Littoral arrêta son exploitation, après avoir transporté 103.000 passagers l'année précédente.

Malgré ces revers, le niveau du trafic s'est maintenu, grâce au développement des « radiales » françaises (+ 3,7 % en 2005), de certaines liaisons européennes (Copenhague, Bruxelles, Munich, Milan et Amsterdam) et d'autres vols internationaux aux résultats très positifs : Djerba, Istanbul, Casablanca et Tunis ainsi que des vols « vacances » (+12 %).

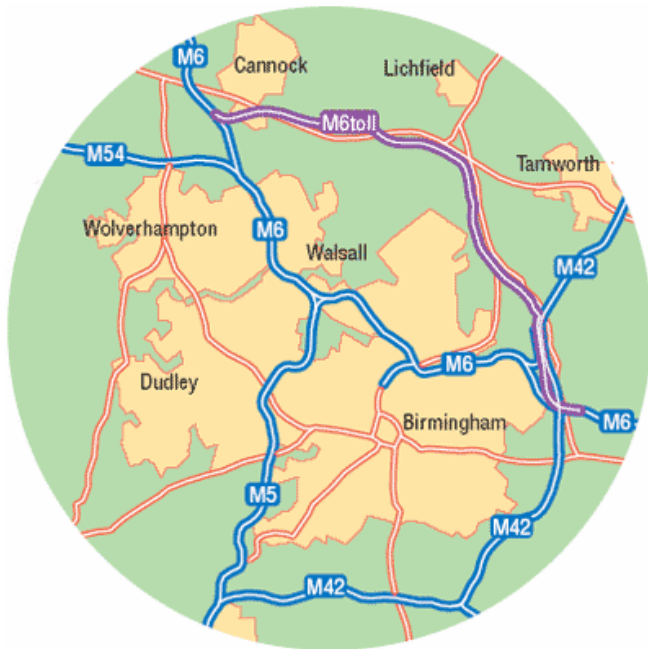
90% du trafic est réalisé par la compagnie Air France : Paris, Orly avec 746.000 passagers (+ 0,3 %) et Roissy avec 266.000 passagers (-7,3 %) représentent 63 % du total du trafic de la plateforme.

Si les perspectives sont forcément préoccupantes avec la prochaine arrivée du TGV Est, qui pourrait prendre environ 450.000 passagers à l'aéroport de Strasbourg en année pleine, le dynamisme récent des radiales française ou de vols internationaux vers le sud montre que l'avenir de l'aéroport ne saurait être condamné et que celui-ci restera une destination prioritaire pour les habitants et les entreprises du Bas-Rhin, justifiant ainsi pleinement sa desserte autoroutière par l'axe nord-sud alsacien qui sera offerte par l'A355 – GCO.

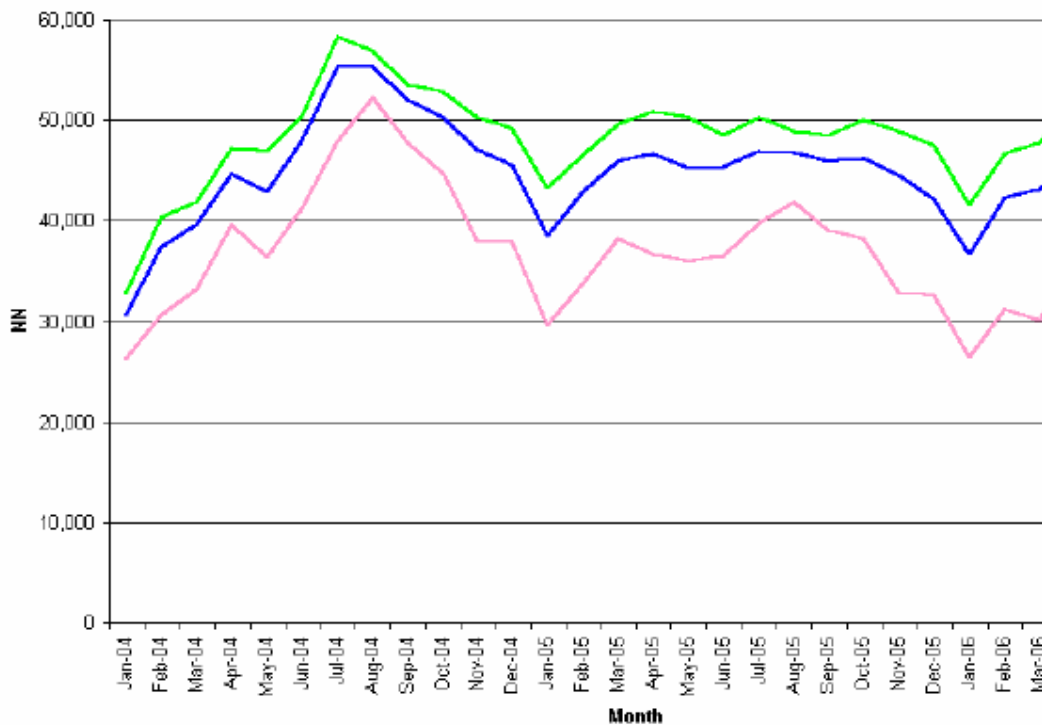
En ce qui concerne l'exemple de Birmingham (M6 Toll) (point 1.11) :

Quelques interventions font référence à des projets étrangers ou français. Si les exemples français sont abordés dans le dossier et pour certains ont été repris dans les précédents mémoires, il peut être intéressant de revenir sur l'exemple britannique de Birmingham ou « M6 Toll ». Il s'agit de la première autoroute (2x3 voies) à péage en Grande-Bretagne en dehors des ouvrages payants (viaduc sur le Severn sur la M4) de 40 km environ passant au nord-est de Birmingham et mise en service en décembre 2003.

Cette autoroute offre une liaison rapide entre la M6 nord et la M6 sud à travers l'agglomération de Birmingham. Les gains de temps ont été évalués à près de 45 minutes en situation d'engorgements.



M6 Toll - Daily Traffic



par jour , aucune restriction de trafic notamment poids lourds sur les axes parallèle n'a été mise en place, contrairement à ce qui peut se pratiquer en France, d'où un effet quasi nul sur les trafics poids lourds à la mise en service.

Les éléments d'évaluation, encore partiels, sont officiellement fournis par l'agence des autoroutes (Highways Agency). Le premier rapport a été établi entre les situations de novembre 2003 et de mars 2004 et montre des effets significatifs dès la mise en service,

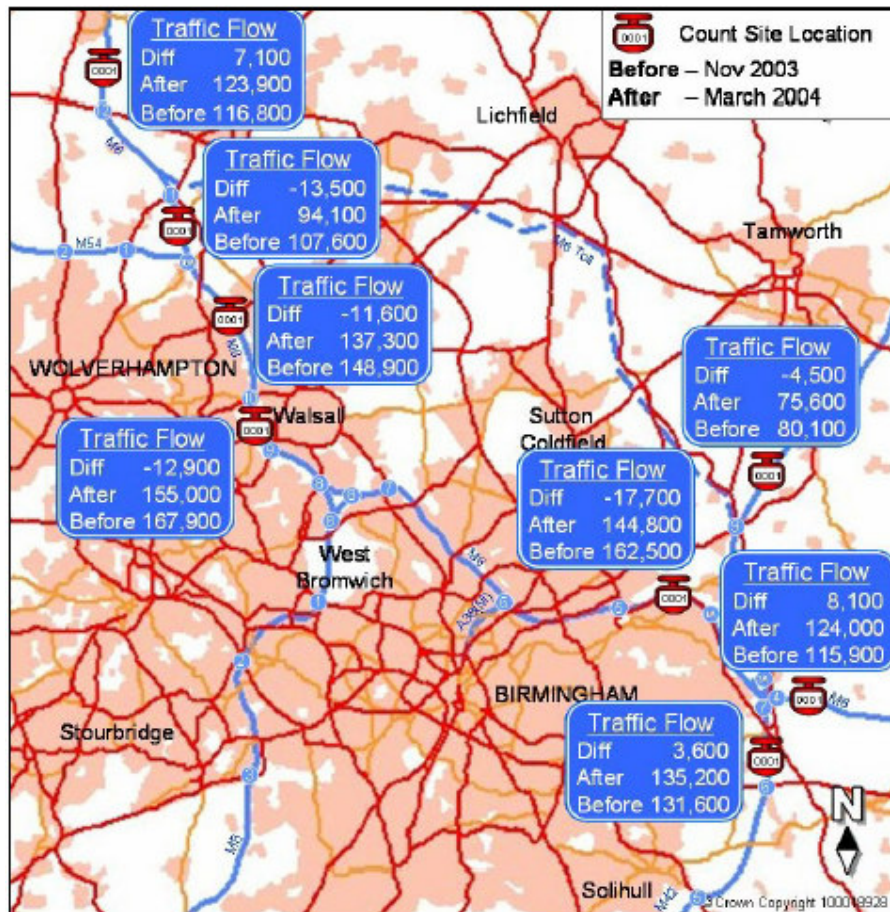


Figure 3.1 - Average Weekday Traffic Volumes on Motorways

essentiellement pour le trafic voiture.

Le faible effet sur le trafic poids lourds lié en partie à un péage élevé, a conduit le concessionnaire à réduire ses tarifs de 10 à 6 livres en 2004. Le trafic moyen journalier annuel poursuit encore sa croissance comme le montre le graphique page précédente et atteint aujourd'hui environ 45 000 à 50 000 véhicules par jour dont environ 5 à 7% de trafic poids lourds en 2005.

Monday – Friday										
24 Hour Traffic Volumes										
Motorway	Section	Before (Nov 03)			After (Mar 04)			Difference		
		Light	HGV	%HGV	Light	HGV	%HGV	Light	HGV	%HGV
M6	J3-J4E	80,500	35,400	31%	87,600	36,400	29%	7,100	1,000	-2%
	J4A-J5	120,400	42,100	26%	101,700	43,100	30%	-18,700	1,000	4%
	J9-J10	128,100	40,600	24%	111,200	43,800	28%	-16,900	3,200	4%
	J10-J10A	105,400	43,500	29%	93,900	43,400	32%	-11,500	-100	3%
	J10A-J11	74,000	33,600	31%	60,300	33,800	36%	-13,700	200	5%
	Average % HGV			28%			31%			3%

Table 3.9 - Classified Average Weekday Traffic Volumes on M6 Motorway

Cet exemple illustre bien d'une part l'effet important de cette nouvelle infrastructure sur le trafic voiture, et la nécessité de mesures d'accompagnement pour le trafic poids lourds, telles qu'elles sont prévues pour l'A355 – GCO.

En ce qui concerne la marge d'erreur des études (point 1.12) :

Plusieurs interventions s'interrogent sur la marge d'erreur des différentes études. Il s'agit en premier lieu des études de trafic. Il est clair que les études de trafic, se basant sur des hypothèses de croissance des trafics mais aussi d'évolution du comportement des conducteurs, contiennent des incertitudes. C'est ce qui conduit à proposer des scénarios contrastés plutôt que de parler de marge d'erreur ou de marge de précision. A ce titre, on observera que l'écart entre l'hypothèse basse et l'hypothèse haute de trafic utilisées pour le GCO conduit à une amplitude de 24% par rapport à la valeur moyenne (valeurs extrêmes = 1 171 120 véhicules en hypothèse basse et 1 494 469 en hypothèse haute, soit des valeurs égales à leur moyenne +/- 12%).

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

Structure autoroutière

Le choix autoroutier répond parfaitement aux exigences d'un traitement homogène et rationnel de l'axe Nord/Sud, de la recherche de continuité avec les axes existants et du maillage autoroutier de l'Alsace. En effet, une voie rapide, avec ses nombreux échangeurs, est mieux adaptée à un environnement urbanisé ou urbanisable.

Au regard des objectifs associés au GCO, continuité de l'axe Nord/Sud et maîtrise de l'urbanisation, le choix d'une structure autoroutière semble donc tout à fait cohérent.

Induction du trafic :

Les craintes souvent exprimées dans les observations semblent devoir être écartées, car diverses études montrent que l'appel supplémentaire de trafic ne devrait pas être supérieur à la croissance induite par le développement démographique et économique de l'Alsace dans les prochaines années.

Nous constaterons que le maître mot qui revient dans la mise en place et le suivi d'une bonne politique des déplacements est la complémentarité des modes choisis. Le GCO constituera le maillon manquant d'une grande voie autoroutière nord-sud et le trafic local va bénéficier d'autres voies routières (cas de la VLIO) et d'autres modes de déplacement.

Pour information, certains éléments de ce thème ont déjà été abordés précédemment d'où une certaine redondance.

Thème n°12 : Flore et faune : impact négatif

Observations du public :

Faune et flore : Impact négatif du tracé sur les hamsters, les batraciens, les reptiles et les oiseaux nicheurs.

Le grand hamster d'Alsace est, à l'heure actuelle, gravement menacé de disparition. Toute action aggravant encore cette situation est à bannir au nom du développement durable et des générations futures. Le GCO ne fait pas partie d'un modèle de développement durable.

Le projet autoroutier sépare des noyaux de population et les mènera ainsi à la disparition.

Au niveau du viaduc de la vallée de la Bruche, des voies de migration de batraciens seront coupées, les déplacements des autres animaux seront également compromis ou réduits.

L'impact du projet sur les milieux naturels n'est pas suffisamment pris en compte.

Il est nécessaire que l'étude d'impact soit revue en ce qui concerne la partie amphibiens, avec une campagne de prospection sur le terrain réalisée par un bureau d'études compétent durant une saison de reproduction (mars à août).

Il est indispensable que l'étude d'impact fasse apparaître les enjeux en ce qui concerne les reptiles qui sont totalement délaissés de la réflexion.

La disparition des milieux naturels, notamment les zones humides, entraîne des conséquences graves sur les espèces d'oiseaux nicheurs classées sur la liste rouge.

Les conclusions de l'étude chiroptérologique sont manifestement insuffisantes et présente de graves lacunes.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

En ce qui concerne les espèces :

1.7.1.8. LA MAROQUETTE POUSSIN

Les diagnostics ont été faits par des bureaux d'étude spécialisés. La Marouette Poussin figure dans la littérature mais n'est pas référencée comme ayant été observée dans le secteur d'étude et n'a donc pas été identifiée dans les études menées par la Ligue pour la Protection des Oiseaux. Les recherches bibliographiques et les observations faites dans ce cadre n'ont pas permis de l'identifier. De plus, la zone traversée présente relativement peu d'habitat propice à cette espèce, à savoir de type marécageux et humide.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

En ce qui concerne la trame verte de la Région Alsace :

La question plus générale des cloisonnements stratégiques / Corridors verts est présentée en E8.2.10 page 304/357. Citée en cette même page, il est proposé en section courante certains accompagnements végétaux latéraux de type cordons continus ou relais réguliers de micro boisements. Ceux-ci doivent permettre de tirer de nouvelles mailles naturelles transversales renforçant la cohésion de la trame verte. Le principal enjeu pris en compte dans le projet relatif à la trame verte consiste à prévoir des ouvrages larges permettant de limiter les impacts sur les principaux corridors identifiés que sont les cours d'eau (les principales cartes sont jointes en annexe).

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne la faune (point 5.1) :

Les passages à faune pour la chasse :

Trois passages grande faune sont prévus, mentionnés page 306/357 du dossier d'enquête et reportés sur la carte de synthèse des mesures environnementales, sur les communes de Berstett/Lampertheim, boisements/Osthoffen et Ernolsheim/Kolbsheim.

Protection du grand Hamster

La situation du grand Hamster, rappelée dans plusieurs interventions (courrier de identifiée Lettre 210 enregistrée à Brumath) est connue du maître d'ouvrage qui a travaillé avec l'ONCFS et fait réaliser une étude et 3 expertises européennes pour évaluer les enjeux et proposer des mesures.

Les arrêtés du 16 décembre 2004 sont pour le moment abrogés et seront réécrits très probablement avant le 1^{er} semestre 2007. Les textes seront respectés en proposant un certain nombre de mesures particulières qui figurent dans le dossier d'enquête (page 311/357 et suivantes) et seront inscrits à l'issue de l'enquête, dans les engagements de l'Etat à savoir :

Avant travaux (durant l'Avant Projet Autoroutier) :

- Financement d'un chargé de mission qualifié pour mettre en place et animer le "Plan Hamster GCO".
- La mise en place, par voie de convention, de cultures adaptées (luzerne, céréales d'hiver) pour favoriser les déplacements spontanés du Grand Hamster à distance des emprises.
- L'information et la sensibilisation des acteurs du monde agricole pour, dans le cadre du remembrement, favoriser le développement de cultures attractives pour le Grand Hamster.
- Des conventions seront financées par le concessionnaire sur la base des pratiques de la DIREN et de l'ONCFS pour une surface d'environ 170 ha (page 315/357 du dossier d'enquête).
- Les dispositions constructives – passages sous chaussées, dispositifs anti-collisions – seront étudiées (PK 0 – PK 17) par le concessionnaire et validées par la Commission Régionale de suivi du Plan National de Restauration. Les dispositifs anti-collisions seront constitués de grillage (6,5 mm x 6,5 mm) de 60 cm de haut (enterré de 30 cm) adossé à la clôture grande faune de 1 m 60.

Dans les secteurs les plus sensibles des murets verticaux de 60 cm (enterrés de 30 cm) remplaceront les clôtures. Les obstacles seront placés près de chaussées pour permettre de créer des habitats de substitution dans les emprises. Ces zones d'accueil feront l'objet d'une gestion particulière.

- Les traversées sous chaussées seront prévues tous les 300 m en tenant compte des ouvrages déjà existants (passages agricoles, passages hydrauliques, aménagement pour amphibiens).
- Recensement des terriers dans les emprises avant travaux, capture, marquage et déplacement des animaux encore présents dans les parcelles conventionnées (après avis du CNPN et autorisation préfectorale de déplacement).
- Mise en place de clôture provisoire en limite d'emprise.

Durant les travaux :

- Poursuite des opérations de conventionnement.
- Contrôle permanent de la mise en place des mesures constructives (muret, clôture, passage, etc.).

En phase d'exploitation :

- Poursuite et pérennisation des opérations de contractualisation avec les agriculteurs.
- Suivi de l'efficacité des aménagements : 5 passages seront équipés de systèmes de comptage automatique, étude de la dynamique des populations.

Au niveau de l'aire de service, une information du public sera organisée sur le Grand Hamster et l'Osmoderne.

1.7.1.9. MONTAGE DU PLAN GLOBAL DE CONSERVATION

Le plan global de conservation nommé « Plan de Restauration » est un dispositif piloté par le Préfet de Région et la DIREN auquel les associations ainsi que la DDE et la DRE ont entre autres participé activement. Les mesures compensatoires ou réductrices d'impact proposées pour le projet sont parfaitement compatibles et cohérentes avec les orientations du plan validées le 26 avril 2006 par le Comité National de Protection de la Nature. Le principe de zonage est inscrit dans ce plan avec la définition de trois zones de viabilités définies autour des noyaux de population (Geispolsheim, Obernai et la limite Haut-Rhin / Bas-Rhin).

1.7.1.10. LES PASSAGES

Une quarantaine de dalots sont prévus et s'ajoutent aux ouvrages agricoles (d'une largeur 7 m) qui seront utilisables pour le Hamster. Pour le GCO, une possibilité de passage est prévue tous les 300 m (100 m seulement dans les vallées). Cet intervalle est considéré comme suffisant au vu des densités observées. Tous les passages hydrauliques seront utilisables par la faune terrestre avec des surlargeurs importantes :

- 2 viaducs de 70 m sur le canal de la Marne au Rhin
de 470 m environ sur la Bruche
- 6 ouvrages hydrauliques de 30 m sur la Souffel
de 20 m sur le Liesbach et le Bras boisements
de 10 m sur le Muehlbach, Musaubach et Kolbsenbach

Le plan de gestion sera financé sur 5 ans renouvelables avec un minimum de 10 ans dans le cadre des mesures habituelles de réduction d'impact ou de compensation. Ce type de mesure

n'est pas financé par le péage, mais fera partie des engagements de l'État et sera donc repris dans le contrat de concession. Les conventions de gestion ne peuvent être prévues sans limite dans le temps, dans la mesure où les objectifs du plan de restauration ainsi que des mesures compensatoires visent bien à permettre une survie « naturelle » de l'espèce sans aide extérieure à terme.

Le financement par un concessionnaire autoroutier d'une usine de déshydratation de luzerne aussi intéressant soit-il pour valoriser les débouchés des producteurs locaux paraît difficilement envisageable, mais pourra faire l'objet de discussions dans le cadre des études de détail.

La demande d'une équipe spéciale en appui de l'ONCFS rejoint la proposition de recrutement par le concessionnaire d'un chargé de mission (page 317/357 du dossier d'enquête).

1.7.1.11. PRESENCE DU HAMSTER SUR LA COLLINE DE LA MUSAU

Le repérage du Grand Hamster qui est effectué annuellement depuis 2003 est exposé page 142/357 et page 335/357 du dossier d'enquête. Celui-ci a été effectué dans une bande de 300m autour de l'axe du projet. La colline de la Musau offre effectivement un terrain favorable et la présence du Grand Hamster est possible sur ce site. Toutefois, l'éloignement du projet fait qu'il n'y a pas eu de recensement dans ce secteur précis.

1.1.1. Insuffisances de l'étude faunistique sur plusieurs espèces

Plusieurs interventions concernent les aspects faunistiques, notamment le courrier adressé par l'Association pour l'étude et la protection des amphibiens et reptiles d'Alsace (BUFO)

1.7.1.12. RANA VIRIDIS

L'étude d'impact fait référence page 137/357 à Rana Viridis pour les grenouilles vertes. C'est en effet une erreur que vous avez mentionnée en page 7 de l'expertise bibliographique réalisée par l'Association BUFO en novembre 2003 pour le compte de la DRE. L'étude d'impact a repris les espèces citées par le cabinet Waechter sans prêter attention aux remarques de Jean-Pierre VACHER (Bufo Novembre 2003). Il s'agit d'une confusion taxonomique. La DRE, le CETE de l'Est le cabinet WAECHTER ont bien à l'esprit l'enjeu lié à la présence potentielle du crapaud vert qui a été recherché sans résultat.

Dans le même paragraphe, vous faites référence aux difficultés rencontrées sur le terrain en 2002 et 2003 et aux événements climatiques de 2003 qui "ne peuvent suffire à expliquer l'absence de ces espèces". L'auteur entendait par là que la sécheresse de 2003 n'est probablement pas seule en cause ; l'absence de contact avec le pélobate brun et le sonneur à ventre jaune peuvent aussi être en relation avec la régression de leur habitat.

1.7.1.13. LE TRITON CRETE ET LE SONNEUR A VENTRE JAUNE

L'insuffisance de nos connaissances sur les espèces patrimoniales (l'absence de contact ne signifiant pas que ces animaux aient disparu de l'aire d'étude) a effectivement été mainte fois soulignée. Toutefois, il ne s'agit pas là d'une négation de l'intérêt de l'espèce mais bien d'une réelle difficulté malgré les moyens mis en place. Dans le cadre des engagements de l'État, des études complémentaires pourraient être réalisées sur le crapaud vert, le pélobate brun, le sonneur à ventre jaune et le triton crêté avec un cahier des charges qui pourrait être élaboré

conjointement (recensement complémentaire, examen et validation des mesures proposées, suivi d'efficacité dans le cadre du bilan).

1.7.1.14. NATURE DES EFFETS SUR LES ESPECES

L'étude d'impact est un résumé des études d'environnement ; le rédacteur a mentionné, dans ce paragraphe, trois conséquences attendues sur les amphibiens :

- le risque d'écrasement lors du franchissement de l'autoroute ou de ses annexes,
- la fragmentation des populations qui fragilise un peu plus les populations et peut conduire à une chute de diversité génétique et même à l'élimination des petites populations numériquement non viables,
- les noyades dans les bassins.

Il n'y a pas de lien direct entre ces effets (si ce n'est leur origine routière). Les effets de la fragmentation sont moins visibles que la mortalité directe (écrasement) ou induite (noyade) mais sont plus importants.

1.7.1.15. APPROFONDISSEMENT DES CONNAISSANCES ET MESURES

Les connaissances trop partielles seront complétées lors de l'Avant Projet Autoroutier. Dans l'étude d'impact, les mesures envisagées lors de l'APS ne sont pas toutes détaillées au-delà des ouvrages de franchissement (Viaducs du canal de la Marne au Rhin et de la Bruche, ouvrages hydrauliques sur la Souffel, le Liesbach, le bras boisements, le Muehlbach, le Musaubach et le Kolbsenbach) mais peuvent être rappelées :

Dans les vallées, des murets empêcheront l'accès à la voirie et canaliseront les amphibiens vers les passages inter-distants de 30m. Ailleurs, le grillage grande faune sera doublé d'un grillage de 6,5 x 6,5 mm de nature à stopper la grande majorité des amphibiens adultes (et une partie des immatures) et les guider vers des dispositifs de traversée distants d'environ 300m.

Le projet de défragmentation est bâti en intégrant la possibilité que les amphibiens et le grand hamster soient présents sur l'ensemble du tracé.

Les mesures que vous suggérez autour et dans les bassins seront mises en œuvre et inscrites dans les engagements de l'État.

1.7.1.16. REPTILES

La nécessaire révision de la nomenclature taxonomique ne doit pas masquer l'important travail de terrain et la qualité des propositions faites. Pour ce qui est des reptiles, il sera difficile de les empêcher de franchir les obstacles (grillage, muret). En revanche la création de milieux de substitution (pierriers, gabions) est une possibilité complémentaire qui pourra être étudiée lors des études de détail en partenariat avec les associations. Bien que les arrêtés du 16/12/04 aient été abrogés à l'été 2006, ils seront remplacés par de nouveaux textes protégeant les espèces et leur milieu particulier qui s'appliqueront au projet.

Pour ce qui est de la carte de synthèse, l'échelle ne permet pas de reporter toutes les informations et est complémentaire des informations décrites dans le texte de l'étude d'impact.

1.7.1.17. CHIROPTERES

Les espèces de chauve-souris ont été recherchées dans le cadre de l'état initial, dont les résultats sont présentés page 137/357 du dossier d'enquête. Des études complémentaires pourront être lancées avant les travaux.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

L'impact du projet sur l'environnement et en particulier sur la faune et la flore a été abordé de manière très complète dans le cadre de l'étude d'impact soumis à l'enquête publique. Par ailleurs le maître d'ouvrage a mis à la disposition du public pour sa parfaite information des études d'expertise relatives aux espèces protégées à savoir, l'osmoderne ermite, le grand hamster d'Alsace, les oiseaux, les amphibiens, la végétation.

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

Observations du public :

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

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

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

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

Questions de la commission d'enquête publique :

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

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

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

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

Monsieur Marc DRION :

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

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

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

Le mémoire en réponse n°1 indique :

Porter une réflexion sur la solution préconisée à savoir le scénario mixte :

Le scénario mixte proposé par TTK est une **reprise des scénarios 1 et 4** du débat de **1999**. Il promeut un **aménagement de capacité de l'A35** sur place pour réduire les problèmes dans Strasbourg et un **aménagement de capacité de la RN4** principalement lié à un trafic important sur cet axe jugé incompatible avec la voirie actuelle.

Le **principe d'aménagement de l'A35** reprend quelques réflexions étudiées dans le cadre des études sur la **requalification** de l'A35. Pour autant, **un tel scénario n'avait pas été envisagé sans un GCO** captant une partie du trafic. Ainsi, le scénario d'aménagement sur place proposé en **1999** proposait une solution de type **tunnel** de 6 km de long. Conserver une capacité importante sur l'axe de l'A35 nécessite, si l'on ne souhaite pas rajouter un niveau (tunnel en 1999, propositions de certains riverains de viaduc), des **emprises importantes**, sans doute peu compatibles avec d'une part la préservation de la « coulée verte » et d'autre part une opportunité d'urbanisation. , Un tel aménagement impliquera des **protections phoniques** très importantes pour limiter une forte augmentation des nuisances sonores et conduira à accroître la **pollution atmosphérique** en traversée de Strasbourg. La population exposée à ce surcroît de pollution serait importante. Enfin, l'intégration de cette infrastructure serait loin d'être évidente du point de vue architectural et technique.

S'agissant de la création de l'axe Saverne – Molsheim, la **faisabilité technique** et juridique de ce scénario aujourd'hui pose de nombreuses questions. En effet, la fonction de l'itinéraire et la logique présentée est bien celle de **l'axe Saverne – Molsheim**, comprenant donc non seulement la RN4 de **Saverne à Marlenheim**, mais aussi la RD422 de **Marlenheim à Molsheim**. La **RD422** est aujourd'hui **en cours d'aménagement** avec notamment la **déviations de Molsheim** dont les **travaux** commencent cette année. Il s'agit d'une **2x1 voies** dont l'élargissement **n'est pas prévu** ni même réalisable facilement du fait des fortes **contraintes environnementales**. Brancher sur cet axe une autoroute ou même une voie express nécessiterait aujourd'hui de **refaire une nouvelle déviation** de Molsheim. De même les aménagements des carrefours de **Marmoutier**, la **déviations de Marlenheim** et les études sur une **déviations de Singrist** sont tous des aménagements **limités** visant uniquement à **réduire les nuisances** en centre ville et non à augmenter les **performances** ou la capacité de l'axe. Ils sont tous **incompatibles** avec un **projet neuf** de type autoroute ou même 2x2 voies. Ceci conduit naturellement à la création d'un axe neuf se **superposant** à la RN4 existante, ce que TTK n'expose pas explicitement mais qui est bien implicite dans la démarche comme les chiffres de trafic l'exposeront plus loin.

De plus, il n'est pas très **crédible** d'envisager la **réalisation** d'une **autoroute** Molsheim-Saverne sans mise en concession et donc sans **péage** (le coût étant du même ordre de grandeur que celui du GCO, soit 355 millions d'euros). Dans ce cas de figure, la nécessaire **desserte** des villages relativement rapprochés sur l'axe conduirait à de **nombreux échangeurs** et au maintien d'un axe de desserte gratuit. L'**effet** serait sans doute très **peu performant** : à la fois un axe autoroutier à péage accueillant le trafic de transit, limité au seul trafic à grande distance et donc réduit et une **RN4 « locale »** conservant un niveau **élevé** de **trafic**. De plus, la nécessité de réaliser de nombreux échangeurs conduirait à l'implantation de nombreuses barrières de péages et donc à **consommer** beaucoup d'**emprises**. Par ailleurs, un tel axe accentuerait l'étalement urbain au droit de Molsheim.

Enfin, compte-tenu de la **sensibilité environnementale** des secteurs traversés par la RN4 puis la RD422, il est très peu probable de voir un tel projet **aboutir** dans un **délai raisonnable** et sans **difficultés d'insertion**. On peut citer le vignoble AOC au niveau de Marlenheim-Wasselonne et au sud du côté d'Ergersheim, la topographie présentant un relief très vallonné dans le secteur de Wasselonne (Kronthal) à Marmoutier notamment. La carte de synthèse des données environnementales de la page 167 de l'étude d'impact montre l'importance des enjeux du secteur s'étendant de Singrist à Molsheim.

L'effet d'une telle solution sur l'A35 n'est indiqué par TTK que dans le tableau de synthèse 11 page 45. Le **trafic** sur le projet **Molsheim – Saverne** y est indiqué pour 8 500 véh/j en 2015. Compte-tenu des chiffres présentés page 18 de l'expertise (26 à 28 000 véh/j sur la RN4 en 2015), et du fait que ce projet « capterait » des trafics qui n'étaient pas sur la RN4, cela laisse à penser qu'il **resterait** sur l'ancienne **RN4** au moins 20 000 véh/j. Le **trafic total** sur une nouvelle liaison serait donc **faible**, tandis que le trafic restant sur la RN4 serait élevé. La **rentabilité** et l'**intérêt** d'un tel projet sont **très contestables**.

Une **comparaison** entre le **GCO** et une solution **Molsheim-Saverne** peut être faite à partir des données du débat de 1999. Il aurait été intéressant qu'une telle analyse soit présentée. Les trafics issus des études de 1999 sont présentés page 157 en E5 et ceux des études récentes à horizon 2020 issus des études de trafic des études d'avant-projet sommaire. La comparaison des valeurs 2015 et des valeurs 2020 peut s'effectuer en première approximation en prenant les taux de croissances linéaires utilisés dans ces études, soit environ 15% d'écart.

Trafic par section et par scénario VL PL	RN4 (nord)	GCO (nord)	A35 (nord)
Aménagement sur place 2015	24840 2460		91110 11260
Molsheim-Saverne 2015	32600 4030 (+1570)		83740 9300 (-1960)
GCO 2015	24160 2680 (+ 220)	14910 2630	80595 8955 (-2305)
Référence 2020	27820 1780		123300 15235
GCO 2020	27450 1450 (-330)	35260 5740	121700 12000 (-3235)

Il ressort clairement les éléments suivants :

* sur la base des études de 1999 (horizon 2015) :

Le **GCO** « capte » 2600 PL contre 1600 PL pour Molsheim – Saverne en 2015, soit **60% de plus**, rien que sur les échanges à grande distance et le transit. Ceci donnerait un trafic GCO de 3000 PL en 2020 dans les mêmes hypothèses (évolution +15% entre 2015 et 2020 dans le cadre des hypothèses des études de 1999). On constate aussi que **l'effet sur A35** est bien **plus important** dans le cas du **GCO** (-2305 PL) que dans celui de Molsheim-Saverne (-1960) de 15%. L'analyse pour les voitures (VL) est sensiblement identique.

* sur la base des compléments d'études récents :

S'ajoutent les effets « locaux » précisés par les études récentes, qui permettent d'estimer à environ 2600 à 2700 le nombre de PL supplémentaires captés par le GCO sur des **déplacements d'échange** ou interne (5600 moins les 3000 précédents). En effet sur la section nord du GCO, on attend en 2020 en hypothèse haute 41000 véh/j soit 35 300 VL et 5600 PL, se décomposant comme suit (page 83 pièce D diagramme du bas) :

Trafic	PL	VL
Transit / aire étude	2000	4400
Echange / aire étude	<u>2700</u>	20300
<i>Dont ni origine ni destination dans la CUS</i>	1700	15100
Internes	900	10700
Total	5600	35400

On observe donc des **effets sur les trafics** bien **inférieurs** à ceux du **GCO**, avec la perspective de **conserver sur une RN4** un trafic **important**.

En ce qui concerne les **effets sur le grand transit**, la solution **Molsheim – Saverne** est effectivement une solution qui offre les **meilleures performances** sur les itinéraires **Bénélux – Italie** ou Belgique – Italie plus que sur les relations Allemagne – Espagne. Toutefois, la **non prise en compte** des questions **fret** pose ici problème et limite la portée de l'expertise. En effet, comme il est exposé page 86 en D3.5.2 du dossier d'enquête, le **mode ferroviaire** est déjà **bien positionné** (près de 50% de parts de marché) sur les relations **Benelux – Italie**, alors qu'il est beaucoup **moins performant** sur les relations **Allemagne – Espagne** (notamment du fait des discontinuités, en raison du changement d'écartement des rails, entre les réseaux français et espagnols). Compte-tenu de ces éléments, un **aménagement** très **performant** pour le mode routier sur les relations **Benelux-Italie** serait susceptible de **dégrader** la position du **ferroviaire** et entrerait pour le coup en **concurrence** directe avec les aménagements ferroviaires en cours sur la plaine d'Alsace (création d'une troisième voie au niveau d'Erstein).

Parmi les **autres enjeux**, la question des **nuisances** dans la traversée de Strasbourg n'est abordée qu'à travers la mise en place de murs anti-bruit. Un **aménagement sur place de l'A35** permettant d'augmenter son trafic présente des enjeux urbains qui ne sont que rapidement évoqués.

En page 46, le **point de vue** sur la **dégradation** de l'**accessibilité** au **secteur gare** poursuit l'analyse des effets du projet sur l'axe GCO-A35 (gare) via RN4 et A351. Au contraire de ce qui est indiqué, le but est bien de conserver, voire d'accroître l'accessibilité du secteur gare, tant pour les voitures que pour les transports collectifs. Une **requalification** en profondeur n'est **pas exclusive** de cet aspect là.

Dans l'expertise page 50, la **comparaison** avec des cas en dehors de l'Alsace **néglige** une **analyse détaillée** des spécificités strasbourgeoises :

- un « contournement » qui est en fait le « plus court chemin » et l'axe naturel,
- des objectifs qui ciblent bien les trafics d'échange et non seulement les déplacements domicile-travail,
- une périurbanisation déjà importante et en partie gouvernée par une forte contrainte foncière.

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

La synthèse des analyses et débats présentée en E5.2 à partir de la page 154 peut être résumé quant au choix de l'option 3 de la manière suivante :

- du point de vue **fonctionnel**, elle permet un **maillage** efficace du réseau principal, elle permet de **capter** au mieux les flux **nord-sud** de transit local ou à plus longue distance, elle permet par sa **proximité** de l'agglomération **d'offrir une opportunité de réorganiser les accès** à Strasbourg et notamment aux secteurs ouest en développement autour de Wolfisheim
- du point de vue de **l'environnement**, l'option 3 est la **plus courte** des options de tracé neuf. Hormis la variante 5 à l'est le long du Rhin, c'est l'option qui **consomme** le moins de **foncier**. Comparativement aux options 1 (Molsheim-Saverne) et 5 (Rhin), elles touchent **moins** de secteurs **sensibles** (Piémont viticole, rives du Rhin...)
- Le **principal risque** associé à ce choix est l'**urbanisation** non contrôlée en proximité du projet.
- Il s'agit de l'option qui a recueilli lors des débats le **plus de partisans**

Les **réflexions** menées tant sur la **continuité de l'axe nord-sud**, question essentielle pour le développement économique de la région, que sur **l'amélioration des conditions de déplacements sur l'agglomération** de Strasbourg (DVA*, PDU*) ont convergé vers un projet de liaison autoroutière en proximité de l'agglomération dans le cadre d'une **solution plurielle, simultanée et partagée** qui fait de ce projet un élément **indispensable mais non suffisant**, qui s'intègre dans une politique multimodale regroupant d'autres projets de transports collectifs (tram-train, extensions des lignes de tramway...). La **maîtrise** du risque d'**urbanisation** passe :

- dans la **conception** du projet, avec la **limitation** du nombre d'échangeurs et le **système de péage** « ouvert » qui rend très complexe la création d'un nouvel échangeur éventuel
- dans les **engagements** des collectivités à maîtriser par les documents d'urbanisme et de planification les développements futurs.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

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

En ce qui concerne le tracé (point14) :

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

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

Le mémoire en réponse n°3 indique :

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

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

Le mémoire en réponse n°4 indique :

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

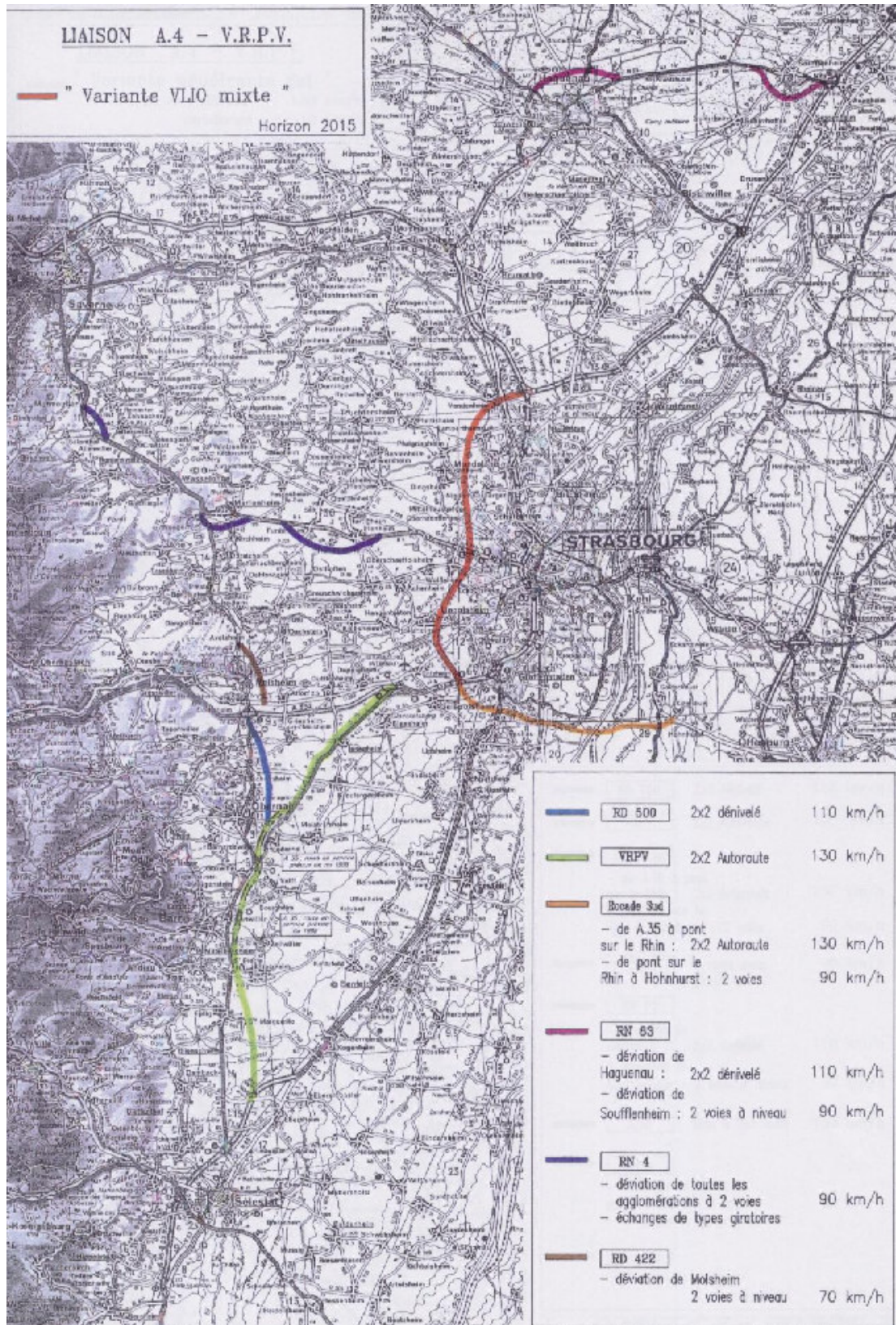
Quelques propositions reprennent des tracés alternatifs autres que les options du débat de 1999. Il s'agit notamment des propositions de P.Deutsch (Brumath 1761) et de M. Teychenné (Brumath 2019). Les deux sont elles-mêmes des variantes plus ou moins proche de la variante « VLIO Mixte » des études préalables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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

GEOMETRIE

SECTION COURANTE

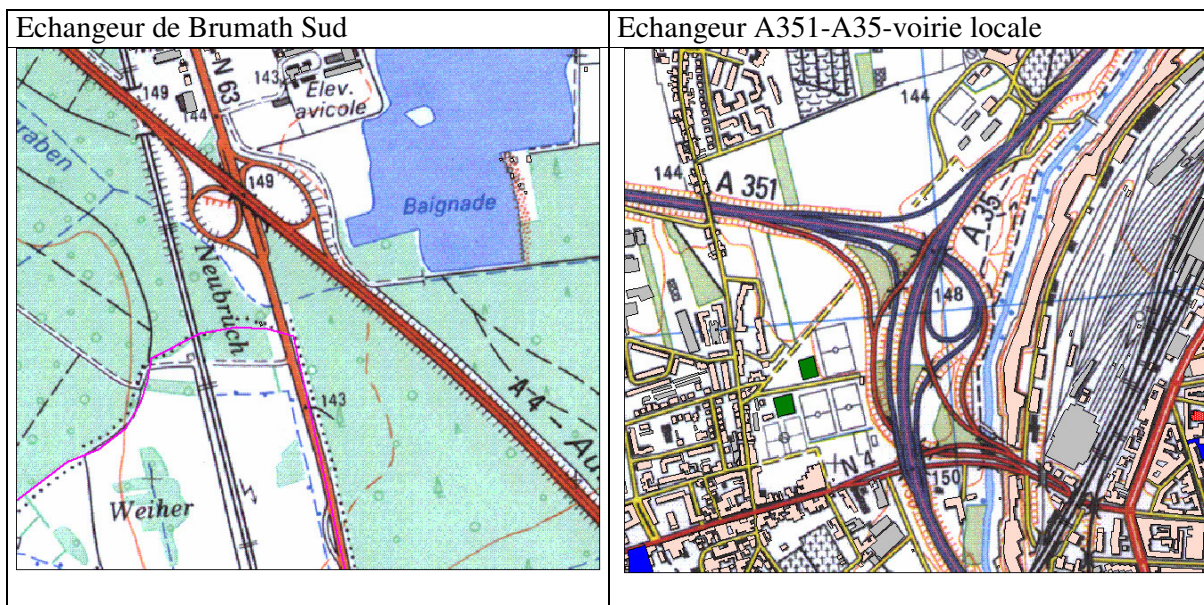
Dans cette option, le tracé, plus au nord, peut sans difficulté respecter les normes autoroutières (L1 de l'ICTAAL). Le profil en long (c'est-à-dire l'inscription du projet dans le terrain naturel) serait quant à lui un peu plus chahuté que le profil en long de la solution mise à l'enquête publique,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

ECHANGEURS

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

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

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



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

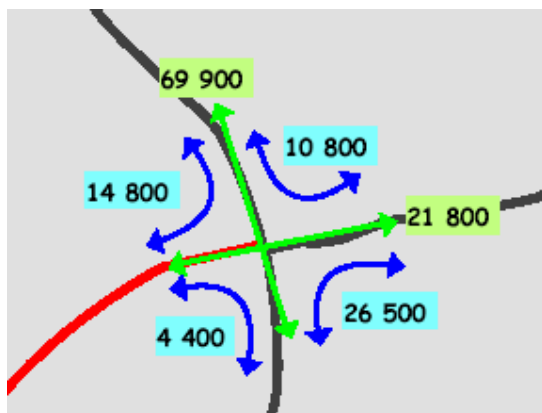
Dans le cas d'un raccordement à Brumath Sud (échangeur 48), il serait donc nécessaire d'abandonner les échanges avec la RD 63 (ex RN63) et donc d'interdire les accès actuels vers l'A4. La géométrie d'un nœud autoroutier étant différente d'un diffuseur (qui sert à la desserte locale), la mise aux normes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

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

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

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

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

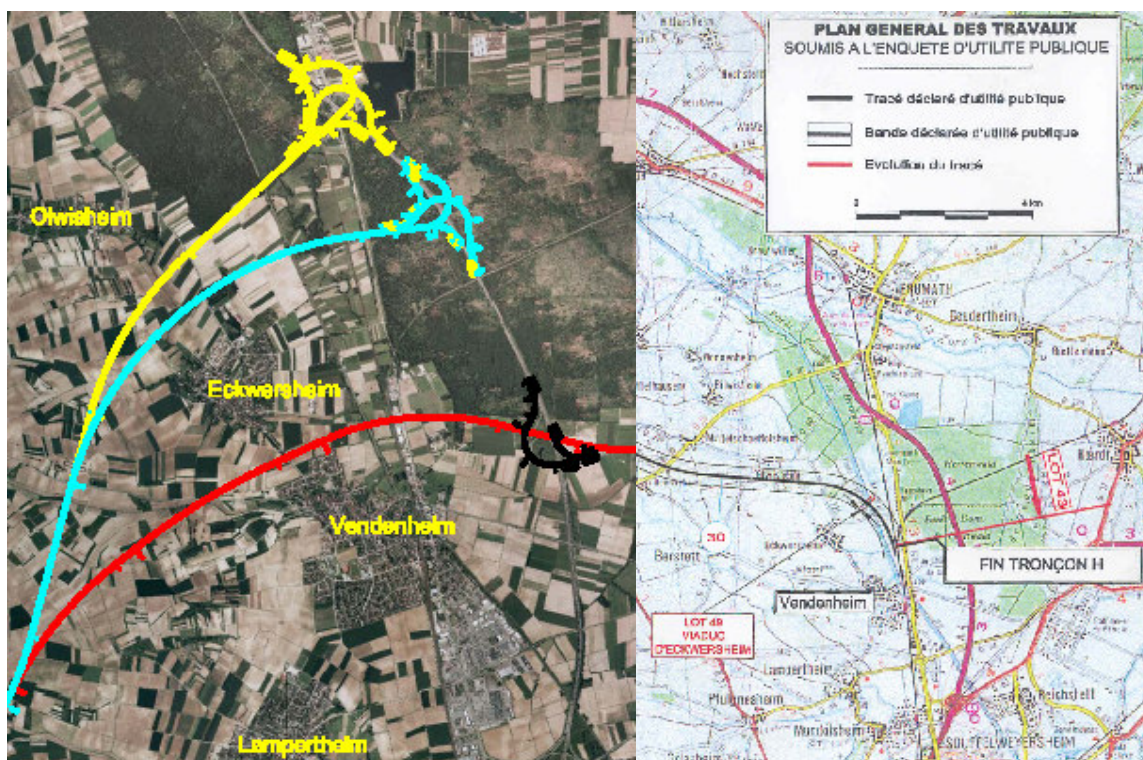


Estimation des flux sur le nœud nord en hypothèse haute 2020 (extrait des études d'APS) :

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

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

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



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

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

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

IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT

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

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

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

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

CONCLUSION

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

Cette solution nécessiterait les travaux suivants :

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

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

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

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

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

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

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

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

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

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

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

Thème n°14 : Mise en place taxe allemande

Observations du public :

Report des trafics sur le GCO depuis la taxe allemande. Le GCO n'est pertinent que pour les flux Nord-est/Sud qui se sont reportés sur l'Alsace depuis la taxe allemande. Or existe à ce jour l'amendement Bur.

Le transfert, depuis la mise en place de la LKW Maut, a porté sur près de 2000 PL supplémentaires de l'Allemagne vers la France et ce, malgré la prétendue « absence de continuité autoroutière ».

Des mesures dissuasives fortes du type taxe Bur devraient pouvoir maintenir le trafic des poids lourds à un niveau acceptable.

Sans la taxe Bur, il y a de fortes chances que le GCO devienne un aspirateur à camions et avec la taxe Bur, il est à craindre qu'il n'y ait pas grand monde.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

En ce qui concerne le report de trafic de l'axe allemand A5 (point 6.2) :

Les éventuels reports de trafic entre l'A5 et l'axe autoroutier Nord-Sud alsacien ne peuvent être estimés qu'à partir d'une analyse des services offerts par ces deux infrastructures à une même date. Pour ce faire, il convient de prendre en considération les améliorations de l'axe français telles que l'A355-GCO, mais aussi les améliorations de l'axe allemand ou de ses connexions avec la France. Plusieurs projets sont susceptibles d'infléchir l'équilibre entre les deux rives du Rhin :

- 1 : Au nord, la liaison Kandel-Lauterbourg permettrait de relier l'A35 à l'A65 et conduirait ainsi à une augmentation de trafic sur l'axe alsacien. Toutefois, la traversée du massif forestier du « Bienwald », espace naturel protégé, rend très improbable une réalisation autoroutière et ne pourra conduire qu'à une liaison routière améliorée aux performances limitées.
- 2 : Sur l'A5, l'élargissement et la modernisation de l'autoroute sont programmés entre Offenbourg et Baden-Baden. Le projet est financé par une partie des recettes de la LKW-Maut et donnera lieu à une « concession » (« A » Modell) qui devrait être attribuée en 2006 pour un démarrage des travaux fin 2007. Cette amélioration significative de l'A5 ira plutôt à l'encontre d'un accroissement de trafic sur l'axe français.
- 3 : La mise en place de la LKW-Maut sur le réseau autoroutier allemand a conduit à un report de trafic poids lourds de l'A5 allemande vers le réseau français en 2005, en l'absence du GCO. Il a été suivi et évalué de manière fine par la DRE. La synthèse en est présentée en D.5.2. pages 115 et 118 du dossier d'enquête et correspond à un volume moyen de 1 000 à 2 000 poids lourds par jour selon les sections, dont une part importante

de trafic de nuit. Les articles joints en annexe permettent aussi de suivre le ressenti des populations et les diverses positions sur le sujet. Il réduit bien entendu de manière importante le volume d'un report supplémentaire lié à une amélioration de l'infrastructure côté français.

Dans le cadre du débat de 1999, le report résultant des impacts opposés des projets 1 et 2 était estimé à 5 000 véhicules par jour dont 700 poids lourds. Le report additionnel résultant du projet de GCO était estimé à 3 500 véhicules dont 400 poids lourds, conduisant à un total de 8 500 véhicules de plus dont 1 100 poids lourds. La mise en place de la LKW-Maut (point 3) a déjà entraîné un report d'environ 1 500 poids lourds au droit de Strasbourg, donc supérieur à l'effet du GCO.

- 4 : Les réflexions consécutives aux effets de la LKW-Maut devraient conduire, en application de la loi de décembre 2005, à la mise en place d'une taxe expérimentale sur les poids lourds en Alsace, qui pourrait réduire un peu le report de trafic de l'A5, sans toutefois revenir à la situation d'avant LKW-Maut compte-tenu du dispositif et des impératifs de non discrimination retenus.

En conclusion, les études de trafic actualisées en 2002 réalisées pour l'A355-GCO conduisent à estimer le trafic venant de l'A5 et se retrouvant sur l'axe Nord-Sud alsacien à environ 4 000 véhicules en 2020 dont 700 poids lourds environ. Il s'agit donc d'un élément réel mais d'une ampleur modeste, correspondant environ à 9% du trafic voiture et 13% du trafic poids lourds.

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne la cohérence du péage de la concession avec la taxe Bur (point 1.2) :

La tarification de l'utilisation du réseau autoroutier allemand par les poids lourds a détourné vers les axes routiers alsaciens une partie significative du trafic de ces véhicules. Ce détournement a entraîné une dégradation du niveau de service et de sécurité offert sur les routes françaises proches de la frontière avec l'Allemagne.

Afin de remédier à cette situation, l'article 1 n°27 de la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la Sécurité et au Développement des Transports permet d'instaurer en région Alsace, à titre expérimental, une taxe sur les véhicules utilitaires de poids total en charge égal ou supérieur à douze tonnes lorsqu'ils empruntent des routes ou portions de routes d'usage gratuit à proximité d'axes autoroutiers à péage situés ou non sur le territoire français.

Cette taxe, non déductible, dont le montant est compris entre 0,001 et 0,015 euros par tonne et par kilomètre est perçue au profit de la collectivité propriétaire de la voie routière. Elle est décidée par décret en Conseil d'État lorsque la voie appartient au domaine public de l'État et par l'organe délibérant de la collectivité territoriale lorsque la voie appartient au domaine public d'un département ou d'une commune.

Un décret en Conseil d'État en cours d'élaboration précisera les modalités d'application de ce texte de loi. La mise en place de cette taxe passera donc notamment par la définition d'un réseau sur lequel appliquer la taxe. Ce réseau sera bien entendu le réseau non concédé et sur lequel il n'est pas déjà perçu de péage (A4 par exemple). Ainsi, le projet de péage sur une nouvelle voirie, l'A355-GCO, ne présente aucune incompatibilité avec la mise en place d'une

telle taxe sur le réseau existant. Doté d'un péage, du même ordre de grandeur, l'A355-GCO ne sera pas soumis à la taxe.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

La réponse du maître d'ouvrage est considérée satisfaisante par la commission.

Nous prenons bonne note que l'article 27 de la loi 2006-10 du 5 janvier 2006 qui prévoit l'instauration à titre expérimental d'un péage sur les poids-lourds circulant sur certains axes dans la région Alsace, a été rédigé suite au constat d'une importante augmentation du trafic poids lourds depuis le 1er janvier 2005, date de l'instauration d'un péage pour les véhicules de plus de 12 tonnes en Allemagne.

A titre d'information, le 10 octobre 2006, Dominique Perben, ministre des Transports a indiqué que le décret instituant une taxe pour les poids-lourds en Alsace pourrait entrer en application « dès le début de 2007 ».

Pour information, trois nouveaux Etats européens réfléchissent aujourd'hui à la mise en place d'une taxe kilométrique pour les poids lourds utilisant leurs routes nationales : les Pays Bas, la Suède, la République tchèque.

Thème n°15 : Saturation de la RN4 et des routes secondaires

Observations du public :

La RN4 et de nombreuses routes secondaires assurant les flux de véhicules vers Strasbourg sont déjà très surchargées, la mise en œuvre du GCO ne ferait que d'empirer cette situation.

La RD222 est très chargée par les camions et les voitures et comment relier la RN4 et la RD228 sans aggraver le risque d'accidents ?

Avant de mettre en œuvre le GCO il y a lieu de réaliser un certains nombres de travaux :

- terminer les tunnels de Schirmeck et de Sainte-Marie
- terminer le raccordement de l'A352 de Innenheim à Entzheim
- terminer le prolongement de la rocade Sud
- réaliser le contournement de Molsheim

Pour permettre une meilleure circulation sur les axes secondaires il conviendrait de prévoir la réalisation des points suivants :

- réaliser à partir de l'échangeur du parc d'activité de la Bruche la voie Est-Ouest permettant la liaison de la RD221 à l'aéroport.
- réaliser le contournement de Furdenheim entre la RD1004 et la RD30
- réaliser le contournement d'Ittenheim
- créer une liaison gratuite de l'échangeur VRPV-A352 à la zone d'activité
- respecter le passage pour le CPI à Duttlenheim entre la rue des Prés et le CD111
- créer une nouvelle route directe entre Truchtersheim et Ittenheim
- construire la VLIO
- relier la route industrielle entre Duppigheim et Duttlenheim au GCO
- raccorder la RD111 à l'A35
- rabattre la RD228 hors de l'emprise communale d'Ittenheim
- interdire aux poids lourds d'emprunter la RD1004, le RD1083 et l'A35
- créer un plan de circulation adapté en répartissant la circulation des camions de fort tonnage.
- Intégrer la commune d'Achenheim dans le projet de contournement de Wolfisheim et d'Oberschaeffolsheim en empêchant que le trafic de transit ne se déverse dans Achenheim
- Créer des accès au GCO entre Ittenheim et Vendenheim, ainsi qu'à Breuschwickersheim.

Questions de la commission d'enquête :

L'incidence des 3 échangeurs sur la fluidité de la circulation dans les communes limitrophes aux heures de pointe matin et soir a-elle été prise en compte ? La possibilité d'itinéraires alternatifs et ses conséquences a-t-elle été étudiée ?

Le mémoire en réponse n°1 indique :

L'incidence du projet sur les trafics a été évaluée sur un **réseau détaillé** comprenant toutes les communes proches du tracé. Ce réseau est visible sur les cartes en E6.2.4 page 208 ou pièce D page 84 du dossier d'enquête. On observe sur ces cartes en moyenne journalière, aux abords des 4 points d'échange, un accroissement du trafic plus ou moins fort. On peut ainsi distinguer :

- pour le **nœud sud**, un impact majoritairement concentré sur les axes autoroutier et sur la commune d'Innenheim
- pour l'échangeur de la **zone de la Bruche**, un délestage significatif des traversées de Duttlenheim, Duppigheim et Kolbsheim et un léger accroissement au nord ouest et au sud d'Ernolsheim pour un délestage du centre du village
- pour l'échangeur de la **RN4**, un accroissement du trafic sur la RN4 de Marlenheim à Wolfisheim correspondant à la fonction de rabattement de cet axe, ainsi que sur la RD228 qui est considérée comme maintenue et conserve donc un rôle de « shunt ».
- pour l'échangeur de **Vendenheim**, un impact essentiellement sur les autoroutes A4 et A35 ainsi que sur Hoerd.

Pour autant les **valeurs journalières** en augmentation ne conduisent pas forcément à une aggravation des situations de **congestion**. L'analyse de l'état de la congestion à **l'heure de pointe du soir** est présentée sur la carte page 206 de l'étude d'impact (E6.2.4). La situation du **matin** est supposée à peu près **identique** bien que de sens opposé. Le point le plus **sensible** concerne la **RN4** et les abords de l'échangeur. La modélisation des trafics a pris en considération (pièce D, D3.2 page 66) les déviations de Furdenheim et Ittenheim à l'horizon 2020, qui conduisent, avec l'hypothèse d'un transport collectif sur cet axe à une situation fluide même à l'heure de pointe du soir.

Des éléments plus détaillés échangeur par échangeur sont fournis dans le complément aux études de trafic transmis précédemment dans son chapitre 2 « complément sur les mouvements tournants » ayant servi à dimensionner les bretelles des échangeurs et montrant que le projet était compatible avec les voiries existantes, même au niveau de la RN4 non aménagée.

La possibilité **d'itinéraires alternatifs** n'a pas été étudiée en tant que telle dans la mesure où la modélisation des trafics intègre des variables de comportement qui conduisent à optimiser les choix d'itinéraires et donc à **répartir** les véhicules sur **différents itinéraires** en cas de saturation. Les cartes de saturation ou de trafic intègrent donc les différentes possibilités d'itinéraire, y compris des itinéraires non considérés comme « naturels » en cas de forte congestion. Le seul itinéraire alternatif qui **ressort** et qui correspond à la situation actuelle est la **RD228** à l'est d'**Hurtigheim**. Son traitement est prévu dans le cadre de l'aménagement multimodal de la RN4 entre le GCO et A351, sous la forme de la suppression de l'échangeur RD228-RN4 et par un rabattement de la RD228 sur la RN4 à l'ouest du GCO. Toutefois, ce projet devra faire l'objet d'une concertation approfondie avec les acteurs agricoles, les communes et le Département du Bas-Rhin pour établir le bon point de rabattement et le bon tracé.

Le mémoire en réponse n°3 indique :

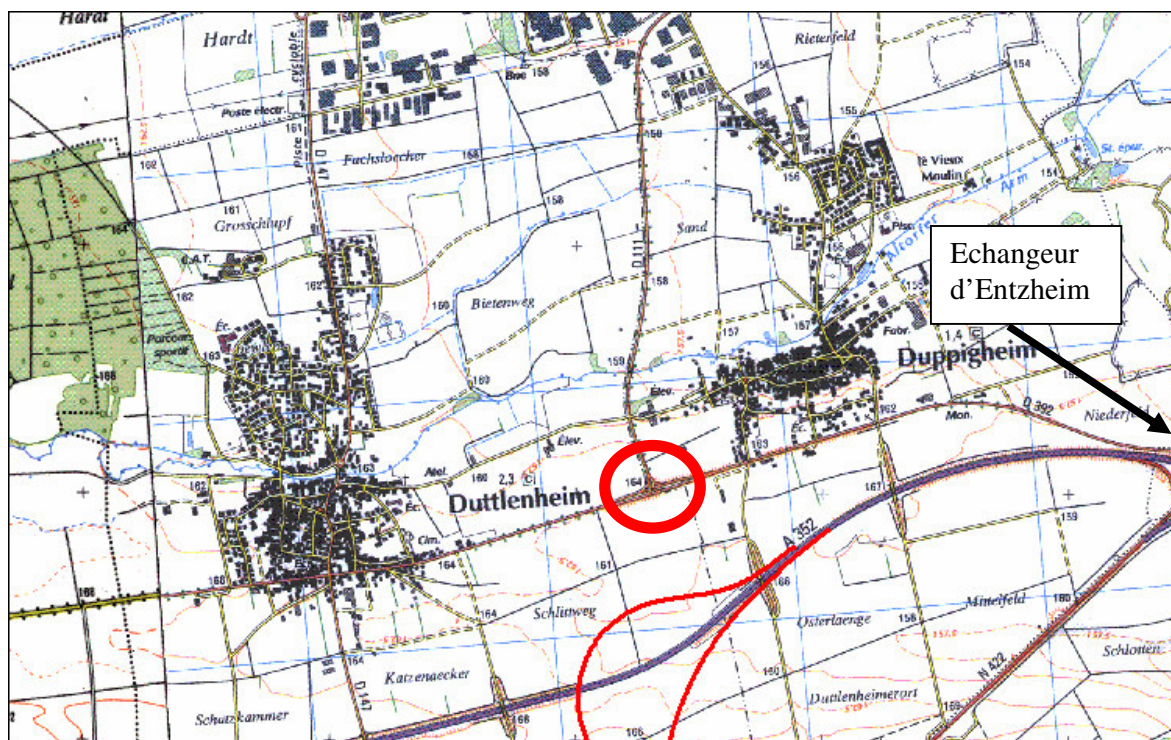
Sur la question : choisir son bouchon ? (rôle de l'A351) (point 2.1)

Le rôle de redistribution des accès à Strasbourg du GCO est exposé dans l'analyse des fonctionnalités du projet dans la pièce D du dossier d'enquête. Les illustrations page 91 expliquées page 92 indiquent les itinéraires des utilisateurs de la section de la RN4 entre le GCO et l'A351, dont le trafic augmente notamment en captant des trafics qui passaient auparavant par le centre de Strasbourg. C'est ce qui explique que dans le même temps, la situation de l'A351 entre Wolfisheim et l'A35 s'améliore comme l'illustre la carte des effets du projet sur les trafics page 84. Cela concerne des déplacements principalement à destination des secteurs Ouest de l'agglomération. Cet effet doit donc conduire sur l'A351 à une situation moins critique. Dans le même temps, ce nouvel accès pourra aussi offrir l'opportunité d'un itinéraire alternatif en cas de problème majeur de circulation (accident par exemple). **Il ne s'agit donc pas de « choisir son bouchon » mais de choisir le meilleur accès en fonction de sa destination finale pour réduire la circulation sur l'A35 au cœur de Strasbourg.**

Le mémoire en réponse n°4 indique :

En ce qui concerne la bretelle de Duppigheim (point1.3) :

Sur le secteur de Duttlenheim – Duppigheim, l'effet de délestage de la voirie secondaire et des villages par un axe autoroutier est bien compris et attendu. Toutefois, plusieurs interventions opposées au projet d'A355-GCO proposent de simplement raccorder la voirie existante (RD111) à l'A352 toute proche à partir du giratoire RD111 RD392 entouré sur la carte ci-dessous.



Cette suggestion appelle plusieurs observations. La première est que ce giratoire n'est déjà pas très éloigné du futur échangeur d'Entzheim (aéroport et zone d'activités) sur le GCO un peu plus à l'est (en limite de carte ci-dessus). La seconde est que le raccordement souhaité directement au sud sur l'A352 n'est pas compatible avec le raccordement autoroutier VRPV-A352 en cours de construction. Enfin, ce raccordement par le sud n'apporterait aucune solution au trafic venant du nord et passant par la commune d'Ernolsheim notamment.

En ce qui concerne la Rocade Nord ou Aménagement de l'ex-route EDF (point 1.5) :

Quelques interventions (dont la lettre 1923 enregistrée à Brumath) mentionnent la desserte du port par la « route EDF ».

La desserte du port de Strasbourg est un élément essentiel pour l'agglomération, le port étant l'un des tous premiers employeurs avec près de 13 000 employés. Il génère par ailleurs un trafic très important de près de 7000 poids lourds par jour qui proviennent de tous les horizons (Allemagne via le pont de l'Europe, nord et ouest par la RN4, sud par la Rocade Sud). Le réaménagement en boulevard urbain de la RN4 visant notamment une réduction du trafic poids lourd, sur cet axe pour permettre une urbanisation plus facile, a conduit à rechercher les possibilités de desservir le port par d'autres axes. Si pour le sud, la Rocade Sud connectée à l'A355 – GCO par l'A35 offre une alternative très intéressante, pour la partie nord le problème est plus délicat. L'abandon des projets de liaison routière importante du type « pénétrante est » et la priorité donnée au seul trafic poids lourds, voire seulement de matières dangereuses, conduit à privilégier un aménagement de l'ex-route EDF pour faire circuler le trafic poids lourds desservant le port aux pétroles, à savoir environ 800 poids lourd par jour. Ce trafic allégerait d'autant la circulation PL sur la RN4 – Route du Rhin.

Le coût de l'ensemble de ces aménagements est estimé à environ 16 M€. Les études menées pour ce projet entrent dans le cadre de l'urbanisation future du tronçon Vauban-Kehl, de la requalification de la RN4 en boulevard urbain et d'une meilleure desserte du port autonome. Un avant projet sommaire a été réalisé par la CUS en 2004.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

S'agissant des itinéraires alternatifs, la commission regrette qu'aucune étude exhaustive n'ait été établie dans le cadre de l'élaboration de l'APS, ceci étant l'étude approfondie de l'étude d'impact ainsi que les réponses du maître d'ouvrage montrent que cet élément n'a pas été occulté et que diverses études abordent les routes secondaires.

Aussi et quant à la RD 228, la commission a bien pris note que son aménagement est prévu sous la forme d'un rabattement sur la RN 4 à l'ouest du GCO.

La commission rappelle par ailleurs en ce qui concerne la RN4 que celle-ci est actuellement interdite à la circulation des Poids lourds sauf pour ceux qui desservent la zone. Ces poids-lourds empruntent cette route car il n'existe pas d'autre accès plus court pour entrer dans les zones d'activité de Duppigheim et la zone de la Bruche. Le GCO permettra aux véhicules d'accéder plus rapidement à ces zones d'activités sans pour autant passer par Strasbourg ou par la RN4.

Thème n°16 : l'Hydrologie

Observations du public :

Hydrologie : faciliter l'écoulement de la Bruche en cas d'inondation en particulier à l'ouest du tracé.

Les éléments de l'étude d'impact sur le franchissement de la Bruche tentent de masquer la réalité de l'expansion naturelle de la Bruche dans toute l'étendue de son lit majeur.

La proximité du nouvel axe autoroutier des ouvrages de captage à Lampertheim implique des mesures de protection pour que la future autoroute n'ait aucun impact sur ces derniers.

Il y a de forts risques de pollution de la nappe phréatique par les eaux de ruissellement, toutes les mesures de protection de cette nappe ont-elles été prises ? L'étanchéité doit être parfaite sur l'ensemble du GCO

La qualité de l'hydrosystème Bruche, qui alimente en eau douce l'agglomération de Strasbourg en eau potable, par pompage dans le bassin aquifère du Rhin, est menacée par le projet d'autoroute, à l'amont même de la ressource naturelle.

Le milieu environnemental est aujourd'hui de meilleure qualité (présence de plus en plus de canards) ce qui remet en cause le classement des ruisseaux.

Il n'y a pas lieu de considérer des secteurs comme faiblement ou moyennement vulnérables, l'impact d'un accident polluant au niveau du GCO sur la qualité des eaux souterraines est donc sous-estimé dans ces secteurs. La protection proposée est insuffisante.

Qu'en est-il de la qualité des eaux de la Souffel ?

L'impact du GCO amplifiera les risques d'inondation et l'étude passe sous silence les conséquences gravissimes pour les installations riveraines de la Souffel situées en aval du projet.

A Pfettisheim, un bassin de rétention des eaux de ruissellement sera implanté près du Kolbsenbach. Quelles sont ses dimensions ? Quelle est la matière pour assurer l'étanchéité ? Quel type de traitement sera préconisé en cas d'accident polluant ? Les eaux seront-elles rejetées dans le Kolbsenbach après traitement ?

L'imperméabilisation d'une grande superficie de sols ne va-t-elle pas créer des risques d'inondation lors du rejet des eaux de récupération dans les petites rivières qui ne sont guère plus que des fossés rectilignes ?

Pourquoi le nouveau forage réalisé sur le ban de Griesheim/Souffel n'est-il pas pris en compte dans le cadre de l'étude ?

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

Monsieur Philippe ACKERER :

Je tiens tout de même à souligner le courage de Monsieur QUOY. Il est probablement obligé de venir mais la salle n'est pas franchement favorable.

Concernant le bruit, j'aurais préféré voir les cartes avec les vents dominants qui ramènent le bruit sur les maisons que les cartes standards dans les documents officiels.

Pour revenir sur la partie eau, j'ai regardé de plus près tout ce qui touche à l'hydrogéologie, dont l'étude faite par Cap Environnement, qui est un bureau spécialisé dans la pollution atmosphérique et qui n'a aucune reconnaissance dans le domaine de l'hydrogéologie.

Cela dit, le contournement ouest est analysé sous trois formes. Une partie dit que c'est dangereux pour les eaux souterraines, une partie c'est à moitié dangereux et une partie que ce n'est pas dangereux du tout. Cette approche est complètement fautive et doit être revue entièrement. Pourquoi ? Il se trouve que le G.C.O. passe sur toute une zone qui alimente, soit directement, soit indirectement, les eaux souterraines disponibles pour une grande partie de la C.U.S. Je rappellerais la contamination à Benfeld où 4 m³ de solvants polluent la nappe depuis plus de trente ans sur plusieurs millions de m³. Tout accident qui se fera sur le G.C.O., s'il n'y a pas de mesures préventives (et dans un grand nombre de cas ce n'est pas prévu), entraînera une pollution importante. Je demande en tant qu'expert à ce que ce volet soit entièrement revu, en s'appuyant sur des données connues en Alsace, soit par le B.R.G.M., soit par des associations comme l'APRONA qui sont financées par le Conseil Régional.

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

En ce qui concerne les eaux souterraines, c'est le cabinet Dubost et Pedon, qui est en Lorraine, qui a travaillé sur ce sujet. Par rapport à la protection de la nappe, plus des 2/3 du tracé sont en assainissement étanche, donc répondent à votre préoccupation justement car il a été identifié que la plupart des eaux de surface alimentent la nappe en certains secteurs. On sera alors dans un système d'assainissement étanche avec collecte de l'ensemble des eaux de chaussée, d'où qu'elles viennent. L'intégralité du tracé est équipée d'un système qui recueille les eaux dans des bassins d'assainissement. Mais des mesures spécifiques et supplémentaires sont prévues sur 2/3 du tracé où il a été identifié une vulnérabilité particulière. En aucun endroit, les eaux de la chaussée ne vont directement dans le milieu naturel.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

En ce qui concerne le système d'assainissement (point 15.1) :

Le projet ne fait pas l'objet à ce stade de la procédure loi sur l'eau dans la mesure où le projet est susceptible d'évoluer marginalement en terme de tracé et de profil en long dans la bande soumise à enquête. Les études de détails seront menées par le concessionnaire et celui-ci conduira la procédure relative à la loi sur l'eau. Les dispositifs sont donc évoqués sans toutefois être complètement dimensionnés. Leur positionnement est donné à titre indicatif sur la carte de synthèse des mesures environnementales.

Le système d'assainissement est décrit en E8.1.3 page 278/357 du dossier d'enquête. Il consiste, sur la totalité du linéaire de l'infrastructure, à récupérer puis traiter avant rejet les eaux de ruissellement de la plate-forme. Selon le degré de vulnérabilité de la nappe phréatique et des cours d'eaux, le niveau de traitement diffère.

2 grands types de bassins devront être mis en œuvre : des bassins de traitement qualitatif, imperméabilisés et conçus pour être facilement entretenus et retenir une éventuelle pollution accidentelle et des bassins de régulation hydraulique (aspect quantitatif) qui pourront être aménagés plus simplement sous la forme de dépressions enherbées.

Pour le secteur identifié comme faiblement vulnérable, d'Ernolsheim à Berstett (14,3 km) : une épuration simplifiée des eaux de ruissellement est prévue avec des bassins multifonctions pour protéger les ruisseaux. Les aménagements prévoient des fossés de rétention enherbés avec dégrillage, déshuilage et piégeage passif par bassin comportant une fosse à décanat, une cloison de tranquillisation, une lame de déshuilage et un système de dérivation avec vannes amont et aval.

Pour le secteur moyennement vulnérable, sur Lampertheim (1,8 km), la retenue des véhicules dans les zones sensibles (ouvrages de traversée) sera réalisée par la mise en place de protection de part et d'autre de la chaussée et l'écrêtage et la décantation des eaux de ruissellement (régulation hydraulique et traitement des pollutions chroniques et accidentelles) sera réalisée par fossés de rétention étanchéifiés à leur base.

Pour le secteur fortement vulnérable, au sud jusqu'à la Bruche, puis de Vendenheim à Hoerd (12 km), la retenue de véhicules dans l'emprise routière sera réalisée par des barrières de sécurité pour éviter tout déversement en dehors de celle-ci. L'étanchéification des accotements, des réseaux d'assainissement et des bassins de stockage sera imposée pour éviter toute infiltration de substance polluante dans la zone non saturée en cas d'accident. Enfin, l'écrêtage et la décantation des eaux de ruissellement (régulation hydraulique et traitement des pollutions chroniques et accidentelles) sera là aussi réalisée par des fossés de rétention étanchéifiés.

Les bassins de rétention et de filtration auront une forme naturelle et seront entourés de végétaux aquatiques et terrestres. En fonction de la topographie du site concerné (superficie, zone à échangeurs), le nombre de bassins peut varier. Le nombre minimal est de deux. Les eaux collectées vont vers un premier bassin de dessablage avec déshuileur. Les eaux sont ensuite véhiculées vers un bassin de décantation. Enfin, l'eau est acheminée vers le milieu naturel (rivière, fossé...). Un troisième bassin de décantation peut être construit en parallèle au deuxième bassin en fonction de la disponibilité du terrain.

En ce qui concerne la qualité des eaux de la Souffel (point 15.2) :

La qualité des eaux de la Souffel varie d'amont en aval de manière importante. A Quatzenheim, à l'ouest de l'aire d'étude et environ à 5 km en amont du GCO, la qualité est passée de passable en 2000 à bonne en 2003. A Mundolsheim, soit environ 3km en aval du GCO à l'est, la qualité est encore mauvaise en 2003. Les relevés de qualité sont joints en annexe.

C'est pour cela que la Souffel est identifiée dans le dossier comme « en voie de renaturation » (page 279/357 en E8.1.3. du dossier d'enquête). Il convient de noter qu'à ce titre et même si son état initial n'est pas satisfaisant, elle bénéficie du même traitement que les cours d'eau de bonne qualité comme la Bruche.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

La commission considère que les réponses du maître d'ouvrage dans le mémoire répondent aux préoccupations et aux questions des intervenants. Secteur par secteur, selon leur vulnérabilité, il détaille et précise les mesures qui devraient être prises afin d'éviter une éventuelle pollution par les eaux de ruissellement.

S'agissant des ouvrages de captage de :

- LAMPERTHEIM : selon les dernières informations données par le maître d'ouvrage, ils doivent faire l'objet de mesures de protection renforcées.
- GRIESHEIM / SOUFFEL : ce captage est légèrement éloigné du tracé et pour l'instant à l'état de projet donc sans périmètres de protection définis. (renseignement également fournis par le maître d'ouvrage)

La commission prend bonne note que les études préliminaires sur l'eau ont été réalisées par laboratoires a priori compétents, à savoir :

- Cap Environnement : ressources en eaux souterraines.
- B.E. Dubost et Pedon : ressources en eaux superficielles.
- Ingérop : corridors fluviaux.
: hydrologie de l'aire d'étude.

Ces études reposent sur :

- * des visites de terrain
- * des contacts avec les différentes administrations (DDASS, DRIRE, DDAF, DIREN, etc...)
- * des données météorologiques, climatiques, géologiques, topographiques, géotechniques, etc..

Après le choix du fuseau, des analyses hydro biologiques, sédimentaires et d'eau ont été menées sur les cours d'eau.

La méthodologie pour l'étude d'impact et l'étude d'assainissement ont été confiées à Ingérop.

Les domaines techniques de compétence sont liés à l'hydraulique en générale :

- pluviométrie.
- hydrologie des bassins versants naturels.
- hydraulique dans un réseau de collecte des eaux pluviales.
- dimensionnement d'un bassin d'écêtement.

Nous estimons, à notre niveau de connaissance, que les études hydrologiques ont été bien menées, même si nous n'en avons pas tous les détails.

Nous considérons que les points sensibles sur l'eau ont bien été inventoriés dans l'étude d'impact à l'exception des nouveaux captages à Griesheim-sur-Souffel.

Même si les études définitives des mesures d'assainissement sont du ressort du concessionnaire, nous supposons qu'il y a eu adéquation entre les études préliminaires et les coûts de 7.5M€ HT envisagés pour les eaux souterraines et superficielles.

Par ailleurs, un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau sera établi par le concessionnaire. Les études sur l'eau seront alors approfondies ce qui entraînera des mesures compensatoires supplémentaires.

Ceci étant, la commission a décidé de faire appel à un expert afin de vérifier le bien fondé de l'étude d'impact au niveau de l'hydrologie.

Observations de la commission sur le rapport d'expertise de l'hydrogéologue :

- 1- Le rapport est très complet, très bien argumenté et apporte, dans ses conclusions, tous les éléments pour une meilleure compréhension des contraintes et mesures liées à l'eau.

- 2- La commission prendra en compte l'ensemble des réserves et recommandations de l'expert hydrogéologue et les inclura dans la partie conclusion.

Cette expertise, jointe en annexe, est résumée comme suit :

LES CONTRAINTES ET SENSIBILITÉS QUI CARACTÉRISENT LA RESSOURCE EN EAU DES SECTEURS CONCERNÉS EN PARTICULIERS :

Eaux de surface :

- le franchissement des cours d'eau (évacuation de la crue centennale) ;
- l'interception des champs d'inondation par les zones de remblai qui constitue un obstacle à l'écoulement (secteur de Vendenheim et secteur du franchissement de la Bruche) ;
- la qualité des eaux.

Eaux souterraines :

- la vulnérabilité de la nappe phréatique, qui est subaffleurante (4 à 5 m de profondeur) sur certains secteurs, à toute source de pollution en particulier s'il y a décapage de sa protection naturelle loessique (section en déblai) ;
- l'alimentation en eau potable des habitants avec le périmètre de protection du captage de Lampertheim et des projets de captage de Gresheim-sur-Souffel et d'Oberhausbergen ;
- la zone humide du ried de la Bruche.

LES RISQUES LORS DE :

La phase de chantier :

- pollution des eaux superficielles lors du décapage des sols et leur érosion par les eaux de pluie ;
- utilisation de liants hydrauliques ;
- entretien des engins de chantiers ;
- lessivages des plates-formes de centrale de fabrication.

L'exploitation du GCO :

- obstacle à l'écoulement des eaux (crue) qu'il constitue ;
- augmentation du ruissellement (imperméabilisation de la chaussée) ;
- pollutions diverses :
 - pollutions chroniques (hydrocarbures, certains métaux) ;
 - pollution saisonnière (sablages) ;
 - pollution accidentelle.

LES MESURES POUR LE TRAITEMENT DES EAUX PLUVIALES ENVISAGÉES EN FONCTION DE LA VULNÉRABILITÉ DES SECTEURS :

Secteurs faiblement vulnérables :

C'est le secteur entre Ernolsheim et Berstett. Ce secteur est dépourvu d'aquifère exploitable, une épuration simplifiée des eaux de ruissellement de la plate-forme routière sera suffisante.

Aux points bas où sont situés les exutoires hydrauliques qui correspondent le plus souvent à des ruisseaux, les bassins multifonctions seront nécessaires pour les protéger :

- Fossés de rétention des eaux de ruissellement permettant une épuration simplifiée des fossés enherbés ;
- Dégrillage, déshuilage et piégeage passif (traitement des pollutions chroniques et accidentelles) par des bassins comportant une fosse de décantation, une cloison de tranquillisation, une lame de déshuilage et un système de dérivation amont et aval.

Secteurs moyennement vulnérables :

C'est le secteur entre Berstett et Vendenheim où la nappe phréatique est protégée par une couche épaisse de loess. C'est aussi un secteur de captages AEP avec le périmètre de protection éloigné du captage de Lampertheim.

Les mesures préconisées sont les suivantes :

- retenue des véhicules dans les zones du Muehbaechel ;
- écrêtage et décantation des eaux de ruissellement (régulation hydraulique et traitement des pollutions chroniques et accidentelles) par des fossés de rétention étanchéifiés à leur base.

Secteurs fortement vulnérables :

Il s'agit des secteurs d'Innenheim à Ernolsheim et de Vendenheim à Hoerd. La nappe alluviale du Rhin doit être préservée de tout risque de pollution. Il conviendra de réaliser les travaux avec un maximum de précautions.

Les dispositifs préconisés sont les suivants :

- manipulation des liquides polluants, entretien des engins, remplissage des réservoirs en dehors du site ou sur des aires étanches ;
- institution d'un dispositif d'intervention très rapide en cas d'accident afin d'éviter l'infiltration des polluants ;
- sensibilisation du personnel de chantier.

Pendant l'exploitation, les dispositifs suivants sont préconisés :

- retenue des véhicules dans l'emprise routière par des barrières de sécurité pour éviter tout déversement en dehors de celle-ci ;
- étanchéification des accotements, des réseaux d'assainissement et des bassins de stockage pour éviter toute infiltration de substances polluantes dans la zone saturée en cas d'accident ;
- écrêtage et décantation des eaux de ruissellement (régulation hydraulique et traitement des pollutions chroniques et accidentelles) par des fossés de rétention étanchéifiés ;
- les rejets dans le canal de la Marne au Rhin seront interdits.

LES AUTRES MESURES COMPENSATOIRES :

Les mesures de rétablissement des circulations d'eau et des stockages des crues :

- Le dimensionnement des ouvrages hydrauliques assurera la transparence hydraulique, l'impact sur la ligne d'eau de la crue centennale sera nul ;
- Des buses seront mises en place sous les remblais pour assurer la transparence hydraulique ;
- Les volumes prélevés sur la capacité de stockage des crues seront compensés :
 - bassins de stockage dans les délaissés de l'échangeur GCO-A4 pour compenser les volumes prélevés par les remblais au niveau du franchissement du canal et du Muehlbaechel ;
 - rehaussement de la RD11 pour compenser les volumes prélevés par les remblais du viaduc de franchissement de la Bruche.

Les mesures pour la gestion complète des eaux de ruissellement de la plate-forme routière en service :

- L'écrêtement des débits ruisselés pour ne pas augmenter les débits transférés au milieu naturel (débit de restitution adapté) ; des bassins de rétention en amont des points de rejet (dimensionnement adapté) ;
- Le traitement de la pollution chronique et saisonnière ;
- Le traitement de la pollution accidentelle avec des dispositifs anti-reversement dans les secteurs sensibles, des systèmes de confinement et de récupération dont les capacités seront adaptées (localisation des centres d'intervention et délai d'intervention).

Les mesures d'entretien et de surveillance du réseau de collecte :

- Entretien régulier des dispositifs de récupération et de traitement des eaux pluviales ;
- Des procédures d'intervention rapide en cas d'incident ou d'accident ;
- Un protocole d'alerte et de prévention sera établi.

Thème n°17 : Le péage va limiter l'accès au GCO

Observations du public :

Le péage prévu sur le GCO et la distance rallongée seront des éléments dissuasifs à son utilisation par l'automobiliste particulier.

Les transporteurs ne prendront pas l'A35 s'il y a un péage mais emprunteront toujours l'A35, voir les routes secondaires.

Il faut instaurer le péage gratuit et/ou trouver des modalités de péage pour les utilisateurs locaux, système d'abonnements, avec prise en charge par les collectivités.

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

Monsieur Jacky WAGNER :

Je voudrais poser une question au représentant de la DDE : vous avez dit auparavant que le GCO allait soulager l'A35 et les autres axes, surtout au niveau des transporteurs routiers et des professionnels qui vont l'emprunter. Pouvez-vous me dire comment vous allez faire pour contraindre les transporteurs routiers, sachant qu'aujourd'hui, ils évitent les autoroutes françaises qui sont payantes, évitent l'Allemagne qui a aussi un système payant pour les autoroutes, à prendre ce GCO qui, vous ne l'avez pas dit jusqu'à présent, va lui aussi être payant ?

Certains salariés le prendront peut-être également. Le SMIC augmente de quelques petits euros au mois de juillet. Jusqu'à quand sont extensibles les porte-monnaie des salariés, pour continuer à payer chaque fois qu'ils prennent une route ?

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

Concernant l'effet du péage sur les transporteurs, nous avons déjà en Alsace des exemples avec la réorganisation de la circulation à travers le massif vosgien, et c'est également l'un des facteurs qui a renforcé le trafic sur l'A35, puisque la traversée du massif pour les flux de transit est réorientée par l'A4 au nord et par l'A36 au sud. Ceci a été réalisé après une phase importante de concertation avec la profession et fonctionne parfaitement aujourd'hui, puisque si nous avons de l'infraction dans les cols vosgiens, ce n'est pas dû au transit mais à des conditions locales et pour des flux locaux. Par ailleurs, il est possible de mettre en place des mesures d'interdiction du transit à la traversée des agglomérations ; c'est ce que nous proposons en accompagnement du Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Ce sont des mesures qui existent aujourd'hui à Orléans, à Toulon et dans un certain nombre d'autres villes en France, et qui fonctionnent très bien.

Concernant l'effet sur les salariés, le tarif du péage n'est pas unique : les principales concessions et la plupart des autoroutes ont mis en place tout un panel entre l'abonnement, des tarifs variant selon l'horaire ou les destinations. Certaines collectivités ont racheté pour un certain nombre d'habitants d'agglomération les droits de péage. Néanmoins, il s'agit d'une politique tarifaire que le concessionnaire mettra en place dans le cadre de la concession, qui associera non seulement l'Etat qui encadre les tarifs, mais aussi les collectivités locales ; c'est

dans ce cadre que pourront être trouvés les tarifs les plus adaptés à un bon fonctionnement de l'ouvrage et à un impact raisonnable sur l'ensemble des utilisateurs.

Monsieur JOUBIN :

Concernant le financement, le document stipule que le budget s'élève à 355 millions d'euros H.T. Vous avez également parlé du projet de requalification de l'A35 et des travaux qui y sont associés. Je suppose que si le trafic est payant sur le G.C.O., la plupart des usagers vont reprendre l'A35.

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

Dans les 355 millions d'euros ne figure pas le coût de la requalification de l'A35, qui est exposé dans le dossier d'enquête dans le cadre du programme, qui aujourd'hui est estimé entre 100 et 150 millions d'euros.

En ce qui concerne le péage, il correspond à un service et les études de trafic ont été réalisées en prenant en compte d'un effet d'éviction du péage, étant bien entendu qu'entre quelque chose de gratuit et quelque chose de payant, il y a un équilibre qui se fait. Ces études ont été menées et le trafic de 40 000 véhicules/jour, attendu sur le G.C.O., correspond à la prise en compte de cet effet d'éviction. Les hypothèses de croissance de trafic qui ont été faites correspondent à un certain nombre d'hypothèses qui incluent le prix du baril de pétrole mais parmi un certain nombre d'autres variables. Dans le cadre de l'hypothèse basse de croissance des trafics, nous sommes en-dessous des hypothèses de cadrage, au niveau national, qui portaient sur des tarifs de barils à peu près équivalents à ceux d'aujourd'hui. On peut considérer que l'hypothèse basse de croissance des trafics prend en compte un tarif relativement élevé des carburants.

Monsieur OORTWYN :

Je suis de nationalité hollandaise mais j'habite depuis longtemps à Schiltigheim. Sur ce point précis de financement, j'aimerais préciser qu'étant voyageur en Europe, j'ai une expérience anglaise. Il y a quelques années, un contournement a été réalisé autour de Birmingham, justement pour délester le périphérique. C'est devenu une autoroute payante. Deux ans plus tard, lorsqu'on fréquente cette autoroute, c'est un paradis, il n'y a personne, tous les camions continuent à emprunter l'autoroute gratuite, qui est un peu plus longue, autour de Birmingham.

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

A un exemple, je ne répondrai que par d'autres exemples : le tunnel du Prado-Carénage à Marseille, c'est 35 000 véhicules/jour et le contournement Ouest de Lyon, qui est payant aussi, c'est 40 000 véhicules/jour.

Monsieur KIRRMANN (commerçant à Strasbourg) :

Je voudrais remercier la personne qui a eu le courage de parler pour le G.C.O. car c'est important d'avoir deux sons de cloche pour comprendre le problème. Nous avons tous des problèmes sur l'autoroute, nous sommes tous bloqués dans les bouchons et nous aimerions une solution. Seulement, si ce G.C.O. est payant, ce qui n'était pas dit, il ne sera pas employé

et ne servira à rien. S'il est gratuit, il sera employé, l'autoroute A35 sera beaucoup plus fluide, beaucoup de gens abandonneront les transports en commun et nous aurons non seulement un bouchon sur l'A35, mais davantage de circulation en ville, davantage de problèmes de stationnement à Strasbourg et cela ne résoudra rien. Y a-t-il une solution ou faut-il définitivement laisser un bouchon à Strasbourg, ce qui incitera davantage les gens à prendre les transports en commun et indirectement, il y aura peut être moins d'entreprises qui s'implanteront en Alsace ? Il y en a peut-être suffisamment.

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

Il me semble avoir déjà vu un nombre important de voitures sur des autoroutes payantes. L'effet du péage est régulateur et la gestion des transports collectifs par la congestion ne me semble pas être une politique durable et satisfaisante à l'échelle d'une agglomération. Au-delà de cela, lorsque vous parlez d'une solution et si elle existe ou pas, je crois que la solution, c'est le schéma d'ensemble sur lequel l'ensemble des collectivités et l'Etat ont travaillé, et qui se met en place progressivement et qui comprend le Grand Contournement Ouest de Strasbourg. Les travaux d'extension des lignes de tramway sont en cours, les procédures du tram-train sont passées, les travaux de la plaine d'Alsace, au Sud, sont en cours et la D.U.P. a été obtenue en 2005, citons aussi Strasbourg-Lauterbourg, pour venir de puis le Nord, ainsi que le T.G.V. Tous ces projets sont aujourd'hui largement engagés, voire pour certains, en construction, ou même encore proches d'une mise en service. C'est l'ensemble qui apporte une amélioration.

Le mémoire en réponse n°2 indique :

En ce qui concerne l'effet d'éviction (point 4.1) :

Le choix de l'usage d'un mode de transport ou d'un itinéraire repose pour le conducteur sur un certain nombre de paramètres dépendant de l'offre (temps de parcours, qualité, confort...) mais aussi de l'individu, notamment à travers la valeur que celui-ci peut attribuer au temps. La détermination de cette « valeur du temps » est complexe et variable et peut dépendre de nombreux paramètres. Elle ne sera pas la même pour un transport de marchandises ou pour un déplacement personnel. La valeur prise en compte dans les modèles de trafic est issue des observations des comportements, notamment pour ce qui concerne les prévisions de trafic sur les autoroutes à péage par l'observation des équilibres entre sections payantes et routes gratuites parallèles. Dans de tels cas de figure, le coût de l'autoroute payante correspond toujours à un meilleur service (en temps, en sécurité...) que celui offert par la route gratuite, ce qui explique que le trafic y est non négligeable.

Dans le cas du GCO, le calage a pu être effectué à partir des comptages de l'A4 et de la RD421 entre Saverne et Schwindratzheim, ainsi qu'à partir d'éléments issus des études sur l'agglomération marseillaise et le tunnel du Prado-carénage.

L'expérience d'autres villes françaises (Lyon, Marseille...) a montré que le péage d'une autoroute urbaine ou périurbaine concédée (avec péage) n'est pas rédhibitoire, même si, dans le cas du GCO, cela présentera certaines vertus régulatrices par rapport à la mise en place du péage PL sur la rive allemande du Rhin. Le succès de la mise en place du péage repose essentiellement sur une politique tarifaire et commerciale pertinente.

Sur la question : qui paie pour quel usage ? (point 4.2) :

La vocation première du péage est de constituer une ressource permettant de financer les infrastructures autoroutières concédées. Du point de vue juridique, le péage est la « contrepartie du service rendu aux usagers » ; son régime est gouverné par le principe de proportionnalité qui suppose que le niveau du péage reflète les coûts des moyens mis en œuvre pour offrir à l'usager le service attendu : sécurité, rapidité, confort.

L'article L122.4 du code de la voirie routière dispose que les péages ne peuvent être perçus qu'« *en vue d'assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure. En cas de délégation des missions du service public autoroutier, le péage couvre également la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire.* »

En application de cet article, et conformément au décret du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, les cahiers des charges passés entre l'Etat et les sociétés concessionnaire d'autoroutes déterminent notamment les modalités de calcul d'un tarif kilométrique moyen qui sert de base aux tarifs de péage et qui tient compte de la structure du réseau, des coûts de construction, des charges d'exploitation et des charges financières de la société. Il convient de noter que le niveau du tarif de péage et son évolution dans le temps est un des critères des appels d'offres passés par l'Etat et à l'issue desquels sont choisis les concessionnaires.

Dans le respect du principe d'égalité des usagers devant le péage, les tarifs des péages autoroutiers sont différenciés selon la catégorie de véhicules afin de tenir compte des coûts générés par chacune de ces catégories tant au niveau de la construction (dimensionnement des voies et des barrières de péage, caractéristiques techniques des ouvrages) que pour l'entretien et l'exploitation (usure des chaussées, occupation d'espace, etc.).

Dans l'objectif d'une meilleure imputation des coûts d'usage de l'infrastructure d'une part, et compte-tenu de la nécessité de fixer de critères objectifs, fiables, et facilement identifiables en barrière d'autre part, la classification des véhicules au péage applicable depuis le 1^{er} janvier 2001 est fondée sur la mesure de la hauteur totale des véhicules et sur le poids total autorisé en charge (PTAC) puis, pour les poids lourds, sur le nombre d'essieux. Cette classification est la suivante :

Classe 1 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale inférieure ou égale à 2 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;

Classe 2 : véhicules ou ensembles de véhicules de hauteur totale comprise strictement entre 2 mètres et 3 mètres et de poids total autorisé en charge (PTAC) inférieur ou égal à 3,5 tonnes ;

Classe 3 : véhicules à deux essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;

Classe 4 : véhicules ou ensembles de véhicules à plus de 2 essieux, dont la hauteur totale est supérieure ou égale à 3 mètres ou dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ;

Classe 5 : motos

Le tarif kilométrique d'une catégorie de véhicules se déduit du tarif kilométrique applicable aux véhicules de la classe 1 par application d'un coefficient tarifaire.

Les tarifs des différents trajets qui peuvent être revus au maximum une fois par an (habituellement au 1^{er} février de chaque année) sont contrôlés par l'Etat avant leur application.

Tout en restant dans ce cadre, la tarification correspond bien entendu à une politique commerciale du concessionnaire et peut comporter des systèmes d'abonnements ou de modulation en fonction des heures ou des types d'usages.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

La commission est favorable au péage qui permet de financer cette infrastructure autoroutière concédée. A notre avis, le péage n'est pas fatalement dissuasif car il offre aux utilisateurs des avantages et des garanties (rapidité, fluidité, sécurité notamment.)

Comme le souligne le maître d'ouvrage, la pertinence et le succès de la mise en place du péage repose essentiellement sur une politique tarifaire et commerciale adaptée.

La commission note cependant que la politique tarifaire sur le GCO est incluse dans l'étude des différentes variantes sur les trafics, en particulier dans la variante 7 qui semble la plus probable, ce qui n'est donc pas négligeable pour les reports de trafics sur le GCO et sur l'A35.

Thème n°18 : Outil de développement économique

Observations du public :

Ce projet est prioritaire et indispensable pour le développement économique de la région.

Il garantira une attractivité plus grande de la région de Strasbourg et de l'Alsace.

Il assurera aux entreprises une compétitivité plus importante par une diminution des coûts directs et indirects : c'est donc un investissement rentable.

Réponses du maître d'ouvrage :

Le mémoire en réponse n°2 indique :

Sur la question : Quels bénéfices pour l'économie alsacienne ? (point 5)

Il a été rappelé en 1 relativement au choix du tracé que les échanges économiques devant prioritairement bénéficier de la nouvelle infrastructure sont d'abords régionaux ou en lien avec la région.

La réalisation du projet aura un effet bénéfique ressenti par les entreprises quand il y aura un changement significatif de l'offre de service et de gains d'accessibilité. En effet, plus que le « gain de temps », c'est l'élargissement de l'univers des choix dans un temps quasi invariant qui permet une création de valeur économique. C'est ce qui se traduit concrètement pour les entreprises par une offre élargie de biens de services et de clients potentiels, un élargissement des aires de marché et un accroissement du marché.

Lors de la réalisation d'une nouvelle infrastructure, le gain de temps ou de coût de transport estimé se traduit économiquement en une augmentation des opportunités de contact. C'est ce qui est représenté par la carte page 78 de la pièce D du dossier d'enquête et c'est ce qui est le plus proche du déterminant de l'efficacité économique du territoire : augmenter l'étendue des choix permet d'augmenter la pertinence du choix effectué. Ces aspects sont décrits dans l'annexe II de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique et sociale des projets d'infrastructure de transport.

La difficulté de la traversée routière de Strasbourg est une contrainte très forte à la circulation des personnes et des biens entre le Nord et le Sud de l'Alsace. Cela est d'autant plus sensible que les périodes de pointe s'étendent de plus en plus en longueur dans le cours de la journée. En améliorant cette situation, l'A355-GCO contribuera au développement de l'ensemble de l'économie alsacienne, que ce soit par l'amélioration de l'accès à l'emploi et à certaines formations ou par celle des déplacements professionnels.

Seul moyen de relier efficacement le Nord et le Centre/Sud de l'Alsace, l'A355-GCO profitera avant tout à l'Alsace et aux territoires les plus proches. Comme il a été rappelé plus haut, le trafic des poids lourds sur l'A 35 est aujourd'hui principalement un trafic de desserte locale et de transit à l'échelle régionale ou transfrontalière proche. C'est une voie judicieusement placée par rapport aux flux de transports de marchandises combinant plusieurs modes. Il deviendra ainsi très performant vis-à-vis de l'ensemble de la desserte fret de

l'agglomération strasbourgeoise. Le port de Strasbourg et le secteur de Cronembourg – gare centrale bénéficieront eux aussi directement de ces effets.

A l'échelle du Bas-Rhin, plusieurs grands pôles d'activités ont une desserte routière s'effectuant aujourd'hui par le réseau secondaire via plusieurs villages, notamment la zone de la Bruche (Duttlenheim et Ernolsheim au premier chef, Duppigheim en enfin Kolbsheim dans une moindre mesure), l'aéroport d'Entzheim et le secteur d'équipement en développement à Eckbolsheim autour du projet de Zénith.

L'effet positif sera d'autant plus important que la saturation des grands pôles, les contraintes pesant sur l'aménagement (rareté du foncier, environnement...), la recherche de la meilleure utilisation des différents modes de transports conduisent à concentrer les nouveaux développements en quelques lieux stratégiques, notamment au nord vers Mommenheim et Drusenheim, qui seront idéalement placés pour les modes ferroviaires et routiers grâce à l'A355.

C'est pourquoi des tracés autoroutiers situés plus à l'Ouest (comme « Saverne-Molsheim »), qui répondent essentiellement à des préoccupations limitées de transit international sans réelle valeur ajoutée pour le territoire, ont été écartés lors des études préliminaires du GCO et lors du débat de 1999. Ils auraient été très coûteux, très pénalisants pour l'environnement et très peu utiles pour la très grande majorité des trafics concernés.

Le GCO permettra aux villes moyennes, et à des territoires comme l'Alsace du Nord ou la région de Saverne, un accès grandement amélioré à l'ensemble du territoire alsacien, dans un contexte où l'éclatement des déplacements ne permet pas, sauf avec Strasbourg, la mise en place de transports en commun performants. Le GCO favorisera également l'accès au marché du travail, notamment pour les habitants du Bas-Rhin. Cela constitue un facteur positif incontestable, compte tenu de la hausse du chômage et de la diminution des opportunités d'emplois transfrontaliers.

Dans le cas du GCO, les secteurs qui bénéficieront le plus de cette dynamique sont la zone de la vallée de la Bruche entre Molsheim et Lingolsheim, l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim, le secteur nord de l'agglomération (Hoerd – Brumath) et l'ouest de l'agglomération autour de Wolfisheim, secteur qui accueillera déjà prochainement le Zenith. Le secteur Nord, qui se trouve bien connecté au mode ferroviaire, pourra gagner un intérêt renforcé pour le développement de plates-formes multimodales.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

La Commission prend à son compte les réponses du maître d'ouvrage et marque son accord avec les arguments développés par le demandeur.

Thème n°19 : Délestage de l'A35

Observations du public :

Augmentation de la fluidité du trafic, gain de temps et plus de sécurité.

Aire de péage et aire de service sur un seul site.

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

Monsieur Georges LINGENHELD (représentant de la Chambre de Commerce) :

Je ne m'attendais pas à recevoir des applaudissements. Néanmoins, ce soir, beaucoup de questions ont été posées, il y a de nombreuses inquiétudes et je comprends ces personnes. Mais je voudrais aussi que l'on pense à ceux qui travaillent et qui utilisent, tous les jours, la rocade de Strasbourg. A l'heure actuelle, cette rocade fait partie des rocades les plus chargées de France et nous sommes à 200 000 véhicules par jour. Aujourd'hui, une autoroute est classée, à partir de 75 000 véhicules/jour, route à grand trafic. La ville de Colmar, qui compte 80 000 habitants et celle de Sélestat, qui en compte 20 000, ont eu leur contournement il y a des années. Aujourd'hui Strasbourg. Nous avons des engorgements à longueur de journée. Strasbourg ne doit-il pas avoir aussi son G.C.O. ?

Je représente 40 000 entreprises. Nous n'avons pas encore parlé d'emploi. A l'heure actuelle, l'emploi est important pour que chacun puisse vivre et ce confortablement. Dans son rapport, TTK indique que 12 millions d'heures sont perdues par an sur la rocade de Strasbourg. Ceci correspond à 7 500 emplois par an. Pouvez-vous me confirmer ces chiffres ? A la chambre de Commerce, nous avons évalué la perte quotidienne sur l'autoroute de Strasbourg à 500 000 €.

Monsieur Fabien GUERIN (TTK) :

Il y a un certain nombre d'encombrements et ceux-ci coûtent de l'argent, c'est évident. Il n'est pas certain qu'avec le G.C.O., ces encombrements diminuent et que ce coût, que vous avez trouvé dans le rapport, diminue.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

Les réflexions de la Commission sur le délestage de l'A35 ont été largement développées à propos des thèmes 1 et 3 et nous rappellerons simplement que le désengorgement de l'A35 n'était pas l'enjeu ni l'objectif du GCO.

Ceci étant, la réalisation du GCO tel que présenté dans l'étude d'impact aidera à la requalification de l'A35, ce qui permettra une plus grande fluidité sur cet axe.

Thème n°20 : Continuité de l'axe Nord-Sud

Observations du public :

Le tracé choisi est le plus judicieux.

Il augmentera la sécurité sur les axes régionaux.

Ce tracé assurera une amélioration des liaisons entre les villes moyennes et diminuera les distances.

Il désengorgera la ville de Brumath.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les réponses du maître d'ouvrage à ces observations figurent dans ses mémoires relatifs au thème1 et ne seront donc pas reprises dans ce paragraphe.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

La continuité de l'axe nord-sud est un des objectifs de la nouvelle infrastructure, la Commission considère donc que le projet présenté semble totalement répondre à cet objectif.

Véritable chaînon manquant à un axe qui se détourne de l'agglomération strasbourgeoise, il a été retenu à l'issue du débat de 1999 sur les fonctionnalités d'une liaison A4/VRPV et précisé durant les phases de concertation et d'études ultérieures.

Gage de rapidité et de sécurité, il privilégiera les liaisons dans le Bas Rhin et l'Alsace entre les villes moyennes (70 000 PL en déplacement sur 80 000 observés dans le région). De ce fait, le GCO contribuera au délestage des axes secondaires et des localités traversées.

Thème n°21 : Desserte et accessibilité

Observations du public :

Le projet facilitera les dessertes et les accessibilités aux pôles d'activité de la région Alsace et dans Strasbourg.

Il permettra d'accéder facilement aux unités de production d'Haguenau et de Sélestat ainsi qu'à l'aéroport d'Entzheim.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les réponses du maître d'ouvrage à ces observations figurent dans ses mémoires relatifs au thème3 et ne seront donc pas reprises dans ce paragraphe.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

Le GCO ayant pour vocation de faciliter les échanges entre les villes moyennes de la région et les accès à la zone artisanale de la plaine de la Bruche, il répondra pleinement aux observations exprimées dans ce thème.

Thème n°22 : Pollution et stress

Observations du public :

Le GCO sera bon pour l'environnement ; la pollution baissera, les nuisances à Ergersheim seront réduites et la consommation de carburant sera en baisse.

Il permettra une meilleure qualité de vie ; diminution du stress, de la fatigue et des nuisances sonores.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les réponses du maître d'ouvrage à ces observations figurent dans ses mémoires relatifs au thème5 et ne seront donc pas reprises dans ce paragraphe.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

RAS

Thème n°23 : Accès sur Strasbourg

Il facilitera l'accès à Strasbourg et les déplacements au droit de Strasbourg.

Réponses du maître d'ouvrage :

Les réponses du maître d'ouvrage à ces observations figurent dans ses mémoires relatifs au thème 3 et ne seront donc pas reprises dans ce paragraphe.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

La réalisation du GCO contribue à la réorganisation des accès sur Strasbourg, non pas tant au niveau des trajets domicile-travail, qu'au niveau des trafics de moyenne et longue distance à destination des pôles d'activités de la BRUCHE, de l'aéroport, vire du port. Indirectement le GCO devra participer à une plus grande fluidité de l'A35 permettant une requalification urbaine de cette autoroute.

Nous rappellerons que la régularisation du trafic pendulaire relève plus d'une politique innovante et adaptée des transports en commun avec le développement de parking relais et d'une maîtrise de l'urbanisation que du seul GCO.

Par ailleurs, la nouvelle structure autoroutière combinée à la future VLIO facilitera effectivement les déplacements au droit de Strasbourg.

Thème n°24 : Points sur les mises en compatibilité des POS/PLU

Eckwersheim : L'enquête préalable à la mise en compatibilité du POS concerne t-elle le TGV Est, emplacement réservé n°A1 ou le GCO, emplacement réservé n°A2,
Le règlement présenté dans le dossier ne serait pas le dernier mis à jour en septembre 2005.

Duttlenheim : le passage entre la rue des près et le CD 111 n'est pas rétabli or présence d'une caserne des pompiers à proximité.
Le projet de piste cyclable doit être pris en compte

Breuschwickersheim : Le GCO traverse une zone protégée au PLU, seul endroit où les habitants peuvent se promener et s'oxygéner.

Ittenheim : Utiliser l'ancienne décharge située dans la section « Am Musaurain » pour la réalisation de l'aire de service

Réponses du maître d'ouvrage :

Le mémoire en réponse n°2 indique:

En ce qui concerne le PLU de Breuschwickersheim (point 8.4) :

Le PLU de Breuschwickersheim ne fait pas l'objet d'un dossier de mise en compatibilité dans la mesure où la commune est en train de se doter d'un PLU à partir d'une situation où elle n'avait pas de POS. Le PLU a été approuvé le 7 avril 2006 et le projet d'A355-GCO est bien intégré dans le document en cours d'élaboration comme l'illustrent les pièces jointes. Si les emplacements réservés se situent en partie sur les vergers, ils n'éliminent pas la zone protégée inscrite au PLU (Np sur la carte).

Par ailleurs et dans le cadre de la concertation avec les communes concernées par la mise en compatibilité e leur POS/PLU, le DRE nous transmet pour notre parfaite information le compte rendu de la réunion organisée le 11 mai 2006. Ce document indique les différents points qui compléteront voire modifieront les dossiers soumis à enquête.



**Autoroute A 355
GRAND CONTOURNEMENT OUEST
DE
STRASBOURG**

MISE EN COMPATIBILITE
DES POS/PLU
L 123-16

Examen conjoint

COMPTE-RENDU
DE
LA REUNION D'EXAMEN
CONJOINT
DU
JEUDI 11 MAI 2006

N.B. : Les observations sur le présent compte-rendu devront être adressées à la DDE - Service Urbanisme et Aménagement, 24, Rue Jacques Kablé 67070 STRASBOURG CEDEX dans les 15 jours suivant réception.

G.C.O./POS-PLU
Examen conjoint 11.05.06
Compte-rendu

- 2 -

Assistaient à la réunion :

M. MAILLOT	Service de la Planification Urbaine de la Communauté Urbaine de Strasbourg
M. PFRIMMER	Maire de ECKWERSHEIM
M. ROHFRITSCH	Maire de LAMPERTHEIM
M. BRONNER	Maire de VENDENHEIM
M. WOLFF	Services Techniques de la Mairie de VENDENHEIM
M. FURRLER	Maire de HURTIGHEIM Vice-Président de la Communauté de Communes ACKERLAND
M. DIETSCHY	Adjoint au Maire de ITTENHEIM
M. STREBLER	Président du SIVOM de la Souffel
M. UNTERSTOCK	Maire de DINGSHEIM
M. VIOLA	Maire de ACHENHEIM
M. LASTHAUS	Maire de BERSTETT
M. LIENHARD	Adjoint au Maire de ACHENHEIM
M. BERTHIER	Maire de DUPPIGHEIM
M. RUCH	Maire de DUTTLENHEIM
M. GRAUSS	Adjoint au Maire de DUTTLENHEIM
M. SCHMID	Adjoint au Maire d'ERNOLSHEIM-SUR-BRUCHE
M. KREMSER	Directeur Général des Services de GEUDERTHEIM
M. DIEMER	Adjoint au Maire de KOLBSHEIM
M. BERNARD	Secrétaire de Mairie de KOLBSHEIM
M. RIEDENGER	Adjoint au Maire de PFETTISHEIM
Melle HOLTZINGER	Conseil Général du Bas-Rhin
MM. HENRY	Conseil Régional d'Alsace
METREAU	Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin
FIX	Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin
Mme WAGNER	Chambre des Métiers d'Alsace
M. REVERDY	Directeur du Syndicat Mixte du SCOT de la Région de Strasbourg
Melle BRUNEAU	Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt
M. QUOY	Direction Régionale de l'Equipement
M. CLAVERIE	Direction Départementale de l'Equipement

Etaient excusés :

- Monsieur le Maire de STUZTHEIM-OFFENHEIM
- Monsieur le Maire de PFULGRIESHEIM
- Le Président de la Communauté de Communes ACKERLAND
- La Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
- La Chambre de Commerce et d'Industrie du Bas-Rhin
- Le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine
- Le Président de la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig
- La Direction Régionale de l'Environnement.

Etait absent :

- La commune d'OSTHOFFEN

.../...

M. CLAVERIE ouvre la séance en remerciant les personnes présentes d'avoir bien voulu répondre à l'invitation du 25 Avril 2006.

La présente réunion se place dans le cadre des dispositions prévues par les articles L 123-16 et R 123-23 du Code de l'Urbanisme.

La procédure de mise en compatibilité d'un POS ou d'un PLU en application de l'article L 123-16 susvisé constitue une procédure particulière de remaniement des POS et des PLU diligentée par l'Etat.

La déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un POS ou d'un PLU ne peut intervenir que si, conformément à l'article L 123-16 du code de l'urbanisme, l'enquête concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et la mise en compatibilité du POS ou du PLU qui en est la conséquence.

Elle se distingue des procédures de modification ou de révision prévue à l'article L 123-13 du code de l'urbanisme conduite à l'initiative et sous la responsabilité des collectivités locales.

La procédure prévue par l'article L 123-16 doit nécessairement être appliquée lorsque l'incompatibilité d'une opération avec le POS ou le PLU approuvé a été constatée.

M. QUOY rappelle que les communes directement concernées par le projet du Grand Contournement Ouest ont été destinataires au mois de Mars 2006 d'un exemplaire du projet de dossier d'enquête publique et qu'une réunion de présentation dudit dossier s'est tenue dans chaque mairie. A cette occasion, certaines remarques portant notamment sur les pièces concernant la mise en compatibilité des POS/PLU ont été prises en compte dans les dossiers adressées pour la réunion de ce jour.

Parallèlement, une concertation inter-administrative locale a été menée au mois de mars 2006.

L'enquête publique se déroulera du 1er Juin 2006 au 13 Juillet 2006.

Le Tribunal Administratif a désigné une commission d'enquête qui se compose de trois personnes :

- Mme SPIELMANN - aménageur-urbaniste,
- M. DELOBBE - Lieutenant-Colonel de l'Armée de Terre retraité,
- M. DENIS - Professeur de Génie Mécanique retraité.

L'arrêté préfectoral du 3 Mai 2006 prévoit au moins une permanence dans chaque commune.

La commission d'enquête souhaite pouvoir disposer dans le cadre des permanences d'une salle comportant au moins une table et quelques chaises pour recevoir le public dans de bonnes conditions.

I. Présentation des changements apportés aux pièces des POS/PLU

16 POS/PLU sont concernés par la mise en compatibilité, le POS intercommunal du SIVOM de la Souffel regroupant trois communes.

Le dossier de mise en compatibilité de chaque POS/PLU comporte :

- une note destinée à être annexée au rapport de présentation du POS/PLU qui :
 - présente l'objet de la procédure, les incidences sur les pièces des POS/PLU,
 - expose les objectifs, les raisons du choix du tracé retenu et les caractéristiques de l'infrastructure,
 - présente l'état initial du site et de l'environnement, les incidences et les mesures proposées pour réduire les impacts sur l'environnement ;
- les pièces du POS/PLU qui doivent être modifiées.

.../...

Le tableau annexé au présent compte-rendu (et qui a été remis en séance) présente d'une façon synoptique les pièces des POS/PLU concernées par les modifications apportées.

Des pages des rapports de présentation ont été modifiées dans certains cas.

Un emplacement réservé a été rajouté (modifié pour les POS ayant déjà pris en compte le projet) sur les plans de zonage concernés.

Les articles 1 (ou 2), 3 et 6 du règlement des zones affectées par le projet ont été complétés :

- l'article 1 (ou 2) pour autoriser les opérations inscrites en emplacement réservé, ainsi que les constructions et installation qui leur sont liées,
- l'article 3 pour interdire tout accès direct à l'opération,
- l'article 6 pour introduire un recul de construction de part et d'autre de la limite d'emprise de l'emplacement réservé,

La liste des emplacements réservés a été également modifiée.

II. Les observations émises en séance sur les dossiers de mise en compatibilité des POS/PLU

M. REVERDY n'a aucune observation à formuler, le projet étant inscrit au projet de schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg qui doit être approuvé au début du mois de Juin 2006.

La Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement qui n'a pu assister à la réunion a émis, par lettre du 4 mars 2006, les remarques suivantes :

- Le texte modifié de l'article 6 NC du POS de Berstett, de l'article 6 des zones NC et ND du POS de Duttlenheim doit interdire les constructions à l'intérieur des reculs et non à l'extérieur (*les documents seront modifiés en conséquence*) ;
- Le réseau des lignes électriques gérées par Electricité de Strasbourg n'est pas relevé dans le chapitre sur les contraintes (*les données environnementales n'ont pris en compte que les lignes de plus de 63 kv*) ;
- La canalisation de transport d'hydrocarbures du réseau géré par Trapil ODC 3 n'est pas relevée sur Berstett (*cette canalisation est située à l'extrême Ouest de la commune sur le territoire de la commune fusionnée de Reitwiller et ne concerne donc pas le projet*) ;
- Les réseaux de gaz gérés par Gaz de Strasbourg ne figurent pas sur la carte des données environnementales de certains POS (*les données environnementales ne font figurer que les canalisations de transport*) ;
- La canalisation de transport d'hydrocarbures du réseau géré par Trapil -ODC 3 n'est pas relevée sur Ittenheim (*cette canalisation se trouve à l'extrême Est du territoire de la commune dans un secteur éloigné du projet*) ;
- Les oléoducs ne sont pas relevés sur le territoire de la commune de Souffel et de la commune de Stotzheim-Offenheim (*le tracé de ces canalisations figure sur la carte de synthèse*) ;
- Le périmètre SEVESO mentionné au paragraphe III.1.2 relatif au rappel synthétique en page 5 du dossier du POS de Geudertheim concerne les installations de raffinage mais aussi le parc de stockage de la CRR (*la page 5 sera modifiée en conséquence*).

M. RUCH demande que le recul de construction figurant sur les plans de zonage modifiés du POS de Duttlenheim (cf. page 14 et 16 du dossier) soit supprimé dans la section du projet de bretelle compris dans la zone UX. Ce recul conduirait à rendre inconstructible une parcelle qu'une entreprise riveraine vient d'acquérir (*le recul de construction sera supprimé comme demandé*).

M. DIEMER fait observer que la commune de Kolbsheim n'est pas concernée par le canal de la Marne au Rhin, mais par le canal de la Bruche (*le texte du II.2.3 (page 4) du dossier de mise en compatibilité du POS de Kolbsheim sera rectifié en conséquence*).

.../...

M. MAILLOT demande que la carte de synthèse des impacts et des mesures environnementales figurant au III.2 des dossiers des POS de Vendenheim et de Eckwersheim soit agrandie pour améliorer la visibilité (*les pages concernées seront modifiées en conséquence*).

M. MAILLOT fait observer que la trame concernant les périmètres de conventionnement potentiels pour le Grand Hamster figurant sur les plans susvisés empiète sur des espaces qui sont réservés pour l'urbanisation future sur la commune de Vendenheim. M. QUOY répond qu'il s'agit de périmètres figuratifs.

Melle BRUNEAU fait observer que la trame espace boisé classé apparaît sur les plans de zonage dans les sections touchées par l'emplacement réservé pour le Grand Contournement Ouest.

Il est convenu de rajouter sur chaque page des POS/PLU concernés la mention suivante : « *les espaces boisés classés situés dans les emplacements réservés sont supprimés* ».

MM. STREBLER et WUNENBURGER signalent que les élus du SIVOM de la Souffel « ont décidé de ne pas prendre en compte les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du POS » pour les raisons invoquées dans une lettre que le Président du SIVOM vient d'adresser le 4 Mai 2006 au Préfet :

« La commission POS/PLU du SIVOM s'est par ailleurs réunie le 19 Avril 2006 pour examiner, entre autres, la question de la mise en compatibilité de notre POS avec le projet de GCO.

A l'issue de ces réunions, force est de constater que les nouveaux éléments en notre possession ne sont absolument pas de nature à nous rassurer, tout au contraire ; ainsi que les questions essentielles relatives aux nuisances sonores et à la pollution de l'air sont traitées avec une légèreté qui frise la provocation : comment, en effet, affirmer (page 8 du document transmis) qu'un tel projet, s'il devait se réaliser, n'aurait « pas d'impact particulier » en ce qui concerne le bruit, et ne générerait « pas de risque majeur » en matière de qualité de l'air, celle-ci étant même susceptible de s'améliorer.

Nous ne pouvons pas laisser écrire dans notre POS, ce genre de contre vérités qui vont à l'encontre du bon sens.

Concernant le volet agricole et paysager, notre inquiétude quant à la mise en oeuvre d'un remembrement au rabais est réelle, suite aux affirmations de vos services qui nous ont confirmé qu'un remembrement global au niveau des trois bans communaux était difficilement envisageable. ».

M. CLAVERIE signale qu'il a détecté certaines imperfections lors de la relecture des dossiers de POS :

- Les évolutions de superficie des zones A figurant dans la colonne évolution n'ont pas lieu d'être dans la mesure où les changements apportés n'affectent pas les périmètres de zonage (*la page 18 sera modifiée en page 18 dans le dossier de mise en compatibilité de Pfettisheim en conséquence*) ;
- Le sommaire (page 2) du dossier de mise en compatibilité du POS d'Eckwersheim sera complété par la mention de la pièce 5 ;
- Le I.2.2. (page 3) du dossier de mise en compatibilité du POS d'Ittenheim doit être complété en mentionnant que le plan de zonage en 1 x 2000 est également concerné ;
- Le sigle « ECB » figurant sur la page 11 du dossier de mise en compatibilité du POS d'Osthoffen est remplacé par « E.B.C. » ;
- La partie de phrase « voie de type I à 4 files de circulation » est à supprimer dans l'encadré de la page 26 du dossier de mise en compatibilité du POS de Duttlenheim ;
- La page 14 du dossier de mise en compatibilité du POS de Duttlenheim sera complétée par la mention suivante : « l'emplacement réservé A4 est supprimé ».

La discussion a porté également sur des points qui ne concernent pas la mise en compatibilité des POS/PLU :

- les aménagements fonciers agricoles (remembrement),
- le rétablissement des chemins, routes et pistes cyclables existantes,
- les ouvrages de traitement des eaux pluviales.

III. Conclusion

Les propositions ou demandes de modification des dossiers de mise en compatibilité des POS qui ont été exposées ci-avant seront prises en compte dans la version qui sera soumise à l'enquête publique.

Un compte-rendu de la réunion va être établi qui sera adressé à toutes les personnes publiques invitées à la présente réunion.

Après que la commission d'enquête aura remis ses conclusions, les organes délibérants des collectivités compétentes en matière de POS/PLU seront saisis pour émettre un avis sur les projets de mise en compatibilité des POS/PLU qui les concernent.

Strasbourg, le
Le rédacteur
Jean-Claude CLAVERIE

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

La commission constate que l'ancienne décharge située sur Ittenheim est comprise dans le périmètre concerné par la DUP. La réponse du maître d'ouvrage dans le tableau de synthèse des correspondances indique que cette décharge pourra être réutilisée sous réserve de procéder à une étude de dépollution et à un traitement préalable éventuel.

Par ailleurs, les réponses du maître d'ouvrage aux observations inscrites sur les registres d'Eckwersheim et de Duttlenheim présentées dans le tableau de synthèse des correspondances ne sont pas satisfaisantes.

La commission constate effectivement une confusion entre la numérotation des emplacements réservés A1- TGV Est et A2 – GCO sur Eckwersheim et il conviendra de vérifier que le règlement présenté dans le dossier soumis à enquête est bien celui en vigueur.

La commission prend note de l'importance de rétablir le passage entre la rue des près et le CD 111 dont la hauteur devra tenir compte des gabarits des véhicules spéciaux.

Thème n° 25 : Compensations - Ouvrages

Observations du public :

L'analyse des mesures compensatoires des impacts environnementaux laisse apparaître une aggravation des impacts du GCO sur les exploitations agricoles.

Toute mesure compensatoire environnementale devra faire l'objet d'une indemnisation si elle est la source d'une contrainte supplémentaire pour les exploitations agricoles.

La DUP devra mentionner l'application de l'article L.123-24 du code rural.
Les possibilités d'aménagements fonciers devront permettre une réelle restructuration foncière.

Tous les équipements et aménagements agricoles menacés par le GCO devront être rétablis.

Tableaux des demandes particulières :

Communes	Demandes particulières
<i>ACHENHEIM</i>	Prévoir un franchissement du GCO pour l'accès aux parcelles des engins agricoles.
<i>DUTTLENHEIM</i>	Une procédure d'aménagement actuellement en cours tente d'intégrer les emplacements nécessaires à l'aménagement du GCO
<i>ECKWERSHEIM</i>	Il serait nécessaire de trouver les solutions juridiques permettant de prendre en compte les deux infrastructures (LGV et GCO) dans un même projet de remembrement. La ferme BAUER d'Eckwersheim et un bâtiment de l'exploitation GRAD à Vendenheim sont proches du GCO, il faut envisager des mesures de protection adaptées.
<i>ERNOLSHEIM-BRUCHE</i>	Dans la vallée de la Bruche, nous demandons le rétablissement des réseaux hydrauliques appartenant au syndicat d'irrigation de Kolbsheim-Ernolsheim sur Bruche.
<i>GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL</i>	L'EARL « Ferme KLEIN », production porcine et avicole, a ses bâtiments proches du GCO, il faut envisager des mesures de protection adaptées.
<i>ITTENHEIM</i>	Il est souhaitable de privilégier des hypothèses de remembrements intercommunaux. Le réseau de chemins qui sera élaboré dans le cadre du remembrement devra rétablir l'ensemble des circulations agricoles. Certains chemins nécessiteront des surlargeurs et un revêtement goudronné pour permettre la circulation agricole. Le déplacement des réseaux souterrains (fibres optiques, lignes électriques) ne devra pas être à la charge de l'Association foncière.
<i>KOLBSHEIM</i>	Aucune partie du ban communal ne devra être soustraite du remembrement pour des raisons environnementales. Dans le secteur du « Herrenweg » nous demandons le rétablissement des réseaux de drainage. Dans la vallée de la Bruche, nous demandons le rétablissement des réseaux hydrauliques appartenant au syndicat d'irrigation de Kolbsheim-Ernolsheim sur Bruche.
<i>OSTHOFFEN</i>	Le remembrement ne devra pas exclure les zones de vergers.
<i>PFETTISHEIM</i>	Pour un bâtiment de l'exploitation DAUL il faut envisager des mesures de protection adaptées. Les pylônes électriques et les réseaux enterrés devront être déplacés sans aggraver la destruction parcellaire.
<i>PFULGRIESHEIM</i>	Pour un bâtiment de l'exploitation ROTH il faut envisager des mesures de protection adaptées.
<i>VENDENHEIM</i>	Une zone drainée de 5ha, une zone irriguée de 11ha incluant 2 forages, 500m de conduites enterrées et des installations de couverture intégrale sont concernées par les emprises. Pour les installations des EARL HASSLER et DOLLINGER il faut envisager des mesures de rétablissement de ces réseaux. Il est inacceptable que le ban de Vendenheim supporte le poids d'un reboisement au taux de 2 pour 1

Un fonds de restructuration permettant de compenser le potentiel de production disparu du fait de l'artificialisation de 330ha devra être mis en place.

Une politique de réserve foncière raisonnée, adaptée aux besoins de chaque commune et gérée avec les organisations professionnelles agricoles devra être mise en place.

Un protocole liant le futur maître d'ouvrage et les organisations professionnelles agricoles devra être réalisé dans le contexte spécifique de cet ouvrage.

L'APS a pris en compte une partie de la problématique des flux agricoles et agro-industriels, il est regrettable que le dossier d'enquête publique ne reprenne pas de façon explicite l'ensemble ces données. Il est impératif que ces résultats soient validés dans le cadre de la DUP et qu'ils s'imposent sans ambiguïté au futur concessionnaire.

Le gabarit de 7.50 m de largeur et de 4 m en hauteur, la séparation des flux sur les ouvrages de franchissement liée aux voies départementales constituent des points d'accord de la phase d'APS.

Le tableau de la page suivante reprend tous ces ouvrages.

La société LEVOIR /BESTFOODS UNILEVER demande une étude approfondie et sécuritaire de la circulation routière du périmètre représenté par l'entrée du site et la partie de l'avenue Jean Prêcheur interférant avec celle-ci, ainsi qu'avec le passage sous le GCO.

Cette société demande à être associé à cette démarche afin de garder la maîtrise des implications potentielles d'aménagement de sa propriété.

Tableau des ouvrages faisant l'objet d'un accord au stade de l'APS.

Communes	Voie rétablie	Code APS	Type d'usage	Type d'ouvrage
BERSTETT	CE	OA 28	Agricole, faune, piétons	Inférieur
	CE	OA 27 bis	Agricole, faune, piétons	Supérieur
	CE	OA 27	Agricole, faune	Supérieur
Nous demandons que les OA soient aménagés sur notre territoire en fonction du remembrement actuellement en cours. Réaliser une piste cyclable entre Berstett et Vendenheim				
DINGSHEIM	CE	OA 24	Agricole, faune	Supérieur
	Nous demandons que les rétablissements se fassent dans l'axe des chemins existants suite aux opérations d'aménagement foncier. L'OH 19 rétablissant la Souffel ne peut pas avoir une vocation agricole principale.			
DUPPIGHEIM	Rue Marc Seguin	OA 6	Routier, agricole	Inférieur
	Nous demandons l'aménagement d'un rétablissement dans le secteur de l'OH 2, afin d'assurer la desserte agricole des surfaces situées à l'Est du GCO et de rétablir la futur liaison cyclable Duttlenheim-Duppigheim.			
DUTTLENHEIM	Diffuseur	OA 4	Routier, agricole	Inférieur
	Traverse	OA 3 bis	Routier, agricole	Inférieur
	RD 392	OA 3	Routier, agricole	Inférieur
Nous demandons l'aménagement d'un rétablissement dans le secteur de l'OH 2, afin d'assurer la desserte agricole des surfaces situées à l'Est du GCO et de rétablir la futur liaison cyclable Duttlenheim-Duppigheim.				
ECKWERSHEIM	Canal Marne-Rhin	OH13	Fluvial, agricole, faune, circulation	Inférieur
	RD226, CE	OA NC2	Routier, agricole	Tranchée couverte
	RD 61	OA 29	Routier, agricole	Inférieur
ERNOLSHEIM-BRUCHE	CE	OA 15	Agricole, faune	Supérieur
	CE	OA NC1	Hydraulique, faune	Inférieur
	Av. de la Concorde	OA 9	Routier, agricole	Inférieur
	Rue Marc Seguin	OA 6	Routier, agricole	Inférieur
GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL	RD 64	OA 25	Routier, agricole	Supérieur
	Nous souhaitons la réalisation d'un ouvrage de franchissement dans l'axe du chemin « Offenheimerweg ». L'OH 9 en passage inférieur ne répond à la problématique de la desserte des 50 ha situés à l'Ouest du GCO.			
HURTIGHEIM	RD 228	OA 21	Routier, agricole, faune, circulation	Inférieur
	Nous demandons la séparation des flux routiers et agricoles sur l'OA 21. Nous demandons à être associés à l'aménagement du carrefour RN 4 et RD 228.			
ITTENHEIM	RN 4	OA 20	Routier, agricole	Supérieur
	RD 222	OA 19	Routier, agricole	Inférieur
	RD 622	OA 18	Routier, agricole	Supérieur
Nous demandons la séparation des flux routiers et agricoles sur l'OA18, l'OA19, l'OA20. Nous demandons l'aménagement d'un passage agricole dénivelé de franchissement de la RN 4 à l'ouest du GCO.				
KOLBSHEIM	RD 45	OA 14	Routier, agricole	Supérieur
	CE	OA 13	Agricole, faune, circulation douce	Supérieur
	CE	OA 12	Agricole, faune, circulation douce	Inférieur
	RD 93	OA 11	Routier, agricole	Inférieur
Nous demandons la séparation des flux routiers et agricoles sur l'OA 14.				
LAMPERTHEIM	CE	OA 28	Agricole, faune, piétons	Inférieur
	CE	OA 27 bis	Agricole, faune, piétons	Supérieur
	CE	OA 27	Agricole, faune	Supérieur
OSTHOFFEN	RD 118	OA 16	Routier, agricole	Supérieur
PFETTISHEIM	CE	OA 27	Agricole, faune	Supérieur
	CE	OA 26 ter	Agricole, faune, circulation douce	Supérieur
	CE	OA 26 bis	Agricole, faune, circulation douce	Supérieur
Nous demandons le déplacement de l'OA 27 vers le sud au droit du CE p133. Nous demandons la séparation des flux routiers et agricoles sur l'OA 26 bis.				
PFULGRIESHEIM	CE	OA 26	Agricole, faune, circulation douce	Supérieur
	Le Lisbach	OH 10	Hydraulique, agricole, faune, circu.	Supérieur
	RD 64	OA25	Routier, agricole	Supérieur
STUTZHEIM-OFFENHEIM	CE	OA 24	Agricole, faune	Supérieur
	RD 41	OA 23	Routier, agricole	Supérieur
	CE	OA 22	Agricole, faune, circulation douce	Supérieur
	RD 228	OA 21	Routier, agricole, faune, circulation	Supérieur
Nous demandons la séparation des flux routiers et agricoles sur l'OA 21, l'OA 23. Nous demandons à être associés à l'aménagement du carrefour RN 4 et RD 228.				
VENDENHEIM	Chemin	OA 35	Agricole, forestier, circulation	Inférieur
	RN 63	OA 34	Mixte, routier, agricole	Inférieur
Nous demandons que la zone située à l'Est du GCO entre le canal et la voie ferrée soit désenclavée.				

Réponses du maître d'ouvrage :

Les réponses du maître d'ouvrage aux observations de la société LEVOIR /BESTFOODS UNILEVER figurent dans ses mémoires relatifs au thème 6 et ne seront donc pas reprises dans ce paragraphe.

Les réponses du maître d'ouvrage aux observations sur les ouvrages figurent dans ses mémoires relatifs au thème 7 et ne seront donc pas reprises dans ce paragraphe.

Commentaires de la Commission d'Enquête Publique :

La commission quant à elle demande au maître d'ouvrage d'être particulièrement attentif aux secteurs et points névralgiques de la zone industrielle, usine KNORR, et de se rapprocher de cette entreprise.

V- ANNEXES

ANNEXE 1 : Publicité de l'enquête publique

- Décision du Tribunal Administratif du 13 avril 2006
- Arrêté préfectoral en date 3 mai 2006
- Avis d'enquête publique transmis aux différentes publications
- Demande de prolongation d'enquête par la Présidente de la commission le 1 juillet 2006
- Arrêté préfectoral de prolongation en date du 4 juillet 2006
- Avis de prolongation et d'organisation de réunion publique (lettre en date du 4 juillet 2006)
- Procès-verbal de constat d'affichage des 16.05.2006 et 17.07.2006
- Avis d'enquête publique publié aux Affiches du Moniteur le 12 mai 2006
- Avis d'enquête publique publié au Figaro le 12 mai 2006
- Avis d'enquête publique publié aux DNA le 11 mai 2006
- Avis d'enquête publique publié dans le journal Le Monde le 13 mai 2006
- Avis d'enquête – rectificatif – DNA du 6 juin 2006
- 2^{ème} avis d'enquête publique publié aux DNA le 6 juin 2006
- Avis d'enquête – rectificatif – DNA du 13 juin 2006
- Certificat de publication des communes concernées

ANNEXE 2: Réunion d'Information et d'Echange avec le Public

- Lettre d'information en date du 3 juillet 2006 à Mr le Préfet de l'organisation d'une réunion d'information et d'échange avec le public
- Compte-rendu de la réunion d'Information et d'Echange avec le Public en date du 21 juillet 2006

ANNEXE 3 : Demandes de mémoires en réponse de la Commission d'Enquête

- Première demande de mémoire en réponse
Date : 16 juin 2006
Objet : Questions de la commission d'enquête
Transmission des interventions écrites lors des permanences des 2, 7 et 14 juin
Transmission des 117 premiers courriers enregistrés à Brumath
- Deuxième demande de mémoire en réponse
Date : 11 juillet 2006
Objet : Transmission des interventions écrites lors des permanences des 28 juin et 12 juillet
Transmission des courriers enregistrés à Brumath (de I118 à I620)
- Troisième demande de mémoire en réponse
Date : 18 août 2006
Objet : Questions de la commission d'enquête
Transmission des interventions écrites relevées après la clôture de l'enquête
- Quatrième demande de mémoire en réponse
Date : 24 août 2006
Objet : Transmission des dernières interventions écrites relevées dans les différents registres
Transmission des courriers enregistrés à Brumath (de I620 à I1676)
- Cinquième demande de mémoire en réponse
Date : 24 août 2006
Objet : Transmission des courriers enregistrés à Brumath (de I1677 à I1964)

- Sixième demande de mémoire en réponse

Date : 04 septembre 2006

Objet : Transmission des courriers enregistrés à Brumath (de I1965 à I2096)

- Septième demande de mémoire en réponse

Date : 14 octobre 2006

Objet : Questions de la commission d'enquête

- Huitième demande de mémoire en réponse

Date : 11 novembre 2006

Objet : Proposition de scénarios d'aménagement de la voirie au niveau de Vendenheim par la commission d'enquête

ANNEXE 4 : Mémoires en réponse établis par le maître d'ouvrage

- Premier mémoire en réponse en date du 29 juin 2006
Réponses aux questions de la demande de mémoire n°1
- Deuxième mémoire en réponse en date du 25 août 2006
Analyse des observations comprises de la demande de mémoire n°1
- Troisième mémoire en réponse en date du 3 octobre 2006
Analyse des observations et réponses aux questions de la demande de mémoire n°3
- Quatrième mémoire en réponse en date du 31 octobre 2006
Analyse des observations et réponses aux questions de la demande de mémoire n°7
- Bruit : premier mémoire en réponse en date du 22 septembre 2006
- Bruit : deuxième mémoire en réponse en date du 3 octobre 2006
- Bruit : troisième mémoire en réponse en date du 25 octobre 2006
- Bruit : quatrième mémoire en réponse en date du 21 novembre 2006

ANNEXE 5 : Tableau de synthèse des correspondances entre les questions ou avis et les réponses apportées par le maître d'ouvrage

ANNEXE 6 : Expertise en hydrogéologie

- Lettre de demande en date du 4 juillet 2006 de Mme la Présidente de la commission d'enquête à Mr le Président du T.A. de Strasbourg pour l'élaboration d'une expertise en hydrogéologie
- Désignation portant désignation d'un expert en date du 17 juillet 2006 par le Tribunal Administratif de Strasbourg
- Lettre en date du 20 septembre 2006 de Mme la Présidente à l'expert en hydrogéologie
- Rapport de l'hydrogéologue (novembre 2006)

ANNEXE 7 : Expertise acoustique

- Lettre de demande en date du 4 juillet 2006 de Mme la Présidente de la commission d'enquête à Mr le Président du T.A. de Strasbourg pour l'élaboration d'une expertise en acoustique
- Désignation portant désignation d'un expert en date du 17 juillet 2006 par le Tribunal Administratif de Strasbourg
- Lettre en date du 20 septembre 2006 de Mme la Présidente à l'expert acousticien
- Lettre en date du 12 décembre 2006 de Mme la Présidente à l'expert acousticien
- Rapport de l'acousticien

ANNEXE 8 : Extraits des registres d'enquête publique

Communes	Nature des travaux	Registre DUP	Registre compatibilité POS/PLU
Achenheim	Tracé neuf	X	X
Berstett	Tracé neuf	X	X
Brumath	Aménagement existant	X	X
Breuschwickersheim	Tracé neuf	X	
CUS		X	
Dingsheim	Tracé neuf	X	X
Duppigheim	Tracé neuf	X	X
Duttlenheim	Tracé neuf	X	X
Eckwersheim	Tracé neuf	X	X
Ernolsheim-Bruche	Tracé neuf	X	X
Geuderthaim	Aménagement existant	X	X
Griesheim / Souffel	Tracé neuf	X	X
Hoerd	Aménagement existant	X	
Hurtigheim	Tracé neuf	X	X
Innenheim	Aménagement existant	X	
Ittenheim	Tracé neuf	X	X
Kolbsheim	Tracé neuf	X	X
Lamperthaim	Tracé neuf	X	X
Molsheim		X	
Oberschaeffolsheim	Tracé neuf	X	
Osthoffen	Tracé neuf	X	X
Pfettisheim	Tracé neuf	X	X
Pfulgriesheim	Tracé neuf	X	X
Reichstett	Aménagement existant	X	
Stutzheim-Offenheim	Tracé neuf	X	X
Truchtersheim		X	
Vendenheim	Tracé neuf	X	X

ANNEXE 9 : Lettres et documents enregistrés au registre de Brumath, siège administratif de la commission d'enquête

- Lettres numérotées de I1-L1 à I2096-L2114

ANNEXE 10 : Dossier presse

VI- LISTE DES DOCUMENTS ÉTUDIÉS PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

6.1- ANNEXES AUX MÉMOIRES EN RÉPONSE

6.1.1- Mémoire N°2

- * Le Foncier en Alsace: éléments de Diagnostic (réunion d'échange CG67-CG68-DRE-DDE du 4 juillet 2006).
- * SCOTERS :
 - Document d'Orientations Générales.
 - Projet d'Aménagement et de Développement Durable.
- * Brochure de synthèse de l'étude plurimodale des transports dans le Rhin Supérieur.
- * Les chiffres clés du transport en Alsace édition 2005 (Observatoire régional des transports et de la logistique en Alsace) .
- * Démarche prospective transports 2050.
- * La division par 4 des émissions de CO2 en France d'ici 2050.
- * CIADT du 18 décembre 2003 : 50 grands projets pour une France attractive dans une Europe dynamique.
- * Documents relatifs à la marouette poussin : observations du CHN-Alsace extraits de l'inventaire national du patrimoine naturel recherche de l'espèce sur le serveur ODONAT Liste des sites natura 2000 protégeant l'espèce en France.
- * SIE Rhin-Meuse - Fiche synthèse - Qualité des eaux superficielles . fiche de la Souffel à Mundlsheim . fiche de la Souffel à Quatzenheim.

6.1.2- Mémoire N°3

- * Article L352-1 du Code Rural Article de presse sur Alseo des DNA du 19 septembre 2006.
- * Articles de presse (sur le rapport TTK).
- * Synthèse de l'étude sur l'imputation des charges d'infrastructure (DAEI/SES).
- * Réflexion du CERTU sur le péage urbain Article sur les résultats des sondages sur le péage de Stockholm.
- * Grille d'analyse des coûts routiers août 2006.
- * Conclusion de la commission d'enquête sur le SCOTERS.

- * Cartes de la trame verte de la Région Alsace:
 - 19.Nord_ Connexions à reconstituer entre noyaux centraux.pdf
 - 20.Menaces pesant sur la trame verte. Pdf.
- * Carte des enveloppes acoustiques à saturation acoustique (1 carte)
- * Cartes des isophones nocturnes (4 cartes).

6.1.3- Mémoire N°4

- * Note d'information n073 du setra relative à la pollution des sols et des végétaux à proximité des routes (octobre 2004).
- * Synthèse des mesures de réduction du bruit pour la LGV Est (extrait site internet).
- * Extraits des engagements de l'Etat relatif au bruit dans le cadre du TGV Est.
- * Extraits des études de l'ADEUS sur la requalification de l'A35.
- * Mesures de bruit de la CUS à Vendenheim.
- * Instruction Cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 mise à jour le 27 mai 2005.

6.1.4- Mémoire bruit N°1

- * Circulaire du 12 décembre 1997.
- * POINT LDI - Duttlenheim : évolution LAeq par pas de Is.
- * PV de mesures CD2 27 rue des prés à Duttlenheim en 2003.
- * Mesure du 21 septembre 2006 à Duttlenheim : codage des avions.
- * Extrait du guide des écrans du CSTB.
- * Décibel d'Or des murs fractals : communiqué de presse du CNRS du 17 octobre 2002.
- * Décibel d'Or des murs fractals : présentation sur le site internet du GCO Annexe 8 - Pages 209 et 211 du dossier d'enquête.

6.1.5- Mémoire bruit N°2

- * Influence de la notion de "champ libre" sur les mesures et les indicateurs.
- * Relation entre l'indicateur Lden et les indicateurs réglementaires français en vigueur pour le bruit des transports terrestres / Note du SETRA.

- * LA PREVENTION DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES - Construction d'une nouvelle infrastructure de transports terrestres ou modification d'une infrastructure existante - note du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable, novembre 2005.
- * Circulaire du 25 mai 2004 sur la résorption des points noirs bruit.
- * Directive-2002-49 sur le Bruit Ambiant du 25-06-2002.
- * Recommandation de la commission du 6 août 2003.
- * Communication du 10 mars 2004 de la commission européenne.
- * Ordonnance de transposition de la directive du 12 novembre 2004.
- * Décret du 23 mars 2006.
- * Arrêté du 4 avril 2006.
- * Brochure du CIDB sur la directive sur le bruit dans l'environnement.
- * Extraits de « Guidelines for the Treatment of Noise & Vibration in National Road Schemes" de la National Roads Authority, instance responsable des routes en République d'Irlande.

6.2- DOCUMENTS SUR LE GCO

- *Rapport de la cours des comptes (1999)
- *SCOTERS
- *GCO : Bilan de la concertation locale – 2003
- *Rapports intermédiaires de l'expertise TTK
- * APS : **Tous les documents.**
- * Contournement de Strasbourg – Liaison A4 – V.R.P.V. Dossier pour un débat Mars 1999 Préfecture de la Région Alsace.
- * Étude associative sur le projet de GCO Strasbourg – ADÉVIE.
- * Le projet GCO – Groupe des Verts au Conseil Régionale.
- * Dossier presse

6.3- AUTRES CONTOURNEMENTS

6.3.1- Contournement de BORDEAUX

* Étude préliminaire.

* Recours.

6.3.2- Contournement d'ANGERS - A11

* Descriptif et travaux.

6.3.3- Contournement de MONTPELLIER - A9b

* SCOT Montpellier - Rapport d'enquête publique.

* Contournement A9b – Rapport d'enquête publique.

FIN DE LA PREMIERE PARTIE

Les conclusions motivées et l'avis de la Commission d'Enquête figurent dans la seconde partie du rapport.

Fait le 21 décembre 2006,

Mr Jean DELOBBE
Membre de la commission
d'enquête

Mr Jean-Paul DENIS
Membre de la commission
d'enquête

Mme Elisabeth SPIELMANN
Présidente de la commission d'enquête