

## **2. Conclusions et avis motivés sur l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des acquisitions foncières et travaux de construction de l'autoroute A355, Grand Contournement Ouest de Strasbourg**

## VU

- la décision du 13 avril 2006 n° E06000197 / 67 portant nomination de la commission d'enquête publique,
- l'arrêté préfectoral de la préfecture du Bas – Rhin du 3 mai 2006 portant enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des acquisitions foncières et travaux de construction de l'autoroute A335, Grand Contournement de Strasbourg et à la mise en compatibilité de POS/PLU des communes de Vendenheim, Eckwersheim, Berstett, Lampertheim, Pfettisheim, Pfulgriesheim, Griesheim-sur-Souffel, Dingsheim, Stutzheim-Offenheim, Hurtigheim, Ittenheim, Achenheim, Osthoffen, Ernolsheim-Bruche, Kolbsheim, Duppigheim, Duttlenheim et Geudertheim,
- le déroulement de l'enquête publique du 1<sup>er</sup> juin au 13 juillet 2006 inclus,
- l'arrêté de prolongation de l'enquête publique en date du 4 juillet 2006 prolongeant l'enquête publique jusqu'au 28 juillet 2006 inclusivement,
- les articles L123-16 et R123-23 du code de l'urbanisme permettant de déclarer à la fois l'utilité publique du projet et d'assurer sa mise en compatibilité avec le POS ou PLU en vigueur.
- les différentes visites des lieux ainsi que les divers entretiens avec le représentant du maître d'ouvrage,
- le compte-rendu de la réunion d'information et d'échange avec le public organisée le 22 juillet 2006,
- les 8 demandes de mémoire en réponse de la commission d'enquête suite aux interventions annexées au présent rapport,
- les 8 mémoires en réponses du maître d'ouvrage annexés au présent rapport,
- le rapport d'expertise de l'Hydrogéologue (novembre 2006) annexé au présent rapport, expert désigné par le Tribunal Administratif de Strasbourg, à la demande de la Présidente de la Commission d'Enquête,
- le rapport d'expertise de l'Acousticien (mi-décembre 2006) annexé au présent rapport, expert désigné par le Tribunal Administratif de Strasbourg, à la demande de la Présidente de la Commission d'Enquête,
- la publicité des enquêtes publiques conjointes annexées au présent rapport.

## CONSIDÉRANT

### **Considérant le contenu du dossier soumis à enquête publique,**

Le contenu du dossier de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du grand contournement ouest de Strasbourg – A355 est conforme au Code de l'expropriation et, notamment à ses articles L.11-1 à L.11-5, R.11-1 à R.11-3, R.11-14-1 à R.11-14-15.

Cette composition est rappelée dans l'article 3 de l'arrêté préfectoral en date du 3 mai 2006.

Le dossier d'enquête est composé de 3 tomes :

- Tome 1/3 comprenant les pièces :
  - Pièce A : objet de l'enquête et informations juridiques et administratives
  - Pièce B : plan de situation
  - Pièce C : notice
  - Pièce D : évaluation économique et sociale
  - Pièce E : étude d'impact
- Tome 2/3 comprenant la pièce :
  - Pièce F : plan général des travaux et cartes
- Tome 3/3 comprenant la pièce :
  - Pièce G : 16 dossiers de mise en compatibilité des POS et PLU

Parallèlement au dossier soumis à enquête publique, et pour parfaite information, les dossiers suivants ont été mis à la disposition du public dans toutes les permanences :

- Rapport d'expertise par le bureau d'étude indépendant TTK
- Synthèse des Perspectives d'Aménagement et de Développement - SPAD
- Cahier d'Acteurs
- Modélisation sur le trafic fret de Kessel et Partner
- Études d'expertises relatives aux espèces protégées.

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

Ce dossier a permis de transmettre une information suffisante au public afin qu'il puisse apprécier les conséquences d'un tel projet.

Les éléments compris dans le dossier soumis à enquête, à savoir, le guide de lecture, le glossaire, la pièce A : objet et conditions de l'enquête, la pièce C : notice, ainsi qu'une plaquette d'information distribuée sur les lieux d'enquête publique présentant les principaux éléments permettant de comprendre le projet ont permis de faciliter l'information.

L'étude d'impact comprend toutes les rubriques prévues à l'article R122-3 du code de l'environnement et analyse de façon précise l'ensemble des effets du projet sur l'environnement en prenant en compte les situations les plus défavorables.

L'étude d'impact est complète, détaillée et sérieuse permettant de répondre à un projet d'une telle envergure. Chaque impact a été abordé au niveau de son intensité, de sa durée, de sa fréquence et de sa probabilité.

Les différents impacts de l'infrastructure sur l'environnement concernent en particulier les sites et paysages, la faune et la flore, les milieux naturels et les équilibres biologiques, la commodité du voisinage (bruits...), l'agriculture, l'hygiène, la salubrité ou la sécurité publique, la protection des biens immobiliers et matériels et le patrimoine culturel.

Les mesures proposées par le maître d'ouvrage permettent de réduire et de compenser les effets négatifs importants du projet. En effet, les nuisances susceptibles d'être provoquées par l'autoroute dans les parties très urbanisées des communes traversées sont atténuées par les mesures compensatoires mises en place.

L'évaluation socio-économique est faite sur l'opération et son programme. Cette étude est complète et analyse bien les conditions et les coûts de construction, d'entretien, d'exploitation, permettant ainsi l'estimation d'un taux de rentabilité financière suivant les travaux de planification.

Le dossier a permis de dégager un bilan prévisionnel des avantages et des inconvénients entraînés par la mise en service de l'infrastructure ainsi que des avantages et des inconvénients résultant de l'utilisation de cette infrastructure par les usagers.

Le dossier tient compte des précisions à court, moyen et long terme, établies au niveau national et international dans les domaines qui touchent aux transports ainsi que les éléments tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement.

Le dossier soumis à enquête, complété par les différents mémoires en réponse, analyse les projets alternatifs, à savoir des projets urbains différents en matière de transport ainsi que diverses variantes de tracé permettant d'asseoir le principe autoroutier et son tracé tel que défini.

## **Considérant le projet objet de l'enquête publique,**

Le projet soumis à enquête prévoit la construction d'une structure autoroutière concédée d'une longueur de 24 km. Cette autoroute portera la dénomination A355.

Quatre échangeurs et diffuseurs sont prévus dont trois nœuds autoroutiers :

- Un nœud autoroutier avec l'A4 et l'A35 au nord à la hauteur de Vendenheim ;
- Un diffuseur au niveau d'Ittenheim avec la RN4 qui sera autoroutière dans le prolongement de l'A351 jusqu'au GCO de Strasbourg. C'est à ce niveau que seront implantées les barrières de péage et l'aire de services ;
- Un diffuseur situé près de Duppigheim pour permettre un accès direct à la ZA de la plaine de la Bruche et à l'aéroport d'Entzheim par une route à 2x1 voie ;
- Un nœud autoroutier avec l'A352 et la VRPV au sud à la hauteur de Duttlenheim.

### **Les principales mesures en faveur de l'environnement sont énumérées ci-après:**

- Eau

Les eaux de ruissellement de la plate-forme seront collectées et obligatoirement traitées avant rejet dans le milieu naturel.

Les mesures d'assainissement seront classées en trois niveaux et pour chaque zone des mesures sont appropriées :

- zones faiblement vulnérables
- zones moyennement vulnérables
- zones fortement vulnérables

Les ouvrages seront dimensionnés pour assurer les fonctions hydrologiques (évacuation des crues) et écologiques (corridors de passage de la faune) des cours d'eau :

- Viaduc de 470m pour la Bruche et son canal
- Viaduc de 70m pour le canal de la Marne au Rhin
- Ouvrage de 30m pour la Souffel
- Ouvrage de 30m pour le Liesbach et le bras d'Altorf
- Ouvrage de 10m pour le Muehlbach, le Musaubach, le Kolbsenbach.

**Coût : 7,7 M€**

- Air

L'évolution de la qualité de l'air sera suivie au droit du Matterberg sur la commune de Vendenheim et au niveau de Breuschwickersheim.

Les polluants surveillés seront les NOx, les poussières (PM) et le Benzène. Des mesures constructives seront prises au niveau des déblais de Kolbsheim-Ernolsheim, de Breuschwickersheim, de Vendenheim (à l'ouest de la tranchée couverte) et des remblais de Matterberg jusqu'à l'échangeur A4/GCO pour limiter la pollution en adoptant des plantations en rideau dense et large sur les emprises.

- Milieux naturels

Trois ouvrages spéciaux ou « ponts verts » sont prévus :

- sur la côte de la Bruche (largeur 30m)
- dans les vergers de Breuschwickersheim (largeur 20m)
- dans les vergers de Berstett (largeur 12m)

Deux ouvrages forestiers au droit de la forêt de Grittwald (12 et 7m) rétabliront la perméabilité de l'A35.

Des ouvrages spécifiques à la petite faune seront mis en place tous les 300m environ.

Des mesures de compensation de l'atteinte aux milieux seront mises en place :

- des mares de substitution ou de compensation seront aménagées ;
- une dépression humide sera créée au niveau de l'échangeur nord sur Vendenheim, créant un habitat de substitution pour les amphibiens et permettant l'accueil de plantes hygrophiles (jonc fleuri) ;
- un « plan Grand Hamster » sera mis en œuvre sur 5 ans pour limiter et compenser l'impact du projet sur cette espèce ;
- des plantations de saules têtards seront réalisées pour recréer un maillage d'habitat favorable à l'Osmoderme près du canal de la Marne au Rhin ;
- des conventions de gestion seront établies en concertation avec le monde agricole pour favoriser la conversion d'environ 10 hectares de terres labourables en prairies extensives pour limiter l'impact induit lié aux opérations de remembrement ;
- des nichoirs adaptés aux différentes espèces d'oiseaux seront placés dans ces secteurs ;
- deux aires de reproduction des cigognes seront implantées dans la vallée de la Bruche.

**Coût : 26 M€**

- Agriculture

Il sera fait application des articles L.123-24 à L.123-26, L.352-1, R.123-30 et suivants du Code rural pour remédier aux dommages causés aux exploitations en finançant les opérations de remembrement et les travaux connexes.

Les chemins d'exploitations seront rétablis par des ouvrages spécifiques ou non de 7m de largeur et de 4.5m de hauteur pour éviter les allongements de parcours excessifs.

**Coût : 19 M€**

- Sylviculture

Les bois de Waldfeld, du Muehlbach et de Pfettisheim seront évités. Les boisements de robinier d'Hurtigheimerstrasse seront compensés à surface égale.

Dans le parc du château de Kolbsheim un espace de plantation sera réservé et sera rétrocédé après plantation.

Dans la forêt de Grittwald, les surfaces boisées seront compensées à hauteur de 2 pour 1.

**Coût : 0,4 M€**

- Urbanisme et paysage

Un schéma directeur du paysage, de l'architecture et de l'urbanisme sera élaboré en intégrant la section courante, les annexes et le périmètre remembered.

Un concours architectural et paysager sera réalisé sur le viaduc de la Bruche. Sera également réalisé l'aménagement de l'entrée de la brèche du talus de Kolbsheim-Ernolsheim.

**Coût : 4,7 M€**

- Patrimoine et tourisme

Le moulin de Kolbsheim sera préservé et intégré au concours architectural et paysager du viaduc. Il sera acquis par le concessionnaire et rétrocédé, selon des modalités à définir, en vue d'une valorisation culturelle, environnementale ou touristique.

Des fouilles archéologiques seront entreprises, avant les travaux, sur la section courante et les aires annexes.

**Coût : 1,1 M€**

- Bruit

Une tranchée couverte de 300m de long sera réalisée au droit de Vendenheim en vue de :

- protéger l'habitat
- limiter la pollution
- conserver la continuité paysagère

Des isolations de façades seront aménagées dans la traversée de la zone industrielle de la Bruche et sur des habitations à Vendenheim, Ernolsheim et Kolbsheim.

Des écrans acoustiques seront mis en œuvre à Vendenheim et à Ernolsheim/Kolbsheim.

Des enrobés, aux caractéristiques appropriées, seront mis en œuvre aux endroits les plus sensibles.

**Coût : 31 M€**

**Coût total des mesures : 92 M€**

Le projet semble en cohérence avec les objectifs définis dans les études préalables.

Les études d'impact sur l'environnement ont été menées avec un soin particulier ; tous les domaines ont été abordés et souvent en coordination avec les associations de référence dans les domaines considérés. Certaines mesures de secteurs particuliers, bruit et hydrogéologie, qui ont fait l'objet d'expertises, méritent cependant d'être affinées.

Les coûts des mesures d'impact ne paraissent pas disproportionnés au regard du coût global et de l'utilité du projet.



## **Considérant les interventions du public, les demandes de mémoire en réponse et les mémoires en réponse du maître d'ouvrage,**

### **Analyse comptable des interventions recueillies :**

La Commission d'Enquête a recensé **3325** interventions qui se répartissent en **871** observations écrites sur les registres, **2420** lettres et documents annexés aux registres et **34** interventions orales recueillies par les commissaires enquêteurs.

La répartition de ces interventions par registre est la suivante :

Registre d' ACHENHEIM :	<b>13</b> interventions dont <b>5</b> courriers
Registre de BERSTETT :	<b>8</b> interventions dont <b>3</b> courriers
Registre de BREUSCHWICKERSHEIM :	<b>50</b> interventions dont <b>22</b> courriers
Registre de BRUMATH :	<b>2131</b> interventions dont <b>2119</b> courriers
Registre de la CUS :	<b>34</b> interventions dont <b>2</b> courriers
Registre de DINGSHEIM :	<b>98</b> interventions dont <b>3</b> courriers
Registre de DUPPIGHEIM :	<b>90</b> interventions dont <b>33</b> courriers
Registre de DUTTLENHEIM :	<b>37</b> interventions dont <b>3</b> courriers
Registre d'ECKWERSHEIM :	<b>72</b> interventions dont <b>14</b> courriers
Registre d'ERNOLSHEIM/BRUCHE :	<b>58</b> interventions dont <b>8</b> courriers
Registre de GEUDERTHEIM :	<b>aucune intervention</b>
Registre de GRIESHEIM/SOUFFEL :	<b>135</b> interventions dont <b>55</b> courriers
Registre de HOERDT :	<b>4</b> interventions
Registre de HURTIGHEIM :	<b>5</b> interventions dont <b>1</b> courrier
Registre d'INNENHEIM :	<b>3</b> interventions
Registre d'ITTENHEIM :	<b>20</b> interventions dont <b>6</b> courriers
Registre de KOLBSHEIM :	<b>80</b> interventions dont <b>66</b> courriers
Registre de LAMPERTHEIM :	<b>4</b> interventions
Registre de MOLSHEIM :	<b>4</b> interventions dont <b>3</b> courriers
Registre d'OBERSCHAEFFOLSHEIM :	<b>6</b> interventions
Registre d'OSTHOFFEN :	<b>31</b> interventions dont <b>10</b> courriers
Registre de PFETTISHEIM :	<b>27</b> interventions dont <b>2</b> courriers
Registre de PFULGRIESHEIM :	<b>63</b> interventions dont <b>26</b> courriers
Registre de REICHSTETT :	<b>3</b> interventions dont <b>1</b> courrier
Registre de STUTZHEIM-OFFENHEIM :	<b>62</b> interventions dont <b>4</b> courriers
Registre de TRUCHTERSHEIM :	<b>17</b> interventions dont <b>8</b> courriers
Registre de VENDENHEIM :	<b>270</b> interventions dont <b>26</b> courriers

Les interventions ont été, pour **2731** d'entre elles, classées défavorables et pour **538** classées favorables au projet de GCO.

### **Traitement des interventions du public :**

Le nombre très important des interventions a nécessité la création, par la Commission d'Enquête, d'une **base de données informatique** afin de pouvoir traiter et analyser toutes ces interventions.

La Commission d'Enquête, après une première analyse d'interventions (500 environ), a défini **25 thèmes** :

- 1** : TTK : le GCO n'est pas la bonne solution
- 2** : GCO n'est pas en conformité avec le SCOTERS
- 3** : L'engorgement de Strasbourg n'est pas résolu
- 4** : La Région Alsace privilégie les TC
- 5** : Pollution de l'air – santé – effet de serre – Kyoto
- 6** : Augmentation du bruit
- 7** : Disparition des terres agricoles
- 8** : Altération du patrimoine culturel et foncier (développement de l'urbanisation)
- 9** : Ferroutage - Transport fluvial
- 10** : Coût élevé, disproportionné
- 11** : Augmentation du trafic, nouvelle infrastructure
- 12** : Flore et faune : impact négatif
- 13** : Solution tracé 1, Saverne-Molsheim
- 14** : Mise en place taxe allemande
- 15** : Saturation de la RN4 et des routes secondaires
- 16** : l'Hydrologie
- 17** : Le péage va limiter l'accès au GCO
- 18** : Outil de développement économique
- 19** : Délestage de l'A35
- 20** : Continuité de l'axe Nord-Sud
- 21** : Desserte et accessibilité
- 22** : Pollution et stress
- 23** : Accès sur Strasbourg
- 24** : Points sur les mises en compatibilité des POS/PLU
- 25** : Compensations - Ouvrages

Les **3325** interventions ont été analysées et les remarques des intervenants ont été intégrées dans la base de données suivant les thèmes retenus.

Chaque intervention pouvant traiter un ou plusieurs thèmes.

Des remarques particulières, des recommandations ou des demandes de compensations ont également été retenues dans les données de la base.

### Remarque générale :

Vu le très grand nombre d'interventions, on peut noter une très forte implication des habitants des communes concernées, en particulier pour celles qui sont très proches de la future autoroute ; Vendenheim, Eckwersheim, Kolbsheim, Ernolsheim-sur-Bruche.

Beaucoup d'observations sont d'une très grande qualité et ont apporté à la Commission d'Enquête des points de vue et des éclaircissements très pertinents sur le projet.

La Commission relève cependant que de très nombreuses interventions sont des courriers « lettre type » ou des reprises totales ou partielles de cette lettre type, ce qui atténue très largement la richesse globale du contenu de ces observations.

### **Demandes de mémoire en réponse :**

Pour faciliter l'élaboration des mémoires en réponse par le maître d'ouvrage, les copies des registres et des courriers annexés lui ont été transmises en plusieurs envois.

La Commission d'Enquête a donc élaboré plusieurs demandes de mémoire en réponse (8 demandes) au maître d'ouvrage en y intégrant à la fois les observations du public et ses propres questions.

Cette démarche a assuré une relation efficace et permanente entre le maître d'ouvrage et la Commission d'Enquête et a permis, à cette dernière, une analyse des mémoires en réponse plus étalée dans le temps.

- 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

### **Mémoires en réponse du maître d'ouvrage :**

Le maître d'ouvrage a présenté à la Commission d'Enquête quatre mémoires en réponse aux interventions du public et aux questions de la Commission et quatre mémoires en réponse aux questions spécifiques sur le thème du bruit posées par l'expert acousticien et par la Commission.

Le maître d'ouvrage a également mis à la disposition de la Commission d'Enquête un tableau de synthèse, très complet de **571 pages**, sur la correspondance entre les questions ou avis et les réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Dans ce tableau de synthèse le maître d'ouvrage renvoie, suivant l'observation, soit à une réponse formulée dans un mémoire en réponse, soit à un paragraphe du dossier d'enquête.

### **Observations du public et questions de la commission :**

- Mémoire en réponse N°1 de **17 pages** :  
Réponses aux questions de la Commission d'Enquête.
- Mémoire en réponse N°2 de **37 pages** :  
Réponses aux 316 premières observations du public
  - 216 lettres
  - 14 observations orales
  - 85 observations sur les registres
- Mémoire en réponse N°3 de **40 pages** :  
Réponses aux questions de la Commission d'Enquête.  
Réponses aux observations du public.
- Mémoire en réponse N°4 de **48 pages** :  
Réponses aux questions de la Commission d'Enquête.  
Réponses aux observations du public.

**Bruit (questions de la commission, de l'expert mandaté et propositions de la commission) :**

- Mémoire en réponse N°1 sur le **bruit de 5 pages** :  
1<sup>ère</sup> partie des réponses aux questions posées lors de la réunion à la DRE en présence de l'expert acousticien.
- Mémoire en réponse N°2 sur le **bruit de 8 pages** :  
2<sup>ème</sup> partie des réponses aux questions posées lors de la réunion à la DRE en présence de l'expert acousticien.
- Mémoire en réponse N°3 sur le **bruit de 21 pages** :  
3<sup>ème</sup> partie des réponses aux questions posées lors de la réunion à la DRE en présence de l'expert acousticien.  
Réponses aux questions de la Commission d'Enquête.
- Mémoire en réponse N°4 sur le bruit de **1 page** :  
Réponse aux propositions de la Commission d'Enquête.

La Commission d'Enquête tient à souligner la qualité des mémoires en réponse présentés par les services de la DRE.

Toutes les questions formulées par le public, par les Experts et par la Commission d'Enquête ont trouvé des réponses complètes, soignées et rapides.

Ces réponses ont donc permis à la Commission d'Enquête d'avoir, pour une réflexion approfondie, des informations claires et argumentées.

**Considérant les raisons pour lesquelles, parmi les solutions envisagées, le projet présenté a été retenu, que ce soit du point de vue technique, économique et environnemental,**

Le tracé proposé présente, parmi les options envisagées, la meilleure solution du point de vue du développement économique, sur le plan du financement, sur le plan de la protection et de la valorisation de l'environnement.

Un des rôles de la commission étant de vérifier la pertinence de ce projet, nous nous sommes attachés à prendre en compte toutes les études établies postérieurement ou antérieurement à l'Avant Projet Sommaire, base du dossier soumis à enquête. Ces différentes études et expertises sont énumérées en annexe au présent rapport.

Lors de l'analyse du thème n°1 ( le GCO n'est pas la bonne solution ), la commission a constaté 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 qu'entre les stratégies éventuelles pouvant être menées parallèlement ou à la suite de la réalisation de ces objectifs.

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

Ceci étant, au vu du dossier soumis à enquête, de la synthèse du débat sur le contournement de Strasbourg, et du rapport d'expertise TTK, la commission a reconsidéré les différents enjeux, objectifs et actions à mener qu'elle a regroupés dans le tableau présenté ci-après.

	Enjeux. Eléments généraux qui justifient les objectifs à atteindre	Objectif à atteindre	Stratégie d'aménagement. Actions à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs	Autres actions pouvant être menées après avoir atteint les objectifs
Débat Bianco / DRE	Améliorer la qualité des réseaux de communication de l'agglomération Strasbourgeoise	Assurer la continuité de l'axe Nord-Sud  Capter le trafic de transit existant et traversant Strasbourg  Améliorer les relations entre les villes moyennes alsaciennes	Réaliser une liaison A4-VRPV qui deviendrait un contournement de Strasbourg  Réalisation de l'option n°3 favorisant les échanges entre Haguenau et Molsheim	Réorganisation de l'accès sur Strasbourg  Requalification de l'A35  Renforcement des systèmes de transport collectifs.

	Renforcer le développement économique de la région	Desservir les grands pôles d'activités existants	Réalisation d'échangeurs pouvant desservir les zones d'activités	
	Urbanisation maîtrisée de l'habitat et des zones d'activités	Capter avant tout les déplacements de moyenne et longue distance	Limiter les échanges avec le réseau local	
Rapport TTK	Développement durable avec maîtrise de la pollution et de l'étalement urbain	Détournement du trafic de grand transit de l'agglomération	Réalisation d'un contournement	Requalification de la A 35 (séparation des flux N-S et E-O)
	Renforcement du positionnement de l'Alsace comme carrefour routier au sein des grands flux d'échange économiques.	Création d'un maillage autoroutier efficace permettant la fluidification des trafics Nord-Sud internes à la Région d'Alsace		Requalification de la A350 et de la A351
	Développement économique			Limitation de vitesses à 90km/h voire 70km/h aux heures de pointe sur l'A35
				Murs anti-bruits sur l'ensemble du linéaire au sein de la CUS

Ainsi, la commission considère qu'un contournement Ouest est nécessaire pour répondre aux enjeux définis ci-dessus et que cette infrastructure n'a pas pour objectif la requalification de l'A 35.

Par ailleurs et, au vu des arguments présentés dans l'analyse du thème n°1 ( Le GCO n'est pas la bonne solution ), l'expertise TTK telle que présentée actuellement est incomplète et erronée sur certains points. **Cette étude ne peut donc être utilisée comme contre-proposition.**

Au regard des objectifs associés au GCO, en particulier la volonté de créer une continuité de l'axe Nord/Sud et de maîtriser l'urbanisation de l'agglomération strasbourgeoise, le choix d'une structure autoroutière semble donc tout à fait cohérent (cf analyse du thème n°11 : nouvelle infrastructure).

En effet, et au vu de l'analyse du thème n°9 : transports fluviaux et ferroulage, la commission prend note qu'étant donné que les déplacements de poids lourds utilisant 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, il n'y a pas lieu d'opposer les différents modes de transport (autoroute ferroviaire, chaîne fluvio-ferroviaire..). Le GCO viendra compléter le maillage

multimodal existant et à venir en créant en particulier des accès aux différentes plateformes.

Effectivement, la mise en place et le suivi d'une bonne politique des déplacements réside dans 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.

Lors de l'analyse du thème n°4 : transport collectif, la commission constate 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 parking-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.

En ce qui concerne le choix du tracé, 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 (tracé projeté) en comparaison du tracé n°1 (Saverne-Molsheim).

En particulier, le choix du tracé Saverne-Molsheim analysé dans le thème n°13 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.



**Considérant les effets directs et indirects, temporaires et permanents ,  
les mesures compensatoires et d'accompagnement envisagées, ainsi  
que l'estimation des dépenses correspondantes,**

L'Alsace constitue un ensemble géographique et écologique relativement fragile et vulnérable aussi bien sur le plan du climat que sur le plan de l'eau, de l'air, de la flore et de la faune.

Une forte pression va s'exercer sur cet équilibre lors de la construction de la LGV Strasbourg - Paris et de la réalisation de cette nouvelle infrastructure autoroutière, mais cela ne saurait masquer les pressions déjà exercées par une agriculture intensive, orientée vers la culture du maïs, sur des terres réputées très riches et par un développement conséquent des zones urbanisées ou urbanisables et des zones à caractère commercial ou industriel dans bien des communes de la zone d'étude.

La pollution en Alsace est déjà endémique, par des pics de pollution à l'ozone à répétition, il convient donc d'être très vigilant et de ne pas l'intensifier de manière substantielle.

Les mesures envisagées par le maître d'ouvrage semblent aller dans une bonne direction, le tracé choisi, le plus court et le moins coûteux des tracés étudiés, apparaît, en regard des enjeux environnementaux, comme celui le mieux adapté avec cependant des impacts forts sur le cadre de vie des habitants des secteurs de Vendenheim et de Kolbsheim/Ernolsheim.

Après analyse des diverses mesures prévues par le maître d'ouvrage, la Commission d'Enquête prend note des points suivants:

En ce qui concerne l'air, la santé et l'effet de serre :

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 routière.

Le GCO, de par le report de trafics en particulier des poids lourds permet une baisse notable de la pollution routière sur l'A35 ainsi que sur les radiales principales sauf pour la RN4. Néanmoins, afin de réduire le trafic routier sur cet axe, le département met en place le Transport Routier Guidé (TRG).

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 couplé au déblai permettra de limiter ce risque et devra être complété à ses extrémités par des semi couvertures.

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 d'un trafic routier important avec des véhicules conçus autour de sources énergétiques nouvelles.

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 ».

La mise au point de techniques nouvelles pour des revêtements de chaussées « absorbeurs de pollution » laisse envisager, pour un futur proche, une maîtrise plus grande de la pollution.

Ceci étant, nous notons 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.

#### En ce qui concerne le bruit :

Le bruit 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.

Les mesures contre le bruit, tout au long du tracé, devront 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 effectuées sur les niveaux de bruit générés par la future autoroute, dans le dossier d'enquête, l'ont été dans les situations les plus défavorables, ce qui permet à la commission de leur attribuer une certaine crédibilité.

Les secteurs traversés par le tracé (maillages de villages) sont pour la plupart à un niveau d'ambiance sonore modérée. Avec le GCO et après application de mesures spécifiques dans certains endroits, le niveau resterait dans des normes acceptables et conformes à la réglementation (60dBa jour, 55 dBa nuit).

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 quant à elle demande au maître d'ouvrage d'être particulièrement attentif aux secteurs et points névralgiques qui suivent :

- Echangeur nord A4 /A 35 / GCO ;
- Bureau MANUEST et usine KNORR de la zone industrielle ;
- 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.

**Rapport de l'expert acousticien :**

1- La commission prend bonne note que l'expert estime :

- Que le projet soumis à enquête publique est conforme à la législation et à la réglementation existantes en France ;
- Qu'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 rattache.

2- La commission tient à souligner ce qui suit en ce qui concerne les points suivants relevés dans le rapport de l'acousticien :

- le décalage du GCO vers l'ouest au niveau de Vendenheim  
La commission a saisi le maître d'ouvrage dans le cadre de sa demande en mémoire N°7.

Les conclusions du maître d'ouvrage dans son mémoire N°4 indiquent que:

- le raccordement au niveau de l'échangeur N°48 n'est pas envisageable du fait des mélanges des trafics que cela entraînerait, remettant en cause l'absorption par le GCO du trafic de transit qui traverse actuellement Strasbourg.
- cette solution entraînerait de nombreux travaux.
- cette solution n'est pas satisfaisante au plan de la sécurité.
- cette solution rompt la continuité avec l'A35.
- cette solution, bien qu'elle réduirait un peu le bruit et la pollution sur Vendenheim et Eckwersheim sud, l'augmenterait entre Eckwersheim et Olwisheim et impacterait de manière importante la forêt domaniale de GritWald.
- cette solution croiserait dans des conditions délicates la LGV Est.

La commission, au vu des ces conclusions, a décidé de ne pas envisager cette solution.

- le décalage du GCO vers l'ouest au niveau d'Ernolsheim/Bruche.  
Un projet de tracé entre Ergersheim et Ernolsheim avait été envisagé avant le débat de 1999 et n'avait pas été retenu, n'ayant pas d'avantages déterminants par rapport à la solution de référence (mémoire en réponse N° 3 du maître d'ouvrage).

La commission, au vu des ces analyses, a décidé de ne pas envisager cette solution.

- les mesures sur le bruit à Vendenheim.  
La commission a proposé, dans sa demande de mémoire en réponse N°8, des solutions pour qu'aucune habitation proche du GCO ne nécessite des mesures de protection de façade et que les niveaux de bruit de jour et de nuit soient en deçà, de manière significative, des valeurs réglementaires, se rapprochant ainsi des propositions de pression acoustique formulées par l'expert, 54-55 dB(A) de jour et 44-45 dB(A) de nuit, sans que pour autant leurs coûts en soient démesurés.

En effet, la solution d'étendre la tranchée couverte sur 500m a été étudiée par le maître d'ouvrage dans son mémoire sur le bruit N°3. Cette solution laisse persister des habitations avec des niveaux de bruit qui ne sont pas acceptables.

La solution proposée par l'expert acousticien de deux tranchées séparées, avec traitement adapté au droit de leur jonction, est déjà la solution retenue par les services de la DRE dans les études d'APS : 2 tranchées de 125m séparées par une structure à damiers de 50m, permettant une bonne aération sans avoir recours à des systèmes de ventilation complexes (mémoire en réponse sur le bruit N°3).

La solution proposée par la commission, et analysée par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse bruit n°4, complète cette tranchée de deux semi couvertures à ces extrémités, évitant ainsi tout traitement particulier des façades d'habitations.

La commission a donc décidé d'envisager, dans ses conclusions, la proposition N°1 de sa demande en mémoire N°8 ;

- le passage en déblai de la côtière de Kolbsheim en chaussée décaissée ou en tranchée ouverte avec casquette.  
Le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse N°3 conclut : « 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 ».

La simulation mettant en œuvre des raidissements de talus avec stabilisation par murs de soutènements munis d'une casquette pour les versants nord et sud, pourrait permettre une amélioration de la situation.

La commission a décidé d'envisager cette solution.

- 3- La commission regrette la remise tardive du rapport de l'acousticien ainsi que le manque de concertation et d'échanges qui, malgré ses demandes, ne lui ont pas permis d'obtenir, en temps voulu, toute l'aide et les conseils attendus.

En ce qui concerne l'agriculture :

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 :

- 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'ouvrages 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 4,50m.
- Au niveau de Kolbsheim et d'Ernolsheim, étant donné que la mise en place d'une tranchée couverte aurait des 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 d'un 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 certaines surlargeurs permettant de diminuer l'emprise.
- La possibilité d'exploiter la surface 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 et sécuritaires 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.

En ce qui concerne le patrimoine culturel et foncier :

Le tracé GCO, bien que limité à deux échangeurs dans sa partie centrale, va inciter fortement la périurbanisation.

Ceci étant, force est de constater les nombreuses zones classées en AU ou NA dans les différents PLU ou POS des communes traversées et 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).

Dès lors la maîtrise de l'urbanisation future résulte de décisions prises par les élus et qui devront être compatibles avec les dispositions du SCOTERS, en particulier, celles prévues dans son document d'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, le maître d'ouvrage a imposé certaines cotes 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, 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, le périmètre soumis à déclaration d'utilité publique n'empiète pas sur les jardins du château de Kolbsheim. Le peu de largeur entre les premières habitations d'Ernolsheim

et les jardins du château de Kolbsheim a imposé que le tracé soumis à enquête recherche la protection des habitations tout en évitant de détériorer le parc du château. Les différentes suggestions de l'Architecte des Bâtiments de France ont été reprises dans le dossier d'étude d'impact.

En ce qui concerne la flore et la faune :

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.

Les diverses expertises, mises à la disposition du public, sur les espèces protégées ont été entreprises en collaboration avec des bureaux d'analyse et des associations compétents en la matière, ce qui est l'assurance d'une crédibilité certaine. Des expertises sur l'osmoderne ermite, le grand hamster d'Alsace, les oiseaux, les amphibiens et la végétation ont été effectuées.

L'ensemble des mesures environnementales prises par le maître d'ouvrage est développé dans le paragraphe « **CONSIDÉRANT LE PROJET, OBJET DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE** » de la présente partie du rapport.

En ce qui concerne l'hydrologie :

Les réponses du maître d'ouvrage, de manière générale, 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, ces derniers 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)

Les études préliminaires sur l'eau ont été réalisées par des laboratoires dont la liste et les domaines d'étude ont été décrits page 308 de la 1<sup>ère</sup> partie du rapport. Les diverses études hydrologiques ont été menées au-delà du niveau de l'Avant Projet Sommaire. Ceci étant, la commission a conscience que cette partie sera affinée lors de l'élaboration des dossiers de demande d'autorisation et de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

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, il semble qu'il y a eu adéquation entre les études préliminaires et le coût de 7.7 M€ HT envisagé pour les eaux souterraines et superficielles.

Dans son rapport l'expert hydrogéologue, dont les considérants ont été exposés dans trois tableaux aux pages 310, 311 et 312 de la 1<sup>ère</sup> partie du rapport, conclut :

- qu'il n'a pas d'objections à la réalisation du Grand Contournement Ouest de Strasbourg ;
- que le projet prend en compte les contraintes spécifiques à l'eau ;
- que les mesures compensatoires et les mesures réductrices des risques sont pertinentes ;
- que ces mesures seront précisées dans le cadre de la procédure « Loi sur l'eau » qui sera réalisée par le concessionnaire, en particulier pour la protection des nouveaux captages AEP (périmètres de protections – prescriptions des DUP s'y rapportant.

Les réserves et les recommandations de l'expert seront reprises dans les réserves et recommandations de la commission.

En ce qui concerne le coût de l'opération :

Les coûts des mesures d'impact environnementales et de manière générale le coût global ne paraissent pas disproportionnés au regard de l'utilité du projet.



**Considérant l'incidence de ce projet sur les équipements de transports existants ou en projet ainsi que sa compatibilité aux schémas directeurs d'infrastructures applicables,**

Le projet du GCO tel que présenté dans le dossier soumis à enquête est compatible avec le document d'orientations générales et le PADD du SCOTERS (cf thème n°2).

Au vu de ces différentes comparaisons des variantes étudiées dans le cadre des études de cadrage, étant donné les enjeux et les objectifs de cette opération ainsi que l'analyse faite du rapport TTK (cf thème n°1), nous constatons que le GCO tel que présenté dans le dossier soumis à enquête répond aux exigences du SCOTERS.

La commission a 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 a par ailleurs constaté que 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 des déplacements 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 résidant 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 le tram-train, ainsi qu'à la sortie de l'échangeur situé au niveau d'Ittenheim pour le transport routier guidé du département.

Par ailleurs, les différentes études commandées par le maître d'ouvrage sur les transports combinés, 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 (thème n°9).

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.

S'agissant des éventuels itinéraires alternatifs au GCO, 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 en particulier 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 que la RN4 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.

Parallèlement, la commission prend bonne note de l'instauration à titre expérimental d'un péage pour les poids lourds circulant sur certains axes dans la région Alsace 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 (cf thème n°14).

Enfin, le péage qui permet de financer cette infrastructure autoroutière concédée ne nous apparaît pas comme un élément dissuasif et n'incitera pas au développement d'itinéraires alternatifs puisqu'il offre aux utilisateurs des avantages et des garanties (rapidité, fluidité, sécurité notamment).

**En conclusion,  
Au vu des commentaires énumérés ci-avant, la commission d'enquête émet un**

## **AVIS FAVORABLE**

**à la déclaration d'utilité publique des acquisitions foncières et travaux de construction de l'autoroute A355, Grand Contournement Ouest de Strasbourg**

### **SOUS RESERVE :**

#### Réserve en matière de bruit :

Retenir la solution mixte d'aménagement proposée par la commission sur le secteur de Vendenheim dont la conception ne doit pas présenter **de point de mesure en limite** de la réglementation en vigueur et ne doit pas avoir recours à des protections de façades des habitations.

Proposition : Semi-couverture sur 200m + Tranchée couverte sur 300m + Semi-couverture sur 160m + Écran de 4m



Réserve en matière de vitesse admise :

- Limiter la vitesse sur l'A355 à 110km/h au niveau de Vendenheim/Eckwersheim ainsi que depuis Kolbsheim/ Ernolsheim jusqu'à Innenheim.

Réserve en matière de structure de chaussée :

- Tout au long du tracé, le revêtement le plus performant en matière de limitation de niveau sonore, lors de la phase de projet, devra être mis en œuvre.

Réserve en matière d'hydrogéologie :

- Les mesures concernant l'assainissement et la réduction des risques en phase de travaux et durant l'exploitation devront tenir compte de la présence des captages et projets de captage AEP (5CUS et SDEA) entre Vendenheim et Oberschaeffolsheim avec des dispositifs pour éviter que des produits polluants atteignent la nappe en cas notamment d'accident de la circulation (dispositifs anti-renversement, étanchéité du réseau d'assainissement) ;
- une attention particulière sera observée lors de la réalisation des travaux au niveau des zones de déblai à l'amont hydraulique des captages AEP de Lampertheim et des projets de captages AEP de Griesheim/Souffel et d'Oberhausbergen.

## **Avec les recommandations suivantes :**

En matière d'hydrogéologie :

Dans le cadre de la procédure Loi sur l'eau soient mises en place les mesures réductrices suivantes, en phase de chantier :

- mise en place d'un PAE (Plan d'Assurance Environnement) couplé au PAQ habituel pour garantir la qualité du mode d'exécution des travaux et limiter leur impact sur l'environnement ;
- localisation hors zone sensible des aires d'entretien, de ravitaillement et de garage des engins de chantier ; des plates-formes de traitement des matériaux et de fabrication des enrobés ;
- réalisation des ouvrages de protection vis-à-vis des eaux de ruissellement dès le démarrage du chantier ;
- mise en place de bennes étanches pour recueillir tout déchet ou matériau pollué et d'un stock de matériau absorbant ;
- dans les secteurs sensibles (périmètre de protection éloigné, secteurs où la nappe n'est pas ou peu protégée) :
  - interdiction de toute opération de maintenance d'engins de chantier ;
  - interdiction de stockage de carburant ;
  - ravitaillement de carburant sur une aire étanche ;
  - un stock de matériaux absorbant sur le site pendant la période de chantier ;

- mise en place de bennes étanches pour recueillir tout déchet ou matériau pollués éventuels ;
- les remblais utilisés seront strictement inertes ;
- tout incident même mineur pouvant porter atteinte à la qualité du sol soit rapporté ;
- une information du personnel sera réalisée pour le rendre sensible à la vulnérabilité du secteur ; la zone de vie sera implantée à l'extérieur de ce périmètre.

En matière de bruit :

- Elaborer un cahier des charges de consultation pour une concession de manière à lier le concessionnaire à une obligation de résultat en terme de seuils réglementaires à respecter pour les zones non définies comme zones sensibles.
- Imposer dans le cahier des charges les moyens à mettre en œuvre ainsi que les résultats minimum à obtenir dans les zones dites sensibles.
- Envisager dans le cahier des charges des études spécifiques à réaliser pour déterminer les mesures locales et l'impact du GCO sur certaines exploitations (fermes KASRNER, HUMANN, HASSLER, DOLLINGER, BAUER, GRAD, DAUL, ROTH, KLEIN), industries (usines KNORR, établissement MENUEST notamment), et établissements (écoles sur Duppigheim et au niveau de l'échangeur nord A4/A35/GCO) ainsi que sur les habitations situées au plus près du tracé. Imposer au concessionnaire de réaliser des mesures particulières de protection.

En matière de santé :

- 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
- Limiter la vitesse sur l'A355 à 110km/h sur tout le tracé du GCO afin de diminuer les émissions de benzène et de monoxyde de carbone et de diminuer l'emprise nécessaire à cette voirie.
- Sur ITTENHEIM, il conviendra de faire réaliser une étude de dépollution du site de l'ancienne décharge afin de pouvoir réutiliser cet espace inscrit dans le périmètre de DUP

Interaction avec les autres moyens de transports mis en œuvre :

Bien positionner les parking-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.

### En matière d'agriculture :

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 :

- La 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.
- L'organisation d'un remembrement à l'échelle intercommunale permettant de limiter à 5% l'impact de chaque propriété
- La réorganisation des cheminements par les rétablissements afin d'assurer une bonne desserte des parcelles. La proposition d'implantation de deux ouvrages de franchissements supplémentaires sur la commune de Pfettisheim 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 4,50m.
- 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 raidissements de talus avec stabilisation par murs de soutènements avec casquette pour les versants nord et sud, permettant une économie de surface agricole et améliorant l'impact paysager du GCO à cet endroit.
- 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 donné les contraintes techniques et sécuritaires dont il faut tenir compte pour la réalisation d'un tel ouvrage
- Le rétablissement des zones irriguées (avec forages d'irrigation) et drainées des espaces agricoles et le rétablissement des réseaux hydrauliques appartenant au syndicat d'irrigation devront être soit stipulés au niveau de l'APS, soit intégrés au cahier de charges du concessionnaire.
- L'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.

### En matière d'infrastructure :

- Intégrer lors de la phase projet certains revêtements absorbants de pollution actuellement à l'étude. Il conviendra d'étudier leur mise en œuvre s'ils ne sont pas en contradiction avec les revêtements limitant le niveau de bruit.
- Réaliser dès la mise en service du GCO le contournement de la RN4 au niveau de Furdenheim/Ittenheim.
- Eviter la dispersion des poids lourds sur les routes secondaires.

Patrimoine paysager :

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

Points particuliers :

Anticiper ces différentes demandes et les intégrer au cahier des charges afin de permettre une plus grande efficacité du processus de mise en concurrence.