REPUBLIQUE FRANCAISE - PREFECTURE DU BAS RHIN

Enquête Publique
du 2 mai au 6 juin 2018

relative à la demande d'autorisation présentée par

la Société SANEF

pour la réalisation de la première phase d'aménagement du nœud A4/A35/Autoroute de Contournement Ouest de Strasbourg (COS)

Prescrite par arrêté du 13 avril 2018
de M. le Préfet de la région Grand Est, préfet du Bas-Rhin

Rapport, avis et conclusions
de la commission d'enquête

Commissaires enquêteurs :
Valérie GOBYN
Monique HUTTER
Michel LAFOND

Table des matières

I. RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE 4

1. PRESENTATION GENERALE 4

1.1 Objet de l'enquête publique 4
1.2 Acteurs du projet 4
1.3 Références législatives et réglementaires 5
1.4 Composition du dossier soumis à enquête 5
1.5 Contexte de participation du public à cette enquête, au regard du projet global du COS 6
1.5.1 Enquête publique de SANEF et enquête publique de ARCOS : 6
1.5.2 Consultation du public Espèces protégées 7

2. DESCRIPTION DU PROJET SOUMIS A LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE 8

2.1 Rubriques de la nomenclature concernées par le dossier loi sur l'eau 9
2.2. Gestion des écoulements naturels 9
2.3 Gestion des eaux de voirie 10
2.4 Crues 11
2.5 Zones humides 12
2.6 Le suivi des engagements environnementaux 13

3. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES REGLEMENTATIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION EN VIGUEUR 13

3.1 Captages d'eau potable 14
3.2 SDAGE Rhin-Meuse et SAGE Ill-Nappe-Rhin 14
3.3 PGRI Rhin-Meuse 14
3.4 PPRI de la Zorn et du Landgraben 14
3.5 Milieux naturels (Natura 2000 / ZNIEFF et Zones humides) 14
3.6 ZNIEFF et zones humides 14

4. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE 15

4.1 Durée et siège de l'enquête 15
4.2 Publicités et publications de l'enquête 15
4.3 Modes de contributions offerts au public durant toute la durée de l'enquête 16
4.4 Démarches personnelles de la Commission et compléments d'informations 17
4.5 Clôture de l'enquête : 24

5. LES CONTRIBUTIONS RECUEILLIES : ANALYSE ET RAPPORT DE SYNTHESE 25

5.1 Analyse comptable des contributions et fréquentation des permanences 25
5.2 Analyse individuelle des contributions 26
5.3 Analyse globale et synthétique des contributions recueillies 56
Fin du Rapport d'Enquête 57

II. AVIS ET CONCLUSIONS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE 58

1. APPRECIATIONS GENERALES 58

1.1 Information relative à l'enquête 58
1.2 Accès au public pour déposer une contribution 58
1.3 Fréquentation lors de l'enquête 59

2. APPRECIATIONS CONCERNANT LE DOSSIER SOUMIS A EP 59

2.1 Qualité du dossier 59

2.2 Composition du dossier 59

2.3. Registre électronique 60

3. APPRECIATIONS CONCERNANT LA MAITRISE D'OUVRAGE 61

4. AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE 62

4.1. Concernant le contexte de participation du public à cette enquête, au regard du projet global du COS 62

4.2. Concernant les écoulements naturels, les crues et le Sage 63

4.3. Concernant la compatibilité avec le SDAGE Rhin Meuse 66

4.4. Concernant la compatibilité avec le Sage Ill Nappe Rhin 67

4.5. Concernant les bassins de rétention 68

4.6. Concernant le captage d'eau potable de Lampertheim 73

4.7. Concernant la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser) 75

4.8 Concernant la phase chantier 86

4.9. Concernant le parcours de Santé 88

5. CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE 89

Fin de l'Avis et des Conclusions motivés de la Commission d'enquête 91

ANNEXES

ANNEXE 1 – DOCUMENTS ENGAGEANT LA PROCEDURE 2

A.1.1 : Arrêté de l'enquête publique « 1ére phase d'aménagement du nœud A4/A35/COS » 2

A.1.2 : Avis de l'enquête publique « 1ére phase d'aménagement du nœud A4/A35/COS » 5

A.1.3 : Décision du 05/04/2018 de nomination de la commission par le TA de Strasbourg 6

A.1.4 : Courrier du 13 avril 2018 de la Préfecture aux mairies de Brumath et Vendenheim 7

A.1.5 : Mail de SANEF du 29/4/2018 8

A.1.6 : Mail de la DDT précisant les références règlementaires de la procédure 9

A.1.7 : Avis CNPN du 3 avril 2018 concernant la demande d'autorisation de destruction d'espèces protégées 15

ANNEXE 2 – PUBLICITES DE L'ENQUETE ET REVUE DE PRESSE 17

A.2.1 : Accès au site internet de l'enquête à l'aide du lien figurant dans l'arrêté et l'avis 17

A partir du 28/5/2018, suite à une observation du 26/5 au registre de Vendenheim et à la demande de la commission, 3 modifications ont été effectuées: Ordre de la liste, recherche de mots clé, ajout 3 plans 18

A.2.2 : Communiqué de presse de SANEF sur internet sur la consultation et l'enquête publique du raccordement A4 au futur COS 20

A.2.3 : Accès à la consultation du public pour les espèces protégées sur site internet DREAL 22

A.2.4 : Publicité de l'enquête sur le site internet de la mairie de Vendenheim 23

A.2.5 : Information concernant les deux enquêtes publiques liées au COS dans le mensuel communal de Vendenheim du mois de mai 2018. 24

A.2.6 : Affichage Avis d'enquête sur le tableau d'affichage à l'extérieur de la mairie de Vendenheim 25

A.2.7 : Publicité de l'enquête sur le site internet de la mairie de Brumath 26

A.2.8 : Affichage Avis &Arrêté d'enquête sur tableau d'affichage à l'extérieur de la mairie de Brumath 27

A.2.9 : Publicité de l'enquête sur les sites internet des mairies de Hoerdt et Geudertheim 28

A.2.10 à 13 : Annonces avis d'enquete dans la presse 29

A.2.14 : 10 Affichages de l'avis de l'enquête publique sur site attestés par constat d'huissier de 36 pages 33

A.2.15 : Article DNA du 13 juin 2018 concernant les orages en Alsace 35

A.2.16 : Article DNA du 3 juillet 2018 concernant le péage camions sur routes nationales allemandes 36

ANNEXE 3 – PV DE SYNTHESE ET DEMANDE DE MEMOIRE EN REPONSE DU 12 JUIN 2018 (10 +38 PAGES) 37

ANNEXE 4 – REPONSES DE SANEF DU 11 JUIN 2018 AUX QUESTIONS DE LA COMMISSION EN COURS D'ENQUETE (23 PAGES) 38

ANNEXE 5 – MEMOIRE EN REPONSE DE SANEF DU 26 JUIN 2018 (52 PAGES) 38

I. RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous avons été désignés par Madame la Présidente du Tribunal Administratif de Strasbourg le 5 avril 2018 en qualité de commissaires enquêteurs pour constituer la commission chargée de conduire l'enquête publique sur la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau de la réalisation de la première phase de l'aménagement du nœud A4/A35/COS (*Cf. annexe 1.3*).

Nous avons procédé à cette mission conformément aux dispositions prévues par l'arrêté du 13 avril 2018 de Monsieur le Préfet de la Région Grand Est, Préfet du Bas-Rhin (*Cf. annexe 1.1*) et en faisons le rapport qui suit :

1. PRESENTATION GENERALE

1.1 Objet de l'enquête publique

L'arrêté préfectoral du 13 avril 2018, prescrit une enquête publique sur la demande d'autorisation présentée par la société SANEF pour la réalisation de la première phase d'aménagement du nœud routier A4/A35/Autoroute de Contournement Ouest de Strasbourg sur le territoire des communes de Vendenheim et de Brumath.

Il s'agit d'une procédure administrative d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, tel que l'énonce clairement le dossier soumis à enquête.

L'objet de l'enquête est de recueillir les observations et propositions du public ainsi que l'avis de la commission d'enquête sur le dossier et les travaux de cette première phase confiée à SANEF.

La décision susceptible d'intervenir au terme de l'enquête est un arrêté préfectoral portant autorisation pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'environnement, ou portant refus d'autorisation.

1.2 Acteurs du projet

- L'autorité compétente pour cette demande d'autorisation est la Préfecture du Bas-Rhin.
- La Direction Départementale des Territoires (DDT) - Service Eau, et milieux aquatiques est le service instructeur de ce dossier.
- Le maitre d'ouvrage est la société SANEF, concessionnaire actuel de l'A4. Par le décret 2015-1046 du 21 août 2015, le 12è avenant au contrat de concession donne le cadre de la construction de cette partie d'échangeur.
- Le bureau d'étude INGEROP qui a monté ce dossier est en charge des études du projet de Contournement Ouest de Strasbourg pour SANEF et ARCOS
- ARCOS et SOCOS, filiales du groupe VINCI ont été retenus par l'état en tant que maître d'ouvrage et concessionnaire du futur Contournement Ouest de Strasbourg

1.3 Références législatives et réglementaires

L'arrêté préfectoral de notre enquête fait référence :

- au Code de l'Environnement et notamment ses articles L123-1 et suivants, R123-1 et suivants, L124-1 et suivants R124-1 et suivants.

- au décret du 22 janvier 2018 prorogeant les effets du décret du 23 janvier 2008 déclarant « d'utilité publique et urgents » les travaux de l'autoroute A355, grand contournement ouest de Strasbourg.

- à la demande d'autorisation présentée par SANEF le 26 juin 2017 et déclarée recevable le 29 mars 2018 par la DDT du Bas-Rhin

- la décision du TA de Strasbourg en date du 5 avril 2018 portant nomination de notre commission d'enquête, à savoir :

Valérie GOBYN, présidente de la Commission d'enquête, Monique HUTTER et Michel LAFOND, membres titulaires

(Cf. *annexe 1)*

Le dossier (page 7/171) indique que la demande d'autorisation de SANEF a été instruite au titre de l'article R.214-6 du code de l'environnement mais sans préciser la version utilisée.
La DDT nous a expliqué que l'Article 15 (partie 5 a.) de l'Ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale permettait d'utiliser l'article R214-6 dans sa Version en vigueur du 15 mai 2015 au 1er mars 2017.

(Cf. *annexe 1)*

1.4 Composition du dossier soumis à enquête

Dossier de demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau	171 pages
Annexes :	
Dossier de demande de dérogation espèces protégées-OGE-fév.2018	322 pages
Courrier d'engagement du Conseil départemental du Bas-Rhin au sujet de l'aménagement foncier	2 pages
Etude zones humides – OGE – février 2018	83 pages
Etude d'impact-autoroute A355/GCO - mai 2006	357 pages
Courrier de la Ville de Strasbourg au sujet des mesures compensatoires des zones humides	2 pages

A la demande de la commission d'enquête, 3 documents ont été ajoutés le 2/5/2018 aux deux versions papier des dossiers disponibles en mairies de Brumath et Vendenheim et insérés le 28/5/2018 au dossier sur internet :

- Carte IGN localisant le projet Format A3 (agrandissement de la page 5/171)
- Plan format A1 de l'échangeur avec indication du nombre de voies (agrandissement de la page 9/171 avec ajout de flèches)
- Plan format A1 des mesures compensatoires prévues par les deux concessionnaires au niveau de l'échangeur Nord (agrandissement de la page 100/322)

La Commission note qu'aucun avis PPA, ni AE, ni CNPN ne figure dans le dossier et qu'il est stipulé à l'article 8 de l'arrêté préfectoral : *« le projet n'étant pas soumis à étude d'impact, le dossier ne comprend pas l'avis de l'autorité environnementale ».*

1.5 Contexte de participation du public à cette enquête, au regard du projet global du COS

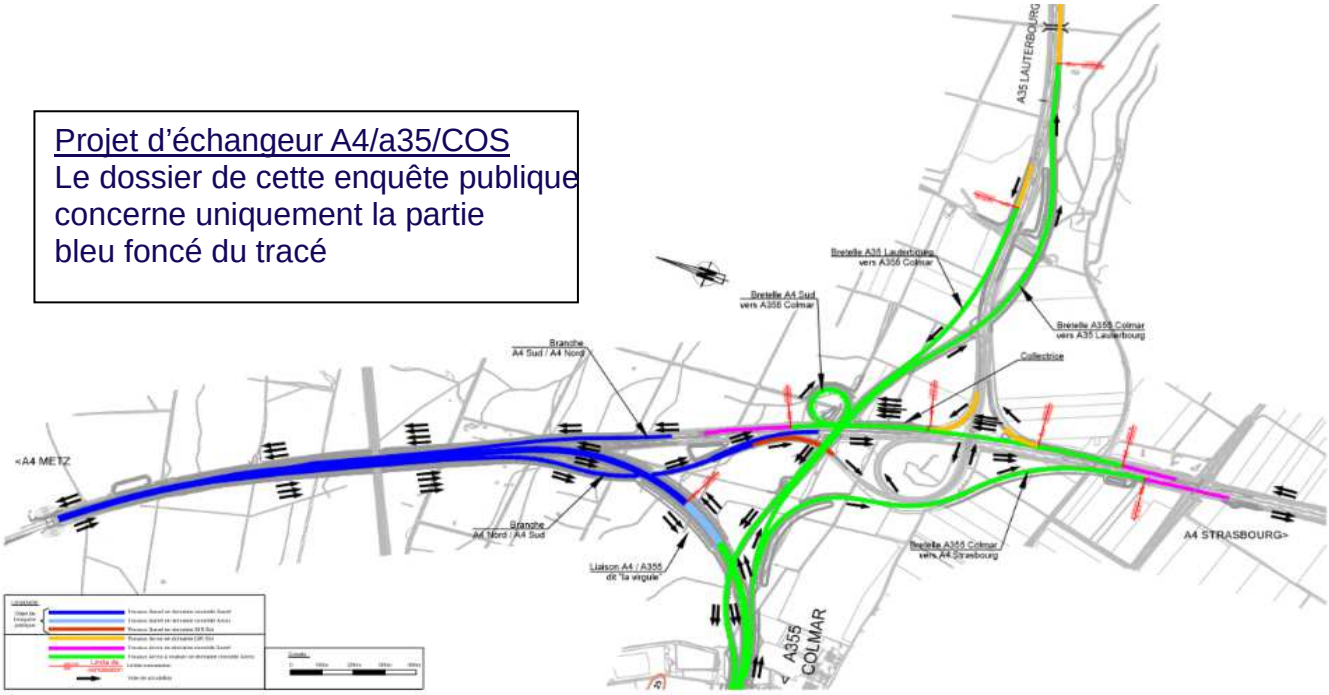
1.5.1 Enquête publique de SANEF et enquête publique de ARCOS :

En août 2015, l'État a confié à la société SANEF la responsabilité (maîtrise d'ouvrage) de réaliser le raccordement principal de l'autoroute A4 au futur Contournement Ouest de Strasbourg. **Ce volet de programme du COS comprend l'amorce du contournement depuis l'A4**, les équipements liés, un ouvrage destiné à la faune à construire dans le massif forestier et toutes les modifications de l'A4 existante.
Ces travaux répondent à l'orientation préconisée en 2013 dans le rapport du CGEDD (Conseil général de l'environnement et du développement durable, service du ministère de la transition écologique et solidaire) afin de privilégier la continuité de flux entre l'A4 et le COS.

En janvier 2016, la société ARCOS, filiale de VINCI, a été désignée **concessionnaire du COS, comprenant notamment les échangeurs avec l'A35.**

Chacun des deux concessionnaires intervient dans un calendrier qui lui est dicté par la convention qui le lie à l'Etat, le principe de base étant que la SANEF termine ses travaux avec de l'avance sur ARCOS pour faciliter la mise en service générale de l'autoroute complète.

La présente enquête publique concerne donc la demande d'autorisation présentée par SANEF pour la réalisation de sa partie, correspondant à la première phase de ce nœud autoroutier. Le terrain d'assiette de ce projet se trouve sur les territoires de Vendenheim et de Brumath.
Une enquête publique concernant la demande d'autorisation unique, présentée par ARCOS, pour réaliser la deuxième phase de ce nœud autoroutier s'est tenue du 4 avril au 11 mai, avec prolongation jusqu'au 17 mai 2018. Elle comprenait également l'autoroute de COS dans sa totalité. Le terrain d'assiette de ce projet se trouve sur le territoire de 22 communes dont, en commun avec la présente enquête, Vendenheim.



1.5.2 Consultation du public Espèces protégées

La première phase de ce nœud autoroutier, dont SANEF est Maître d'Ouvrage, nécessite également une consultation du public relative à une demande de dérogation au titre des espèces protégées.

Cette procédure, indépendante de la présente enquête publique et organisée par la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) Grand-Est, s'est déroulée du 11 avril au 11 mai 2018, avec prolongation jusqu'au 18 mai, en application de l'article L.123-19-2 du code de l'environnement.

Le site internet de la DREAL indique qu'il s'agit d'une demande de dérogation aux interdictions de destruction, altération ou dégradation de sites de reproduction ou d'aires de repos d'espèces animales protégées, et de capture ou enlèvement, destruction accidentelle et perturbation intentionnelle de spécimens d'espèces animales protégées énumérées ci-dessous :

- plusieurs espèces de mammifères terrestres
- pélobate brun et plusieurs autres espèces d'amphibiens
- plusieurs espèces d'oiseaux
- plusieurs espèces de chiroptères
- plusieurs espèces de reptiles

Le CNPN qui est l'organisme d'Etat consulté pour les espèces protégées a émis un avis favorable qui figure sur le site internet de la consultation « espèces protégées » mais pas dans notre dossier d'enquête.

L'image du site internet de la consultation figure en Annexe 2.

2. DESCRIPTION DU PROJET SOUMIS A LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE

L'aménagement soumis à enquête comprend :

- Sur l'autoroute A4 Nord, un passage faune qui constitue la limite nord du projet
- En allant vers le sud, un élargissement progressif de l'A4 à 3 puis 4 voies
- La jonction A4 Nord vers A4 Sud (direction Strasbourg) en deux voies à partir des voies de droite de l'A4 élargie et une sortie assurant la liaison vers l'A35 (direction Lauterbourg)
- L'amorce en deux voies de l'embranchement vers l'A355 (COS) à partir des voies de gauche de l'A4
- Le rétablissement de la continuité A4 Sud vers A4 nord

Ces ouvrages, sur un linéaire d'environ 3 km, sont tous constitués en remblai (avec une hauteur maximum de l'ordre de 11m au dessus du terrain naturel) et nécessiteront l'apport d'environ 250 000 m3 de matériaux nobles.

Ce projet impacte le milieu naturel dans le domaine de l'eau sur les sujets suivants :

- Conséquences sur les écoulements naturels
- Conséquences de l'imperméabilisation sur les débits restitués et la qualité des eaux restituées
- Conséquences sur les crues
- Conséquences sur les milieux humides

Et cela tant en phase exploitation (après la mise en circulation des ouvrages) qu'en phase travaux, période sans doute la plus sensible pour le milieu.

2.1 Rubriques de la nomenclature concernées par le dossier loi sur l'eau

page 13/115 du dossier soumis à enquête

3.3 RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE CONCERNEES

Les installations, ouvrages, travaux et activités (IOTA) induits par le projet du présent dossier et soumis à autorisation en application de la nomenclature figurant à l'article R214-1 du code de l'environnement sont listés ci-après.

Rubriques	Intitulé	Régime
1.1.1.0.	Sondage, forage, création de puits ou d'ouvrage souterrain	Il sera réalisé 3 piézomètres pour le suivi du site n°1 de compensation ZH et 3 piézomètres pour le suivi du site n°3, soit un total de 6 piézomètres. **Déclaration**
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol	Le projet concerne une superficie de 131.91 ha **Autorisation**
2.2.4.0	Installations ou activités à l'origine d'un effluent correspondant à un apport au milieu aquatique de plus de 1t/jour de sels dissous.	Pour un traitement curatif, 184 t/jour de sel dissous sont nécessaires pour l'entretien hivernal **Déclaration**
3.2.2.0	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau	Le projet impactera en crue centennale une surface du lit majeur du Neubaechel de 5 580 m² **Déclaration**
3.3.1.0	Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais	7.9 ha de zones humides sont directement impactées, 2.1 ha sont impactées temporairement lors de la phase chantier et 1,1 ha impactés indirectement, soit un total de 11,1 ha de zones humides impactées par le projet. **Autorisation**

Le projet de première phase d'aménagement du nœud A4 / A35 / COS est donc soumis à une procédure d'AUTORISATION.

2.2. Gestion des écoulements naturels

Le tracé autoroutier intercepte un bassin versant d'environ 132 ha dont les eaux ont une direction naturelle perpendiculaire à l'ouvrage. Sur cette surface, la partie Nord (88 ha) subissait déjà cette contrainte avec l'A4.
Les principes de conception doivent permettre d'assurer « *la continuité hydraulique des fossés actuels vers les ouvrages de rétablissement situés sous l'autoroute* » et ne pas « *créer de zone de stockage ou d'inondation en amont des remblais projetés* » ainsi que la stricte séparation de ces eaux avec celles provenant des chaussées.

Le maître d'ouvrage indique que le terrain très plat et la multiplication des fossés ne permet pas un calcul étayé des dimensionnements sauf sur la partie Sud où le modèle en 2D de calcul de crue donne une idée de ce qu'il faut faire. Le choix a donc été de prolonger les busages existants au Nord (en conservant diamètre et pente) et de prévoir des ouvrages similaires (fréquence et diamètre) sur la partie Sud.

2.3 Gestion des eaux de voirie

2.3.1 En phase exploitation

L'ensemble des voies du projet sont limitées par des glissières de sécurité béton destinées à empêcher le franchissement des véhicules accidentés. Ces barrières constituent également un barrage étanche aux liquides (eau de pluie et éventuels déversements accidentels). L'ensemble de la surface est ainsi étanchéifié, les liquides sont collectés intégralement et conduits vers deux bassins de décantation, également étanches, munis de systèmes de trop plein.
Le projet présente un point haut sur l'autoroute A4 au droit du franchissement de la voie ferrée, ce qui délimite deux bassins versants routiers.

Le plus au Nord, dit numéro 1, a une surface de 3.48ha et les effluents sont collectés dans un bassin, désigné sous le nom de BAM1, installé en bordure de l'A4 côté nord (à proximité du pont de passage faune).

Le second versant, d'une superficie de 5.8ha est relié au bassin BAM2 installé au cœur de l'échangeur.

Les objectifs assignés à ces bassins sont :

- Réguler en jouant le rôle de tampon et jusqu'à un évènement pluvieux de fréquence décennale, le débit de sortie du dispositif à un niveau acceptable pour le milieu naturel (respectivement 10 et 17/l/s pour les bassins 1 et 2, valeurs validées par le service de police de l'eau).
- Confiner une pollution accidentelle combinée à un évènement pluvieux de 2 heures et de fréquence biennale : dans ce cas les calculs se font orifice de sortie fermé.
- Traiter la pollution chronique là aussi pour une période de retour de 2 ans dont le dossier affirme, sans justificatif particulier, qu'il s'agit d'une exigence forte. Des précisions sont demandées au pétitionnaire à ce sujet. Ce traitement repose essentiellement sur la décantation nécessitant un volume « mort », situé en dessous de la cote d'évacuation et constituant une zone de tranquillité.

Il apparaît pour les deux bassins que le rôle de régulation de débit est celui qui nécessite le plus de capacité et le projet retient :

- Le bassin 1, de forme rectangulaire, aura un volume utile de 1485m3 complété d'un volume mort de 755m3.
- Le bassin 2, de forme triangulaire pour des raisons d'insertion dans la géométrie du projet, aura un volume utile de 2395m3 associé à un volume mort de 1005m3
  Ce sujet important a fait l'objet de très nombreuses observations du public et des réflexions des commissaires. Il sera traité en détail dans la partie Avis et Conclusions.

2.3.2 Pendant la phase Travaux

Le dossier comporte un développement assez long sur la phase travaux. Il présente « *les principes d'aménagement* » et les dispositions retenues concernant le thème de l'eau.

- Pour les installations de chantier avec un dispositif de collecte et traitement des eaux pluviales par un bassin multifonctions (décantation, déshuileur et facteur d'inertie permettant de réagir à une pollution accidentelle) avant rejet au milieu naturel. Une ou des aires de lavage étanche des véhicules et engins (avec débourbeur et déshuileur). Les lavages se font à l'eau sans additifs. Pour les eaux usées, il est prévu soit un raccordement à un réseau existant, soit un système autonome réglementaire.
- Les rejets d'eaux pluviales des pistes et parties terrassées. Il s'agit de limiter les entrainements de particules fines et d'éviter les pollutions accidentelles. Il est prévu de donner une pente transversale aux plateformes, de stabiliser les fossés au fur et à mesure de l'avancement. Un bassin de décantation est prévu calculé pour un évènement climatique biennal, la durée du chantier étant inférieure à deux ans.
- Les écoulements naturels seront busés pour éviter aux engins de « patauger ». De même il est prévu, à l'avancement du chantier, des dérivations provisoires pour assurer les écoulements et perturber le moins possible l'alimentation des zones humides.
- L'eau nécessaire au chantier (qui ne comportera pas de centrale béton ou enrobés) proviendra soit des eaux météoriques récupérées dans les bassins soit d'achats extérieurs sans forage dans l'emprise du chantier.

  Par ailleurs, au titre des évitements, il est mentionné des dispositifs permettant de réaliser, sur des terrains qui auront vocation à retourner à l'état de nature, des pistes d'engins provisoires préservant la caractéristique humide du sol et des dispositions pour enrayer, empêcher la dispersion d'espèces invasives.

2.4 Crues

Le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRi) de la Zorn, bassin hydrographique où se situe le projet, n'a pas cartographié de zone inondable sur l'emprise. Nous avons noté une erreur de positionnement sur la figure 56 page 49 du dossier du projet sur le fond de plan du PPRi mais cela ne modifie pas les conclusions.

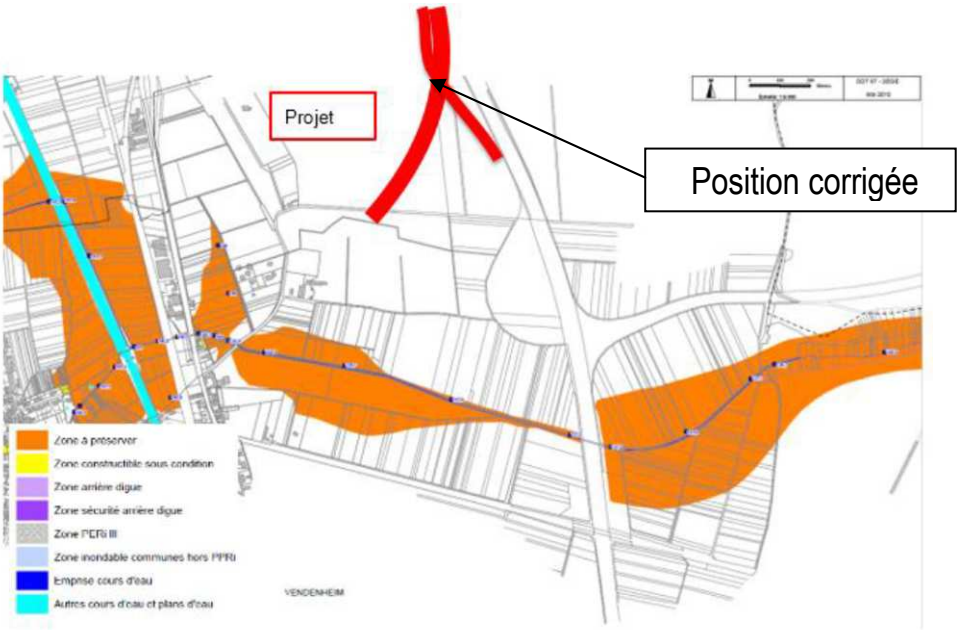


Figure 56 : Extrait de la planche 18 du zonage réglementaire du PPRI de la Zorn et du Landgraben

Cependant ARCOS a mené des études complémentaires pour les besoins de son projet, études incluant sur ce point le projet SANEF, comprenant notamment un modèle dynamique d'écoulement en 2D. Il apparaît ainsi des insuffisances dans le PPRi et finalement le projet SANEF empiéterait légèrement par la bretelle de raccordement A4 Nord-A4 Sud (5590m2 et 870m3) sur le champ d'inondation pour la crue décennale. La compensation volume à volume est prévue dans l'emprise ARCOS pour l'ensemble du nœud autoroutier.

2.5 Zones humides

La quasi-totalité de la surface comprise dans l'emprise de chantier a été classée dans la catégorie « zone humide » d'ailleurs plus sur des critères floristiques (associations d'espèces caractéristiques de ces milieux) que sur des critères pédologiques. Cela concerne 11.1 ha soit définitivement disparus car artificialisés (7,9ha), soit temporairement impactés pendant la phase travaux (2,1ha), soit isolés du reste de l'environnement et donc fragilisés (1.1ha).
Les zones humides ont schématiquement une double fonction :

- Celle de régulation des flots hydriques et on peut considérer que les bassins mentionnés précédemment jouent ce rôle, moins naturellement, pour la régulation des épisodes pluvieux.
- Celle plus complexe d'habitats divers pour la faune spécifique et la flore et seules des mesures de compensation peuvent être mises en avant.
  Pour les surfaces temporairement impactées, il s'agit essentiellement des pistes de circulation des engins notamment des deux côtés du tracé de l'A4. Il est prévu l'installation de pistes de chantier démontables, reposant sur une couche de géotextile sans décapage préalable et constituées de « plats bords » (éléments métalliques ou en bois agrafés les uns aux autres et posés en travers du sens de circulation) assurant la portance des engins. Il n'est pas exclu qu'un décompactage du sol soit nécessaire au moment du démontage des installations pour que le milieu retrouve un fonctionnement normal.

Pour la surface isolée située entre l'A4 et l'entrée dans le COS, et qui le restera après les travaux, il est prévu de veiller au maintien de son alimentation en eau y compris pendant le chantier et comme le reste du site au respect strict des limites d'intervention (veiller à l'absence de « divagation » d'engins ou de personnel sur les surfaces devant restées vierges).

Pour les surfaces définitivement artificialisées, la solution exposée est la compensation. Elle est prévue par le pétitionnaire sur une surface de 21,13 ha et sont bien sûr utiles pour compenser plusieurs dommages engendrés par le projet :

- Le couvert forestier
- Les zones humides
- Les habitats et donc les espèces.

Le premier projet consiste dans le boisement d'une surface de 13,42ha, actuellement à l'état de terres cultivées adjacentes de la forêt du Krittwald et situées sur la commune de Hoerdt. Ces terrains seront modelés pour constituer des dépressions, des noues affleurant la nappe, des mares seront aménagées. Les terres forestières déca-

pées de l'aire de chantier seront répandues pour favoriser la reconstitution d'une forêt diversifiée et humide dont la composition a fait l'objet d'études et de longues discussions (Plantation de feuillus locaux dont 80% de chênes).

Le second projet est situé dans la forêt du Krittwald, en bordure Est de l'autoroute A4 et concerne 3ha05. Il s'agit de la conversion par coupe à blanc des épicéas dont ce n'est pas le milieu et destruction des Prunus Sérotina (espèce invasive), la préservation des bouleaux, chênes et autres espèces locales qui sont présentes en faible proportion et la plantation de chênes sessiles (80%), merisiers, hêtres et érables champêtres. Ces travaux ne constituent pas vraiment une compensation à la disparition de zones humides mais améliore considérablement la composition écologique de la forêt.
Le troisième projet, toujours en forêt du Krittwald concerne 4ha66 d'un boisement adulte de Prunus Sérotina qui sera détruit en vue de le remplacer par une lande humide. Cela renforcera la valeur du milieu où sont déjà présentent des mares qui seront réhabilitées.

De plus, et là il y a un impact réel sur l'eau, le système ancien de drainage du secteur sera rendu inefficace : il est attendu une remontée du niveau de la nappe favorable à l'évolution floristique souhaitée, d'autant que le Prunus est sensible à l'ennoiement de ses racines au printemps.

2.6 Le suivi des engagements environnementaux

SANEF indique que plusieurs des opérations décrites précédemment à finalité environnementale nécessitent non seulement un suivi mais des travaux d'entretien, de gestion de l'espace et ce sur une durée très longue puisqu'elle doit correspondre à celle de la concession, soit 54 ans.
Il est prévu, pour s'assurer d'une garantie de bonne fin, de s'appuyer sur la nouvelle procédure des Obligations Réelles Environnementales. Cette ORE serait souscrite par la Ville de Strasbourg propriétaire de la partie Nord de la forêt et l'engagerait dans la durée. Une convention précisant les engagements réciproques dont les contributions financières de SANEF reste en discussion.
SANEF a également indiqué que les terrains, qui vont faire l'objet de boisement et qui sont actuellement propriétés du Département, seront également concernés par une ORE.

3. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES REGLEMENTATIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION EN VIGUEUR

Nous avons listé les différentes compatibilités analysées dans le dossier. Seuls les points « sans problèmes » sont développés ici. Lorsque le sujet nécessitait des recherches et un avis plus complet, l'analyse et notre avis figurent dans la partie Avis et Conclusions

3.1 Captages d'eau potable

Le dossier indique que le secteur du projet ne s'inscrit dans aucun périmètre de protection de captage d'eau potable.
Toutefois, dans la partie Avis et Conclusions, nous analyserons la compatibilité du projet avec le captage d'eau potable de Lampertheim qui se situe à 1.8 km du projet.

3.2 SDAGE Rhin-Meuse et SAGE Ill-Nappe-Rhin

Le dossier décrit la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhin-Meuse qui est concerné par le bassin hydrographique de la Zorn-Landgraben et nous n'avons pas relevé de problème à ce niveau.

Nous analyserons la prise en compte du SAGE dans la partie Avis et Conclusions

3.3 PGRI Rhin-Meuse

Le projet doit prendre en compte les objectifs du Plan de Gestion des Risques d'Inondation.
Le dossier indique page 131/171 :
« Les infrastructures linéaires sont autorisées sous réserve de ne pas augmenter la vulnérabilité des personnes, du bâti et des installations existantes.
Le projet complet (nœud A4/A35/COS ainsi que le COS entrent dans le champ de cette dérogation). »
« Les impacts du projet ont été évalués et compensés, afin de ne pas aggraver la vulnérabilité des personnes, du bâti et des installations existantes »
« Les rejets d'eaux pluviales sont limités en sortie de bassin de traitement, de façon à respecter en débit maximal de 3l/s/ha »

3.4 PPRI de la Zorn et du Landgraben

Le projet n'entre pas dans la zone orange « non constructible » de ce Plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN). Toutefois, les études de conception ont mis en évidence un écart entre les cartographies règlementaires et le champ d'inondation du Landgraben. A ce titre, le dossier indique que « *la surface soustraite à la zone inondable a été réduite au strict minimum dans les études de conception et fait l'objet de mesures compensatoires 1 pour 1 permettant de conclure en page 134/171 du dossier, que « le projet est compatible avec le PPRN-PPRI de la Zorn-Landgraben* ».

3.5 Milieux naturels (Natura 2000 / ZNIEFF et Zones humides)

Les sites Natura 2000 identifiés sont situés à plus de 6 km du projet. Le projet n'aura pas ou très peu d'impacts sur ces sites.

3.6 ZNIEFF et zones humides

Le projet s'inscrit dans une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique de type 1 constitué par l'ensemble des forêts Herrenwald et Krittwald,

D’autres ZNIEFF de type 1 et 2 se situent à moins de 5 km du projet.
Un inventaire et les incidences sur les milieux naturels, la faune et la flore sont décrits dans les dossiers zones humides et le dossier de dérogation espèces protégées réalisés par OGE dans les annexes du dossier.
Des mesures compensatoires liées aux zones humides, à la faune et la flore sont prévues dans le projet et seront analysées dans la partie Avis et Conclusions.

4. DEROULEMENT DE L’ENQUETE PUBLIQUE

4.1 Durée et siège de l’enquête

Le siège de l’enquête publique était situé à la mairie de Vendenheim, 12 rue Jean Holweg.
L’enquête publique s’est déroulée pendant une durée de 36 jours consécutifs, du 2 mai au 6 juin 2018, dans des conditions très satisfaisantes et sans incident.

La commission d’enquête s’est tenue à la disposition du public en mairies de Vendenheim et de Brumath, le territoire de ces deux communes étant impactées par le projet. Les permanences étaient les suivantes :

VENDENHEIM	le mercredi 2 mai 2018	de 9h à 12h
	le samedi 26 mai 2018	de 10h à 12h
	le mercredi 6 juin 2018	de 9h à 12h
BRUMATH	le lundi 14 mai 2018	de 14h à 17h
	Le mercredi 30 mai 2018	de 14h à 17h

4.2 Publicités et publications de l’enquête

Conformément aux dispositions de l’article 11 de l’Arrêté du 13 avril 2018, la publicité de l’avis d’ouverture de l’enquête publique a été réalisée :

- Par voie d’affichage :

Sur le panneau d’affichage extérieur des mairies de Vendenheim et Brumath à partir du 17 avril 2018 et jusqu’au 6 juin 2018 et vérifié par un membre de la commission d’enquête aux dates indiquées

Sur les lieux prévus pour la réalisation du projet, le responsable du projet a apposé 10 affiches jaunes format A3 certifiées par un rapport d’huissier de 36 pages (non joint à ce rapport d’enquête).

Nous avons extrait la liste des emplacements à partir du rapport d’huissier.
Cf Annexe 2

- Par voie de presses régionales :

<u>Annonce du premier avis</u>
- Dans le quotidien "Dernières Nouvelles d’Alsace" du 17 avril 2018
- Dans "les Affiches d’Alsace Lorraine" du 17 avril 2018

Annonce du second avis

- Dans le quotidien "Dernières Nouvelles d'Alsace" du 4 mai 2018
- Dans "les Affiches d'Alsace Lorraine" du 4 mai 2018

La conformité et les parutions légales de cette publicité ont été vérifiées par nos soins.
Cf Annexe 2

- Autres publicités :

A l'initiative du maitre d'ouvrage SANEF

- Communiqué de presse de Sanef sur internet sur la consultation et l'enquête publique du raccordement A4 au futur COS

A l'initiative de la mairie de Vendenheim

- Publicité de l'enquête sur le site internet de la mairie de Vendenheim
- Information concernant les deux enquêtes publiques liées au COS dans le mensuel communal de Vendenheim du mois de mai 2018 (le trimestriel de Brumath était déjà paru en avril sans mention de l'enquête, il était trop tard pour figurer dans son journal communal).

Cf Annexe 2

A la demande de la Commission d'enquête les publicités suivantes ont été effectuées :

- Publicité de l'enquête sur le site internet de la mairie de Brumath
- Information sur les permanences sur les panneaux lumineux de Brumath (Vendenheim n'a pas répondu positivement à cette demande)
- Affichage de l'arrêté et publicité de l'enquête sur le site internet des mairies de Hœrdt et Geudertheim (La mairie d'Eckwersheim n'a pas répondu positivement à cette demande)

Cf Annexe 2

4.3 Modes de contributions offerts au public durant toute la durée de l'enquête

Un registre des observations était ouvert et accessible au public durant les heures habituelles d'ouverture de chacune des mairies de Vendenheim et de Brumath. Un membre de la commission a ouvert et clos chaque registre.

Le public pouvait également transmettre ses contributions par courriers à la commission d'enquête, qui les a enregistrés au fur et à mesure de leur réception. Ces courriers sont parvenus en mairie de Vendenheim, siège de l'enquête, par dépôt pendant ou en dehors des permanences, ou par voie postale.

Enfin, le public pouvait aussi porter ses contributions par voie électronique à l'adresse dédiée créée par la Préfecture : pref-enquêtes-publiques@bas-rhin.gouv.fr.
Le bureau de l'Environnement et de l'Utilité Publique de la Préfecture était chargé de gérer cette adresse électronique et ses contributions, compris accusé de réception auprès des contributeurs, publication sur le site internet de la Préfecture et transmission quasi quotidienne à la Commission d'enquête.
Pour cette enquête publique, il n'y avait pas de registre électronique à disposition du public.

4.4 Démarches personnelles de la Commission et compléments d'informations

4.4.1. Préalablement à l'ouverture de l'enquête

Après premier examen du dossier prévu d'être soumis à enquête publique, et préalablement à l'ouverture de l'enquête, nous avons souhaité rencontrer les acteurs du projet. Afin d'en faciliter l'organisation, le Bureau de l'Environnement et de l'Utilité Publique a proposé ses locaux et coordonné les invitations.

Cette réunion préalable s'est tenue le 20 avril 2018 ; y étaient présents :

PREFECTURE : ROBARDEY Chantal - Chef du Bureau de l'Environnement et de l'Utilité Publique
LACOUR André - Rédacteur Section Environnement
JOBERD Léa - Chargée de mission
DDT 67 : GRANDGIRARD Agnès - Chef d'unité Milieux Aquatiques Pêche
MULLER Eric
SANEF Maitre d'ouvrage : BARON Yann - Direction de la construction - Responsable pilotage opérationnel
INGEROP Bureau d'études : HEIL Basile : Chef de projet
COMMISSION D'EP : GOBYN Valérie, HUTTER Monique et LAFOND Michel

Il s'agissait pour nous :

- D'éclaircir ou demander des éléments complémentaires sur plusieurs points du dossier, en particulier sur le titre de l'enquête (« Première phase d'aménagement du Nœud A4/A35/COS ») et le découpage du nœud autoroutier en 2 enquêtes publiques différentes, de natures différentes de surcroît
- D'obtenir des documents externes au dossier d'enquête afin de nous faciliter la compréhension du projet dans la globalité du COS, dont notamment avis du CNPN Commission Espèces et communautés biologiques en sa séance du 20 mars 2018
- De faire remplacer la page 9/171 du dossier, les informations ayant été repérées comme erronées, ce qui a été reconnu par la maîtrise d'ouvrage
- De faire ajouter 3 plans à grande échelle afin de faciliter la compréhension du public
- Du fait des 2 points précédents, de demander que la mise en ligne du dossier effectuée par la Préfecture soit immédiatement stoppée car jugée prématurée du fait que les commissaires enquêteurs n'avaient pas encore visé le dossier.
- De solliciter les communes voisines de Eckwersheim, Hoerdt et de Geudertheim afin qu'elles acceptent, en dehors du cadre strictement légal, de faire une publicité auprès de leurs habitants sur la tenue de l'enquête publique
- De se coordonner avec la Préfecture pour optimiser la transmission des contributions à venir à l'adresse dédiée et pour informer la Commission en cas de modération d'une observation par la Préfecture avant publication.
- Demander à la DREAL, via la DDT, de prolonger la durée de la consultation publique relative à la dérogation des espèces protégées du 11 mai au 6 juin 2018 pour être en phase avec la présente enquête Loi sur l'eau
- De nous faire parvenir les constats d'huissier pour les affichages, les insertions presse des avis d'enquête et l'avis d'enquête affiché sur les communes de Vendenheim et de Brumath
- D'ajouter au dossier SANEF les mises à jour de l'étude d'impact de 2006 figurant dans le dossier en cours d'enquête pour le COS (pièces 1F : éléments d'actualisation de l'étude d'impact et le dossier complémentaire préalable à l'enquête publique comportant l'avis de l'AE, du CNPN, de la CLE et du Ministre

de la transition écologique). Mais cet ajout au dossier a été refusé par SANEF lors de la réunion, au motif que SANEF ne peut s'engager sur des documents rédigés par une autre société, et qu'elle n'a pas validés.

La réunion s'est bien déroulée, nous avons obtenu tout renseignement demandé, ou la promesse de les avoir, en dehors du dernier point noté ci-dessus.

En particulier, à l'issue de la réunion étaient attendus :

- De SANEF : un récapitulatif du contexte dans lequel la maîtrise d'ouvrage SANEF s'exerce sur le projet, et comment les dossiers de SANEF y répondent
  Cf. Mail SANEF Annexe 1

- De la DDT : l'indication du contenu règlementaire d'un dossier soumis à enquête Loi sur l'eau.

- De la Préfecture : la toute récente loi du 2 mars 2018 qui annule l'article R123-13 disposant l'obligation de mettre sur le site internet les observations inscrites sur les registres et les courriers annexés

Par la suite, et toujours avant ouverture de l'enquête, nous avons vérifié que la nouvelle version (comprenant correction et compléments) avait bien été déposée en mairie, mise en ligne sur le site internet de la préfecture et à disposition des communes pour le poste informatique à destination du public.

En parallèle, nous avons pris contact avec les responsables des services techniques de chacune des deux mairies pour nous assurer des dispositions prises pour un bon accueil du public, en particulier en ce qui concerne la mise à disposition d'un poste informatique sur lequel était accessible l'ensemble du dossier soumis à enquête.

Enfin, nous avons effectué de façon autonome une première visite de site, et l'un de nous a visé les dossiers à jour ainsi que les registres, déposés préalablement en mairie.

4.4.2. En cours d'enquête

4.4.2.1. Démarches envers SANEF

- <u>Examen poussé du projet et des contributions du public</u>

Nous étions en étroite relation avec M. Yann BARON, responsable pilotage opérationnel à SANEF, que nous avons sollicité de façon linéaire tout au long de l'enquête pour mieux comprendre le projet, au fur et à mesure que nous poussions notre étude personnelle des documents à notre disposition et que le public nous interpellait sur certains points.
Ainsi, entre le 9 mai et le 2 juin, ont été abordées les questions listées ci-dessous, dont les réponses de SANEF, précises et contextualisées, sont rassemblées dans le document « *Réponses aux questions de la commission d'enquête* » en date du 11 juin 2018. (*Cf Annexe 4)*
Cette méthodologie, que nous avons mise en place au regard de la complexité du dossier et de la technicité du projet, nous a permis de pré-instruire un certain nombre de problématiques. Nous avons ainsi pu, à la fois mieux renseigner le public (certaines personnes étaient très pointues au niveau technique) en cours d'enquête, et concentrer notre demande de mémoire en réponse, rédigée à l'issue de l'enquête, sur des questions plus ciblées ou résiduelles.

Question 1 du 9 mai
Nous avons quelques questions de nature technique à vous poser sur les deux bassins de rétention.

La stabilité des ouvrages de rétention nécessite un lestage dont l'épaisseur calculée est supérieure 50 cm. Vous préférez manifestement un béton de propreté de 30cm et un dispositif « Flo-plug ». Pouvez-vous expliciter les raisons de votre choix et indiquer les mesures d'entretien spécifiques que cela nécessite ainsi que la durée de vie du dispositif. Quels sont les risques de fuite ?

Nous n'avons pas trouvé, mais cela nous a peut-être échappé, de précisions sur le mode de construction de ces bassins (nature de l'étanchéité, protection de cette étanchéité, méthode d'entretien et durée de vie du dispositif). Pouvez-vous nous l'indiquer.

Dans le même esprit, avez-vous des photos d'un dispositif de sortie de bassin similaire ou un schéma plus précis (nature des matériaux pour l'ajutage, positionnement de la cloison siphoïde…)

Question 2 du 9 mai
L'avis de la Commission Locale de l'Eau rendu le 20 déc 2017 (voir ci-joint) a-t-il été pris en compte dans le dossier ? si oui, quelles modifications ont été apportées pour répondre à cet avis ?

Question 3 du 9 mai
Page 34/171 du dossier principal 3 stations hydro sont indiquées :
Extrait Hydro eau-France :

Résultats de recherche des stations de mesure hydrométriques (*)

Code de la station Tout décocher / cocher	Libellé de la station	Département de localisation de la station	Hauteurs Données disponibles	Débits Données disponibles
A3472010	La Zorn à Waltenheim-sur-Zorn	Bas-Rhin (67)	1983 - 2018	1916 - 2018
A3492010	La Zorn à Hoerdt [1]	Bas-Rhin (67)	non disponible	1965 - 1973
A3492020	La Zorn à Hoerdt [2]	Bas-Rhin (67)	1981 - 1989	1976 - 1990

Le débit maximum indiqué page 34/171 est de 62 m3/s à la station A3492020 le 27/5/1983, ce qui est exact sur le site hydro eau-France
Mais la fiche de la station A3472010 à Waltenheim le 27/5/83 indique un débit maxi instantané de 136 voire 143 m3/s
Dans quelle partie du dossier ces données de débit sont-elles utilisées, pour quels calculs ?
S'il y a effectivement utilisation, quels sont les motifs du choix de la station concernée ?

Question 4 du 9 mai
Il s'agit des ouvrages de rétablissement hydrauliques et plus particulièrement du N° OH P 1800
Il est indiqué avec une pente de 0.2% avec un diamètre de 1000.
Nous ne disposons pas des résultats du modèle, mais ne serait ce pas plus sûr d'envisager deux 800 en parallèle qui nécessiteraient moins de hauteur d'eau en amont pour leur mobilisation d'autant que cet ouvrage se trouve apparemment en plein cœur de l'écoulement du secteur.

Question 5 des 14 et 16 mai
Cette question se rapporte toujours aux bassins de décantation et particulièrement au dimensionnement pour le traitement de la pollution chronique.

Page 153, il est indiqué que, pour la pluie, « l'occurrence retenue est la période de retour de T=2ans ce qui représente une exigence élevée ». Nous relevons d'abord que cette définition de la pluie reste floue (parle t on de l'intensité de la pluie, du volume d'eau dans un temps donnée, de débit à l'arrivée dans le bassin… ?).

Ensuite en quoi pouvez-vous dire qu'une protection contre un événement de retour biennal est élevée alors qu'il s'agit de pollution chronique qui aura donc lieu sur toute la durée de vie de l'ouvrage et donc que cet événement sera dépassé de nombreuses fois ? pourquoi ne pas prendre, comme pour les écoulements une référence 100 ans ?

Merci de préciser ce point important pour le milieu naturel.

Par ailleurs, le dossier soumis à l'enquête ne traite pas de l'exploitation des ouvrages hydrauliques, justement dans la « phase exploitation ».
Pourriez-vous préciser cependant comment se fait le curage sans dommage pour l'ouvrage si comme c'est probable l'étanchéité des bassins se fait par une membrane.
Par ailleurs où se trouve l'aire étanche évoquée, quel devenir des exsudats ?
Enfin, nous vous signalons que sur la figure 56, le positionnement du projet sur le fond de plan PPRi semble erroné, ce qui ne change pas cependant les conclusions.

Question 6 du 14 mai
Pour la phase travaux, le dossier pose nombre de principes vertueux mais indique qu'il est prématuré de concevoir un plan détaillé des installations de chantier et des ouvrages provisoires.

Pouvez-vous nous dire si la réflexion a avancé depuis presqu'un an que le dossier a été remis.

Les deux bassins versants routiers seront-ils bien traités pendant cette phase ?

Question 7 du 23 mai
En ce qui concerne les sujets hydrauliques, plusieurs intervenants s'interrogent, et pas sans raison compte tenu de la complexité, sur les choix des évènements climatiques retenus pour le dimensionnement des ouvrages de rétention d'eau. Selon les fonctions on parle de fréquence centennale, décennale, bisannuelle… sans parler de la durée des dits évènements.

Pourriez-vous récapituler sur un document, pour chaque fonction des ouvrages, les hypothèses retenues et leurs justifications notamment en regard de la sensibilité du milieu (nappe ou zone humides) qualifiée le plus souvent de forte dans le dossier.

Question 8 du 28 mai
Obligation Réelle Environnementale
Le dossier page 144 indique que les mesures de compensation environnementales concernant le site 3 (plantations de Prunus Sérotina) seront inscrite dans une ORE décidée par la ville de Strasbourg. La lettre du 16 juin 2017 de la municipalité semble elle concerner l'ensemble des actions entreprises dans la forêt mais sans faire de référence explicite à l'ORE.
Pouvez vous nous confirmer que l'ORE sera bien étendue à l'ensemble de la forêt communale soutien de vos mesures de compensation ?

Question 9 du 28 mai
Maitrise foncière de la zone de reboisement (site 1)
La maitrise foncière des parcelles concernées est essentielle à la réalisation de cette mesure de compensation importante.
Pouvez vous nous préciser quel est le propriétaire actuel, quel sera le propriétaire à terme, quels engagements vous lieront à celui-ci si la Sanef n'est pas directement acquéreur et à quelle date vous aurez la possibilité de commencer les aménagements. Une ORE est-elle là aussi envisagée ?
Des intervenants nous ont remis un document intitulé « Engagements de l'Etat » dont vous trouverez copie ci-jointe (pas de références et pas de date) De quoi s'agit-il ? Ce document est-il toujours d'actualité ? Quelle est sa portée à l'heure actuelle ?

Il est notamment prévu explicitement pour la forêt du Krittwald (page 24) une compensation de 2/1 en ce qui concerne la surface forestière et ce n'est pas la proposition du dossier. Pourquoi ?

Question 10 du 28 mai
Remblais et impacts environnementaux indirects.
Lors de la visite de terrain vous nous avez confirmé que l'ensemble du projet se trouvait en remblai :
Pouvez vous

- *Préciser à quelle hauteur maximum se trouvent les ouvrages par rapport au sol initial.*
- *Indiquer le volume de matériaux nobles nécessaires. L'extraction, le traitement et le transport de ces matériaux peut entrainer des conséquences environnementales indirectes mais réelles. Quelles conditions imposez-vous aux entreprises candidates dans ce domaine ?*
- *Confirmer qu'il n'y aura pas d'évacuation ou de stockage définitif de terres en dehors du périmètre d'intervention*

Par ailleurs, vous signalez que les besoins en eau de chantier (essentiellement compactage et arrosage des pistes) seraient couverts par les bassins d'accumulation et par des « achats » d'eau. Vous dites aussi qu'il n'y aura « aucun prélèvement dans les eaux souterraines ». Que doit-on comprendre ? D'où vient cette eau ?
Un intervenant nous a parlé de ses craintes dans l'interaction potentielle du forage de géothermie profond de Reichstett et les remblais. Qu'en pensez-vous ?

Question 11 du 28 mai
Comité de suivi.
La dernière ligne du tableau page 143 parle d'un comité de suivi et sauf erreur de notre part il n'est jamais cité ailleurs dans le dossier.
De qui est il composé, qui le préside, quelle est sa mission et pour quelle durée ?

Question 12 du 31 mai
Nous vous avons questionné sur le Comité de Suivi et les Engagements de l'Etat.
A la suite de nos recherches, notamment sur les sites de la Préfecture et de la DREAL, nous avons à présent trouvé que ce Comité s'était déjà réuni au moins une fois, le 15 novembre 2017 et que votre société en était membre. Pouvez vous nous adresser le ou les comptes rendus de ces ou cette réunion ?

Par ailleurs le dossier d'engagement prévoit particulièrement sur le territoire intéressé :

- *Dans le domaine de l'eau (page 17/43) les bassins doivent être doubles (dessablage, déshuileur puis décantation) « entourés de végétaux aquatiques et terrestres »*
- *Préservation de la lisière Nord de la forêt du Krittwald*
- *Reconstitution d'un passage pour grumier sur l'A4 Nord*
- *Reconstitution d'un passage en lisière Est de la forêt de Geudertheim*
- *Passage sur la lisière Ouest*
- *Compensation à 2 pour 1 des surfaces déboisées*
- *La préservation des « joncs fleuris » (Botulus Ombellatus) semble une priorité mais n'est qu'à peine cité dans le dossier*
  Pouvez vous nous préciser en quoi votre projet est compatible avec ces engagements ?

Question 13 du 2 juin
Pourriez-vous nous faire parvenir le contrat de concession de SANEF ?

- <u>Visite du site</u>

Le 14 mai, nous avons fait une visite de terrain très poussée du site, en compagnie de M. BARON qui nous a notamment montré les éléments techniques existants et les localisations de ceux projetés.

4.4.2.2. Démarches envers la DREAL

N'ayant pas eu de réponse à notre demande de prolongation de la consultation publique relative à la dérogation des espèces protégées pour en rendre la durée cohérente avec l'enquête publique Loi sur l'eau, et ayant constaté qu'aucune des mairies n'étaient au courant de ladite consultation, nous avons fait par nous-mêmes des recherches sur le site internet de la DREAL pour en savoir plus.
Nous avons ainsi découvert que la consultation semblait avoir été prolongée du 11 au 18 mai.

Par courriel du 2 mai auprès de la Préfecture et de la DDT, nous avons officialisé par écrit notre demande de prolongation et demandé des précisions quant aux mesures de publicité applicables à cette consultation.
Par courriel du 9 mai auprès de la DREAL, nous avons insisté sur notre demande de prolongation, dans l'objectif de donner plus de chances au public susceptible de venir à nos prochaines permanences, d'avoir connaissance de cette consultation et, le cas échéant, d'y apporter une contribution.

Pour des raisons d'instruction du dossier, les instances organisatrices de cette consultation publique n'ont pas souhaité répondre favorablement à notre demande au-delà du 18 mai, alors que l'enquête Loi sur l'eau se terminait le 6 juin.

4.4.2.3. Démarches envers la Préfecture

Tout au long de l'enquête, nous étions en étroite relation avec le rédacteur Section Environnement chargé de gérer les contributions reçues à l'adresse électronique dédiée. Nous avons eu plusieurs échanges pour nous assurer, ensemble, de la rapidité de la diffusion des contributions sur le site internet.

4.4.2.4. Démarches envers les communes de Vendenheim et de Brumath

Lors de chacune de nos permanences, nous avons vérifié que le dossier « papier », compris les plans ajoutés, était mis à disposition du public de façon aisée et que le poste informatique était bien fonctionnel.

4.4.2.4. Démarches envers la Commission d'enquête menant l'enquête publique ARCOS

Très rapidement au cours de notre mission, nous nous sommes rapprochés de la Commission chargée de l'enquête publique relative à l'installation soumise à autorisation unique au titre du code de l'environnement dans le domaine de l'eau, présentée par la société ARCOS.
En contact avec la Présidente et l'un ou l'autre de ses membres plus spécialisés dans certaines problématiques, nous avons régulièrement échangé nos informations et questionnements.
Nous avons organisé une réunion de travail commune aux deux Commissions le 15 mai, l'autre enquête publique se terminant le 17 mai 2018. A l'issue de cette rencontre, nous avons identifié principalement trois thèmes communs nous interpellant : le découpage du projet de l'échangeur en deux enquêtes publiques, les mesures de compensations proposées et la phase chantier avec sa gestion de matériaux.

4.4.3. A l'issue de l'enquête,

4.4.3.1. Démarches envers SANEF :

Le 12 juin, nous avons tenu la réunion de synthèse prévue dans les huit jours après clôture de l'enquête, mais seulement en présence de M. Yann Baron, représentant de SANEF, la DDT, le service instructeur de cette demande d'autorisation, nous ayant fait savoir qu'aucun de ses représentants n'était disponible. A l'issue de la réunion, nous avons transmis notre procès verbal de synthèse comprenant une demande de mémoire en réponse.

Dans le but d'instruire notre rapport, les principales demandes devaient nous permettre:

- De vérifier que les engagements de l'Etat, sorte de cahier des charges s'imposant aux deux concessionnaires sont bien respectés sur ce projet SANEF
- De préciser et justifier la conception technique, le dimensionnement et la gestion en phase d'exploitation des deux bassins de rétention prévus, pièces essentielles du dispositif de lutte contre les inondations et la pollution. Ce point avait déjà fait l'objet d'échanges au cours de l'enquête
- De s'assurer que les dispositions prises pour préserver le champ d'inondation sont bien en phase avec les prescriptions du Sage Ill Rhin Nappe
- De préciser la disponibilité réelle des terrains nécessaires aux compensations prévues et l'enveloppe financière susceptible d'être consacrée à ces compensations
- D'essayer d'apprécier les conséquences d'une modification des fonctionnalités et sans doute de la localisation de l'échangeur sur la forêt du Krittwald (La séquence ERC a-t-elle été correctement appliquée ?)
- D'obtenir des informations sur le résultat de la consultation publique sur les espèces protégées qui s'est terminée le 18 mai 2018
- Enfin de s'informer sur le devenir du parcours de santé existant en forêt et sans doute bouleversé par le tracé.

Nous avons également demandé à SANEF de répondre de façon exhaustive à 8 contributions qui nous paraissaient aborder les points sensibles du projet, à savoir celles de :
Registre Vend11 M Luc Huber Maire de Pfettisheim
Courrier Vend 7 (anonyme)
Mail Pref 37 Mme Emma Smith
Mail Pref 57 Ligue pour la Protection des Oiseaux Alsace
Mail Pref 73 M Bernard Landspurg
Mail Pref 112 Alsace Nature
Mail Pref 116 M Claude Kern
Mail Pref 118 Association des Fédinois contre le GCO
Cf. annexe 3

L'ensemble de ces questions a fait l'objet d'un mémoire en réponse de SANEF reçu et daté du 26 juin 2018
Cf. annexe 5

Enfin, le 14 juin, nous avons transmis à SANEF la contribution SDEA à l'enquête COS en posant la question suivante qui est restée sans réponse :
« Nous n'avons pas eu de courrier de SDEA pour notre enquête mais certains points de cette contribution SDEA sont peut-être applicables à la partie SANEF ?
SDEA vous a-t-il envoyé le même type de documents que ci-joints ? »

4.4.3.2. Démarches envers la DREAL et l'Eurométropole de Strasbourg :
Par le biais de notre demande de mémoire en réponse du 12 juin, nous avions sollicité la DREAL pour obtenir des informations sur le résultat de la consultation publique sur les espèces protégées. SANEF nous a informé avoir transmis la demande auprès du service concerné mais, n'ayant jamais eu de réponse à ce sujet, nous avons renoncé à relancer le service Eau Biodiversité et Paysage de la DREAL.

Par ailleurs, sous l'afflux des contributions systématiquement contre le projet de COS, nous avons souhaité avoir l'avis de la DREAL et de l'Eurométropole de Strasbourg sur les enjeux de ce projet autoroutier, dont le nœud A4 / A35 / COS, objet de notre dossier, fait partie. Nous avons été longuement reçus et bien renseignés, en réunion du 21 juin, par M. Laurent DARLEY (Direction régionale à la DREAL Grand-Est), Mme Laurence FELTMANN (Maîtrise d'ouvrage routière à la DREAL) et Mme Cathie GEBHART-LEVY (Tramway et grands projets à l'Eurométropole). Nous avons également étudié « *l'expertise sur les déplacements dans la périphérie de l'agglomération strasbourgeoise* » de 2013, commandée par le CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable).

4.4.3.3. Démarches envers les communes de Vendenheim et de Brumath:

Dans son courrier du 13 avril 2018 aux maires des deux communes dont le territoire est concerné par le projet, M. le Préfet rappelait que conformément aux dispositions législatives et réglementaires, le conseil municipal était appelé à donner son avis sur la demande d'autorisation dès l'ouverture de l'enquête, et que ne pourrait être pris en considération que l'avis exprimé au plus tard 15 jours après la clôture du registre d'enquête.
Cf. Annexe 1

Afin d'alimenter l'instruction de notre rapport, nous avons donc sollicité par mail du 15 juin nos correspondants dans les mairies. Chacun d'eux nous a indiqué que leurs communes respectives n'avaient pas inscrit ce sujet à l'ordre du jour de leur conseil municipal.

Tous ces échanges se sont déroulés dans de très bonnes conditions, sans que l'indépendance de chacune des parties n'ait été entamée.

4.5 Clôture de l'enquête :

A l'issue de l'enquête publique, nous avons récupéré les deux registres et courriers originaux qui y étaient enregistrés. Par la suite, le 15 juin, la mairie de Vendenheim nous a transmis un courrier avec accusé de réception dont nous n'avions pas connaissance jusque là, puisque réceptionné en mairie le lendemain de la clôture de l'enquête.
SANEF s'est chargé de récupérer les exemplaires de dossiers soumis à enquête et de les porter au bureau de l'Environnement et de l'Utilité Publique de la Préfecture.

5. LES CONTRIBUTIONS RECUEILLIES : ANALYSE ET RAPPORT DE SYNTHESE

Après une présentation comptable, nous avons successivement établi :

- Un résumé de chaque contribution en essayant de n'omettre aucune idée
- Puis une synthèse des questions posées en traitant de façon précise celles qui sont directement en rapport avec le sujet de l'enquête.
  Nous terminerons par les questions que nous avons posées ensuite à la SANEF dans le Procès-Verbal de synthèse, complétant lui-même de nombreuses interrogations formulées par les commissaires durant l'enquête.

5.1 Analyse comptable des contributions et fréquentation des permanences

173 contributions nous sont parvenues réparties de la façon suivante :

Nombre de contributions	textes consignés dans le registre	courriers déposés ou envoyés en mairie	mails dans la boite dédiée	mails avec erreur d'adresse mais validés	mails bloqués pour raison de sécurité	Total
VENDENHEIM	15 dont 7 lors des permanences	26 dont 23 lors des permanences				41
BRUMATH	0	0				0
PREFECTURE			122	11	-1	132
Total enquête	15	26	122	11	-1	173

Il faut noter que sur les 3 courriers postaux réceptionnés en mairie de Vendenheim, un courrier N° 26 avec accusé de réception a été posté le 6 juin 2018 et réceptionné le 7 en mairie de Vendenheim, qui l'a transmis à la commission le 15 juin.
Nous avons pris en compte cette contribution au niveau du rapport d'enquête, à la demande de la Préfecture (au motif d'un courrier posté avant la clôture de l'enquête), mais pas au niveau du PV de synthèse qui était déjà diffusé lorsque la commission a réceptionné ce courrier.

83 % des contributions nous sont parvenues en dehors de nos permanences qui ont été inégalement fréquentées. En particulier deux personnes uniquement sont venues à notre rencontre en mairie de Brumath, dont aucune n'a laissé de contribution.

Fréquentation des permanences		Nb de personnes
VENDENHEIM	mercredi 2 mai	**0**
	samedi 26 mai	**8**
	mercredi 6 juin	**17**
BRUMATH	lundi 14 mai	**0**
	Mercredi 30 mai	**2**
Total		**27**

5.2 Analyse individuelle des contributions

Malgré notre attention, il est possible que des difficultés de lecture de textes manuscrits nous aient conduits à des erreurs dans les noms des intervenants. Que les personnes concernées veuillent bien nous en excuser.

Les observations ont été nommées :
- **Registre Vend** suivi d'un numéro d'ordre pour celles inscrites sur le registre de Vendenheim (aucune observation ne figure sur celui de Brumath)
- **Courrier Vend** pour les lettres déposées en mairie
- et **Mail Pref** pour les observations faites par mail à l'adresse dédiée gérée par les services de la préfecture.
- De plus 11 contributions ont été déposées par erreur, peu avant la fin de notre d'enquête, sur l'adresse mail dédiée à l'enquête Arcos du COS restée ouverte. Elles ont été prises en compte et nommées **Mail Pref AB**

Registre Vend 01 : Mme Edith KLINK
Donne un avis défavorable au projet en indiquant
- Ne pas comprendre pourquoi la forêt multiséculaire du Krittwald n'a pas été épargnée. C'est le biotope du chat forestier,
- Comment peut-on dire que c'est un bon projet environnemental avec autant d'avis critiques de scientifiques
- Il n'y a pas assez de compensation en milieu forestier (31ha déboisés et 4 ha reboisés)
- S'inquiète du devenir des zones humides et du parcours de santé
- Craint que le poids du talus du viaduc ne produise des remontées d'eau des maisons les plus proches voire des incidents au forage de Fonroche

Registre Vend 02 : M Benoit IMBS
Signale que sur le site de la préfecture le format des documents à partir de la page 58 du rapport ne permettent pas une exploitation avec la fonction « recherche » et que cela nuit fortement à l'exploitation de l'information.

Registre Vend 03 : Mme Michelle ARDOUIN
Fait part de ses difficultés à consulter le dossier en PDF et annonce une contribution écrite.

Registre Vend 04 : signature non lisible
Après une « analyse vraiment rationnelle » il donne un avis défavorable au projet.
Indique que le gouvernement a un projet d'une « vignette transport » et que cela peut changer la problématique du transport routier et qu'il faut donc attendre.

Registre Vend 05 : Mme Marlène MARCADIER
Les bassins d'orages ne sont pas prévus pour les orages actuels. Ce projet est archaïque.

Registre Vend 06 : signature illisible
Le GCO n'améliorera pas les déplacements vers Strasbourg mais augmentera le trafic de transit et notre santé est en jeu.

Registre Vend 07 : signature illisible
Demande que la commission émette un avis défavorable. On détruit une foret plusieurs fois centenaires et les compensations ne remplacent jamais, même cinquante ans après.

Registre Vend 08 : M. Pierre Gross Maire de Geudertheim
Nous remet la délibération du conseil municipal demandant que les parcelles agricoles résiduelles au nord de l'A35 sur le territoire de Vendenheim soient apportées en compensation zone humide ou foret. L'accès est devenu impossible par le « petit pont de Vendenheim » qui sera détruit et non rétabli. Il faudrait pour les agriculteurs de Vendenheim qui les exploitent faire un long détour et passer au travers de la forêt ce qui n'est pas du tout souhaité.

Registre Vend 09 : au nom du collectif « Les veilleurs d'ECKWERSHEIM »
Nous subissons presqu'annuellement des inondations avec coulées de boue. Nous sommes très inquiets du risque d'aggravation du phénomène. L'écoulement de 2 ruisseaux en provenance du Kochersberg se rejoignent en aval de Vendenheim et Eckwersheim, nous craignons que leur débit soit ralenti par les ouvrages.

Registre Vend 10 : Famille BOCCARDO
Les camions transportent des matières dangereuses et le risque de pollution de la nappe augmente. Pour nos enfants, pour notre santé nous demandons à la commission de donner un avis défavorable.

Registre Vend 11 : M Luc HUBER - Maire de Pfettisheim
Cette observation figure intégralement en annexe du PV de synthèse
Avant de juger des compensations, pouvait-on éviter ?
Oui soit en ne réalisant pas le GCO mais en mettant en place l'écotaxe poids lourds soit en réalisant l'échangeur tel qu'il était prévu dans la DUP de 2008 qui épargne une trentaine d'ha de forêt et de zones humides. Le fait de « privilégier » l'accès au COS dans l'échangeur ne forcera pas les usagers à l'emprunter et compliquera la circulation pour 90% des automobilistes qui iront de toutes façons en direction de Strasbourg.
Demande à la commission d'émettre un avis défavorable au motif que l'essentiel des impacts (sur la forêt) aurait pu être évité.
Signe en tant qu'usager de la forêt et maire de Pfettisheim et joint deux documents (l'ancien projet d'échangeur et le nouveau)

Registre Vend 12 : Mme Alice BOUBEL en son nom et celui de sa fille et de son gendre
Avis négatif car beaucoup de trafic et la nature est dévastée. Ma fille a également été inondée deux fois en un an à Eckwersheim et je m'associe aux Veilleurs

Registre Vend 13 : Mme Nancy SAMAMA – Vendenheim
Difficile de comprendre pourquoi le projet Sanef est évalué indépendamment du projet Vinci, sachant que l'un ne peut exister sans l'autre. Les impacts étant communs aux deux opérateurs, charge à eux de s'arranger pour que les réductions et compensations d'impacts soient assurés
Quelles garanties d'entretien, de suivi et de compensation des dégâts seront données et qui en serait garant (l'état ?) en cas de rachat de ces sociétés dans les 54 ans à venir. Que dit le droit à ce sujet ?
Le projet d'échangeur avant 2012 était différent et impactait beaucoup moins les surfaces naturelles. La complexification du projet d'échangeur actuel pour favoriser le passage sur le GCO ne tiendrait pas selon une experte du CEREMA
Les bassins d'épuration sont-ils suffisamment dimensionnés si on tient compte des pluies et inondations récentes dont Vendenheim
Les capacités d'absorptions des terrains avoisinants ne tiennent pas compte des particularités locales de ces terrains où des ruissellements et coulées de boues ont déjà eu lieu plusieurs fois
Les bassins prendront-ils en compte les pollutions qui décantent et les hydrocarbures qui flottent ?
Les clapets des bassins à faible épaisseur de béton et en zone inondable, ne risquent-ils pas de gripper avec les particules de pollution ?
Quels sont les avis des professionnels du SDEA au sujet des conséquences du projet ?
L'impact du projet ne tient pas compte des forets encerclées et impactées par le bruit et la pollution aérienne. Quelles compensations possibles ? et quel est le recul et l'expérience non théorique que nous avons sur l'efficacité opérationnelle des mesures de compensation ?

Le Grenelle de l'environnement et des mobilités qui ne démarre que maintenant ne prend pas en compte ce COS qui n'est pas encore construit et qui ne règle en rien le gros problème des entrées dans Strasbourg mais détruit le capital Nature. C'est une fois de plus la charrue avant les bœufs avec la pressions d'intérêts financiers privés et de lobbies
Demande un avis défavorable pour permettre une réflexion de fond dans le cadre du Grenelle des mobilités

Registre Vend 14 : M. Yves SAMAMA – Illkirch
L'impact du projet dépasse celui des communes qui sont sur le tracé et implique tant Vinci que Sanef
Sans compter sur le dédommagement d'une déclaration de catastrophe naturelle, des assurances ont-elles été prises par les maitres d'ouvrage et futurs exploitants pour dédommager les victimes d'inondations, surtout que ce terrain est spécifique (lœss et argile) et que les pluies importantes sont de plus en plus fréquentes. Il n'est pas juste que la collectivité paye pour cela
Les bassins prendront-ils en compte les pollutions qui décantent et les hydrocarbures qui flottent ?
Quid si la pollution touchait la nappe phréatique affleurante qui fournit une bonne partie de l'EMS en eau potable. Où sont les décideurs et les élus pour veiller et nous représenter ?
Demande un avis défavorable pour permettre une réflexion de fond dans le cadre du Grenelle des mobilités pour que les Alsaciens et la collectivité ne paient pas de leur santé et de leur poche en cas de catastrophe dite « naturelle »

Registre Vend 15 : Mme Isabelle Beck – 9 rue des jardins Vendenheim
Question sans réponse jusqu'à présent que Mme Beck nous demande de poser : qu'est-ce qui justifie de couper en biais un grand morceau de la forêt du Krittwald. La Sanef n'était jamais présente aux réunions de présentations du projet à la mairie ou au centre culturel pour l'expliquer.
Un carrefour d'autoroute classique aurait permis d'éviter la forêt même si les praires étaient impactées. C'est pour favoriser les gains du concessionnaire du COS et cela rend plus compliqué le trajet vers Strasbourg pour 85% des véhicules.
Citation d'extraits de l'AE du COS qui rejoignent son opinion.
En cas d'accident d'un PL qui déverserait une pollution en cas d'orages du type mai 2018, la pollution va se déverser dans l'environnement.
Les coefficients d'absorption utilisés, les pluies intenses, la très faible profondeur de la nappe phréatique pour un bassin densément peuplé, et l'avis des spécialistes de l'AE devraient inciter à prudence.
Demande donc de tenir compte de l'avis de l'AE et d'émettre un avis négatif sur le projet.

Courrier Vend 1 – Mme FAISSOUE DILY
Habitante de Vendenheim s'inquiète des conséquences néfastes du GCO sur les zones humides en particulier, et sur la nature en général. Fait référence aux études montrant la catastrophe écologique à venir et à Nicolas Hulot.
S'inquiète pour la forêt du Krittwald, estime que la construction du GCO impliquera des inondations.
Propose une alternative sur l'A4 au sortir de Strasbourg par l'obligation donnée aux camions de rester sur la voie de droite, avec distance entre eux pour permettre aux VL de les doubler.
Souhaite que l'Ecotaxe soit mise en place pour limiter la circulation des PL côté français.
Demande l'annulation du projet GCO et un avis négatif de la Commission.

Courrier Vend 2 – M. Jacky LANDMANN de Eckwersheim
Estime que le COS est une « valse de mensonges successifs et une grande tromperie de la part des élus du Gouvernement ».
Estime que la vraie solution aurait été les portiques Ecotaxe que la ministre de l'Ecologie de 2014 a fait démonter. Estime que cette décision est un énorme gâchis et un scandale.

Courrier Vend 3 – M. Jean SAMSEL 24 rue Albert Camus à Mundolsheim
Manifestement erreur sur le destinataire (Mme Solange Garin qui est présidente de l'enquête publique ARCOS) : le courrier du 31 mai est pourtant bien adressé à la Commission de la présente enquête, avec en PJ copies de 2 courriers des 25 avril et 8 mai adressés, eux, à la Commission de l'enquête ARCOS.
Estime inacceptable et hors la loi le procédé de doublement d'enquête publique. Indique que ses observations faites dans le cadre de l'enquête ARCOS « restent les mêmes ».

Courrier Vend 4 – M. POTHIER 7 rue des Coquelicots Vendenheim

Demande quelles sont les mesures compensatoires prises à l'égard du parcours de santé situé dans la forêt du Waldeck et impacté par le projet. Précise que ce parcours est fréquenté hebdomadairement par des centaines de personnes.

Courrier Vend 5 – M. Guy WALTER, Président de l'ADEVIE 8 rue Firminy à Dingsheim
Estime que le dossier soumis à EP fait apparaître une dégradation du milieu naturel et n'apporte pas une amélioration raisonnable des conditions de vie avec les aménagements et les compensations proposées. Développe les sujets suivants : défense de la biodiversité, amélioration du trafic routier, pollution atmosphérique, évolution prévisible du climat.
Conclut en exposant que « le projet proposé n'est pas porteur d'avenir » et doit être revu en prenant en compte les critiques du CNPN, de l'Autorité Environnementale et des organismes de santé.
Joint en annexe une étude environnementale américaine relative au réchauffement du climat en France.

Courrier Vend 6 – M. Francis ROHMER 15 rue des Chênes à Entzheim
Critique le projet de COS en général car estime qu'il n'a « pas d'utilité publique réelle et est nuisible dans toutes ses dimensions environnementales ». S'interroge sur la signification du titre 1ère *phase d'aménagement*. Propose des solutions alternatives pour désengorger l'A35.
Au titre de la loi sur l'eau : estime que le COS augmentera de manière conséquente les surfaces imperméabilisées, les eaux de ruissellement et les risques de coulées de boues. Estime aussi que les bassins de rétention sont insuffisamment dimensionnés, d'où débordement avec risque de pollution de la nappe phréatique (cf. paragraphe 6.1.7.4).

Courrier Vend 7 – Anonyme
Cette observation figure intégralement en annexe du PV de synthèse
Estime qu'il y a un doute sérieux quant à la légalité du projet, la demande d'autorisation ne semblant pas respecter le droit interne, européen et international. Demande à la Commission de rendre un avis défavorable pour cette raison. Expose de façon détaillée son argumentation avec, à l'appui, extraits de la Charte de l'Environnement de 2004, du Code de l'Environnement, de la Convention d'Aarhus et des Directives européennes.

Courrier Vend 8 – Mme D. GABOURIN 6 rue Jacques Peirotes à Strasbourg
Pose une série de questions sur différents sujets dont principalement : existence de plusieurs enquêtes séparées, difficulté d'accès des dossiers complexes, trafic et pollution.
Concernant le dossier loi sur l'eau : estime que les renseignements sont dispersés et compliqués, que les bassins de rétention d'eau sont sous-dimensionnés en cas de fortes pluies et non faits pour épurer le sel, que les impacts sur la forêt sont minimisés (peut-être pour ne pas mettre en place de mesures compensatoires).
Fait remarquer qu'une bretelle d'autoroute est en zone inondable.
Se demande pourquoi les « critiques » de la SDEA ne sont pas prises en compte.

Courrier Vend 9 – M. Dominique GUILLOU 37 rue Voltaire à Vendenheim
Estime que le nœud autoroutier et la A355 apporteront des pollutions additionnelles de la nappe phréatique (polluants dissous, sels de déneigement dissous), avec risque pour les captages, diminuent la surface d'absorption directe des eaux de pluie, détruit des zones humides « que les mesures compensatoires proposées ne peuvent remplacer de manière ni efficace ni pérenne ».
Estime que le COS, correspondant à un investissement lourd, n'apportera aucun progrès environnemental (déplacement de flux et de pollutions). Fait référence, en solution alternative, au ferroutage pratiqué en Allemagne et en Suisse.

Courrier Vend 10 – Mme Rosa GUILLOU 37 rue Voltaire Vendenheim
Avis négatif sur la construction du nœud A4/A35/COS à Vendenheim en raison :
- Des inondations constatées dernièrement et dans le passé qui seront augmentées du fait de la diminution des surfaces directes d'absorption de l'eau de pluie
- Augmentation pollution de l'eau à cause de l'augmentation de trafic et du sel de déneigement dissout
- Mesures compensatoires à la destruction des zones vierges humide pleines de biodiversité ne seront pas efficaces ni pérennes
- Souhaite ferroutage des transports lourds qui diminuerait la pollution au lieu de la transporter d'un endroit à l'autre

Courriers Vend 11 à 23 – M. Gérard AVRIL – 1d, rue d'Alsace Illkirch Graffenstaden
Demande à la commission d'interroger Sanef sur les normes de protection au titre de la loi sur l'eau. Le Projet traverse une zone humide qui facilite l'infiltration de l'eau et qui comprend des espèces animales

et végétales très fragiles. Les mesures de sauvegardes sont insuffisantes pour assurer la protection et la mise en valeur de cet endroit. Il s'oppose à ce projet dévastateur que le dossier technique ne prévoit pas de sauvegarder de façon compréhensible.
Demande à la commission d'interroger Sanef pour avoir des précisions sur les incidences indirectes, temporaires, permanentes de l'opération sur la ressource et le milieu aquatique.
Demande à la commission d'interroger Sanef pour avoir des précisions sur les normes de rejet concernant les inondations et les contrôles. Doute du respect de la loi par le concessionnaire car il estime son attitude agressive et imposante vis-à-vis des citoyens.
Demande à la commission d'interroger Sanef pour avoir des précisions quant à la qualité de l'eau potable du fait de la pollution des eaux d'infiltration par les gaz d'échappement.
Demande à la commission d'interroger Sanef pour avoir des précisions quant à la qualité de l'air.
Demande à la commission d'interroger Sanef pour avoir des précisions sur les impacts du projet sur la faune et la flore, leur cadre de vie et de façon générale sur la nature environnante ; estime que les mesures compensatoires sont incohérentes.
Demande à la commission d'interroger Sanef pour avoir des précisions sur les mesures compensatoires envisagées et sur les moyens de surveillance et d'intervention en cas d'accident.
Explique que les voies de circulation auront pour effet un accroissement des températures, une hausse du bruit et une baisse de la qualité de l'air ; se réfère à la « planète Terre ».
Pointe l'illégalité de l'enquête publique sur le projet Sanef A4/A35/COS alors que la législation prévoit une seule enquête pour l'ensemble du projet.
S'interroge sur la valeur de l'enquête du fait d'une DUP de 2006 prorogée alors que le projet a été modifié depuis. Se demande à quoi sert cette enquête publique.
Indique que la formulation du dossier est à revoir entièrement car il contient une avalanche de données techniques incompréhensibles pour un citoyen lambda.
S'oppose énergiquement au projet et demande un avis défavorable.

Courrier Vend 24 – M. J-François Brisset 25 rue des Moissons La Wantzenau
Le GCO ne désengorgera pas Strasbourg (trafic pendulaire). Renforcer les transports en commun et recourir au ferroutage obligatoire pour le transit au lieu de construire le GCO. L'Alsace va devenir un véritable couloir à camions si la Bienwald autobahn est construite en Allemagne. Qualité de l'air dans la plaine d'Alsace à l'aérologie défavorable serait fortement dégradée à l'image du rift rhénan par suite du passage à 2x3 voies de l'A5 en Allemagne. Au tour de l'Alsace de devenir un corridor à camions au trafic démentiel entre Italie et Bénélux.
Refuse le GCO au nom du droit à respirer un air de bonne qualité comme promis par l'UE et l'accord de Paris (Diminution GES). Nous serions tous perdants.

Courrier Vend 25 – Mme Marthe MEYER 8 place Gambetta Breuschwickersheim
Souhaite que notre commission émettre un avis défavorable au projet COS. Tient des propos plutôt philosophiques contre l'échangeur Nord, la pollution, les lobbies... Conclut en espérant « que le bon sens et le désir de sauver notre planète l'emporteront ».

Courrier Vend 26 – Mme Annie BARTH Ittenheim)
Se demande si le découpage du dossier et des enquêtes n'est pas fait pour décourager le public alors que les décisions sont déjà annoncées au niveau gouvernemental. Cette autoroute sera un couloir à camions, ne règle pas le problème de l'accès à Strasbourg et aux zones économiques de l'Eurométropole.
Que deviendront nos remarques, celles de la commission d'enquête alors que le CNPN et l'AE ne sont pas prises en compte. Mentionne un avis défavorable au projet de M. Hoeffel (mais sans le joindre). Indique que les surfaces impactées sont sous estimées (le remembrement et une bande 100m de chaque côté devenant impropre à la culture ne sont pas pris en compte). L'emplacement de l'échangeur a été modifié en aggravant l'impact sur la forêt avec un ilot forestier non compensé au milieu de l'ouvrage, le dimensionnement des bassins est mal fait.
Demande un avis défavorable.

Mail Pref 01 : Mme Raphaëlle FRITSCH
Exprime une opposition au projet global de contournement de Strasbourg exprimant que la construction d'une nouvelle voie autoroutière ne peut que contribuer au dérèglement climatique alors que la politique de l'Etat est normalement de prendre en compte les enjeux écologiques et les deniers publics. Elle considère que cela ne résoudra en rien les problèmes de circulation vers Strasbourg (14 ou 15 % de baisse de trafic seulement) d'autant plus que le COS sera payant et que les prévisions à long terme justifiant le projet sont fantaisistes.
Elle constate aussi le découpage, injustifié à ses yeux, de la consultation du public en deux enquêtes et l'absence de prise en compte des 11000ha de l'AFAF dans le dossier
Sur le sujet même de l'enquête, elle souligne que « la forêt du Krittwald sera considérablement impactée »

Mail Pref 02 : M Bruno DALPRA
Donne « un avis négatif à la réalisation du contournement » et met en avant

- La complexité du dossier pour un non initié
- Le découpage incompréhensible en deux enquêtes alors qu'il s'agit d'un même projet
- La DUP n'aurait pas dû être prolongée mais soumise à nouvelle enquête compte tenu des modifications vis-à-vis du projet initial
- L'inutilité de l'enquête puisque le communiqué du 23 janvier 2018 indique que l'autorisation sera accordée
- Les avis négatifs ou très critiques émis par le CNPN et l'Autorité Environnementale
- Projet inutile car impact sur 300ha de terre agricole, forets, trames vertes, et travaux sur 470 ha pour une diminution de trafic de 6à14% sur l'A35 (conf rapport TTK et CDEDD de 2013)
- Les nuisances liées à la santé publique (quel taux de particules fines et quelles protections acoustiques pour les habitants de Vendenheim ?)

La commission note que l'intervenant ne cite comme pétitionnaire que Arcos ou Vinci en oubliant Sanef pourtant directement concerné lorsqu'il s'agit de la forêt du Krittwald.
A ce titre, il demande quelles sont les mesures de compensations (explicitement exprimées dans le dossier) et les sanctions en cas de non-respect.

Mail Pref 03 : Mme Alice TSCHUDY
Comme pour les observations précédentes, il s'agit d'une position d'opposition exprimée vis à vis de l'ensemble du projet de contournement.
Créer des routes ou autoroutes contribue à la baisse de la biodiversité, à la destruction des paysages. On ne respecte pas l'accord de Paris et la COP21, il serait plus utile de développer d'autres moyens de transports (bus en site propre, covoiturage…). L'aspect risque pour la santé et les générations futures est aussi abordé ainsi que les conséquences non évaluées de l'aménagement foncier de 11000 ha.

Mail Pref 04 : Mme Edith WENGER
Comme pour les observations précédentes, il s'agit d'une position d'opposition exprimée vis à vis de l'ensemble du projet de contournement. Elle relaie dans sa contribution la lettre adressée précédemment à la commission d'enquête du projet Arcos. Il n'y a pas d'adaptation particulière à la présente enquête.
Le COS est un projet ancien, inadapté à son objet affiché (réduire les bouchons dans Strasbourg) qui augmentera plutôt la pollution atmosphérique en la déplaçant un peu. Il ne respecte aucun des engagements nationaux ou internationaux sur le climat ou la protection de la biodiversité. De plus à quoi sert l'enquête puisque les annonces du début des travaux ont été faites.

Mail Pref 05 : Mme Marthe MEYER
Comme pour les observations précédentes, il s'agit d'une position d'opposition exprimée vis à vis de l'ensemble du projet de contournement. Elle insiste sur la contradiction entre le lancement récent d'un plan de protection de la biodiversité et l'artificialisation de centaines d'hectares de terres agricoles et de forêt. La forêt du Krittwald est citée mais au même titre que celle de Kolbsheim.

Mail Pref 06 : Mme MARIE
Opposante au GCO, Mme Marie considère que ce vieux projet ne correspond plus aux mentalités d'aujourd'hui. Il faut préserver notre nature et notre environnement alors que les grands groupes veulent faire du profit.
Il faut changer nos modes de transport.

Mail Pref 07 : M Roger PARIS
Le GCO est obsolète et je refuse les nouvelles infrastructures routières. Pourquoi l'Etat soutient il le projet de Vinci alors que les instances nationales (CNPN, AE) sont contre.
Le dossier est incompréhensible et insuffisant. La compensation est une illusion et le trafic n'ira pas sur le GCO à cause du péage mais va encombrer les villages. Le financement de l'entrée de Strasbourg n'est pas financé et le remembrement passé sous silence.
Il faut établir une taxe poids lourds et améliorer les transports publics du quotidien.
La commission note que cet avis est sans doute une copie de celui émis lors de l'enquête COS car Vinci est beaucoup cité et SANEF une seule fois pour regretter que ses travaux ne soient pas joints au dossier.

Mail Pref 08 : M Jean-Marie MICHEL BACHELLERIE
Dans une longue intervention, assortie de plusieurs extraits de la charte de l'environnement de 2004, de communiqués de l'Organisation Météorologique Mondiale, du Réseau Environnement Santé Alsace et de commentaires sur le sommet européen du 30 janvier 2018 ou de rapport d'une sénatrice, l'intervenant souligne que le transport routier contribue au réchauffement climatique, que les AVC progressent plus vite en Alsace que dans le reste de la France pour des raisons de pollution de l'air, que les véhicules individuels sont occupés par 1.04 personnes et que l'industrie, de plus en plus délocalisée dans les pays d'Europe de l'est, et voulant réduire les couts de stockage, exige du « juste à temps » développant le transport par camion
Ainsi le GCO ne peut être une solution au problème. Il ne s'agit pas d'un problème de transit local mais d'un problème national et européen

Mail Pref 09 : M Bastien STEIMER
La construction de cette autoroute n'a aucune justification :
- Les bouchons de l'agglomération sont liés à des mouvements pendulaires que le COS ne réduira pas. Il faut agir sur ces déplacements et cela coutera moins cher
- La justification en 2006 se fondait sur des hypothèses d'augmentation de trafic qui ne se vérifient pas, l'investissement sera déficitaire et ce sera le contribuable qui devra compenser.
- Les insuffisances du dossier sur le plan écologique n'ont pas été corrigées et le cout écologique est trop important.

Mail Pref 10 : Mme Nathalie HABERT
L'intervenante s'oppose au projet de contournement qui ne résoudra en aucun cas les problèmes de circulation vers Strasbourg mais attirera de nouveaux flux internationaux de véhicules.
Comment peut-on décider de faire avant l'enquête publique et alors que les organismes nationaux de l'Etat donnent des avis défavorables

Mail Pref 11 : M Jean Claude SAINDRENAN
C'est effrayant de constater toujours plus de béton et toujours plus de bitume. On arrive à l'ère post-pétrole et ce projet n'est plus d'actualité. Il faut taxer les poids lourds et penser au monde que l'on prépare à nos enfants.

Mail Pref 12 : M Octave G
Habitant au Sud de Strasbourg, il indique que le COS dont il devrait tirer bénéfice lui sera inutile, soit il va dans Strasbourg, soit à Paris (et il y a l'itinéraire via Molsheim qui le satisfait. C'est dépenser des centaines de millions d'euros pour rien. Nous allons être la risée de la France pour cet investissement inutile.

Mail Pref 13 et Pref 19 : M Jean Paul SCHWAERZLER
Expose son opposition au projet du COS (dossier VINCI et SANEF) et l'argumente sur des critères de préservation des espèces et de la qualité de l'eau. Sur les espèces concernant plus spécifiquement le site de la Sanef, il cite le chat forestier et ses risques d'hybridation lié au morcellement, le papillon cuivré des marais, l'azuré des palus et le crapaud vert (qui ne figurent pas dans l'étude Sanef).
En ce qui concerne l'eau, il reprend l'avis exprimé par le CLE. Globalement il doute du respect des conditions fixées immédiatement et dans le temps.
Dans sa deuxième contribution, sur un ton plus véhément, l'intervenant « exige » que les commissaires enquêteurs donnent un avis défavorable et imposent l'écotaxe, que les avis du CNPN et de l'AE soient respectés. Ironie aussi sur le projet qui serait sans doute le moins couteux, celui qui aurait le moins d'impact sur la santé et les milieux. Pensons à nos enfants.
Il demande également que le contrat de concession à la Sanef soit rendu public.

Mail Pref 14 : Mme Nathalie REIBEL
Exprime-t-elle aussi son opposition au projet de contournement.
Le centre-ville de Strasbourg ne sera pas moins pollué car la transformation de l'A35 permettra de nouvelles constructions et donc de la pollution. On ne peut pas dire qu'on veut réduire les gaz à effet de serre et étudier construire de nouvelles routes alors qu'il y a tant à faire pour développer le ferroutage, le covoiturage, les transports propres…
La compensation de l'artificialisation des surfaces est impossible. Les aménagements fonciers ont aussi de gros impacts. Pourquoi décider de faire les travaux avant que les enquêtes aient lieu. Et les études complémentaires demandées par l'Autorité Environnementale ?

Mail Pref 15 : M Jacques LUTZ
Il qualifie de « criminelle » la décision de valider le projet de contournement autoroutier. Outre les impacts lourds dans le domaine de l'eau et de la biodiversité objet des avis défavorables du CNPN et de l'AE, l'intervenant souligne les conséquences graves sur la santé humaine liées aux rejets du trafic alors que la France est renvoyée devant la cour de Justice Européenne et qu'il y a 50000 morts prématurément en France à cause du NO2 et des particules fines.

Mail Pref 16 : M Angel POUYLLAU
Exprime une opposition au projet global de contournement de Strasbourg. Il favorise le transport routier, fortement consommateur d'énergies fossiles qui disparaissent peu à peu, fortement générateur de pollution atmosphérique dans une Alsace où l'air n'est pas de bonne qualité avec ses conséquences sur la santé humaine.
Demande que la parole des citoyens soit entendue par les élus et les autorités.

Mail Pref 17 : M Paul MEYER
Ce projet n'a aucune légitimité, il ne servira qu'à attirer des camions. Pensons à nos enfants

Mail Pref 18 : M Jean-Marc LIBS
Emet un avis défavorable à la réalisation de l'échangeur, partie du contournement ouest de Strasbourg. Ce ne contribuera pas à soulager la circulation vers Strasbourg mais à attirer des camions avec la pollution atmosphérique qu'ils engendrent. Comme il y a un engagement à couvrir les déficits du concessionnaire, il n'y a aucune raison que des mesures de restrictions de circulation puissent être décidées dans les 50 prochaines années.
« L'ère n'est plus aux grands projets inutiles qui ne bénéficient qu'à leurs promoteurs »

Mail Pref 20 : M Pascal LACOMBE
Donne un avis défavorable au projet. La France s'est engagée à diviser par 4 ses émissions de gaz à effet de serre et on continue à faire cette autoroute : quand il y a plus de voir=tures et de camions, on pollue plus. Il n'a pas été répondu précisément aux remarques de l'Autorité Environnementale. Les pluies d'orges violentes se multiplient en Alsace, sont-elles gérées ? Qu'est-il fait pour préserver le chat sauvage ? et tout cela pour ne pas diminuer significativement le trafic dans Strasbourg !

Mail Pref 21 : M Gérard POINSOT
Affirme que la démocratie a été bafouée quand Vinci n'a pas été mis en demeure de réexaminer son dossier pour répondre aux arguments du CNPN, quand la complexité du dossier ne permet pas une compréhension aisée du public, quand on annonce un début de travaux avant le lancement des enquêtes, quand on « saucissonne » le dossier en plusieurs morceaux empêchant d'avoir une vision globale de ses conséquences.
« Les grandes multinationales s'attaquent quotidiennement à l'environnement naturel, à la biodiversité aux ressources en eau pour satisfaire leur soif de profit »
Avis défavorable

Mail Pref 22 : Mme Présence BOUVIER
Cite les arguments en défaveur du projet : « le désengorgement de l'A35 n'est ni l'enjeu ni l'objectif du GCO », investissement aberrant alors qu'il faut diminuer la dépendance pétrolière, avis négatifs du CNPN et de l'autorité environnementale, disparitions de terres agricoles très fertile. L'écotaxe poids lourds aurait été plus efficace et Vinci s'est protégé d'une clause de dédommagement si le trafic est insuffisant : cela montre que c'est inutile.

Mail Pref 23 : M (ou Mme) O METTER
Formule son opposition au projet qui ne résout que si peu les problèmes d'embouteillage à Strasbourg. Il faut penser à l'écotaxe, aux transports en commune et à l'intermodalité.
« Je ne comprends pas qu'on puisse prendre une décision allant à l'encontre des promesses faites de réduction des émissions de réduction des gaz à effet de serre dans les années à venir ».

Mail Pref 24 : Mme Cécile GERMAIN-ECUER
Habitante de Mulhouse, elle considère que le projet va avoir des impacts négatifs sur toute l'Alsace avec une augmentation du trafic des poids lourds. « La qualité de vie des cytoyen.ne. s est en péril » pour tous ceux qui au nord comme au sud de Strasbourg habitent à proximité de l'autoroute A35. Avis défavorable.

Mail Pref 25 : Mme Catherine Hugues
Ce projet est inutile, il ne réduira ni les bouchons ni la pollution atmosphérique. Il faut mettre en œuvre les solutions innovantes qui existent maintenant et qui n'était pas imaginées en 1975 quand on a conçu ce projet. C'est un scandale environnemental et cela ne sert que quelques intérêts financiers.

Mail Pref 26 : Mme Marie KEMPF
Cite des exemples dans le monde où des fermetures de routes en agglomération ont amélioré la circulation. Ce GCO est de conception ancienne, n'intéresse que Vinci et les entreprises du BTP. Il faut penser écotaxe poids lourds, circulation de transports en commun en site propre et parking relai, interconnexion des réseaux…
Avis défavorable.

Mail Pref 27 : Mme Fabienne ZAGALA
Les conclusions de l'enquête publique de 2007 disaient déjà que le désengorgement de l'A35 n'était ni l'enjeu ni l'objectif du GCO. L'autoroute a été imaginée il y a 50 ans. Il faut développer les transports en commun, les pistes cyclables (500 fois moins chères au km que les autoroutes) et se préoccuper de la desserte de la zone périurbaine, de la banlieue.
Avis défavorable

Mail Pref 28 : M Benjamin GODEFROY
Ce projet est un danger pour la qualité de l'eau, renforcera le poids de la voiture dans les déplacements en Alsace, contraire aux objectifs de transition énergétique de l'accord de Paris. Il est de plus validé avant l'enquête : un vrai déni de démocratie.

Mail Pref 29 : Mme Carole SCHOEN
Emet un avis complètement défavorable au GCO et demande que la commission d'enquête fasse de même.
Projet ancien, destructeur de terres agricoles et de milieux naturels, danger pour la qualité de l'eau et qui ne servira pas à désengorger Strasbourg mais à faciliter le transit des camions sur notre territoire. Des maires peuvent céder aux pressions des lobbys mais pas nous. Il faut que le gouvernement revoie sa position.

Mail Pref 30 : M Pierre GAUTIER
Ce projet n'est pas fait pour le bien des alsaciens. Il ne désengorgera pas les accès de Strasbourg mais couplé avec la liaison au nord avec le réseau allemand, verra venir des millions de poids lourds de toute l'Europe qui ensuite encombreront et endommageront l'A35 du nord au sud. L'échangeur a des conséquences désastreuses sur la forêt et les ressources en eau.

Mail Pref 31 : M Thierry BUCCI
Constate la complexité du dossier, sa dispersion en plusieurs enquêtes ou consultations (M Bucci n'a pas vu celle concernant les espèces sur le territoire Sanef) et l'annonce avant l'enquête de la réalisation du projet alors qu'il n'y a aucune urgence. Il apporte malgré tout sa contribution ;
Le procès ERC n'est pas appliqué : on aurait pu éviter en utilisant « le grenelle de mobilité de la métropole ». Le déboisement est passé de 14ha (dans la DUP) à 28ha. Pourquoi ?
Il s'inquiète du devenir des eaux collectées sur l'autoroute et du sous dimensionnement des bassins au regard des derniers évènements climatiques, que cela va entrainer des inondations que les assurances couvriront au frais des usagers mais le concessionnaire en sera exonéré. Considère que les modes de gestion de ces bassins sont dangereux pour la nappe
Et donne un avis défavorable au projet

Mail Pref 32 : Mme Marie MEYER
Morcellement des enquêtes publiques, absence de prise en compte sérieuse des transferts de trafic, des impacts environnementaux. Contradiction avec l'urgence du réchauffement climatique, la dégradation de la biodiversité et les engagements internationaux de la France.
Opposition au projet.

Mail Pref 33 : M Denis MATTER en tant que Président de l'association ZONA (ceinture verte de Strasbourg)
S'interroge sur le dimensionnement des bassins de rétention qu'il considère sous dimensionnés au regard des derniers évènements climatiques. S'inquiète de l'absence de fiabilité du système de contrôle des sous pressions, du devenir des matières décantées après un épisode pluvieux violent et du fonctionnement du bypass. Considère que la forêt du Herrenwald est entièrement entourée par des bretelles d'autoroute et n'a plus de fonctionnalité.

Mail Pref 34 : M Jean-Charles LAMBERT
Cite le préambule du protocole d'accord entre Vinci et la commune de Vendenheim : « Le projet de construction du COS s'inscrit dans l'objectif de faciliter la libre circulation entre l'Europe du Nord et de l'Est et l'Europe du Sud ». Ce « couloir à camions » va augmenter la pollution, le bruit sur tout l'axe alsacien. On sacrifie des forêts et des terres agricoles alors que l'Etat impose justement des restrictions drastiques de zones à urbaniser.
Ce projet est en contradiction avec les engagements nationaux de lutte contre le dérèglement climatique et du Ministre de l'Environnement en faveur de la biodiversité.

Mail Pref 35 : M Daniel BOULANGER
Avis très défavorable. Estimation de trafic surestimées règles environnementales bafouées.

Mail Pref 36 : Mme Marie BOULANGER
Ne résoudra pas les problèmes de circulation dans le Kochersberg qui se sont aggravés ces dernières années. Va en l'encontre des engagements de la France (COP 21).

Mail Pref 37 : Mme Emma SMITH
Cette observation figure intégralement en annexe du PV de synthèse
Le dossier fait plus de 5000 pages avec des informations dispersées rendant sa compréhension difficile. De plus « à quoi joue l'Etat et la collectivité d'annoncer une position officielle alors que l'enquête publique n'a pas eu lieu.
Elle considère que les pluies retenues pour le dimensionnement des bassins (des bretelles ?) sont insuffisantes et seront très largement dépassées avec le changement climatique. La conception des bassins est simpliste et ces ouvrages ne seront vidés que tous les 5 à 10 ans. Le système de clapet en fond augmente les risques de pollution. En cas de forte pluie, tout se déversera dans la nature et la nappe d'eau alimentant 1/3 de l'agglomération strasbourgeoise sera menacée.
L'impact sur la forêt est minimisé on en détruit plus que ce qui était prévu en 2008 et il y a un ilot qui va perdre toute fonctionnalité pour la faune au moins.
On va augmenter les émissions de polluants issus du transport routier alors qu'il faudrait le diviser par deux pour respecter les normes et la France fait l'objet d'un avis motivé de l'Europe pour dépassement du seuil de dioxyde d'azote dans l'air.
Les impacts sur les sols et l'agriculture sont sous-estimés.

Mail Pref 38 : Mme Valérie RENARD
Enquête non équitable, aucune vulgarisation n'étant proposée au public.
Les calculs de dimensionnement ne tiennent pas compte des évènements récents qui sont beaucoup plus important que par le passé. L'ouvrage se trouve en zone inondable et va aggraver la situation des villages avoisinants. Qui sera responsable en cas de débordement ?

Mail Pref 39 : Mme Elisabeth DUPEUX WEBER
Le dossier est trop compliqué et décourageant pour le public. N'est-ce pas fait exprès ?
Les deux société Arcos et Sanef s'engagent elles sur les conséquences de leur dimensionnement des ouvrages de rétention ? Comment déplacer les zones humides du Krittwald.
Avis défavorable.

Mail Pref 40 : M Rodolphe DREYER
On aurait pu éviter le COS en mettant en place écotaxe, covoiturage avec aires de parking, transports en commun…. Pourquoi le projet a-t-il été modifié en augmentant la longueur des bretelles en forêt ?
Pourquoi utiliser des dispositifs fragiles pour éviter de mettre l'épaisseur nécessaire de béton au fond des bassins. Leur capacité assure une protection minimale, une bretelle est en zone inondable sans protection. Que deviennent les produits polluants lors d'un fort événement climatique ?

Mail Pref 41 : M Alain LECHENET
Il considère que les données pluviométriques prises en compte aboutissent à une protection minimale. Les sociétés devraient être responsable de la multiplication probable des cas de cancer liés à la pollution issue des bassins.
Pourquoi l'échangeur a-t-il été déplacé vers la forêt ? Projet absurde et dangereux.

Mail Pref 42 : Mme Floriane GAUTIER
Projet d'un autre temps. Le bénéfice du contournement est dérisoire sur le trafic de l'A35. Conséquences désastreuses sur le Kochersberg et l'ensemble de la région alsacienne. Il y a d'autres solutions. Avis défavorable.

Mail Pref 43 : M Paul GAUTIER
Doute de la diminution des bouchons vers Strasbourg, de la diminution des nuisances pour les habitants proches de l'A35, et de la possibilité de la transformer en boulevard urbain avec 145000 véhicules jour et un cout très élevé.
Certitude en revanche d'avoir plus de camions et plus de bouchons au nord et au sud de l'Alsace, de détruire des habitats d'espèces protégées, de na pas améliorer la qualité de l'air. Il y a un contrat avec Vinci mais on a bien abandonné l'écotaxe !

Mail Pref 44 : Mme Marie-Frédérique BAQUE
Le projet est incohérent sur le sujet de l'eau. Les bassins sont sous dimensionnés et le concessionnaire ne cherche pas à éviter la catastrophe.

Mail Pref 45 et 46 : Mme Anne-Sophie HAHN
Ce projet n'est pas pertinent car il est inefficace pour la circulation vers Strasbourg et les mesures compensatrices sont insuffisantes voire inexistantes.
Les bassins sont manifestement insuffisants au vu des pluies récentes et tout se déversera alors dans la nature, les clapets de sécurité ne fonctionneront pas et cela va déborder.
Et puis pourquoi deux dossiers, deux enquêtes si ce n'est pour semer la confusion et décourager les citoyens ?

Mail Pref 47 : M André GUTZWILLER
Les références de pluviométrie sont trop anciennes et donc sous évaluées. On va polluer une forêt centenaire et la compensation est impossible.

Mail Pref 48 : Mme Jeanne LANG
Demande à la commission de donner un avis défavorable.
C'est un projet ancien, dispendieux. On a besoin de transports en communs propre et efficaces, de pistes cyclables et de petites liaisons intercommunales. Cela va aggraver les inondations, les bassins sont trop petits, la pollution de l'air aux microparticules de diesel va augmenter et l'impact sur les terres agricoles et la faune définitif.

Mail Pref 49 : Dominique ROTH
Les bassins sous dimensionnés, leurs conditions de réalisation « totalement bâclées et irresponsables » La Sanef a-t-elle une assurance en cas de défaillance des ouvrages ?
Dissocier les dossiers Sanef et Arcos démotive le public. Si on avait appliqué ERC, on n'amputerait pas la forêt. Il va y avoir une augmentation de la pollution de l'air et l'Alsace est déjà « leader national en matière d'AVC ».

Mail Pref 50 : Mme S SCHOTT
L'intervention concerne effectivement le domaine de l'eau mais les exemples cités concernent tous le dossier Arcos sauf le positionnement de l'échangeur ; « l'impact sur l'emprise u sol de l'échangeur au nord de Vendenheim s'est vu augmenté du double entre la première étude et celle faisant l'objet de l'enquête actuelle » 'de 10-14ha on est passé à 28.
Pourquoi ne pas favoriser le ferroutage alors qu'on a des entreprises compétentes et innovantes sur ce créneau.

Mail Pref 51 : M Alain AIRAULT
Dénonce le lobbying de la CCI en faveur du projet et des entreprises de BTP. Cela ne rapportera qu'à Vinci qui a une clause de garantie et il faudra que le contribuable paie.
Cela ne sert pas la population, il y aura toujours des encombrements à Strasbourg t la qualité de l'air dégradée ne sera pas un facteur d'attractivité pour l'Alsace.
Il prône l'écotaxe, un aménagement surplace del'A35, le développement d'un RER régional, le tram-train…
Il faut que l'écologie des « grand-messes » ne soit pas une simple opération de communication amis entre effectivement dans les faits.

Mail Pref 52 : Mme Virginie PIRONIN
Ce projet va à l'encontre du bien commun. L'avenir de notre territoire va être sacrifié sur l'autel de la relance économique temporaire et profitera à une minorité dont VINCI Autoroutes. Ce projet ne permet pas de réduire le trafic, il est inutile.

Mail Pref 53 : M Pascal RENARD
S'interroge sur l'utilité de l'enquête, sur l'indépendance de la commission. « Les conclusions ne sont-elles pas rédigées à l'avance. Il rappelle les étapes du dossier et questionne. A-t-on le droit de « saucissonner un projet au risque de le rendre incompréhensible ? L'échangeur prévu dans la DUP était beaucoup plus économe de la forêt. A-t-on le droit de doubler le prélèvement au nom de la même DUP ?
Poursuivre ce projet va à l'encontre du bien commun.

Mail Pref 54 : M Christophe BRUMBT
Exprime simplement son opposition au projet

Mail Pref 55 : M André DURRMANN
Supprimer des arbres va exposer plus fortement la population aux aléas climatiques. Il faut inciter l'utilisation du covoiturage des transports publics et favoriser les le mode de traction électrique.

Mail Pref 56 : Mme Floriane LACOMBE
Le « président de la région Pfaltz » a annoncé il y a quelques années qu'il construirait l'autoroute de jonction dans la forêt du Bienwald dès que le GCO serait réalisé. Il y aura donc augmentation du trafic poids lourds. Les études en tiennent-elles compte ? Le GCO va modifier les conditions d'écoulement et accroitre les risques d'inondations. Des oiseaux sont ignorés dans les études : milan noir, bondrée apivore….

Mail Pref 57 – Ligue pour la Protection des Oiseaux Alsace (8 rue Adèle Riton - 67000 Strasbourg) Cette observation figure intégralement en annexe du PV de synthèse

1. Incidence et mesures concernant les milieux naturels liés à l'eau
   Aucune mesure de réduction ou évitement pour l'avifaune au risque particulièrement élevé de collision
2. Perturbation des activités vitales des espèces liées à l'eau
   Le bruit sur 1, voire 2 km des autoroutes perturbe les habitats, la communication par chants et la détection des prédateurs pour l'avifaune. Cet impact a été ignoré dans la DAU de Vinci et la demande de dérogation espèces protégées de Sanef, ce qui a conduit à fortement minimiser les impacts du projet et les besoins de compensation, ce qui est d'ailleurs général pour tous les dossiers liés à l'ACOS
3. Fragmentation des habitats liés à l'eau et isolement des populations
   Le triangle de foret emprisonné dans l'échangeur Sanef (très impacté par le bruit et non aménagé pour des passages avifaune sans collisions) n'est pas considéré dans les surfaces impactées et ne fait pas l'objet de compensation
4. Mesures compensatoires
   Sur 3 sites compensatoires zone humides, 2 ne sont pas adaptés pour compenser ces impacts :
   Site N°1 : conversion d'une surface agricole en forêt de feuillus mais l'utilisation agricole intensive préalable de ces terres demandera sans doute plusieurs siècles avant que ces surfaces boisées se rapprochent des sols jamais déboisés du Krittwald. Le CNPN demandait d'augmenter la compensation pour prendre en compte un risque d'échec
   Site N°2 : Conversion d'une plantation d'épicéas en feuillus mais la zone n'est pas humide donc non adaptée pour compenser la destruction et l'altération de zones humides
5. Avis LPO Alsace
   Impacts insuffisamment évalués et donc sites de compensation insuffisants. Ils auraient d'ailleurs dû être mis en œuvre avant le projet et la présentation des dossiers séparés ne permet pas d'apprécier les effets combinés Sanef/Arcos alors que ça aurait dû être le cas
   Demande un avis défavorable à la vue de l'envergure des impacts environnementaux incompatible avec une autorisation de travaux

Mail Pref 58 – M. JY MALPOTE 2 rue Mozart Griesheim-sur-Souffel
Bassin versant retenu pour Vendenheim exclut les zones habitées de Vendenheim, les bassins de rétention sont donc sous-dimensionnés et équipés de by-pass donc en cas d'alimentation surabondante, le surplus pollué est directement rejeté dans la nature
Les 2 bassins de rétention sont en zone inondable. Les clapets dans la face inférieure sont inacceptables, rien ne garantit leur fonctionnement dans la durée.
La dimension des bassins répond à des statistiques tantôt décennales, tantôt centennales mais épisodes pluvieux des 3 dernières années montrent qu'il faut changer d'échelle. Le 1/6/18 45 mm

en 3h sont-ils pris en compte ?
Entretien-nettoyage purge des bassins tous les 5 ou 10 ans est insuffisant
Aucune info sur l'assurance contractée par Sanef en cas de défaillance ou d'erreur de manœuvre au niveau des bassins. Qui indemnisera une pollution accidentelle ?
Sanef doit fournir des justificatifs sur le fonctionnement des bassins de rétention en cas de pluie et pollution supérieure au dimensionnement, ainsi qu'en cours de travaux.
Dossier aussi mal conçu et séparé de celui de Arcos alors que projets liés
La pollution de l'air n'a pas été prise en compte par la France qui se trouve attaquée par Bruxelles pour son retard. En particulier les nanoparticules, dont nous savons déjà qu'elles sont omniprésentes dans l'atmosphère... et dangereuses pour la santé. La circulation routière en est l'une des origines et cause en Alsace beaucoup d'AVC (cf. articles dna du printemps)
Il est contre ce projet qui doit être revu

Mail Pref 59- Mme Isabelle FERRÉ 28 rue de l'Etang TRUCHTERSHEIM
Si le COS se réalise, cette terre sera à jamais stérile pour des besoins mercantiles sans retour en arrière possible
La fuite en avant, plus de routes, plus de voitures n'est plus le modèle vivable que doivent développer nos élus, mais transport par fer, par voies navigables, développement de transports en communs transversaux, taxation du transport).
Pour que les marchandises locales soient compétitives, taxer selon le nombre KM parcourus depuis le lieu de fabrication
Combien d'études faut-il pour démontrer la pollution de l'air, de l'eau, par le bruit ?
Si le COS n'est pas rentable elle ne veut pas que l'Etat rachète à prix d'or ce boulet en dilapidant l'argent de ses impôts
Exemple du tunnel de St Marie aux mines où les camions passent par les villages pour éviter le péage avec toutes les nuisances que ça implique
Protégeons les humains avant que l'environnement nous mette en GAME OVER

Mail Pref 60 – Mme Christiane MALPOTE 2 rue Mozart Griesheim/Souffel
Déplore la complexité du dossier pour le citoyen lambda et s'inquiète des conséquences qui peuvent être désastreuses d'autant plus que les épisodes pluvieux s'aggravent en fréquence et force
Bassin versant retenu pour Vendenheim exclut les zones habitées de Vendenheim, les bassins de rétention sont donc sous-dimensionnés et en cas d'alimentation surabondante, le surplus pollué est directement rejeté dans la nature
Aucune info sur l'assurance contractée par SANEF en cas de défaillance ou d'erreur de manœuvre au niveau des bassins. Qui indemnisera une pollution accidentelle ? le contribuable par une déclaration de catastrophe naturelle ?
L'Europe vient de condamner la France pour non-respect des mesures contre la pollution de l'air, donc ce projet qui date d'il y a 40 ans est totalement obsolète et inadapté aux exigences environnementales d'aujourd'hui. Il est tout de même inacceptable que nos impôts servent à financer des projets pour lesquels nous devons payer en plus une amende pour non-respect des lois européennes
Il est plus important de protéger la santé des citoyens par rapport à la pollution de l'air et du bruit et de protéger les ressources de notre eau potable que de bitumiser à outrance notre région pour développer une autoroute qui n'apportera pas la solution aux problèmes de déplacement que rencontrent les gens qui habitent notre région
Donne un avis défavorable à ce dossier, et demande que ce projet soit revu dans son ensemble.

Mail Pref 61,62,63,64,65,66 – M. Jean-Luc PRINCEN
à la lumière de reportages envoyé spécial sur France2 3/5/18 sur la disparition/extinction massive d'animaux, oiseaux et insectes d'espèces communes, est-il vraiment judicieux d'ajouter 24km d'autoroute d'une utilité plus que douteuse dans une campagne déjà pas mal dégradée ?
Aujourd'hui, les bouchons au nord de Strasbourg sont principalement causés par la fusion du trafic de 3 autoroutes : A4, N340 et A35. Au sud, la fusion entre les trafics des N83(+futur liaison N353 (trafic venant d'Allemagne ...)), A35 et A352. Cette situation s'aggraverait encore si le GCO devait voir le jour puisque les flux seraient au nombre de 4 (+ le GCO lui-même !).
La seule sortie du GCO serait au niveau d'Ittenheim et déverserait le trafic vers Strasbourg sur l'A351 qui est déjà aujourd'hui saturée (plus même que les A4 et A35).
Quelles seraient les bénéfices de la construction de cette autoroute sur la fluidité du trafic et donc la pollution ?
Le gouvernement a déjà annoncé que le GCO se fera même si avis CNPN était négatifs et sans attendre résultats des enquêtes publiques. Déni de démocratie du public et des commissaires enquêteurs.
L'impact des constructions probablement à haute densité en lieu et place des zones tampons végétalisées actuelles (absorbeur de GES) le long du futur blvd urbain de l'A35 à Strasbourg a-t-il été évalué ?

Pas de bouchons sur l'A35 pendant les vacances scolaires preuve que le trafic est local, pourquoi construire une autoroute sous-utilisée ?
GCO est le maillon manquant sur l'axe Nord-Sud traversant l'Alsace. L'impact global pollution bruit) de l'augmentation de trafic sur l'A35 de Lauterbourg jusqu'à Mulhouse a t'il été évalué ?
Demande un avis défavorable

Mail Pref 67 – M. Antoine BECK 9 rue des jardins 67550 VENDENHEIM
Le CNPN et l'AE sont plus compétents que lui et ont émis un avis documenté
Demande un échangeur en trèfle qui est la solution classique de carrefour d'autoroute et aurait épargné la forêt du Krittwald, la mare permanente à côté du club canin, donc mieux répondu à la séquence Eviter
Pourquoi ce choix qui envoie naturellement le trafic vers la section à péage et qui oblige les voitures venant de A4 nord de se rabattre sur la droite pour aller à Strasbourg (risque de ralentissements et accidentogène) ?
Chaussée 2x2 de A4 actuelle sera inutilisée sur 500m pourquoi ne pas l'avoir utilisée ? sera-t-elle rendue à la nature ?
Demande un avis défavorable

Mail Pref 68 : Mme Marie-Frédérique BACQUÉ
Bassin versant retenu pour Vendenheim exclut les zones habitées de Vendenheim, les bassins de rétention sont donc sous-dimensionnés et en cas d'alimentation surabondante, le surplus pollué est directement rejeté dans la nature
Entretien-nettoyage purge des bassins tous les 5 ou 10 ans est insuffisant
Aucune info sur l'assurance contractée par Sanef en cas de défaillance ou d'erreur de manœuvre au niveau des bassins. Qui indemnisera une pollution accidentelle ? le contribuable par une déclaration de catastrophe naturelle ?
Demande un avis défavorable

Mail Pref 69-70-71- 72 – M. Jean-Luc PRINCEN
Béton et bitume ne remplacent pas les champs et les forets comme absorbeurs de GES

Contrat entre Etat et privé : privé est toujours gagnant, COS ne sera pas rentable, le contribuable devra compenser. COS ne sert pas du tout au trafic local saturé mais de transit nord/sud
Les mesures compensatoires risquent d'être abandonnées et le milieu naturel (hamsters, forets séculaires, zones humides) détruit définitivement

Nécessaire de construire une autoroute d'utilité douteuse qui supprime 300 ha des meilleures terres cultivables d'Europe alors que depuis le 5 mai 2018 la France a consommé plus que ce le pays peut produire ?

La construction GCO/COS/A355, est surtout une opération financière avec (gros) intérêts :
- Vinci, Sanef et leurs actionnaires bien entendu (troc avec NDDL)
- des membres de la CCI à titre privé
- des élus dans l'EMS (augmentation population, image de marque.)
- des élus des communes périphériques "pro GCO" dont on peut se demander si certains d'entre eux ont seulement jeté un œil sur le projet et à qui l'Etat, en remerciement, va attribuer quelques subventions supplémentaires (satisfaction des administrés à visées électorales).

Le traitement désinvolte des rapports de la HAE et du CNPN et sans-doute des résultats de cette enquête en sont une preuve consternante.
Aspects environnementaux peu pris en compte, dossier aux aspects "médiatiques".
Demande un avis défavorable

Mail Pref 73 – M. Bernard LANDSPURG
Cette observation figure intégralement en annexe du PV de synthèse

Participe à cette enquête avec une certaine réticence en espérant que le travail des commissaires enquêteurs ne sera pas vain. Quelle utilité de l'enquête ? : malgré deux avis négatifs du CNPN, un avis négatif de l'Autorité environnementale, les grands discours du Président Macron et de Mr Hulot quant à l'importance de la lutte pour l'environnement, ces autorités ont affirmé à plusieurs reprises que le COS se fera. Pourquoi faire semblant de respecter la « démocratie » en suivant un protocole dont on a déjà décidé que l'issue importait peu : la décision est arrêtée. Pour décourager un peu plus le citoyen qui croit devoir se battre contre un projet boiteux et d'un autre temps, on enchaine plusieurs enquêtes publiques dans lesquelles les renseignements pertinents sont disséminés en différents endroits et formulés dans un langage abscons illisible pour un non spécialiste.
Le but du COS n'est pas de désengorger Strasbourg mais de créer un couloir à camion qui, enrichira

les actionnaires de VINCI.
Le premier projet échangeur A4/COS épargnait la forêt du Krittwald.
Les données météo de Entzheim ayant conduit au dimensionnement des 2 bassins de rétention ne sont pas représentatives des précipitations des dernières années. Ils sont donc sous-dimensionnés. Des remontées de nappes sont possibles. Les bassins sont lestés de dalle en béton d'épaisseur moitié de ce qui est nécessaire, donc clapets pour permettre à l'eau de la nappe de pénétrer dans le bassin.
Les clapets sont-ils étanches ? en cas de fuite ils permettraient une pollution directe de la nappe phréatique
Si les clapets sont encrassés ne risquent t'ils pas d'être inopérants ou fuyants ?
En cas de forte pluie et remontée de nappe dans le bassin, risque de déversement des polluants dans la nature
Comment sont traités les sels de déneigement ?
Comment seront traités tous les polluants moins denses que l'eau ?
En cas de fortes pluies qui résulteraient en un trop-plein, comment serait géré celui-ci ? Un rejet pur et simple dans la nature ?
Idem pour by-pass, y a-t-il une solution alternative ?
Projet sommaire et mal ficelé économisant sur des risques importants pour l'environnement (rejets bassins et risque inondation)
Demande un avis défavorable

Mail Pref 74 – Mme Rachel KUHN (Pfulgriesheim)
Les deux projets (l'autoroute et le raccordement) ne vont pas se faire l'un sans l'autre. Pourquoi saucissonner les 2 enquêtes alors que le dossier Sanef comprend aussi d'autres éléments du tracé. Redondances dans le dossier Sanef et avec le dossier Vinci. Pourquoi séparer la consultation de la demande de dérogation des espèces protégées pour le nœud A4/A35/ACOS qui a déjà eu lieu et est passée inaperçue.
Le projet global du COS n'est pas d'intérêt public majeur. Il ne règle aucun pb d'accès à Strasbourg ni de l'A35 qui concernent 85% du trafic au contraire il complique les accès déjà saturés à Ittenheim (autoroute de Hautepierre) et bretelle nord A4 pour accéder à Strasbourg.
Le but du projet est de permettre et d'augmenter le trafic de transit des poids lourds par l'Alsace avec la pollution qui l'accompagne et pas seulement pour Strasbourg
Les 10 solutions pour faire sauter les bouchons n'ont pas été essayées pour éviter de construire le COS
Augmentation du risque inondation et pollution cours d'eau et nappe phréatique car surfaces imperméabilisées, bassins dimensionnés pour crues décennales et une bretelle est inondable
Foret du Krittwald aurait pu être évitée comme demandé par le CNPN. Le reboisement de 13 ha de terre agricoles mettra des années à être fonctionnel. Les mesures compensatoires annoncées dans les forêts existantes sont biaisées car sans gain d'espace boisé
De nombreuses espèces animales Znieff Krittwald Herrenwald, recensées de manière incomplète seront impactée par la perte d'habitats et dérangements pendant les travaux puis par la circulation.
Quelle place pour la nature au milieu d'une Alsace fortement habitée 'densité 226hab/km2=double de la moyenne française et triple de la moyenne européenne, avec une agriculture intensive et des activités économiques développées en plaine. Le projet de COS n'est jamais placé dans ce contexte particulièrement tendu
Avis défavorable

Mail Pref 75 – M. Jean-Marie Wilhelm, Président de l'association Ligne Verte (Eckwersheim)
Est opposé au projet Sanef. Les 2 bassins de rétention sont en zone inondable. Les clapets dans la face inférieure sont inacceptables, rien ne garantit leur fonctionnement dans la durée. Le by-pass en cas de pluie surabondante conduira à discrétion les polluants dans la nature.
Bassin versant retenu pour Vendenheim exclut les zones habitées de Vendenheim, les bassins de rétention sont donc sous-dimensionnés d'autant plus que leur dimensionnement sur des statistiques décennales et centennales ne tient pas compte des pluies violentes des 3 dernières années (50 mm en 2 heures en juin 2018)
Entretien-nettoyage purge des bassins tous les 5 ou 10 ans est insuffisant
Aucune info sur l'assurance contractée par Sanef en cas de défaillance ou d'erreur de manœuvre au niveau des bassins. Qui indemnisera une pollution accidentelle ? le contribuable par une déclaration de catastrophe naturelle ?
A Vendenheim la nappe phréatique est peu profonde et couverte de sols perméables, elle est fortement vulnérable et déjà en deçà du bon état écologique. Il faut prouver de façon incontestable que le projet n'aggrave pas le risque d'inondation en aval de la zone Sanef
Les eaux stagnantes des bassins attireront les canards, sources de grippe aviaire potentielle, ainsi que les moustiques tigres + d'autres du fait d'un réchauffement climatique accéléré ?
Dossier en continuité évidente avec celui soumis par Arcos : Ils sont tout aussi complexes et mal organisés, incompréhensibles pour le citoyen moyen

Stations mesures qualité de l'air actuelles ne mesurent pas les nanoparticules, HAP etc. Dossier n'apporte aucune info sur les nano particules et HAP. Il se pourrait que, dans quelques années, c'est à dire trop tard, les premières révélations soient explosives
Procédure ERC non mise en œuvre. La version d'échangeur de 2006 n'amputait pas les forets multiséculaires et écosystèmes humides de Krittwald-Herrenwald

Un établissement scolaire (collège de la Providence Nord) se trouve à proximité immédiate du COS et de trois de ses bretelles.
L'Alsace s'annonce comme un futur couloir à camions
Dossier saucissonné, bafouant la Convention d'Aarhus. Cette enquête est une parodie de démocratie. Le Gouvernement a annoncé par un communiqué de presse du 23 janvier que le GCO serait construit, quels que soient les avis des experts de l'environnement ou les résultats des enquêtes publiques ?
Demande un avis défavorable et suggère d'épingler ce point : « Ce que l'on appelle "Intérêt Public" correspond désormais à l'asservissement à des intérêts privés grâce aux agents infiltrés des multinationales parmi les instances dirigeantes. C'est à la fois insupportable et criminel »

Mail Pref 76 – M. Denis VENTRELLA (11 rue Berlioz Vendenheim)
Est contre la construction du GCO. Le Viaduc de Vendenheim devra être sablé et salé en permanence en hiver. Le sel et les polluants iront directement dans la nappe phréatique toute proche parce que bassin de rétention ne les retient pas.

Mail Pref 77 – Mr P. KRAUTH (VENDENHEIM)
Ce projet d'ampleur ne bénéficie pas d'une enquête publique digne de ce nom.
2 Dossiers Sanef et Arcos avec 2 enquêtes séparées et une consultation espèces protégées que personne ne connait et sans réponse, alors que les tracés sont interdépendants pour Vendenheim, la forêt et les zones humides. Travaux annoncés par l'Etat dès janv. 2018. Déni et mépris de la démocratie et du public
Dossier mal construit trop technique hésitant sur les solutions aux impacts eau et zones humides. Les impacts à venir sur biodiversité, inondations, pollution nappe et cours d'eau sont incertains
Demande un avis défavorable

Mail Pref 78 : M. Jean Paul GAUDRY (28 rue du Général Leclerc Eckwersheim)
Vu la complexité technique du dossier, soulève des questions de bon sens (en tant qu'habitant et jardinier amateur bio à moins de 3 km) sur l'impact eau du projet, Il constate que depuis quelques années les orages qualifiés de "centennaux "sont devenus monnaie courante avec comme conséquences coulées de boues chargées avec engrais, pesticides, herbicides qui entraînent régulièrement recouvrement, pollution de ses récoltes et mort d'arbres fruitiers haute tiges. Et personne n'est responsable …. évidemment.
Il craint qu'en artificialisant 30 ha de terrains végétaux et arborés les bassins ne suffisent pas à éviter tous les rejets toxiques dans l'environnement ? Il souhaite une réponse sur ce point
Pour remplacer l'existant dans son jardin un fruitier mettra des dizaines d'année .... Pour compenser un éco système forestier multi centenaires comme celui du Herrenwald ou du Krittwald .... ce n'est pas possible !
Recommande de donner un avis défavorable à ce projet

Mail Pref 79 : M Virgile KOENIG
Avis défavorable. Je suis beaucoup plus favorable aux pistes cyclables, aménagement des transports en commun qu'à cette autoroute qui ne sera pas utilisée par les locaux mis par les professionnels de la route. Cela augmentera le trafic poids lourds.

Mail Pref 80 : Mme Michelle ARDOUIN (Vendenheim)
S'interroge sur ce que peut être la deuxième phase de l'aménagement et sur l'interprétation des couleurs indiquant la répartition des travaux entre Sanef et Arcos.
Fait état de nombreuses incompréhensions sur le dossier technique (bassins versants, passage à faune, mode de collecte des eaux de voirie……) s'inquiète des assurances couvrant l'ensemble des ouvrages.
Considère qu'il y a trop d'impacts négatifs et donne un avis défavorable

Mail Pref 81 : M Antoine FLUHR (Griesheim sur Souffel)
S'étonne que les décisions aient déjà été annoncées avant l'enquête, que le projet ait été « saucissonné » et que la partie « espèces » soit traitée sans publicité et sans commissaire enquêteur.
En ce qui concerne l'eau, relève des différences de traitement entre les ouvrages (ponts…) traité pour une crue centennale et les bassins (crue décennale). Les données pluviométrique prises en compte sont minimisées et le climat va changer. Rien sur le traitement des HAP, pourquoi on n'impose pas un suivi aussi régulier que sur les stations d'épuration ? Le système des clapets au fond de bassin est un risque anormal de pollution de la nappe. Y a-t-il des assurances pour couvrir les insuffisances ou « le concessionnaire sera-t-il exonéré de toute responsabilité ultérieure ? »
Le principe du code de l'environnement ERC est appliqué de façon trop légère. Pourquoi le titre de 1ere phase, la globalité de l'aménagement n'apparaît nulle part.
On ne peut pas compenser la destruction d'une forêt centenaire par une plantation nouvelle.
Comment s'applique la parole du Président « Make our planet great again » ? Demande à la commission de donner un avis défavorable

Mail Pref 82 : Mme Marie Jeanne BUCCI (Truchtersheim)
Ce projet va à l'encontre des annonces nationales sur l'écologie. Le projet a été modifié depuis la DUP en aggravant le prélèvement en forêt, le changement climatique n'est pas pris en compte et tout cela basé sur « le mensonge de la CCI du Bas Rhin ; vive le GCO, plus de bouchons »
Les particules fines causent 45000 morts en France et on a beaucoup d'AVC dans le département
Avis défavorable.

Mail Pref 83 : mail bloqué pour des raisons de sécurité le 6 juin à 19h34

Mail Pref 84 : Mme Marie Jeanne FLUHR (Griesheim sur Souffel)
On veut construire une autoroute qui ne réglera pas le problème de circulation à Strasbourg, qui va augmenter la pollution atmosphérique contrairement aux engagements de la COP21 et pour cela détruire des ha de forêt qui ne peut être compensé.
Les bassins ne prennent pas en compte le changement climatique, les clapets sont source de disfonctionnement et donc de pollution de la nappe.
Demande que la commission donne un avis défavorable.

Mail Pref 85 : Mme Y (anonyme)
Pourquoi une enquête publique alors que la décision est prise ?
Avis défavorable.

Mail Pref 86 : Mme G POINSOT (Griesheim sur Souffel)
« Dossier bâclé et bourré d'approximations » Il ne tient pas compte des phénomènes météorologiques récents, les bassins sont trop petits, « les zones habitées de Vendenheim ne sont pas prises en compte dans le bassin versant », il y a un by-pass qui permettra de tout rejeter en cas de trop plein. Quelle est l'assurance de la SANEF ?
Avis défavorable

Mail Pref 87 : Mme Sylvie DI GIORGIO (Eckwersheim)
Le principe ERC n'est pas suffisamment respecté. Le projet a 40 ans, n'a pas vraiment évolué sauf pour détruire plus de foret dans le massif du Krittwald alors qu'il n'est pas possible de le compenser.
Il y q d'autre solutions pour réduire les difficultés à Strasbourg et comment assurer la simultanéité des travaux du GCO et la requalification de l'A35. Le suivi devrait être confié à des organismes indépendants.
Sur l'eau, les risques de pollutions de la nappe sont réels et les bassins insuffisants. Qui paie en cas de pollution ?
Sut l'air on va aggraver, en captant du trafic nord sud de poids lourds aggraver la situation déjà mauvaise.
Et puis comment comprendre que l'Etat lui-même autorise les travaux avant l'enquête ? Le dossier est saucissonné, incompréhensible.
Avis défavorable

Mail Pref 88 : M Gennaro DI GIORGIO (Eckwersheim)
Le dimensionnement des bassins sous-estime les bassins versants, la pluviométrie : ils sont trop petits, Rien n'indique la durée de vie des clapets, pas de coefficient de sécurité sur les ouvrages.
Et puis pourquoi on ne tient pas compte du projet de 2006 moins pénalisant pour la forêt.
Avis défavorable.

Mail Pref 89 : Mme Y (anonyme)
Les « nuisances sonores, visuelles et olfactives sont trop importantes et ne régleront en rien le problème des bouchons de Strasbourg » Ce n'est pas ainsi que l'on réduira nos émissions de gaz à effet de serre. Certains vont s'enrichir et nous aurons des problèmes de santé.

Mail Pref 90 : M Marcel KUHN (Pfulgriesheim)
Souligne les incohérences du dossier : on ne peut pas en même temps « vouloir réduire la pollution globale de l'Alsace » et dire comme le président de l'Eurométropole « l'Alsace doit rester attractive et ne pas s'isoler en restant un carrefour des routes »
Proteste contre la multiplication des enquêtes publiques, le saucissonnage du projet ce qui est contraire au droit européen. L'échangeur de Vendenheim a été modifié entrainant un prélèvement supplémentaire en forêt : il aurait fallu faire une nouvelle DUP.
Le dimensionnement des bassins est fait sur une hypothèse a minima et une bretelle est construite en zone inondable.
Demande que la commission donne un avis défavorable au projet

Mail Pref 91 : Mme Edith KLINK de Vendenheim
S'interroge sur ce que sera la deuxième phase, que font les pouvoirs publics devant le risque accru d'inondation ? Proteste contre la bretelle construite en zone inondable.
Avis défavorable.

Mail Pref 92 : Mme Catherine RITZENTHALER
Exprime un avis très défavorable pour elle-même et ses cinq petits-enfants.
Je croyais que le COS allait décharger l'autoroute de Strasbourg. Il n'en n'est rien, cela va attirer des camions car le trajet est moins cher qu'en Allemagne. Pourquoi pas d'autres solutions (ferroutage, taxe poids lourds). On va détruire 300 ha de bonnes terres : assez d'artificialisation, conservons notre sol.

Mail Pref 93 : Mme Valérie MULLER (Vendenheim)
« Nos responsables politiques et économiques font preuve de paresse intellectuelle en reprenant un projet vieux de plus de 40 ans ». Depuis on sait que le pétrole a des limites, que l'air pollué a des effets nocifs sur la santé. On peut réduire des pollutions visuelles ou sonores mais pas compenser la destruction des terres agricoles, de la forêt de la faune et de la flore.
Demande à la commission de donner un avis défavorable

Mail Pref 94 : M. Gérard LENAERTS 10 rue du Château d'eau – VENDENHEIM
Enonce que la taille des bassins de rétention est sous-dimensionnée aux besoins réels (zones habitées de Vendenheim) et se trouvent en zone inondable. Explique pourquoi la solution de les équiper de clapets et le système de by-pass sont inacceptables et irresponsables. Demande si le salage en période hivernale est pris en compte.
Estime que le dossier est complexe et incompréhensible pour le citoyen lambda et que la procédure ERC n'a pas été respectée : un échangeur plus simple du type "Marguerite" comme il en existe partout aurait pu être conçu et réalisé, ce qui n'aurait pas amputé les forêts du Herrenwald et du Krittwald.
Estime que pour réduire les bouchons sur l'A4 et L'A35, il aurait fallu gérer la vitesse en amont de Strasbourg par l'installation de portiques réglable en temps réel ; donne en référence l'Allemagne.

Mail Pref 95 : Monsieur BUCCI J-M, Vice-Président de l'A.P.R.P. 67 (Association de Protection et de Replacement de Perroquets)
Estime que la construction du GCO est inutile et inacceptable et ne comprend pas pourquoi détruire la forêt de Vendenheim alors que cela n'était pas prévu lors des premières réunions. Estime que les bassins de rétention sont sous-estimés.

Mail Pref 96 : M. Marc WEIBEL STUTZHEIM-OFFENHEIM
Demande un avis défavorable au projet en développant les sujets suivants, la plupart du temps sous forme de questions : « saucissonnage » entre la partie ARCOS et SANEF, non prise en compte des deux avis négatifs du CNPN et de l'avis rendu par l'Autorité Environnementale, non évitement de la forêt du Krittwald, superficie des zones de compensation et durée, création de petites zones humides non connectées entre elles, risque sensiblement accru d'inondations, « sacrifice » de 400 ha d'excellentes terres agricoles.
S'inquiète pour la faune locale.
Développe également toute une partie relative aux poids-lourds, à la pollution atmosphérique et aborde la solution de l'écotaxe.

Mail Pref 97 : M. Thomas GAUTIER
Habitant de Strasbourg, est contre le projet de l'échangeur et du COS qui ne permettra pas de fluidifier la circulation et juge ce projet inquiétant en raison de ses nombreux impacts sur l'environnement.

Mail Pref 98 : Mme Brigitte WEIBEL
DOUBLON : Transmet le courrier de M. Marc WEIBEL traité en Mail Pref 96

Mail Pref 99 : Mme Sophie LACOMBE
Se déclare « en colère » au regard de la complexité des documents technico-administratifs et des renvois au dossier d'enquête de ARCOS. Se référant aux importantes inondations locales dans la nuit du 1er au 2 juin, estime que le GCO par le biais de son rempart artificiel de remblais mais aussi l'échangeur, vont mécaniquement diminuer davantage les écoulements pluvieux et la résorption des eaux de pluie et de ruissellement. S'interroge sur l'efficacité des bassins au regard des risques de pollutions.
S'oppose au « sacrifice » d'une grande partie de la forêt multi-centenaire du Krittwald connue pour ses écosystèmes délicats et impossibles à reconstituer.

Mail Pref 100 : M. Yves WINISDOERFFER
Estime que le choix qui a été fait de ne pas conduire une enquête publique globale pour l'ensemble du projet a nécessairement affecté la bonne compréhension par le public des enjeux de cette infrastructure, en particulier sur le plan environnemental.
Fait remarquer que le GCO, dont l'échangeur, a des conséquences néfastes sur les espaces naturels, terres agricoles de grande qualité, habitats de diverses espèces, les paysages et les milieux naturels.
Se réfère aux avis défavorables consécutifs du CNPN pour mettre en évidence la fragilité environnementale du secteur déjà significativement artificialisé par une urbanisation dense et un réseau routier et ferroviaire très développé.
Aborde la question de la pollution atmosphérique due à la circulation routière et estime que le COS n'améliorera pas la circulation aux alentours de Strasbourg.
Conclut en exprimant qu'il n'y a rien qui puisse justifier l'énorme sacrifice environnemental que représenterait la réalisation du GCO, dont l'échangeur.

Mail Pref 101 : M. Michel SCHMITT 38 rue des Bleuets à PFULGRIESHEIM
Se référant aux orages récents, estime que les bassins de rétention sont sous-estimés (données non à jour pour les simulations faites) et situés en zone inondable de surcroît.
Explique les problèmes de pollution des terres aux alentours à la suite des débordements, et de la pollution de la nappe phréatique.

Mail Pref 102 : Mme Carole WERNER de Saverne
S'inquiète particulièrement pour la forêt du Krittwald plus impactée à présent que durant les premières études : son fractionnement, la faune qui y vit, les essences qui la peuplent (arbres plusieurs fois centenaires). Se demande pourquoi la coupure des trames vertes dans le cadre du schéma global de cohérence écologique n'a-t 'elle pas été traitée (ce qui impliquerait une invalidation du projet ?).
Critique le fait que le projet soit traité en deux enquêtes publiques et demande une nouvelle enquête portant sur la totalité de l'emprise du projet du GCO.
Rappelle « les reproches » du CNPN au regard de la création de petites zones humides non connectées entre elles et de l'insuffisance de la compensation en milieu forestier.
Se référant aux orages récents, estiment que les bassins sont insuffisants et sous-dimensionnés, ce qui entraînera des pollutions fortes dans la nappe phréatique.

Mail Pref 103 : M. Claude Kern 3 rue du Hohneck à Vendenheim
En préambule, expose avec véhémence pourquoi il considère le projet de COS comme inutile et nocif.
Déplore le « saucissonnage » du projet en plusieurs « enquêtes » (ARCOS / SANEF eau / SANEF espèces protégées), la difficulté à obtenir des informations et les conditions de l'enquête.
Indique que le principe ERC est « bafoué », estimant qu'il était possible d'éviter ou de réduire, au lieu de compenser, notamment puisqu'il était possible d'éviter complètement le projet et de lui préférer des solutions alternatives (écotaxe, amélioration des transports en commun, incitation au covoiturage, etc…). Estime qu'il y a des lacunes sérieuses au niveau de la compensation et développe avec précision son point de vue.
Se demande si la modification du projet d'échangeur, par rapport à celui de la DUP de 2008, est légale.
Pose diverses questions concernant le remblai situé à hauteur du club canin.
Interroge au sujet du remembrement et des modalités de chantier.
Interpelle les commissaires enquêteurs en leur signifiant : « vous ne devez en aucun cas céder à la pression d'un préfet, de ministres, du président » et en leur demandant s'ils « feront preuve d'indépendance et d'autorité ».

Mail Pref 104 : Mme Catherine MISCHLER 3 rue du Hohneck à Vendenheim
S'annonce comme opposante fervente du GCO. Critique la nouvelle version de l'échangeur doublement consommateur de fonciers par rapport à la version de la DUP.
Rappelle que la forêt du Krittwald est très ancienne, avec une biodiversité remarquable, et interroge sur la qualité des mesures compensatoires.
Interroge sur le système des bassins de rétention (« à priori sous-dimensionnés') avec clapets et demande des garanties quant à leur efficacité au regard de la pollution de la nappe phréatique.
Se référant aux inondations et coulées de boue récentes, demande des garanties comme quoi le GCO ne va pas aggraver la situation.
Ecrit notamment : « Quel risque moral, juridique prendra la commission d'enquête, le préfet à donner un avis favorable ? »

Mail Pref 105 : M. Jean CRÉVENAT 28 rue du Général Leclerc à Eckwersheim
Estime que les bassins de rétention, se trouvant en zone inondable, la solution de les équiper de clapets sur leur face inférieure semble « vraiment illusoire ». Estime de plus qu'ils sont sous-dimensionnés, explications à l'appui.
Est sceptique quant à la visite et purge tous les 5/10 ans.
Indique que l'échangeur nécessitant en période hivernale d'importantes quantités de sel, il y a risque de pollution supplémentaire.
Se référant à l'APRONA, rappelle la mauvaise qualité de la nappe phréatique.

Mail Pref 106 : M. Eliot LACOMBE 26 A Au-Werb à Colmar
Estime que la « destruction » de la forêt est « scandaleuse en termes écologiques » et que l'impact sur les sols n'est pas pris en compte. Affirme « qu'on veut empêcher le public de comprendre et de mettre en évidence les failles existantes dans ce projet » en présentant 2 dossiers (2 enquêtes publiques) pour des projets ayant un impact global. Pose une série de questions relatives aux crues centennales, aux évènements pluviométriques, aux responsabilités en cas de catastrophes naturelles.

Mail Pref 107 : Mme D. WANDRESS
Demande pourquoi il y a deux enquêtes publiques et pourquoi celle de SANEF a été « cantonnée aux seules communes de Vendenheim et Brumath ». S'inquiète du dimensionnement des bassins, de leur fonctionnement et de leur contrôle. Estime que le projet de GCO est en totale contradiction avec la réduction prévue des gaz à effet de serre, la COP 21 - 23 et les engagements pris par la France de les réduire.

Mail Pref 108 : M. Raphael WEILBEL
S'inquiète des installations prévues par la SANEF au regard des crues centennales, des orages violents, des inondations et coulées de boues, de la nappe phréatique, de la faune et de ses habitats, etc…
Estime que la SANEF « a noyé les réponses aux remarques » du CNPN et de l'AE « dans un nouveau document actualisé, ce qui rend la lecture volontairement très compliquée, voire impossible ».
S'inquiète pour la forêt en partie détruite, ses espèces, sa flore, ses habitats et sa faune et note que le CNPN a estimé insuffisante la compensation en milieu forestier.
Demande à ce qu'une nouvelle enquête publique ait lieu, portant sur la totalité de l'emprise du projet du GCO.
Met en avant la décision de la Commission européenne du 17 mai 2018 et les « feuilles de routes » présentées par M. Hulot le 13 avril 2018 (« parmi les zones prioritaires en France, où les seuils de pollution sont largement dépassés, on retrouve la zone de Strasbourg ») pour décrier le projet de COS.

Mail Pref 109 : Mme Carine SCHMITT
Pose notamment les questions suivantes à la SANEF :
- La SANEF peut-elle nous indiquer le nombre exact d'arbres qui seront abattus (et non s'exprimer en surface) ? Combien d'arbres seront replantés exactement ? Combien de temps ces arbres mettront-ils pour atteindre une taille permettant la nidification ?
- En attendant que ces arbres puissent abriter oiseaux et autres espèces, où ceux-ci sont-ils censés pouvoir se réfugier ?
- Est-ce que la SANEF a procédé à un comptage des oiseaux, insectes, batraciens et autres mammifères actuellement présents sur les zones concernées par l'échangeur ? Combien d'individus pourrions-nous perdre du fait de la disparition de végétation et de leur lieu de vie ? Combien d'individus ne naîtront pas pour ces mêmes raisons ? Et comment la SANEF compte-t-elle compenser ses pertes ?
- Est-ce que l'échangeur sera équipé d'éclairage ? Et si oui, est-ce que les conséquences de cet éclairage sur la faune et la flore voisines ont été évaluées ? Jusqu'à quelle distance la lumière se diffusera-t-elle et quelle sera l'incidence sur la faune et la flore dans le périmètre impacté par l'éclairage ?

- Est-ce que la SANEF a déterminé la surface totale qui sera impactée par les nuisances de l'échangeur ? Jusqu'à quelle distance, de part et d'autre de cet ouvrage, la faune et la flore ressentiront et/ou subiront les effets du bruit, des vibrations, de la pollution, etc. ?
- Est-ce que les conséquences de la fragmentation des écosystèmes ont été évaluées sur la faune non concernée par les passes et la flore ? Comment les échanges sont-ils censés se faire entre ces écosystèmes situés de part et d'autre de l'échangeur ?
- Comment et par qui les compensations seront-elles évaluées ? Qui s'assurera que la SANEF se pliera à ses obligations ? Quelles seront les pénalités encourues ?
- Et surtout, que fera-t-on si la construction de cet échangeur et de l'autoroute s'avère tout à fait désastreuse pour notre environnement ?
- Quelles garanties la SANEF apporte-t-elle quant à l'impact que pourrait avoir des événements pluvieux forts, comme depuis quelques années, dans les alentours de l'échangeur ?
- Les études réalisées et les projets de bassin de rétention tiennent-ils compte de ces orages dévastateurs et de plus en plus fréquents ? Est-ce acceptable qu'à l'avenir, à cause du GCO, les villages proches du tracé pourraient être envahis par les eaux ou la boue à chacun de ces épisodes (cf. l'impact de l'A36 sur les inondations/coulées de boue à Burnhaupt-le-Bas il y a quelques jours) ?
- La SANEF et VINCI assumeront ils les conséquences s'il est prouvé que l'autoroute ou l'échangeur auront eu un impact indéniable sur une inondation ou des coulées de boues ?

« Pour terminer, je me pose aussi la question d'un possible conflit d'intérêt. En effet, Messieurs Heimburger et Lingenheld, respectivement président et le vice-président de la CCI, poussent activement à la réalisation du GCO alors qu'ils sont également chacun dirigeant d'une société de BTP. Est-ce que ces entreprises seront ou ont déjà été sollicitées par la SANEF pour prendre part à la réalisation de l'échangeur ? »

Mail Pref 110 – M. François ROBERT 22, rue du Galgenberg - 67270 GOUGENHEIM

« J'habite Gougenheim et à minuit dans la nuit du 31 mai au 1er juin 2018, mon pluviomètre a débordé, c'est à dire plus de 50ml en moins de 1h30 ! Vos calculs sont donc totalement obsolètes. De toutes façons, Vinci s'en fout des chiffres, sauf ceux de son compte en banque. Le plus grave...Nicolas Hulot aussi ! »

Demande explicitement que la commission émette un avis défavorable.

Mail Pref 111 – M. Renaud TREIL (Geudertheim)

A déjà envoyé une contribution à l'enquête COS Arcos, cette enquête Sanef concerne le même projet COS. Les deux demandes, même si elles émanent de deux sociétés distinctes, n'auraient donc pas dû être dissociées. Si un avis défavorable est émis pour la réalisation du COS, la réalisation de l'échangeur autoroutier par la SANEF n'a plus aucune raison d'être.

Cet échangeur détruit 10ha de la forêt du Krittwald, où sera plantée la compensation qui mettra plus de 50 ans pour redevenir une forêt ?

Pour ces raisons et d'autres déjà évoquées par bon nombre de contributeurs (pollution, bruit etc.), demande à la commission d'enquête d'émettre un avis très défavorable

Mail Pref 112 – M. Maurice Wintz – Vice-président d'Alsace Nature (8 rue Adèle PITON Strasbourg) Cette observation figure intégralement en annexe du PV de synthèse

Souligne quelques éléments qui paraissent trahir la pensée du législateur sur la consultation du public :

- Loi promulguée le 9/8/16 : obligation de présenter un dossier faisant apparaitre l'entièreté des impacts. Cette demande d'autorisation vient en complément des travaux Arcos pour la construction du COS. Les impacts des 2 dossiers devraient faire l'objet d'une présentation unique
- Pourquoi Vinci (enquête unique) et Sanef (consultation électronique espèces + enquête loi sur l'eau) ont utilisé des procédures différentes ce qui rend les choses très complexes pour les citoyens ?
- Pourquoi le périmètre de l'enquête ne concerne que Vendenheim et Brumath alors que les impacts dépassent leurs territoires
- Le communiqué de presse du 23/1/18 des Ministres Borne et Hulot annonçant la prorogation de la DUP et leur engagement à signer les autorisations nécessaires tout comme les propos du Président brouillent les procédures, n'incitent pas le public à s'intéresser au dossier public fastidieux et ne respecte pas la convention d'Aarhus.

Apporte sa réflexion concernant la ressource en eau dont les enjeux importants sont cités dans le dossier :

1. Impact sur la quantité des eaux de rejet et de prélèvement

Les 2 bassins de rétention sont sous-dimensionnés : ils disposeront ensemble de 3875 m3 de volume utile. Alors que la pluie du 1/6/18 de 55mm en 1h représentait 5000 m3 à traiter pour les

9.4ha d'emprise du projet
Les systèmes d'assainissements provisoires en phase chantier ne sont pas encore définis, Seront-ils mis en place et bien configurés dans ce contexte de zones humides à fort enjeux ?
Aucune étude d'impact sur les prélèvements d'eau nécessaires à la phase chantier ne figure dans la demande d'autorisation.

2. Risques d'inondation
Les études de dimensionnement des bassins de rétention du projet global ne prennent pas en compte les modifications de terrain (aménagement foncier avec destruction de haies et d'arbres sur 11 000ha, canalisation de la Souffel etc.) ce qui augmentent le risque d'inondation et ruissellement surtout si les évènements pluvieux du 2/6/18 se multiplient.

Des procédures d'alerte inondation en phase chantier sont prévues et une bretelle sera en zone inondable, il est évident que des inondations se produiront avec un risque accu d'accident de la route accompagné du risque de pollution

3. Préservation de qualité de l'eau
a. Le risque de pollution est réel et signalé à plusieurs reprises dans le dossier en raison de la faible profondeur de la nappe vraisemblablement affleurante en hautes eaux et de la perméabilité des sols. Le dossier ne prend pas en compte l'augmentation de trafic de transit induite pas le COS pour évaluer les risques de pollution et d'accidents
b. Les bassins de rétention sont dimensionnés pour gérer :

- Epuration et confinement pollution accidentelle
  Pluies annuelles = 19.5 mm sur 2h
  Pluies biannuelles = 22.5 mm sur 2 h
- Ecrêtage
  Pluie journalière décennale = 55 mm sur 24h
  Ils ne sont pas configurés pour une pluie journalière centennale = 78 mm sur 24h.
  Alors qu'il est tombé 50 mm en moins d'1 heure le 2/6/18 dans les villages du Kochersberg et du nord de l'Alsace. Phénomène de pluies abondantes sur un temps court est observé à plusieurs reprises ces dernières années et risque de devenir plus fréquent avec le changement climatique. Les bassins sont sous-dimensionnés

c. Le traitement des eaux polluées collectées par les bassins vidés tous les 5 à 10 ans est peu sûr puisqu'il peut remettre en suspension puis déverser dans la nature les eaux polluées en cas de forte pluie

4. Impacts de la réalisation de l'échangeur sur les écosystèmes et les espèces

Alors que le projet s'inscrit en zone humide à faune et flore remarquables, l'effet d'isolement de certains espaces par la construction du raccordement nord n'est pas analysé dans le dossier.
Les espèces banales dont la raréfaction a été soulignée par le Ministre de l'Environnement et inquiète les scientifiques ne sont pas prises en compte dans le dossier. Leurs variations d'effectifs sont suivies systématiquement de répercussions sur les espèces protégés.
Les évaluations d'impacts sur les espèces sont minimisées par la méthode de calcul choisie : surface détruite de 1,6% sur une forêt de 970 ha. Alors que le massif forestier est déjà fractionné en 3 parties ; l'analyse fonctionnelle sur les habitats et les espèces n'a pas de sens.
Les impacts liés à la phase chantier sont largement sous-évalués :

- dérangement de la faune
- destruction de son habitat qu'il n'est pas sûr de trouver ailleurs,
- survie dépendant de sa capacité de fuite pour échapper aux engins

Les impacts de la phase exploitation ne sont pas seulement liés à la présence des bretelles mais aussi à l'augmentation de trafic souhaitée par les concessionnaires et nécessaire à la rentabilité du COS. L'impact doit être revu à la hausse ou la démonstration doit être faite que l'augmentation de trafic n'augmente pas la mortalité routière des espèces.

a. Séquence « Evitement »
Lors du débat Bianco de 1999, 5 options de contournement ont été comparées, mais l'option de mise en place de solutions alternatives n'a pas été envisagée (amélioration des transports en commun, voies cyclables, ferroutage etc.) Le public n'a pu émettre un avis sur cette option en amont du projet.
Avant de construire le COS, il faut mettre en place toutes les alternatives :

- au lieu d'attirer les usagers par une nouvelle route, les inciter à n'utiliser la voiture que si cela est vraiment nécessaire pour réduire la pollution atmosphérique et les GES

- l'Etat et les collectivités devraient investir massivement dans les solutions alternatives de demain au lieu de financer en partie la réalisation du COS
- Le dossier prouve que le projet de nœud routier de cette enquête est différent de celui de la DUP prorogée en janvier 2018. La prorogation de cette DUP aurait dû faire l'objet d'une mise à jour du dossier et d'une nouvelle enquête publique

b. Séquence « Compenser »
Même si des mesures de compensation sont annoncées, elles sont insuffisantes et seront-elles réalisées complètement, où à l'instar d'autres projets resteront elles au stade de documents ?
Compensations pour les espèces :
Des aménagement éco-paysager favorables à la faune protégée sont réalisés le long de l'autoroute avec le bruit, la pollution et les risques de collision
Risque de prédation des amphibiens à la sortie des passages à petite faune
Compensations pour les zones humides :
Site 1 (en bordure d'autoroute !) : Seuls 13ha de reboisement sont des milieux nouveaux qui seront fonctionnels dans de nombreuses années, les mesures ne sont donc pas concomitantes dans le temps des impacts. Une répartition plus homogène sur l'ensemble du massif aurait eu de meilleurs résultats sur les espèces à faible rayon d'action.
La terre forestière et ses systèmes vivants apportés sur des terres agricoles résisteront ils à l'ensoleillement et aux intempéries pendant la phase de démarrage des plantations ?
Les clôtures de 2 m pour protéger les plantations des grands herbivores n'est pas adaptée pour les petits carnivores qui ne pourront pas profiter de ces espaces de compensation
Le plan de plantation et d'entretien conduiront à un milieu artificialisé entretenu les premières années par le passage non anodin de broyeur et sont à revoir
Pas de dispositif de protection ni de franchissement pour les amphibiens, d'où une forte mortalité au sud sur l'autoroute et à l'ouest sur la route forestière très passante
Limiter les mesures à la durée de la concession alors que l'impact est définitif !
Site2 Conversion d'une parcelle (d'épicéas en feuillus) appartenant à la ville de Strasbourg. La ville de Strasbourg aurait dû remettre la parcelle en bon état écologique dans son plan d'aménagement et non pas la mettre à disposition d'une mesure compensatoire qui n'est pas du domaine des pouvoirs publics
Le calendrier des mesures compensatoire n'est pas compatible avec la volonté du législateur de permettre aux espèces de bénéficier de substituts dès le début de l'impact
Hormis les mesures compensatoires ORE, le statut foncier n'est pas mentionné pour des mesures compensatoires opérationnels sur plus d'1/2 siècle
Au vu des impacts du projet sur la ressource en eau (quantité et qualité), sur les espèces et les habitat et l'insuffisance des mesures compensatoire, demande à la commission d'émettre un avis défavorable.

Mail Pref 113 – M. Denis MATTER, Président de ZONA Strasbourg
L'assosiation.Zona est opposée au projet présenté.
Pour la 2ème fois en 2 ans l'A36 à Burnhaupt-le-Bas a été inondée par un orage centennal de 60 à 80 mm en 60 mn. Le directeur de l'environnement 68 commente « qu'il faudrait de grands ouvrages au Nord de l'autoroute pour contenir 180 000m3 d'eau susceptibles de déferler en aval »
Quels enseignements ont été tirés de la catastrophe de juin 2016 au même endroit ? et quelles mesures correctives ont été mises en place par le concessionnaire ?
La répétition d'épisodes exceptionnels liés à l'évolution dramatique du climat doit être prise en compte autrement que par la manœuvre de by-pass de bassins de décantation avec vidange des sédiments dans l'environnement

Mail Pref 114 – Mme Sylvie AHUIR
Demande un avis défavorable

Mail Pref 115 – M. Laurent ARNOLD 213 route de Mittelhausbergen STRASBOURG
Le saucissonnage du projet COS impose de multiples contributions aux enquêtes publiques sans que le projet soit évalué dans sa totalité contrairement au CNPN et à l'AE qui ont rendu un avis très critique voire négatif sur la globalité du projet notamment sur les mesures compensatoires.
Les zones humides impactées et détruites ne peuvent pas être compensées à hauteur des fonctions qu'elles remplissent. Les services écologiques (gratuits) qu'elles rendent à la collectivité toute entière ne sont pas seulement destinées à des camions qui traversent l'Alsace et vont polluer l'air et les sols de la zone impactée. Sans compter le captage des eaux qui disparaitra alors que ces sources- dans une Alsace polluée – sont de plus en plus rares.
Les bassins de rétention du projet Vinci-Sanef ne prennent pas en compte les précipitations exceptionnelles que la France vient de connaitre. L'imperméabilisation d'une nouvelle surface de terre agricole (parmi les meilleures du département) favorise le risque de remonté et pollution de la nappe

qui est affleurante, le tout au détriment des riverains.
Les conséquences sur l'environnement et l'eau du remembrement et la phase2 du nœud routier A4/A35/COS ne sont pas connus
Demande un avis défavorable

Mail Pref 116 – M. Claude Kern (3 rue du Hohneck - 67550 Vendenheim)
Cette observation figure intégralement en annexe du PV de synthèse
Ce projet devrait être transparent sur le plan hydrologique. Mais avec l'imperméabilisation de centaines d'hectares, couplée au projet d'autoroute et de remembrement de 11 à 13 000 ha, les inondations et coulées de boues déjà courantes dans le Kochersberg et jusqu'à Vendenheim vont s'aggraver
L'actualité des 15 derniers jours souligne le sous-dimensionnement des bassins prévus pour des pluies décennales sur 24h chiffrées avant 2012 alors que ces 15 derniers jours nous venons d'avoir plusieurs évènements de plus de 50 mm sur 30 à 60 mn sur toute l'Alsace
Le coef de ruissellement de 0.1 est faux, il suffit de se promener dans cette forêt pour voir que l'eau stagne plusieurs jours et n'est pas absorbée à 90% pendant un orage
De même, pour les bassins entre Berstett et Vendenheim où le champ à droite à la sortie de Lampertheim vers Cora est un lac 4 jours après l'orage
En cas d'orage violent, l'arrivée brutale des eaux va remuer le volume mort dans les bassins et envoyer dans la nappe phréatique 5 ans de pollution accumulée. Le CNPN a aussi critiqué la technique utilisée pour les bassins sur ce point
L'échangeur de Vendenheim n'est pas loin du captage d'eau potable non étanche de Lampertheim qui alimente une part importante de l'EMS. En cas de pollution, Vinci serait-il obligé de fournir l'EMS en eau portable sur ses propres deniers et augmenter le prix du péage ?
Le réchauffement climatique est là. Inutile de vouloir nous ressortir des chiffres de 2012 ou avant. De l'échangeur de Vendenheim à l'arrivée au Sud tous les bassins sont sous dimensionnés et conçus en plus pour un étalement de la pluie sur 24 heures !
Ne pas céder à la pression de ceux qui ont crié haut et fort que l'autorisation sera donnée quoi qu'il arrive. Que le préfet, les ministres, le Président de la République s'assoient sur la plus élémentaire prudence est une chose, mais que la commission d'enquête en prenne le risque en est une autre. Vous ne pouvez pas, du point de vue moral et éthique fermer les yeux sur les faiblesses intolérables du projet et vous rendre complice de cette chronique d'un désastre annoncé. En cas de désastre futur, au vu des évènements des 15 derniers jours sur toute la France et l'Alsace en particulier, plus personne ne pourra dire que ce n'était pas prévisible !!
Diverses autres questions :

- Fonds de bassins en zone de remonté de nappe avec 30 cm de béton au lieu de 70 et des clapets (inaccessible sauf pour des plongeurs) qui pourraient laisser passer la pollution
- Risque d'inondation de la bretelle A4 Nord/A4 Sud qui sera utilisée par la majorité des automobilistes du nord allant à Strasbourg. Quels seront les délais pour bloquer la circulation et par où seront déviés les véhicules, surtout aux heures de pointe ?
- Qui sera responsable des bassins de l'échangeur Nord ? Vinci et Sanef vont se renvoyer la balle ? Une autorité indépendante sera-t-elle désignée pour le surveiller l'état des bassins et le devenir des boues accumulées
- En cas d'accident d'un camion-citerne se renversant au droit d'un des bassins déjà rempli par un orage violent comme nous venons d'en connaitre, où iront les produits toxiques ? Avons-nous la garantie que rien n'ira dans la nappe, dans une rivière ?
- Dans quel délai le concessionnaire envoie-t-il ses équipes ? Seront-elles sur place obligatoirement avant les pompiers et secours afin que ce soit bien le concessionnaire qui assume le balisage ?

Demande un avis défavorable et une réponse aux questions

Mail Pref 117 – Mme Christine LUDES 4 rue de la houblonnière - GRIESHEIM SUR SOUFFEL
Elle transmet intégralement le discours de N. Hulot présentant le plan du Comité Interministériel pour la biodiversité, lors de l'inauguration d'un parc nouvellement créé à Marseille le 18/5/18 et fait le parallèle avec « l'extermination » de la forêt du Krittwald en mettant en rouge des extraits du discours du Ministre :
« là où nous passons, les forêts trop souvent disparaissent. …
la société française doit être une société qui préserve la nature, qui la répare, qui en prend soin dans et en dehors des espaces protégés …
Nous avons besoin de la nature, à la fois pour nous protéger des effets de la crise climatique
Ne pas emprunter la trajectoire de la déforestation….
Il ne reste, en Europe, que des parcelles minimes, de forêts primaires…
Amplifier l'effort de protection des forêts, pour faire mentir Chateaubriand qui disait « les forêts précèdent les hommes, les déserts les suivent ».
Cette nature, nous devons en prendre soin, nous devons la préserver. Devant l'urgence, nous devons faire cesser ces abus. C'est souvent quand nous sommes au pied du mur que ce qui n'était pas

possible hier le devient aujourd'hui. Je compte donc sur chacun d'entre nous »

A la lecture de ce discours on ne peut qu'enterrer définitivement le projet de COS qui va à l'encontre de toute cette future loi biodiversité !
Pourquoi 2 enquêtes séparées alors que le dossier indique qu'il est en corrélation avec celui d'ARCOS/VINCI ? Est-ce pour minimiser les impacts négatifs et ne pas fournir toutes les mesures compensatoires ?
Le titre du dossier Sanef 1ère phase laisse entendre une 2ème, 3ème partie qu'on ne trouve pas
L'enquête de 2006 indiquait le sacrifice de 10 à 15ha de foret, pourquoi l'impact est doublé dans ce dossier par suite de la prorogation de la DUP de janvier 2018 ? Il aurait fallu respecter la loi, reprendre tout le processus et soumettre cela à une nouvelle DUP
Une des bretelles est en zone inondable, un particulier se verrait refuser son permis de construire.
Aucune procédure d'indemnisation ne figure dans le dossier, ce n'est pas au contribuable de payer alors qu'il n'engrange pas de bénéfices du péage.
Les orages successifs que nous subissons depuis un mois avec inondation, coulées de boue et autres le long du tracé du COS montre qu'il est impossible d'artificialiser davantage de terres surtout qu'il faut ajouter les dégâts d'un remembrement de 11 000ha jamais vu en France ni en Europe.
Il faut baser les bassins sur des données centennales et non décennales
Demande un avis défavorable

Mail Pref 118 : M Philippe PLOYE en tant que Président de l'Association « Les Fédinois contre le GCO » (Vendenheim)

Cette observation figure intégralement en annexe du PV de synthèse

1- Un dossier complexe et « saucissonné ». D'une part deux enquêtes (Arcos et Sanef) et deux méthodes de consultations (celle de Sanef avec une consultation difficile à trouver sur les dérogations espèces ».
   « L'Etat a volontairement autorisé les pétitionnaires à « saucissonner » les différents dossiers d'enquêtes publiques rendant impossible la compréhension globale des impacts environnementaux » Or cette pratique est interdite par le droit national et européen (art L122 III du code de l'environnement). Il manque aussi le dossier du remembrement qui va concerner 11 000ha qui aura aussi des impacts sur l'eau et les espèces et qui aurait dû être traiter en même temps.
   Pourquoi l'Etat n'a-t-il pas obligé les porteurs de projet à faire un dossier commun ?
2- Un climat délétère précédant la consultation du public. Plusieurs ministres ont annoncé avant l'enquête publique que les autorisations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage seraient données. N'est-ce pas en contradiction avec la convention de Aarhus, n'est-ce pas une tentative de décourager le public et une pression sur la commission d'enquête ? C'est un déni de démocratie.
3- Projet en contradiction avec la loi Biodiversité de 2016 et le respect de la séquence ERC. Rien n'a été fait pour éviter la forêt du Krittwald. La conception nouvelle de l'échangeur consomme plus de foret et a été conçue pour favoriser le trafic vers le COS alors que l'essentiel des véhicules souhaitent rester sur l'A4. Et en plus, le péage augmente en période de pointe ce qui est étonnant si l'objectif est bien de désengorger l'A35. Un échangeur au droit de Brumath aurait évité la forêt et le passage au plus près des maisons de Vendenheim et Eckwersheim.
   Les mesures de compensation ne permettent pas de répondre à l'objectif « absence de perte nette, voire augmentation ». Donc « si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état.
4- Le dimensionnement des bassins est insuffisant pour les précipitations constatées
5- Sur la qualité de l'air, « cette partie du dossier (étude d'impact) ne présente que des conjectures destinées à rassurer le lecteur profane et non pas des études validées permettant de mesurer l'impact réel du projet sur l'environnement des riverains de l'infrastructure à court ou moyen terme » ;
6- Quelle confiance peut-on accorder à un opérateur qui ne prend pas d'engagement de suivi dépassant 2 ans après la mise en service »

   Demande que la commission émette un avis négatif à l'enquête publique.

Mail Pref 119 – Madame LECHENET

Proteste contre la séparation des 2 dossiers Arcos et Sanef et la difficulté technique des données
Pourquoi l'étude prend des hypothèses anciennes qui ne prennent pas en compte les évènements que nous vivons ces derniers mois ?
Pourquoi les bassins de rétention sont sous-dimensionnés ? Déborderont-ils dans la nature ?
Le coef de 0.1 pour le ruissellement des délaissés n'est pas représentatif du lœss
Demande un avis défavorable

Mail Pref 120 – M. Stéphane WOLFF 11 rue des ROSES - 67880 INNENHEIM

Demande un avis défavorable au projet COS et expose ses craintes et colère
Tous les états ont compris les enjeux et l'urgence d'agir en faveur du climat et des habitants menacés. Comment croire à ce projet datant de l'époque où le développement routier était le principal objectif. Totale contradiction avec les enjeux et objectifs posés (COP 21…)
Ce projet destructeur n'est qu'une opération purement financière pour VINCI et ses sous-traitants et n'apporte aucune solution aux problèmes de circulation de l'agglomération strasbourgeoise.

- il est scandaleux de voir que les portiques prévus pour l'écotaxe ne sont pas activés et que le contribuable soit obligé de payer pour ce fiasco
- plusieurs études de cabinets indépendants ont montré que le trafic actuel ne serait délesté que de 8%
- il y aura une augmentation de poids lourds liée au désir de relier l'autoroute avec le tronçon allemand par l'axe NORD en provenance de Lauterbourg pour ainsi payer moins de taxes en France
- la pollution ne sera que renforcée par le déversement de tous ces poids lourds supplémentaires qui ne livreront pas Strasbourg et ses alentours
- l'autoroute actuelle sera requalifiée en boulevard urbain. De ce fait, comment y circuler vu que la proportion de gens qui voudront toujours se rendre à Strasbourg ne diminuera pas ?
- aucune obligation ni contrôle des poids lourds
  Le plus inquiétant reste l'absence totale de démocratie que ce projet. Deux avis négatifs ont été portés par le CNPN et pourtant l'Etat donne son feu vert pour les autorisations. Quelle est la légitimité de cette enquête et de tous les avis défavorables. C'est un passage en force au détriment de la nature.

Autrefois, les lignes de tram s'étendaient jusqu'à Truchtersheim, Westhoffen, Innenheim. Une ligne de train allait même jusqu'à Saint-Nabor. Pourquoi ne pas réutiliser ces voies qui contribueraient au désengorgement de Strasbourg ? Pourquoi le transport des marchandises n'est plus effectué par les voies ferroviaires et fluviales, vecteurs de nouveaux projets et de nouveaux emplois ?

Mail Pref 121 – Monsieur Claude Kern 3 rue du Hohneck - 67550 Vendenheim
Demande un avis défavorable au projet Sanef.
Vendenheim a déjà contribué plus que la moyenne aux nuisances liées aux projets d'utilité publique pour l'EMS et toute l'Alsace

- LGV avec ses viaducs saute-mouton destructeurs de paysage, son bruit autour du village
- arrêts de TER supprimés pour laisser passer ce TGV et aussi pour augmenter les fréquences et rapidité demandées par les habitants du Nord de la ligne (Brumath, Haguenau) mieux défendus par leur député que nous par la direction de l'EMS

Ce projet est gavé d'argent public alors qu'il a été annoncé que ça ne coutera rien au contribuable, « face visible de l'iceberg » :

- Détournement des compétences des fonctionnaires DREAL, EMS etc. au profit de VINCI-SANEF
- Prolongation de concession qui paye largement le chantier de l'échangeur SANEF
- Prêt indu de la BEI (structure Européenne financée par nos impôts) pour un projet destructeur d'espèces protégées

Ce projet n'est pas fait pour les habitants qui sont sur son tracé, il transformera l'Alsace en couloir spécial à camions polluants qui ne profitera en rien à l'économie Alsacienne
Il deviendra plus que tentant de réaliser le chainon manquant d'autoroute entre Lauterbourg et les nœuds autoroutiers Allemands au Nord
Le bouchon de Strasbourg sautant pour les camions en transit, VINCI les attirera par son péage à l'essieu qui rend la traversée de l'Alsace beaucoup moins chère que le parcours côté Allemand avec sa Maut et spécialement pour les camions les plus polluants.
M. Kern veut défendre tous les habitants du couloir Lauterbourg St Louis contre ce risque d'avalanche de camions dont ils ne se rendent pas encore compte, bercés par les bonnes paroles de tous ces dirigeants pro-GCO qui diront « on ne s'y attendait pas », « on ne voulait pas ça », « ce n'est pas nous » …
Ce projet provoquera un bouchon géant permanent pour l'habitant local quand Sélestat, Colmar, etc.. verront les hordes de camion bloquer l'A35 à leur niveau
Quand les Bas-Rhinois se rendront compte que l'entrée de Strasbourg est encore plus bouchonnée qu'avant grâce à la requalification de l'A35 et ses 140 000 véhicules restant par
jour et grâce aux 14 000 véhicules/j supplémentaires attendus sur l'autoroute de Hautepierre grâce au GCO
VINCI double le tarif du péage aux heures de pointe ce qui montre bien que son but n'est pas de faire baisser les bouchons des locaux sinon il baisserait le prix aux heures de pointe pour inciter les locaux à prendre le GCO à ce moment-là !!!
Les études de bruit et de pollution n'ont pas pris en compte l'impact au centre des villages à quelques hectomètres du GCO alors que le bruit et la pollution se diffusent bien au-delà des premiers 100 mètres

On perdra à jamais 600 ha de bonne terre qu'on regrettera amèrement quand arriveront les périodes de disette (vu l'augmentation galopante de la population mondiale). Une bande de 100 m autour du GCO sera touchée par les polluants ce qui fait 480ha plus le bitume…
Je ne veux pas que les générations suivantes puissent me dire un jour : Et toi pourquoi n'as-tu pas tout fait pour éviter ce désastre annoncé ?
Qui voudrait se rendre responsable du désastre inéluctable énuméré partiellement ci-dessus ? Quel risque moral, juridique prendraient la commission d'enquête et le Préfet à donner un avis favorable au vu des faits climatiques récents que les hypothèses prises en compte par le projet sont largement sous évaluées !

Mail Pref 122 – M. Michel THÉVENOT 9 rue de Bagdad - 67370 DINGSHEM
Contribution sur la demande d'autorisation de SANEF au titre de la loi sur l'eau pour le raccordement Nord du GCO :
L'évolution de la configuration de ce nœud routier a aggravé lourdement son impact au lieu de l'Eviter et le Réduire.
M.Thévenot reproduit de nombreux extraits du dossier pour étayer sa contribution

- Zone humide de l'emprise du projet d'échangeur Znieff de type I ou II de 84ha n'avait pas été identifiée au moment de l'APS de 2004 ce qui explique que le dossier soumis à enquête publique en 2006 était lacunaire et que la DUP a été délivrée en 2008 sur des données incomplètes
- la configuration de l'échangeur Nord actuelle est modifiée par rapport à celle prévue dans l'EP de 2006. L'impact de 2006 qui était de 10 à 15 ha de bois (voir étude d'impact de 2006) est passé à un impact des projets cumulés actuels de 28.4ha, soit le double voire le triple.
- La forme actuelle de l'échangeur n'a pas été optimisée pour éviter des surfaces boisées et réduire le fractionnement de la forêt comme tente de nous le faire croire le dossier Sanef mais pour inciter une partie des 96.5% des automobilistes qui n'avaient pas envisagé de prendre le GCO à le prendre tout de même. Logique de vouloir favoriser le concessionnaire du COS étayé par le document joint de la société Trafalgar ayant réalisé les simulations de trafic sur le nœud routier

Le cortège d'espèces inféodées aux zones humides sera impacté. Au premier rang de ces espèces on trouve le pélobate brun mais aussi sûrement de multiples autres batraciens, tels les tritons et bien sûr des lépidoptères tels le nacré des marais ou l'azuré des paluds.
Pessimisme sur la capacité des 3 sites de compensation à remplacer qualitativement les surfaces humides détruites.
Demande un avis défavorable

Mail Pref AB 1 : M François VOGEL (Bischeim)
Personne ne voudra payer pour se rendre au travail. L'échangeur, favorisant le COS, va entrainer des ralentissements pour tous ceux qui vont vers Strasbourg et ils tenteront de passer par les villages, d'où de nouvelles nuisances. Les risques notamment d'inondation sont accrus.
Il faut arrêter ce projet.

Mail Pref AB 2 : M Hubert KIEFFER (Eckwersheim)
Déni de justice. Les avis négatifs du CNPN et de l'autorité environnementale sont négligés et on annonce avant l'enquête que les travaux se feront.
Avis défavorable

Mail Pref AB 3 : N. et E. WITTENMEYER
Dossiers nombreux, volumineux, décourageants. Le milieu naturel est unique
Avis Négatif

Mail Pref AB 4 : M Roland QUIRI (Vendenheim)
Ouvrage obsolète, va à l'encontre des préconisations en matière de pollution.

Mail Pref AB 5 : M. EBER Claude, AGAPE (Association Griesheimoise d'Action et Protection de l'Environnement)
Estime que le nœud A4/A35 du COS va à l'encontre du bon sens écologique et à contre-sens de la coop 21. Estime qu'il existe d'autres solutions afin de réduire le transit des poids : écotaxe, ferroviaire et transport fluvial. S'oppose
S'oppose formellement à ce projet de nœud de contournement ouest de Strasbourg car il contribue « effroyablement à l'afflux des poids lourd en transit via l'Alsace, ne fera qu'augmenter la pollution atmosphérique et nuira à la tranquillité des habitants de Vendenheim et villages environnants ».

Mail Pref AB 6 : M Michel DUPONT 142 A, Route de Mittelhausbergen à STRASBOURG
Structure son propos en 2 temps : sur le fond et sur la forme ; donne des références juridiques, cite ses

sources, argumente avec précisions
Sur la forme : dénonce un déni de démocratie / respect des procédures règlementaires / droit des citoyens à une information accessible et compréhensible ; dénonce un « saucissonnage » du dossier en 3 enquêtes publiques (COS/SANEF/PLU)
Sur le fond : Estime que la procédure éviter – réduire – compenser « n'a pas été prise en compte » et que les mesures prises au regard des risques liées à l'eau sont insuffisantes (liste détaillée des insuffisances).

Mail Pref AB 7 : M Nicolas MULLER
Demande à la commission d'émettre un avis défavorable concernant le projet de construction présenté par la SANEF, estimant le dossier « fantaisistes ».

Mail AB 8 - Madame Catherine KIEFFER (Eckwersheim)
A plusieurs reprises, le CNPN et l'AE ont émis des avis négatifs sur les projets SANEF/GCO concernant la santé et la qualité de l'air dans la plaine d'Alsace.
Récemment, l'INSERM a également alerté sur les risques sanitaires et environnementaux.
J'estime que toutes ces raisons et ces avis négatifs d'organismes compétents dans les études de ce type de dossiers me conforte dans mes convictions.
Par conséquent, je demande aux enquêteurs d'émettre un avis négatif au projet SANEF.

Mail Pref AB 9 - Madame Noémie KIEFFER (Eckwersheim)
Aimerais connaître les raisons de faire deux enquêtes publiques concernant d'abord le projet GCO puis le projet SANEF sachant que l'un ne pourra se faire sans l'autre
Désapprouve la stratégie d'information par affichage de cette enquête ; l'implantation des panneaux d'affichage situés sur une bretelle d'entrée sur l'autoroute A35 (au niveau de Brumath) ou sur la route principale (en direction de cette bretelle) est, inadmissible : à moins de risquer sa vie et celle des autres il n'est pas possible de s'arrêter pour lire le texte. Si cette méthode est pas faite pour que la population ne s'y intéresse pas, c'est très réussi !!!
Demande aux enquêteurs d'émettre un avis négatif au projet SANEF

Mail Pref AB 10 – M. Benoît IMBS 1 Rue des Hêtres - 67550 VENDENHEIM
Catastrophes et intempéries se multiplient dans l'est de la France avec des précipitations de 40 à 80 mm en 1 heure équivalentes à des précipitations tropicales de Guyane (80mm/1h)
Mais l'Alsace n'est pas en zone tropicale, Pas encore ?
01/06/2018 au nord de l'Alsace : Gougenheim, Pfulgriesheim, Reitwiller, Lampertheim, Pfettisheim, Vendenheim
12/5/2017 et 10/05/18 Vendenheim, Eckwersheim
04/06/2018 au sud de l'Alsace : Burnhaupt le Bas, Eteimbes, Soppe le Bas
2 inondations centennales majeures il y a 2 ans au sud : Burnhaupt le Bas, Spechbach, Aspach, et au nord : Wasselonne, Romanswiller, Marlenheim
Ces événements sont en rapport avec le projet GCO Arcos et le nœud routier Sanef en raison de l'impact des infrastructures routières sur le dérèglement climatique

1. Dérèglement climatique et réchauffement global de l'atmosphère de la planète

Le réchauffement climatique à la base du dérèglement est un phénomène d'augmentation des températures océaniques et de l'air induit par la quantité de chaleur piégée à la surface terrestre, ce réchauffement étant dû à l'activité humaine
Le projet GCO Arcos +nœud routier Sanef porte en ses gènes toutes les « expressions nuisibles de la vieille économie »
Le COS n'a que 3 échangeurs, il est pensé pour le transit et non pour l'accès à Strasbourg qui capte 50% des emplois du Bas-Rhin, et 80% sur le territoire du Scot. (nouveau quartier d'affaires au Wacken, Espace de l'Entreprise à Schiltigheim, clinique Rhéna…)
Les prévisions d'augmentation de trafic prévues dans l'enquête de 2006 : 80 % pour les VL et 52% pour le PL de 2002 à 2020 n'a augmenté à ce jour que de 2% pour les VL
Un développement volontariste des mobilités douces soulagera plus l'autoroute actuelle que le GCO. L'étude du CGEDD de 2013 confirme que les bouchons en h.km / jour ouvrable sur A4/35/351 se sont réduits de 20% par rapport à 2010.
Les temps et les mœurs changent, les jeunes urbains ne possèdent souvent plus de voiture. L'hypercentre de Strasbourg est pratiquement débarrassé des voitures grâce à l'offre cyclable et transports en commun abondante et préformante. Reproduire cette offre au niveau des couronnes strasbourgeoise avec des parkings relais implantés en dehors des limites de l'EMS serait plus efficace pour l'accès des particuliers vers les services de Strasbourg qu'une autoroute de contournement à péage.
Pour les 160 000 VL/J actuels, L'A35 est saturée aux heures de pointe, soit 25% du temps les jours ouvrables. Les jours fériés et congés, soit 50% du temps, l'A35 est suffisamment fluide pour que le trafic de transit n'ait pas de raison d'emprunter le GCO payant. 90% des VL actuels sur l'A35-A4

veulent se rendre à Strasbourg. Les hypothèses du dossier de 20 000VL/j sur le GCO semblent largement surestimées
Pour les 17 000 PL/J actuels sur l'A4/A35/351, (qui ne sont pas censés circuler les jours fériés) 1 500 PL/j sont en pur transit international, 5 000 PL/j en transit régional et local et le reste livre l'EMS ou y est en cabotage (chiffre Dreal, CEDD DIR est). Ainsi le GCO pourrait capter au mieux 6 000PL/Jour ouvré. Combien de ces 6 000 PL/J iront sur le GCO alors que 75% du temps et la nuit ils peuvent emprunter gratuitement l'A35 ? Sa reconversion en BLD urbain devrait permettre de l'interdire, mais il n'existe pas de financement de ce boulevard et comment faire le tri entre les PL qui livrent l'EMS et ceux réellement en transit ?
Au total, le chiffre d'affaire journalier du péage du GCO serait d'environ 60 000€/jour pour les PL et 100 000€/j pour les VL, soit un TRI d'environ 7.5% qui est inférieur aux 8 à 9% exigés pour rémunérer les capitaux engagés.
Vinci est une multinationale endettée à plus de 14 milliard d'€ et exigera, pour rentabiliser le GCO, l'ouverture de la B9 dans la forêt du Bienwald au Nord de Lauterbourg qui est actuellement limitée à 70km. Après l'ouverture du robinet du GCO puis du Bienwald, le flux de PL en transit international pourrait bien passer de 1 500 à 15 000 PL/J de Lauterbourg à Mulhouse pour générer un maximum de « cash ».
La vocation du GCO n'est donc pas de réduire le trafic de l'A35, mais au contraire d'augmenter le trafic sur toute l'Alsace accompagné d'une forte augmentation de la pollution, d'autant plus que le péage poids lourds en France n'est pas proportionnel au niveau de pollution engendré, contrairement à la Maut Allemande.
La loi transition énergétique prévoit une réduction de 30% de recours à d'énergie fossile en 2030, le transport par PL ne pourra pas répondre à cet enjeu, même au gaz ou avec des dispositifs filtrants, le GCO révèlera alors son véritable anachronisme
Le choix est clair : soit un GCO ouvrant la voie à plus de pollution et de réchauffement climatique pour les générations à venir, soit une offre de solutions multiples qui vont des modes doux au ferroutage pour toute l'EMS et au-delà dont l'addition donnera des résultats bien plus performants et serait une formidable vitrine d'innovation pour l'aménagement urbain de Strasbourg

2. Impact des infrastructures et notamment routières

Le bassin d'orage de l'A35 à Burnhaupt le Bas a débordé 4 fois en 10 ans à 1 km du village. Les témoignages indiquent que l'eau venait de l'autoroute et le Maire de Burnhaupt indique que depuis 2 ans il travaille avec le concessionnaire APRR pour trouver des solutions, En d'autres termes « l'APRR traine des pieds depuis 2 ans pour mettre en place des mesures qui pourraient épargner des villages subissant ces drames humains aux couts collectifs »
Vinci via des placements en Belgique allège leur impôt société en France d'environ 200 millions d'€/an. Ces sociétés ne reculent devant rien pour optimiser leur profit les conséquences néfastes devant être supportées et financées par les collectivités, c'est-à-dire nos impôts. Double peine pour le citoyen qui subit les catastrophes générées et doit payer leurs conséquences matérielles et en termes de santé
Le (GCO+raccord Sanef) risque de générer les mêmes effets catastrophiques sur les villages du voisinage d'autant plus que le remembrement sur 11 000 ha=30 000 parcelles vont mutualiser la perte de 300 ha bétonnés et goudronnés sur 28 bans communaux, mais il s'agit de pertes nettes non effaçables qui seront compensées par des « grignotage de haies et de chemins », véritables « boulevards à coulées de boues », conf, l'expérience des promesses non tenues des remembrements antérieurs
Aucun ouvrage ni bassin de rétention d'Arcos et Sanef ne sont calibrés pour les évènements climatiques qui se répètent actuellement en Alsace et l'on risque bien de voir se déverser des vagues d'eau (polluée par l'accumulation des polluants de bassins qui débordent) se répandent dans les fossés et le milieu naturel et même en amont jusqu'à Vendenheim et Eckwersheim déjà très sensibles aux inondations et coulées de boues.
Le secteur du raccordement Sanef au GCO est une zone de résurgence de la nappe phréatique qui peut y être affleurante, les polluants déversés se retrouvent donc directement dans la nappe sachant qu'à 3 km se situent les captages AEP de Lampertheim dont les périmètres de protection rapprochée et éloigné sont en cours de révision par l'ARS.
Le risque de pollution par déversement de produits chimiques par suite d'un accident de poids lourd existe déjà actuellement et sans bassins de rétention, mais sa probabilité est nettement accrue par la complexité de l'échangeur projeté, avec ses croisements de flux, de rétrécissements, de ralentissements et de courbures extrêmes.
Concernant l'efficacité des bassins de rétention, il cite la contribution N°1026 du SDEA à l'enquête publique COS/Arcos du 15/5/2018 dont voici quelques extraits :

"Le COS qui représente plus de 260 ha d'emprise définitive de projet, et plus de 460ha d'emprise en phase de chantier, va en effet fortement modifier les conditions de ruissellement des eaux de pluie et donc les conditions d'écoulement des cours d'eau en aval. Il induit notamment un volume ruisselé plus important qu'en l'état actuel. Si le dossier d'enquête publique du projet présente des éléments techniques relatifs à ces problématiques, il reste toutefois incomplet, voire insuffisant, en matière d'analyse et de prise en compte des risques hydrauliques, avec en particulier des hypothèses de calcul qui semblent inadaptés". Et en complément : "Demande que le dimensionnement des ouvrages soit adapté pour prendre en compte l'intensité des récents évènements pluvieux", etc...

M. Imbs invite la commission à lire intégralement la contribution SDEA en espérant que la SDEA a également analysé le dossier Sanef dont les ouvrages projetés sont du même gabarit que ceux d'ARCOS à la différence que les bassins du nœud routier sont en zone de remontée de nappe et doivent être lestés par une dalle de 70 cm de béton. La Sanef a préféré choisir une dalle de 30cm équipée de clapets anti-retour qui permettent à l'eau de la nappe de rentrer dans le bassin en cas de poussée. En cas de pluies diluviennes conjuguée à une poussée de la nappe, toute l'eau polluée sera déversée dans la nature et la nappe. De même, la pollution accumulée au fond du bassin risque de s'infiltrer dans la nappe en cas de défaillance des clapets dont la fiabilité de fonctionnement est rarement parfaite, ou encore en cas de pluie trop abondante, le bassin est court circuité et l'eau canalisée se déverse où elle peut
On peut aussi s'interroger sur la présence de larve de moustiques dans un secteur avéré de moustiques tigres dont la prolifération pourrait être favorisée par tous ces ouvrages de rétention
Le projet de GCO date des années 1970. L'état de la planète depuis le discours du Président Chirac dépasse les prévisions les plus pessimistes et pourtant le projet de GCO revient avec force malgré les avis répétés et négatifs du CNPN et de l'AE, (dont une fois pour le dossier Sanef). La pertinence du projet même en matière de fluidification de la circulation et de réduction de la pollution est mise à mal. Son état d'avancement stationnaire depuis 30 ans, drapé d'une déclaration d'utilité publique assortie d'une urgence, montre clairement l'obsolescence du projet de GCO.
Demande un avis défavorable

Mail Pref AB 11 - Monsieur Alain BRUCKER (PFULGRIESHEIM)
Ne comprend pas que cette démarche soit partagée entre la SANEF et VINCI, alors que physiquement, il s'agit d'une seule et même voie de circulation
« tout semble fait pour que les riverains directement impactés soient submergés de documents et procédures pour s'y perdre et laisser le champ libre aux bétonneurs et "macadammeurs" mercantiles »
QUI est en mesure de garantir que la cohérence et la coordination des mesures de sauvegarde des milieux naturels, et notamment des milieux aquatiques et zones humides, soit assurée entre ces 2 projets ??
Demande expressément que la Commission d'Enquête émette un avis défavorable

5.3 Analyse globale et synthétique des contributions recueillies

Nous notons qu'aucune contribution écrite n'émet un avis favorable au projet soumis à enquête publique et que nombres d'observations reprennent les mêmes thèmes avec un certain nombre de phrases identiques.

5.3.1 Sur toutes ces contributions formulées, la majorité ne concerne pas directement le sujet de l'enquête mais l'utilité et la justification du projet global du COS porté par l'Etat, ARCOS et SANEF. Néanmoins elles méritent une grande attention et le public attend visiblement une réponse à ces interrogations.

On peut résumer ainsi le contenu de ces observations :

- L'objectif affiché est de réduire les bouchons de l'autoroute en entrée et sortie de Strasbourg. Il est acquis que le projet n'y contribuera que pour 15% du trafic, que la réhabilitation en boulevard urbain de l'A35 en ville sera donc matériellement impossible et que d'autres investissements moins couteux et plus écologiques que le COS contribueraient mieux à cet objectif
- La « rentabilité » du COS a été calculée en 2006 à partir d'hypothèses de trafic qui ne se sont pas réalisées, le projet sera donc déficitaire ce qui conduira le contribuable à refinancer les concessionnaires, sauf à ce qu'une partie du trafic international Nord Sud, notamment poids lourds, soit attiré par le tarif attractif de traversée de l'Alsace, 3 fois moins cher que le même trajet côté allemand. Surtout si la jonction autoroutière de 10 km, (dernier frein à ce transit) est réalisée dans la forêt allemande du Bienwald au nord de Lauterbourg.
- Les enjeux de santé publique dans une Alsace où l'air est déjà de qualité médiocre (activité humaine, contexte géomorphologique et climatique) ne sont pas pris en compte ou insuffisamment.
- Les instances évaluatives nationales (CNPN et Autorité Environnementale) ont émis des avis défavorables ou très critiques au projet de COS : La perte de biodiversité, de terres agricoles très fertiles, la rupture des continuités écologiques, des forêts et des paysages ne sont pas compensables et sont un prix trop lourd à payer par les habitants et pour l'avenir de leurs enfants.
- Les impacts du projet sont en opposition avec tous les engagements nationaux et internationaux affichés (lutte contre les GES et le réchauffement climatique, COP21 …) A quoi sert l'enquête puisqu'il a été annoncé par le gouvernement en janvier 2018 que les travaux débuteraient cet été. ?
- Le résultat de la consultation publique relative à la dérogation des espèces protégées n'est pas disponible pour le public.
- Le projet serait peut-être plus acceptable s'il était amélioré en terme environnemental, s'il était gratuit et si l'écotaxe poids lourds était effectivement mise en œuvre
- A noter également la demande du Maire de Geudertheim de transformer en compensation écologique quelques ha de terres agricoles résiduelles qui seraient enclavées sur le ban de Vendenheim pour éviter aux engins agricoles de traverser la forêt communale

5.3.2 Les contributions sur le sujet même de l'enquête, moins nombreuses que les précédentes mais pour certaines très précises et détaillées abordent les sujets suivants :

- Les bassins de rétention sont toujours jugés insuffisants, le climat est en train de changer et les données statistiques utilisées ne sont pas représentatives des orages du Kochersberg très violents des derniers jours.
- Le fonctionnement des bassins, notamment en cas de grosses pluies est remis en cause ou n'est pas compris. (nous ne l'avons compris nous-mêmes qu'après questionnement).
- Pourquoi « économiser » un peu de béton en fond de bassin et le remplacer par des clapets source de défaillance et de manque d'étanchéité risquant d'envoyer la pollution directement dans la nappe phréatique souvent affleurante au droit des bassins ? Le fonctionnement de ces clapets n'est pas toujours compris non plus. Pourquoi les bassins ne sont vidés que tous les 5 à 10 ans ?
- Qui est responsable en cas de sous dimensionnement des ouvrages et qui indemnisera les victimes d'inondations ou de pollution ?
- La localisation de l'échangeur : sa modification, en le repoussant vers le nord, impacte plus la forêt du Krittwald que prévu en 2006 (28 ha sont cités au lieu de 14). Pourquoi ?
- La configuration de l'échangeur qui oblige 90% des automobilistes (la part de trafic qui veut aller à Strasbourg) à se rabattre vers la droite, ce qui constitue une entrave à la fluidité du trafic
- Qu'est-il proposé pour « compenser » la destruction partielle du parcours de santé en forêt

5.3.3 Enfin des contributions sur des sujets d'ordre administratif ou juridique

- Une concerne l'aspect juridique de la consultation et du projet, deux concernent des défauts du fichier mis en ligne à la consultation (réparés en cours d'enquête à notre demande)
- Beaucoup demandent pourquoi 2 enquêtes distinctes et portant uniquement sur le dossier loi sur l'eau et partiellement espèces protégées dans une autre consultation. Ce « saucissonnage » ne permet pas d'avoir une vision consolidée des impacts de l'ensemble du projet.
- Un certain nombre estime le dossier trop complexe et qu'aucun effort n'a été fait pour le rendre accessible au grand public.

Fin du Rapport d'Enquête

Fait à Strasbourg, le 6 juillet 2018

Valérie GOBYN	Monique HUTTER	Michel LAFOND

II. AVIS ET CONCLUSION MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

1. APPRECIATIONS GENERALES

1.1 Information relative à l'enquête

L'information légale a été respectée, dans les temps : publication des annonces légales dans deux journaux différents, affichage de l'avis en mairie de Vendenheim et de Brumath ainsi que sur le site prévu pour la réalisation du projet.
Certaines affiches sur site étaient parfois d'accès trop dangereux pour pouvoir être atteintes et donc lues ; nous l'avons signalé à SANEF mais d'autres affichages étant plus accessibles, ce point est resté en l'état.

De plus, des informations supplémentaires ont été réalisées : sites internet respectifs des communes de Vendenheim et Brumath, mais aussi de Hoerdt et de Geudertheim ; panneaux lumineux de Brumath ; site internet de SANEF ; mensuel communal de Vendenheim du mois de mai 2018.

Nous estimons donc que la publicité a été plutôt performante et que chacun pouvait être informé de la tenue de cette enquête et des permanences de la Commission d'enquête.

1.2 Accès au public pour déposer une contribution

Jusqu'avant la généralisation des enquêtes publiques par voie électronique, le public ne pouvait contribuer que par voie postale ou sur les registres en mairie, durant ou en dehors des permanences des commissaires enquêteurs.
A présent, il vient toujours se renseigner lors des permanences mais choisit souvent la voie électronique pour étudier plus dans le détail les documents et pour s'exprimer.

Si l'accès traditionnel était aisé dans chacune des deux mairies, nous avons trouvé que l'accès électronique était particulièrement compliqué.
Notre avis sur l'accès au dossier est traité au chapitre 2 « A*ppréciation concernant le dossier* », ci-dessous. Concernant l'envoi d'une contribution, le public devait envoyer un mail à l'adresse qui figure dans l'arrêté et dans l'avis : pref-enquetes-publiques@bas-rhin.gouv.fr, en mentionnant comme objet « nœud A4 / A35 / Autoroute de Contournement Ouest de Strasbourg ». La difficulté pour lui était de savoir que cette adresse était notée dans l'arrêté publié sur le site de la Préfecture, puis de trouver où était l'arrêté.
Ayant été interpellés sur ces difficultés par les personnes venues à notre rencontre, nous avons en cours d'enquête sollicité la Préfecture pour qu'elle place l'arrêté en tête de liste des documents à télécharger et remis un flyer au public lors des permanences indiquant les liens, l'adresse mails et le mode d'emploi, afin de faciliter l'accès au plus grand nombre.

Nous avons regretté l'absence d'un registre dématérialisé qui est beaucoup plus ergonomique grâce au classique « *cliquer ici pour contribuer* ». Cependant, une fois la contribution faite via l'adresse mail, elle a été correctement traitée par le bureau de l'Environnement et de l'Utilité Publique.

1.3 Fréquentation lors de l'enquête

Le début de l'enquête a été très calme : très peu ou pas de contributions sur les registres ou par voie électronique, peu de personnes lors de nos permanences.

Mais, ainsi que nous nous y attendions, il y a eu afflux du public dès que l'enquête publique ARCOS s'est terminée, avec une majorité de contributions hors sujet Loi sur l'eau, traitant de la globalité du projet COS et, parfois, des « copiés-collés » de contributions précédemment faites dans le cadre de l'autre enquête.
Par contre, les contributions rédigées dans l'objet de notre enquête Loi sur l'eau étaient, pour la plupart, très techniques et bien argumentées et souvent envoyées fin mai, après les fortes pluies d'orage dans le secteur.

2. APPRECIATIONS CONCERNANT LE DOSSIER soumis à EP

2.1 Qualité du dossier

De façon générale, nous estimons que le dossier est de bonne qualité et bien organisé, même s'il aurait gagné à davantage de pédagogie sur certains points, comme par exemple sur les explications techniques concernant le fonctionnement des bassins de décantation, sujet qui a grandement intéressé le public. Par ailleurs, les valeurs de pluviométrie utilisées pour les calculs ne sont pas données en mm/heure et nous avons dû demander des compléments d'information qui figurent dans le mémoire en réponse. Enfin, le résumé non technique est un peu sommaire et les interfaces SANEF/ARCOS sont relativement peu décrites.

2.2 Composition du dossier

Selon notre mission et dès réception du dossier destiné à être soumis à enquête publique, nous avons voulu vérifier que le contenu du dossier était complet et conforme.

En particulier, notre attention a d'emblée été attirée par l'article 8 de l'arrêté qui stipule « *le dossier d'enquête publique est assorti de documents d'incidences environnementales. (…) Le projet n'étant pas soumis à étude d'impact, le dossier ne comprend pas l'avis de l'autorité environnementale* ». Dans le même temps, nous repérions dans le dossier la partie 6 « Documents d'incidences », mais aussi la présence d'une étude d'impact de 2006 qui nous a interpellés aussi bien parce qu'elle était reléguée en annexe que parce qu'elle ne comprenait pas les compléments que l'on pouvait trouver dans le dossier d'enquête ARCOS.

Dès la réunion préalable à l'ouverture de l'enquête et par la suite, nous avons mené plusieurs démarches pour arriver à nous positionner, échangeant aussi bien avec SANEF qu'avec la DDT, le service instructeur de cette demande d'autorisation, dont voici un extrait d'une réponse reçue par mail le 11 mai.
« Bonjour
je vous prie de trouver ci-joint quelques éléments de réponse à vos questions:
- (…)
- concernant le contenu du dossier (et plus particulièrement la nécessité d'y faire figurer l'étude d'impact de 2006)
le texte de référence est l'article R214-6 du code de l'environnement dans sa version antérieure à l'ordonnance du 26/01/2017 (copie ci-joint), il précise alinéa 13
"Lorsqu'une étude d'impact est exigée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3, elle est jointe à ce document, qu'elle remplace si elle contient les informations demandées"
En espérant avoir répondu à votre attente. »

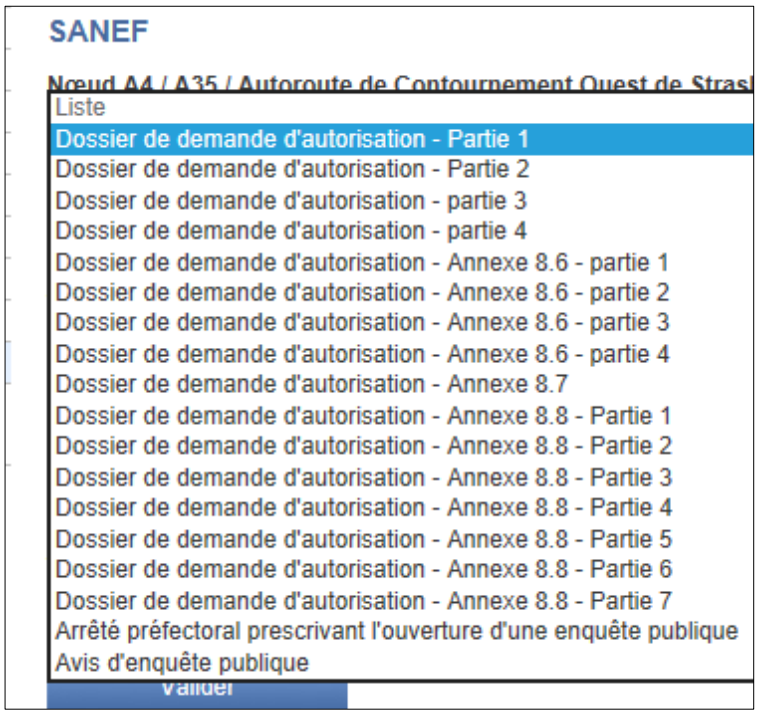
Au final, malgré les explications reçues de toutes parts et malgré nos recherches personnelles, nous n'arrivons pas à savoir ce qu'il en est et nous laisserons à d'autres sans doute le soin de trancher sur la question.
Cf annexe 1.6

2.3. Registre électronique

Nous avons regretté l'absence d'un registre dématérialisé qui aurait facilité l'exploitation des contributions, surtout dans le cadre d'un travail en commission.

Et surtout facilité l'accès au dossier pour le public qui n'a pas manqué de signaler les difficultés d'accès au dossier sur internet.
En effet, le dossier est difficile à trouver sans les références exactes de l'arrêté. Ce dossier est classé parmi divers « autres ».

Puis une liste de fichiers sans nom descriptif est proposée.



Le site internet de la préfecture ne permettant que des fichiers inférieurs à 20 Mo, pour accéder au dossier principal de 171 pages, 44 Mo, il faut télécharger les 4 parties de la demande d'autorisation, puis éventuellement les réassembler.
Puis télécharger les 4 parties des Annexes 8.6 dérogations espèces etc, en tout 18 fichiers sont à télécharger, sans compter l'avis et l'arrêté de l'enquête qui indiquent l'adresse mail pour pouvoir envoyer une observation.

Alors que, notre dossier ne comprend que 4 fichiers auquel sont ajoutés l'arrêté et l'avis préfectoral de l'enquête publique.

Taille	Nom
44 311	A4COS_20180214_DLE_B.pdf
70 260	A4COS_20180214_DLE_C_annexe_8-6_Doss-dérog-CN...
13 518	A4COS_20180214_DLE_D_annexe_8-7_Rapport_ZH_A3...
72 723	A4COS_20180214_DLE_E_annexe_8-8_EI-COS_A3-2pag...
92	AEP-SANEF.pdf
793	arrêté EP SC_AP-EP_20180413.pdf

Tous ces fichiers de taille raisonnable et ayant des noms relativement descriptifs, auraient pu être téléchargés en quelques minutes sur un site de registre dématérialisé pour un prix de 300 € environ. Ce type d'économie envers le public nous semble mal venue.

3. APPRECIATIONS CONCERNANT LA MAITRISE D'OUVRAGE

Nous souhaitons saluer l'amabilité et la disponibilité de notre unique interlocuteur de SANEF, Monsieur Yann BARON, responsable pilotage opérationnel.
Bien que restant toujours dans son rôle de représentant de la maîtrise d'ouvrage, il n'a ménagé ni ses efforts ni son temps pour répondre rapidement et efficacement à nos interrogations.

Au fil de notre mission, nous avons ainsi pu bénéficier :

- Avant l'ouverture de l'enquête, d'un récapitulatif du contexte dans lequel la maîtrise d'ouvrage SANEF s'exerce sur le projet, et comment les dossiers de SANEF y répondent. *Cf Annexe 1.5*
- Durant l'enquête, de réponses à nos questions rassemblées dans le document « *Réponses aux questions de la commission d'enquête* » du 11 juin et une visite guidée du site d'intervention de SANEF
- Après l'enquête, d'une écoute attentive lors de notre réunion de synthèse du 12 juin et un mémoire en réponse bien fourni.

En ce qui concerne le mémoire en réponse, pièce maîtresse de la relation entre commissaire enquêteur et pétitionnaire, que nous avons reçu dans le délai imparti, nous notons cependant que si certaines réponses sont élaborées et complètes, d'autres sont plus laconiques.

4. AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

4.1. Concernant le contexte de participation du public à cette enquête, au regard du projet global du COS

4.1.1. Débrouillage de la situation

Dès réception du dossier destiné à être soumis au public, nous nous sommes heurtés à comprendre la situation : pourquoi deux enquêtes publiques, de nature différentes de surcroît ; pourquoi ce titre de « première phase du nœud autoroutier » ; pourquoi le dossier ne comprend-il pas l'avis du CNPN; pourquoi une étude d'impact ne serait-elle pas nécessaire (et donc l'avis de l'Autorité Environnementale) ; pourquoi le dossier relatif aux espèces protégées est-il en annexe, etc. ?

Lors de la réunion préalable à l'enquête publique le 20 avril, SANEF, la DDT et la Préfecture nous ont expliqué le « comment du pourquoi ».

Des différences sensibles existant entre le dossier et l'enquête du COS (ARCOS) et le dossier et l'enquête du nœud autoroutier A4/A35/COS 1ère phase (SANEF), nous en avons retenu la raison principale, à savoir des dates de dépôt différentes des demandes d'autorisation.
Ainsi, SANEF a déposé le 26 juin 2017 et VINCI en janvier 2017.
Les règles de procédures ont changé plusieurs fois durant cette période. En début 2017 au titre d'une expérimentation dans quelques régions dont l'Alsace, les dossiers de ce type devaient être soumis à enquête unique. Cette expérimentation a ensuite été étendue à l'ensemble de la France mais avec une possibilité de choix pour les pétitionnaires (enquête unique ou procédures anciennes) avant d'être inscrite définitivement dans le code de l'environnement à partir du 1er juillet 2017. A partir de cette date, les dossiers requérant diverses autorisations de nature environnementales (ici au moins concernant l'eau et les espèces) font l'objet d'une enquête unique.

Juste avant le 1er juillet 2017, les demandeurs avaient donc la possibilité de choisir entre la nouvelle méthode ci-dessus ou les anciennes pratiques.

→ Situation de ARCOS :
Le dossier ARCOS aurait été instruit selon l'article L122-1 et suivants du code de l'environnement dans sa version en vigueur du 6 août 2016 au 1 mars 2017.

Il en a résulté pour ARCOS :
- Une demande d'autorisation unique « loi sur l'eau » et « espèces protégées » assortie d'une enquête publique et d'une étude d'impact de 2006, complétée par le dossier F1 des éléments d'actualisation.
- Un dossier soumis à l'avis du CNPN et de l'Autorité environnementale et de la CLE

→ Situation de SANEF :
Le dossier SANEF aurait quant à lui été instruit selon l'article L122-1 et suivants du code de l'environnement dans sa Version en vigueur du 1 janvier 2015 au 6 août 2016.

Il en a résulté pour SANEF :
- Une demande de dérogation préfectorale de destruction d'espèces protégées nécessitant une consultation publique « espèces protégées »
- Une demande d'autorisation « Loi sur l'eau » assortie d'une enquête publique

4.1.2. Notre analyse et avis

Le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage sur cette question nous laisse un peu dubitatifs.

Par exemple, l'article 122-1 du Code de l'Environnement est appliqué dans des versions différentes et nous repérons que pour le cas d'ARCOS, il stipule en III-5° que « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité*». S'agissant du même ouvrage (même nœud autoroutier divisé en deux phases), les incidences sur l'environnement doivent donc effectivement être évaluées dans leur globalité.
Dans son mémoire en réponse, le maître d'ouvrage rappelle que « *chacun des dossiers rend compte des interfaces qui existent entre le concessionnaire adjacent sur la zone concernée, soit le nœud autoroutier nord* » et liste les pages de son dossier où « *un exposé est développé à l'échelle d'un périmètre agrégé des deux MOA* ». Cependant, au-delà de la complexité à lire ces données et à les vérifier, nous avons repéré des incohérences d'un dossier à l'autre, ainsi que nous le développerons au chapitre « 4.7.3. Compenser » ci-après.

En tout état de cause, au vu de la forte opposition connue sur le projet de COS, nous pensons qu'il n'était pas judicieux de « saucissonner » la concertation du public : en plusieurs enquêtes publiques (SANEF et ARCOS), en plusieurs modes de consultation du public (enquêtes publiques et consultation publique), et dans la même période de surcroît. La complexité dans la compréhension des enjeux et des propositions émises s'en est retrouvée accentuée, Cela a donné l'impression au public déjà mobilisé -et même, pour certains, la confirmation- de non transparence pour cacher des faiblesses dans le projet soumis à enquête.

4.2. Concernant les écoulements naturels, les crues et le Sage

4.2.1. Concernant l'objectif de transparence hydraulique

Nous avons vu dans la première partie du rapport que SANEF prévoyait de prolonger, dans la partie de l'A4 élargie les ouvrages existant dans les mêmes pentes et diamètres, et pour la partie nouvelle vers le COS d'installer des passages sous remblais de diamètre au moins identiques voire même supérieurs à ceux existants

sous l'A4 plus au Nord.
Cela nous parait cohérent avec les installations de la partie Nord, déjà existantes et qui, semble-t-il, n'ont pas connus de difficultés de fonctionnement. Nous avons seulement questionné le maître d'ouvrage sur le diamètre du passage OH P1800 : sa réponse 9 mai (question n°4) éclaire le sujet et n'appelle pas d'observation de notre part.

Nous pensons donc que ces dispositions sont suffisantes pour répondre aux objectifs fixés de « transparence » de l'ouvrage aux flux superficiels des bassins versants interceptés par l'ouvrage.

4.2.2. Concernant l'inondabilité des ouvrages

Plusieurs intervenants dans le public se sont émus que l'on construise des bretelles en zone inondables, sous-entendant qu'elles étaient elles-mêmes inondables.

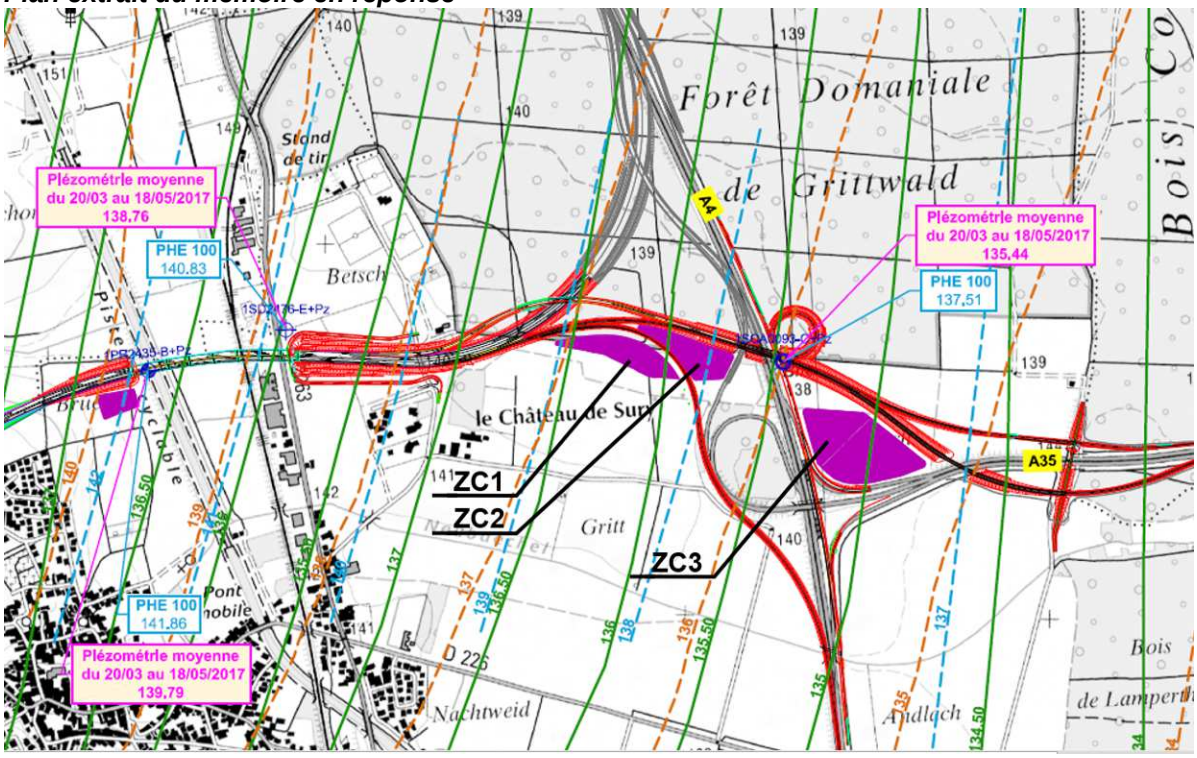
Sur ce point, et donc sur la fonctionnalité des équipements il n'en n'est heureusement rien. Ceci est confirmé par SANEF qui, dans son analyse de la contribution d'Alsace Nature, précise *« Une bretelle d'accès est située en zone inondable mais le niveau de la plateforme autoroutière sera situé au-dessus du niveau des plus hautes eaux centennales : les voies de circulation ne seront pas inondables. Des dispositifs de retenu routiers (glissières métalliques et béton) seront réalisés afin de garantir qu'aucun véhicule accidenté ne puisse sortir des plateformes autoroutières et atteindre les espaces inondables. »* L'absence dans le dossier de vue en élévation ou en perspective de l'ouvrage ne permet pas de le visualiser facilement et nous avons dû nous faire confirmer que l'ensemble était en remblai et que *« la hauteur maximum des ouvrages en terre par rapport au sol initial sera de l'ordre de 11m. Il y aura de l'ordre de 250 000 m3 de remblais sur notre chantier (élargissements d'A4 et création des nouveaux ouvrages). »*

4.2.3. Concernant l'impact sur les crues

S'il n'y a donc aucun risque de voir l'autoroute inondée, sa réalisation en partie en zone inondable entraine des conséquences sur l'écoulement des crues et leur stockage et cette appréciation se fait classiquement pour la crue centennale.

Un défaut de précision du PPRi de la Zorn et du Landgraben ne classait pas la zone de chantier SANEF en zone inondable ; les études d'écoulement menées par ARCOS ont montré que son projet impactait le bassin d'inondation de façon importante (21 930m3) et que le projet SANEF en réduisait le volume de 870 m3.
Sans aménagement correctif on assisterait à une surélévation de la ligne d'eau et une augmentation des risques pour les habitations. Pour y remédier le projet prévoit, réalisées par ARCOS pour le compte des deux sociétés, trois zones de décaissement à proximité immédiate de l'échangeur et dans son emprise permettant de reconstituer au m3 près le volume comblé par les ouvrages. Ces décaissements ZC1, ZC2 et ZC3 mesurent en moyenne 1 m de profondeur.

Plan extrait du mémoire en réponse



Nous avons demandé à SANEF de préciser le niveau de la nappe en ces lieux et le tableau suivant a été fourni :

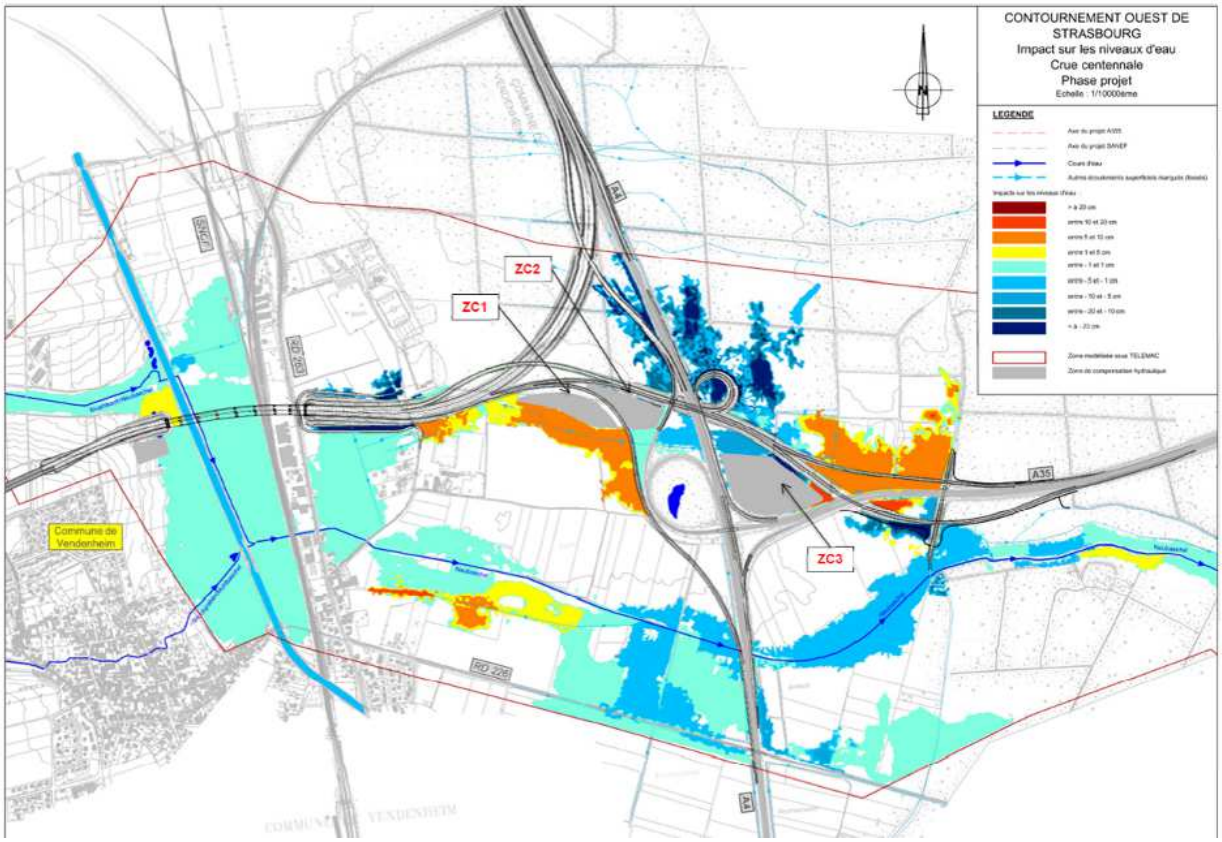
Piézométries de la nappe et cote du fond des compensations (en mètres)

ZC n°	Piézométrie CUS 1997	Piézométrie Moyenne mai 2009	PHE Centennale estimée	Cote fond compensation
1	136.25	136.75	138.50	138.55
2	136.00	136.50	138.00	138.40
3	135.00	135.50	137.50	137.60

Cela indique clairement que le fond des terrassements est au niveau du toit de la nappe en période de hautes eaux et que cette nappe n'a plus aucune protection. C'est un danger réel, d'autant plus que les sols sablo-graveleux sont particulièrement perméables dans l'aire d'étude (page 27/171 du dossier).

En revanche, en termes de variations de hauteur d'eau en crue centennale, l'impact résiduel des 22 800 m3 remblayés et compensés par les 3 décaissements sera toujours inférieur à 20 cm en zone rurale (orange clair et foncé) et de l'ordre de 1 cm (bleu clair) à proximité des habitations (château Sury et route de Brumath). Ces variations sont inférieures à la précision du modèle de calcul et nous sommes d'avis que la part du projet SANEF y sera indécelable. Le projet tel qu'il est prévu sera donc probablement sans risque d'inondation supplémentaire par rapport à la situation actuelle pour les habitants de Vendenheim.

Cartographie des impacts du projet sur les niveaux d'eau pour la crue centennale Page 66/171 du dossier



4.3. Concernant la compatibilité avec le SDAGE Rhin Meuse

Trois préconisations du SDAGE concernent particulièrement ce projet

- Les questions autour de la préservation de la qualité des masses d'eau, sujet traité dans le paragraphe suivant
- La préservation des zones humides qui fait l'objet d'un avis détaillé dans ce rapport
- La limitation des rejets d'eaux pluviales dans les cours d'eau. La conception des bassins est faite en tenant compte des préconisations de la MISE (Mission Inter-Service de l'Eau) du Bas-Rhin qui prend en compte cet objectif et le rejet conseillé d'un maximum de 3l/s/ha est respecté.

Le dossier décrit la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhin-Meuse qui est concerné par le bassin hydrographique de la Zorn-Landgraben et nous n'avons pas relevé de problème à ce niveau.

4.4. Concernant la compatibilité avec le Sage Ill Nappe Rhin

Page 132 du dossier, il est indiqué qu'en réponse à l'orientation
« ESout-OG : v*eiller à ne pas accroitre la vulnérabilité de la nappe » :*

- « *il n'est pas envisagé de zones de déblai qui réduirait la couverture de sols non saturés au-dessus de la nappe* ».

Il est également conclu :

- *« le projet de première phase s'intègre donc bien dans les objectifs définis par le Sage Ill Nappe Rhin »*.

Ceci est manifestement inexact comme on l'a vu plus haut. Certes les travaux sont prévus par ARCOS, mais SANEF ne conteste pas qu'elle reste responsable de sa part.
Ce sujet ayant été relevé dans le Procès-Verbal de Synthèse, SANEF tente d'y répondre en trois points

- Elle rappelle tout d'abord que le titre exact de l'orientation du Sage est ; *« Veiller à ne pas accroitre la vulnérabilité de la nappe, notamment par l'implantation des gravières et les exploitations minières »* et que *« cet objectif est donc principalement porté sur les risques liés à des exploitations minières ou de gravières de portée industrielle. »* Nous ne suivrons par SANEF dans ce raisonnement. Il n'y a aucune différence physique entre une gravière et le décapage projeté, seule la destination commerciale ou non des matériaux extraits diffère. Le risque pour la nappe est le même.
- Elle énumère ensuite tous les autres points du Sage avec lesquels le projet est en phase, ce que nous ne contestons pas, mais c'est tout de même un peu en dehors du sujet
- Elle conclut enfin *« En ce qui concerne le choix de localisation des compensations zones inondables, la solution proposée résulte d'une recherche du meilleur compromis*
  - *Il est nécessaire de réaliser des compensations dans cette zone d'aménagement pour lutter contre l'exhaussement des lignes d'eau ;*
  - *Déplacer ces compensations dans des secteurs plus éloignés serait en contradiction avec le SDAGE (orientation T5A-O4) et avec la note de la MISE du Bas-Rhin du 06 octobre 2009 « mesures compensatoires à mettre en œuvre dans le cadre des procédures « loi sur l'eau ».*
    Leur déplacement les rendrait de surcroit moins efficient.
  - *Réduire la profondeur des zones de compensation les rendrait moins efficaces voire inopérantes. Par ailleurs, il serait nécessaire d'en étendre la superficie, ce qui générerait notamment des impacts fonciers accrus. »*

Nous pouvons partager les appréciations ci-dessus qui relèvent de la logique et du bon sens mais qui ne réduisent en rien les risques pour la nappe.
Nous pensons que la solution doit se trouver pour SANEF dans une réflexion plus poussée sur l'évitement et la conception même des bretelles.
Nous relevons également que, dans son mémoire en réponse, SANEF ne fait pas mention d'une réflexion commune avec ARCOS pour tenter de trouver une solution.

En l'état, le projet actuel n'est pas compatible sur le point de la protection de la nappe avec le Sage Ill Nappe Rhin.

4.5. Concernant les bassins de rétention

Ce sont des éléments essentiels de la protection des populations et de la nappe contre les conséquences de la construction et de l'exploitation de l'ouvrage dans le domaine de l'eau (régime des eaux et qualité).
Ils servent à pallier les conséquences de l'imperméabilisation en régulant les débits de sortie, à piéger les pollutions accidentelles susceptibles de se produire au droit des ouvrages et à réduire les pollutions chroniques liées à la circulation automobile sur le tronçon concerné.

Résumé des données du dossier et des réponses de SANEF Etabli par la commission d'enquête	Bassin BAM 1 Nord près de la passerelle faune	Bassin BAM 2 triangulaire au milieu de l'échangeur	Remarques de la commission d'enquête
Surface autoroutière imperméabilisée collectée =ancien tracé de l'A4+4,8ha de nouvelles voies -1,2 ha rendu à la végétation(page79/179)	3,48 ha	5,8 ha	
Surface au sol occupée par le bassin	environ 30 ares	environ 40 ares	
Surface du bassin au miroir d'eau du volume mort	2 550 m2	3 400 m2	
Capacité utile du bassin	1485 m3	2395 m3	
Capacité morte	755 m3	1005 m3	
Capacité totale	2240	3400	
Hauteur d'eau utile du bassin (marnage)	0,60 m	0,70 m	
Hauteur d'eau du volume mort	0,30 m	0,30 m	
Hauteur totale	0,90 m	1,00 m	
Débit de fuite préconisé par MISE Bas-Rhin environ 3 l / s / ha maximum	10,44 l/s	17,4 l/s	
Débit de fuite maximal	10 l/s	17 l/s	
Débit de fuite à mi hauteur	6,7 l/s	11,4l/s	
Diamètre de sortie (orifice de fuite du bassin)	87 mm	110 mm	
Durée de vidage approximatif par tps sec	46 heures	48 heures	
Délai maxi d'intervention en cas de pollution pendant une pluie d'occurrence biennale = 46 mm en 24 h	15 h	12 h	<u>Confinement pollution accidentelle de 50 m3 par tps de pluie :</u> Un accident polluant pendant une pluie de 40 mm en 1 h, comme celle du 31/5/18 n'est pas contenu par les bassins pendant les 2 h de délai minimum d'intervention
Délai maxi d'intervention en cas de pollution pendant une pluie d'occurrence décennale = 46 mm en 5h	5 h	5 h	
Délai maxi d'intervention en cas de pollution pendant une pluie d'occurrence cinquantennale = 46 mm en 2h1/2	2,6 h	2,5 h	
Délai maxi d'intervention en cas de pollution pendant une pluie d'occurrence centennale = 46 mm en 1 h 1/2	1,5 h	1,5 h	
Capacité d'écrêtement d'une pluie décennale de	55 mm en 11h	54 mm en 10h	Le bassin (s'il est vide) ne débordera pas avec une pluie de 40mm en 1h (idem 31/5/2018)
Capacité d'écrêtement d'une pluie centennale de	44 mm en 1h1/4	43 mm en 1,1 h	
Traitement pollution chronique d'une pluie centennale	oui	oui	Les polluants accumulés ne seront pas relargués dans la nature avec une pluie de 40mm en 1h
Rendement du bassin pour les Matières En Suspention	85%	85%	
Rendement du bassin pour les hydrocarbures	65%	65%	
Ecoulement vers	Fossé, Landgraben, nappe	Fossé, Neubaechel, nappe	

Ces deux ouvrages ont fait l'objet de nombreuses remarques, critiques ou interrogations lors de l'enquête publique et, dès le début, d'échanges entre les commissaires enquêteurs et SANEF. Un peu plus de pédagogie dans le dossier aurait sans doute évité nombre d'incompréhensions et réduit les questions à un nombre plus limité. Les compléments très détaillés sur les données prises en compte pour le dimensionnement fournis par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse auraient à notre sens été très utiles dans le dossier initial.

4.5.1. La conception générale des bassins :

Il s'agit d'ouvrages, réputés étanches, munis à la sortie d'une cloison siphoïde retenant les matières légères (huile, hydrocarbure…) et d'un orifice calibré conçu pour limiter le débit de sortie à la capacité d'accueil du milieu naturel. Ce dispositif de sortie est également muni d'un système de fermeture permettant si nécessaire de piéger une pollution avant son pompage pour un traitement adéquat en dehors du site.
Ces bassins comportent une partie « morte », en dessous du niveau de sortie qui permet de recueillir les matières plus lourdes, décantables. En entrée de bassin, un bypass permet de court-circuiter l'ouvrage et d'envoyer les eaux directement au milieu naturel soit manuellement (notamment pendant les moments de nettoyage ou d'entretien du bassin), soit automatiquement lorsque le bassin est plein à l'occasion de très fortes précipitations.
Cette possibilité de rejet direct heurte de nombreux intervenants ; il est cependant un élément indispensable. En effet, et quelles que soient les hypothèses de dimensionnement retenues (nous y reviendrons plus loin), il faut bien admettre qu'elles seront un jour dépassées. Le bypass évitera alors que les boues, huiles… stockées dans le bassin au moment de la fin du remplissage ne soient remises en suspension ou mélangées et relarguées dans le milieu. Par ailleurs, il est certain que ce sont les eaux du début de la pluie qui sont les plus chargées et qu'il faut stocker. Au bout d'un moment le lavage des chaussées est fait et la charge polluante devient très faible.
Nous sommes d'avis que ce type d'ouvrage répond bien aux objectifs fixés par le document des engagements de l'Etat même si ce texte parlait de deux ouvrages successifs dont les fonctions ont été là, intégrées en un seul bassin.

4.5.2. Les bassins et la nappe phréatique

Contrairement à ce qu'affirment certains contributeurs à l'enquête, ces bassins ne se situent pas en zone inondable mais en revanche, la nappe est très proche et est susceptible de remonter au-dessus du fond des ouvrages. On a donc un double impératif ; une étanchéité stricte et un souci de stabilité des ouvrages. Ceux-ci, lorsqu'ils sont vides ou peu remplis, pourraient se soulever, « flotter » sous l'effet de la poussée d'Archimède.
Le projet prévoit de lester le fond des bassins (au-dessus de la membrane étanche) d'une couche de 30cm de béton et, comme ce poids ajouté sera insuffisant pour assurer en toute circonstance une stabilité des ouvrages, de prévoir un système de clapets en fond de bassin, permettant l'admission d'eau de nappe dans le bassin en cas de nappe haute et de remplissage faible et interdisant l'écoulement du bassin vers la nappe dans le cas contraire. Ce dispositif est unanimement critiqué par le public et mis en avant comme une volonté de SANEF de construire au rabais.
Le constructeur s'en défend et explique : *« Ce n'est pas un choix économique qui a dicté cette conception, mais bien un choix technique. En effet, mettre en place les*

hauteurs de béton nécessaires pour contrer la poussée de la nappe dans ce secteur aurait induit des terrassements plus importants, des fonds de forme de terrassement plus profonds avec augmentation des déblais générés et surtout des arrivées d'eau dans les fouilles qui auraient nécessité des épuisements de nappe (pas forcément réalisables suivant la perméabilité des sols et génération d'impacts supplémentaires). »

Nous ne partageons pas l'idée que SANEF a voulu faire des économies (surcout dérisoire par rapport au montant des travaux) mais nous pensons que ces dispositifs constituent un point de fragilisation évident de l'imperméabilisation des bassins et que leur entretien est problématique. En effet dans sa réponse à notre question du 9 mai, le maitre d'ouvrage indique que « concernant l'entretien de ce dispositif (Flo-Plug ou similaire) il convient de nettoyer tous les 6 mois à un an maximum la membrane d'étanchéité » et dans son dernier mémoire en réponse que *« les fréquences des curages espacées de 5 à 10 ans sont celles généralement constatées et prescrites dans les documentations sur le sujet (documents SETRA/CEREMA par exemple). »*

Même protégés par des buses perforées pour mieux les repérer, ces clapets ne peuvent être sérieusement nettoyés dans la boue de fond de bassin. Il y a manifestement contradiction.

Dans un projet fort consommateur d'espace, il est inutile d'essayer de protéger quelques ares pour risquer une détérioration de la nappe. La mise en œuvre d'une telle technique nous semble donc inopportune.

4.5.3. Le dimensionnement des bassins

Selon le guide du SETRA auquel SANEF et les services de l'Etat se réfèrent, les ouvrages doivent pouvoir accepter sans mise en fonctionnement du by-pass

- Une pluie de fréquence décennale (effet écrêtement des débits)
- Une pluie de fréquence biennale sur 2heures plus 50 m3 (effet lutte contre la pollution accidentelle avec le stockage des effluents lors d'un accident d'une citerne sur l'autoroute)
- Une pluie de durée deux heures et de fréquence biennale (effet lutte contre la pollution chronique)

Dans son mémoire en réponse extrêmement détaillé, voire pédagogique, SANEF explicite, à partir de données hydrologiques sur lesquelles nous reviendrons, le calcul des deux bassins et justifie leur dimensionnement pour la fonction écrêtement de débit. Elle explique également les cas où le by-pass fonctionne lors de forts épisodes climatiques :

Bassin n°1

Le bassin n°1 disposera d'un volume utile de stockage de 1 485 m^3. Ce volume lui permettra de gérer les pluies suivantes :

Période de retour	**Pluies gérées**
T < 10 ans	**Toutes pluies** de période de retour inférieure à 10 ans
T = 10 ans	**Toutes pluies** Caractéristiques de la pluie la plus défavorables : pluie de durée 11h et de hauteur 55 mm
T = 20 ans	Le bassin atteint son remplissage maximal pour **une pluie de durée 4,2h, de hauteur 47 mm**
T = 50 ans	le bassin atteint son remplissage maximal pour **une pluie de durée 2,3h, de hauteur 45 mm**
T = 100 ans	le bassin atteint son remplissage maximal pour **une pluie de durée 1,25h, de hauteur 44 mm**

Bassin n°2

Le bassin n°2 disposera d'un volume utile de stockage de 2 395 m^3. Ce volume lui permettra de gérer les pluies suivantes :

Période de retour	**Pluies gérées**
T < 10 ans	**Toutes pluies** de période de retour inférieure à 10 ans
T = 10 ans	**Toutes pluies** Caractéristiques de la pluie la plus défavorables : pluie de durée 10,1h et de hauteur 54 mm
T = 20 ans	Le bassin atteint son remplissage maximal pour **une pluie de durée 4 h, de hauteur 46 mm**
T = 50 ans	le bassin atteint son remplissage maximal pour **une pluie de durée 2,2 h, de hauteur 44 mm**
T = 100 ans	le bassin atteint son remplissage maximal pour **une pluie de durée 1,1 h, de hauteur 43 mm**

Est ensuite vérifié que le temps de 2 heures réputé nécessaire pour une intervention lors d'une pollution accidentelle est bien respecté (on aboutit selon ces mêmes hypothèses à respectivement plus de 15 et 12 heures en cas de pluie biennale).

Pour ce qui est de la pollution chronique, nous avons eu plusieurs échanges avec SANEF car nous ne partagions pas l'idée que la fréquence biennale retenue constituait une protection élevée. En effet la pollution chronique est certaine et permanente et le dépassement du seuil sera atteint probablement tous les deux ans. Le dépassement des seuils est donc certain et relativement fréquent et nous sommes dubitatifs sur la capacité d'autoépuration des fossés exutoires pour les matières en causes (hydrocarbures, microparticules de pneumatiques…).

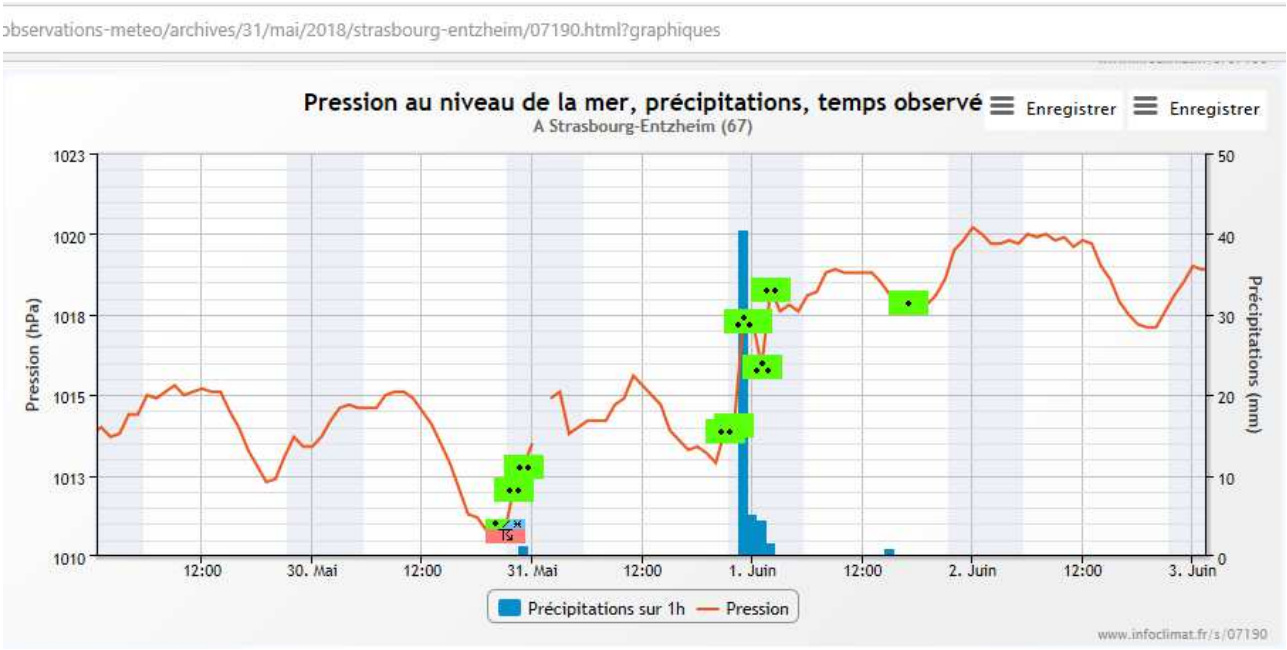
Constatant qu'il y avait dans le dimensionnement certainement une marge supérieure, nous avons demandé à SANEF de reprendre ses calculs. La réponse est : *« On peut constater que quel que soit le débit entrant dans le bassin, une vitesse de sédimentation inférieure à 1 m/h sera observée »* et cette vitesse horizontale de l'eau est celle permettant une décantation correcte. Cette discussion sur l'efficacité du dispositif était donc vaine et une présentation initiale de la situation réelle aurait été à la fois plus juste et plus rassurante.

A ce point de la réflexion nous pouvons dire que, compte tenu des données pluviométriques utilisées nous estimons acceptables les calculs de dimensionnement exposés, mais aussi que les objectifs fixés aux ouvrages constituent un minimum pour rester dans « les règles de l'art » mais que rien n'interdit de prendre plus de précautions dans les zones sensibles et nous pensons que la forêt du Krittwald en fait partie.

4.5.4. Les données pluviométriques

Les contributeurs à l'enquête citent eux des chiffres de pluviométrie empruntés sans doute au dossier ARCOS (il n'y en avait pas dans le dossier initial SANEF) et les critiquent pour leur sous-estimation. Ils citent également des chiffres d'origines diverses et dont la fiabilité scientifique n'est pas assurée. Il est vrai que durant la période d'enquête, l'ensemble de la région a été soumis à des épisodes orageux violents *(Cf. Annexe 2.15).*
Le graphique ci-après montre une pluie à Entzheim de 40mm en une heure le 31 mai 2018 qui est un évènement supérieur à la fréquence centennale (43 mm en 1h ½ selon les données officielles).

Source :
https://www.infoclimat.fr/observations-meteo/archives/31/mai/2018/strasbourg-entzheim/07190.html?graphiques



L'évolution climatique laisse penser que de tels épisodes seront de moins en moins rares et il nous paraît normal, au moment où une autorisation est demandée, qu'elle soit calibrée au moins pour l'évènement très récent le plus violent connu, même s'il dépasse peut-être pour le moment la fréquence décennale calculée.

SANEF indique quant à elle qu'elle utilise les dernières données statistiques disponibles et que les coefficients utilisés dans les diverses formules de calcul *« sont expertisés et validés par le service de climatologie de Météo-France ».* Ceci n'est pas mis en doute.
En revanche il est quasiment certain que les méthodes statistiques utilisées ne permettent pas de tenir un juste compte d'une évolution climatique récente et brutale telle qu'on la ressent. En effet la statistique repose sur des séries de données les plus longues possible (pour assurer une meilleure fiabilité du résultat) et même si les données récentes (bien sûr pas celles de 2018) y sont intégrées elles ne pèsent que peu vis-à-vis de la majorité de celles d'un climat « normal ».

Ainsi donc, dans une évolution climatique importante telle que nous la percevons, les données scientifiques les plus honnêtes ne peuvent que donner une estimation minorée des résultats.
Il n'entre pas dans notre rôle et nous ne disposons pas des compétences pour rétablir des données plus proches de la réalité actuelle. Nous pouvons simplement estimer que les bassins dimensionnés pour une période de retour de 20 ans à partir des données officielles (et non 10 ans) seraient plus proches de ce qu'il faut pour respecter les objectifs à atteindre.

4.6. Concernant le captage d'eau potable de Lampertheim

Le dossier indique que le secteur du projet ne s'inscrit dans aucun périmètre de protection de captage d'eau potable. Plusieurs contributions signalent que le captage d'eau potable de Lampertheim pourrait être pollué en cas d'accident.
Dans son mémoire en réponse, SANEF indique que *« Des dispositions visant à lutter contre les pollutions chroniques et accidentelles ont été prises. La vulnérabilité de la nappe ne sera pas augmentée par le projet. Le captage de Lampertheim est situé à l'amont hydraulique du nœud nord et ne peut donc être influencé par une potentielle pollution émanant de ce nœud autoroutier. »*

Le périmètre éloigné de ce captage (en projet de modification) est à 1,8 km en amont de la partie SANEF. Une pollution par la partie SANEF est peu vraisemblable. Par contre, le tracé du COS entre Vendenheim et Eckwersheim empiète le périmètre éloigné actuel, tel que nous l'avons repéré en orange dans le schéma ci-dessous.

Nous pouvons donc uniquement conclure que la partie SANEF du projet n'aura pas d'impact sur le captage d'eau potable de Lampertheim.

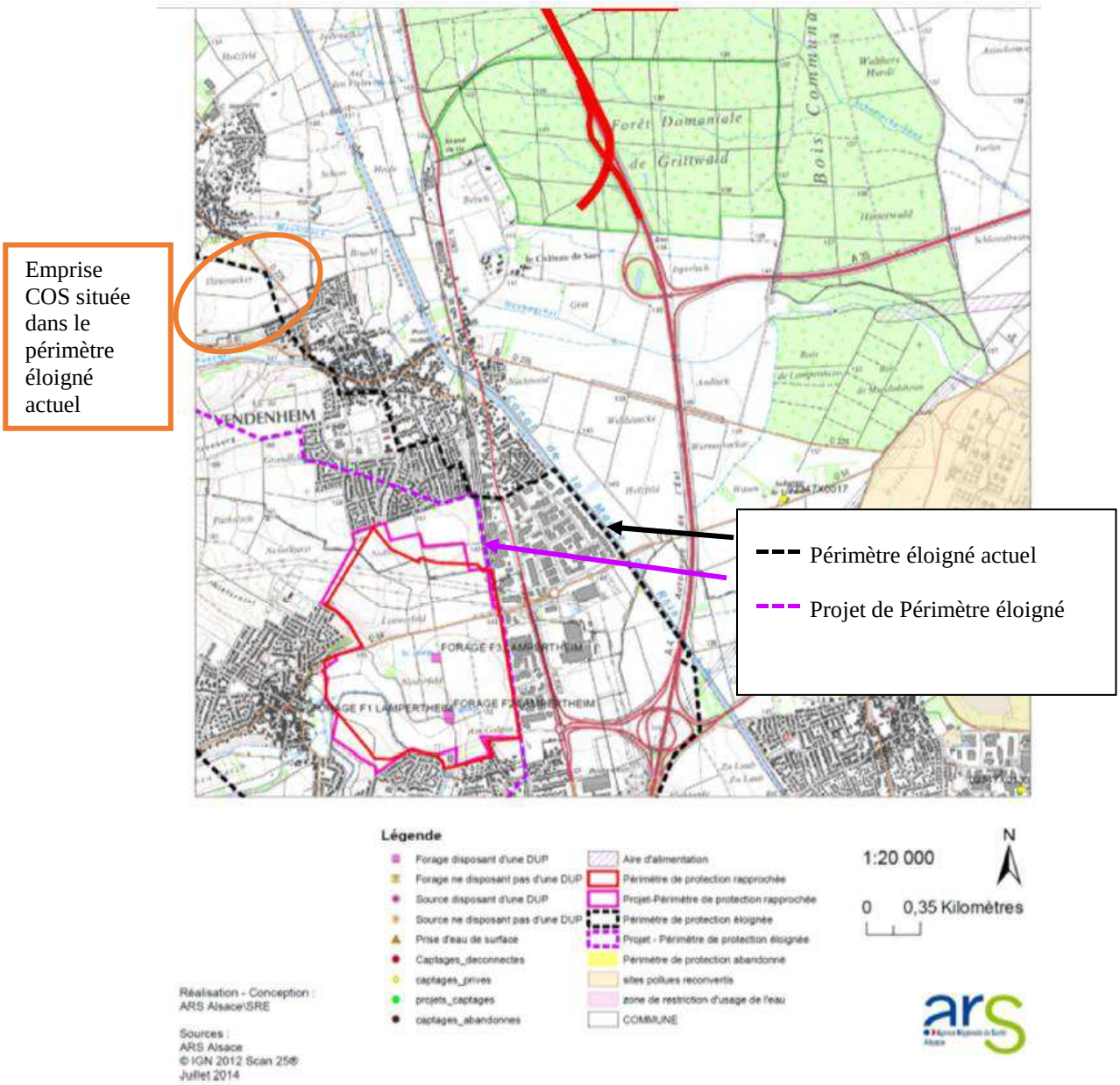


Figure 30 : Captage public de Lampertheim et périmètres de protection (Source :ARS)

4.7. Concernant la séquence ERC (Eviter, Réduire, Compenser)

La loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages conforte et officialise cette séquence ERC.

4.7.1. Eviter :

Seul le projet d'ensemble du COS peut être examiné dans cette démarche.
Le dossier rappelle que l'idée de contournement autoroutier de Strasbourg est en réflexion depuis longtemps et les phases successives d'études de choix et de décisions convergentes ont été l'occasion d'éviter des impacts plus importants que ceux du projet actuel. Ainsi :

- Premières études à l'occasion du SDAU de Strasbourg de 1973
- Mars 1999, débat « Bianco » autour de 5 options de tracés aboutissant au projet n°3 choisi car impactant le moins l'homme (les options 4 et 5 étaient très urbaines) ou les milieux (moindre surface de terres agricoles et préservations des zones inondables de la Mossig ou de la Zorn pour les options 1 ou 2)
- Par la suite arbitrage entre des micro variantes dans la partie nord au bénéfice d'une réduction de la longueur du tracé
- Déclaration d'utilité publique en 2008 actant un prélèvement inévitable en forêt de Krittwald

La re-discussion générale du projet, et notamment de son utilité publique n'entrant pas dans le champ de l'enquête, nous ne pouvons que prendre acte, sans pouvoir les évaluer, des décisions antérieures aboutissant au tracé actuel.

4.7.2. Réduire :

Le dossier SANEF propose les mesures de réduction suivantes que nous apprécions :

- Le choix d'un nombre important d'ouvrages d'écoulement des eaux naturelles du bassin versant sous les voiries toutes constituées en remblai afin qu'elles soient « transparentes » pour ces écoulements.
- La collecte stricte des eaux de chaussées sur toute l'emprise du projet, y compris sur la partie ancienne de l'A4 qui ne disposait pas d'un tel dispositif est une réduction notable (27%) de la pollution chronique actuelle et aussi des risques de pollution accidentelle. Mais cette disposition peut aussi se comprendre comme un remède à une conception ancienne et dépassée de l'A4. Le dimensionnement des bassins fait l'objet d'un avis spécifique.
- Le positionnement des clôtures au plus près des voies laisse aussi le plus de surfaces disponibles aux espèces vivant à proximité des ouvrages
- Enfin l'installation d'un passage faune dans un secteur qui en était complètement dépourvu rétabli une certaine continuité biologique (là aussi remède à une insuffisance de l'ouvrage initial) ainsi que les très nombreux ouvrages pour la petite faune sous la bretelle pour limiter l'isolement de l'ilot forestier résiduel. Ce point sera repris plus loin.
- Pendant la période de travaux, les consignes de lutte contre la diffusion d'espèces invasives (qui nécessiteront une vigilance permanente dans leur mise en œuvre), les précautions prises pour la protection des sols sous les pistes de chantier, les principes d'organisation du chantier et de ses installations (l'entreprise qui en est

in fine responsable n'étant pas connue, on ne peut rester, malheureusement, qu'au stade des principes) contribuent aussi à réduire les impacts.

La forme de l'échangeur est sujet à questionnement :

Plusieurs intervenants ont attiré notre attention sur une modification de l'échangeur A4/A355, par rapport au projet de 2006, qu'ils ont présentée comme substantielle tant au niveau de sa conception que de sa localisation. Ils ont indiqué également qu'une forme classique « en trèfle » serait nettement moins consommatrice d'espace et que le nouvel échangeur « *emmène les automobilistes là où ils ne veulent pas aller* »

Dans le mémoire en réponse, SANEF a répondu à nos questions sur les évolutions de la forme du nœud autoroutier.
L'échangeur prévu au moment de l'Avant Projet Sommaire, et concerné par la DUP suite à l'enquête publique de 2006, était un échangeur classique assurant sans obstacle la continuité autoroutière de l'A4 (Brumath<>Strasbourg) et concevait l'A355 comme une continuité de l'A35 (COS<> Lauterbourg).

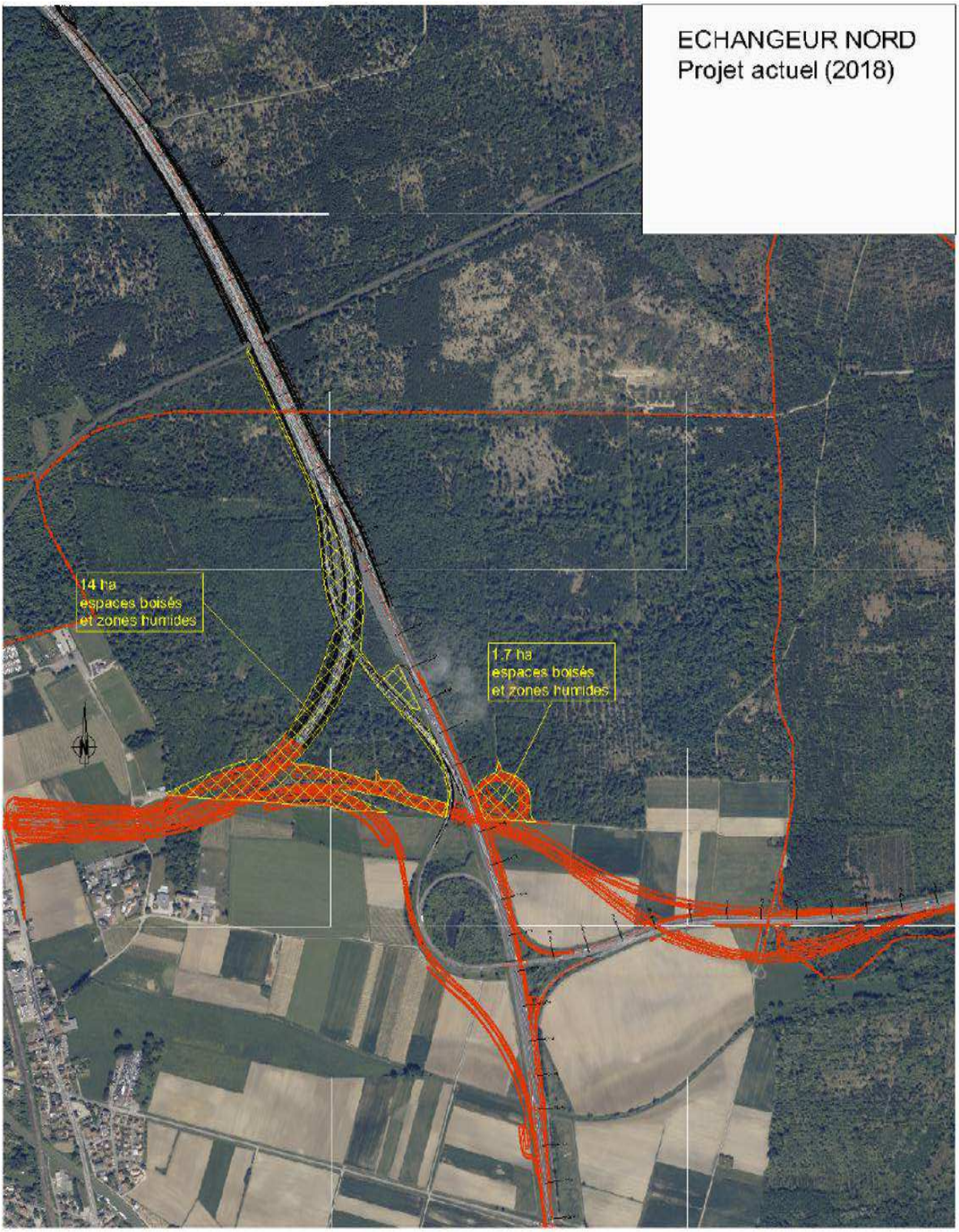
Les changements les plus importants portent sur les fonctionnalités et la géométrie de l'échangeur.

Suite au rapport du CGDD de 2013, « *l'Etat a proposé une nouvelle configuration géométrique du noeud A4/A35, privilégiant la continuité en 2x2 voies du contournement avec l'autoroute A4 Nord* » (Ittenheim<>Brumath), l'accès à l'A4 sud (Brumath<>Strasbourg) étant lui aussi à 2 voies mais avec une légère chicane.

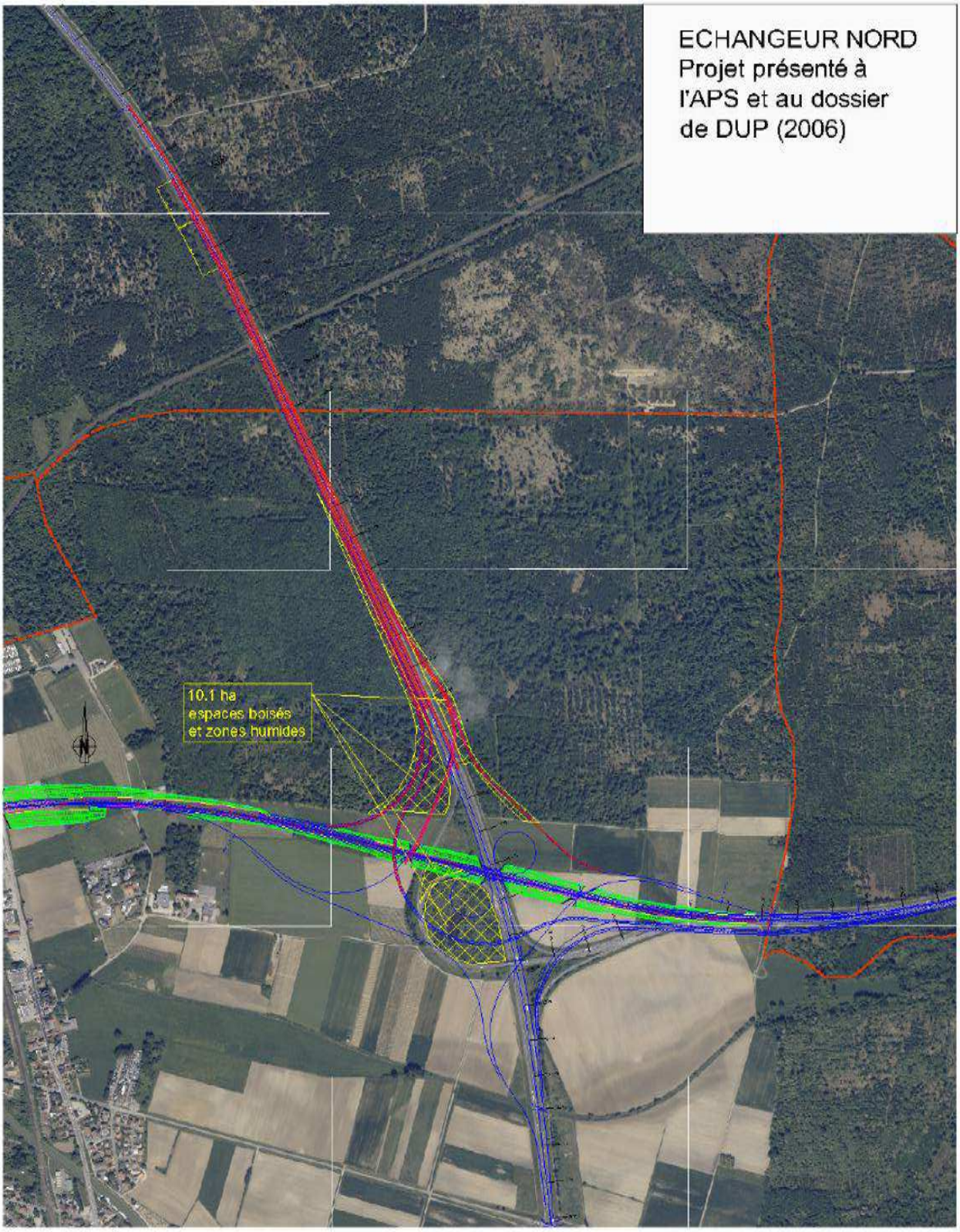
Ensuite, le rayon de courbure du raccordement A4 Nord/A355, (à deux voies), a été réduit à 650 m au lieu de 1000 m nominal. Cela a comme conséquence fonctionnelle une réduction de vitesse dans l'ouvrage et une diminution à la fois de l'emprise nette en forêt et de sa partie isolée au milieu des ouvrages.

Tout cela est présenté comme des modifications tendant à réduire à la fois l'emprise nette en forêt et sa partie isolée au milieu des ouvrages.
Mais, et ce n'est nulle part mentionné dans le dossier, cela s'est accompagné d'un déplacement vers le Nord du centre de gravité de l'ouvrage et donc globalement d'un accroissement de l'emprise en forêt.
Nous avons demandé des précisions à SANEF qui nous a transmis plusieurs documents.

Parmi ceux-ci la photo montage ci-après situe le projet complet de l'échangeur (travaux de SANEF et d'ARCOS) et indique que l'impact sur la forêt et les milieux humides est de 14ha pour la partie Ouest et 1.7 pour la partie Est, soit un total de 15.7ha.



Le document suivant montre l'échangeur tel qu'il était prévu au moment de la DUP, en 2006. La surface impactée était à l'époque de 10,1ha.



Par ces schémas, nous repérons déjà une augmentation d'emprise de 5,6 ha entre le projet actuel et le projet initial de 2006 (15,7 – 10,1 = 5.6 ha)

De plus, la page 95 du dossier indique un total SANEF + ARCOS de 28,4 ha déboisés au niveau du nœud Nord.

Page 93/171 du dossier

Emprises	Surface zone humide (en ha)
Concession SANEF	7,9
Concession ARCOS	25,3 (dont 5,9 au niveau du Nœud Nord)
Projet COS - Cumul total	**33,2 (dont 13,8 au niveau du Nœud Nord)**

Figure 89 : Impacts cumulatifs sur les zones humides en décembre 2016

Emprises	Surface déboisée (en ha)
Concession SANEF	12,6
Concession ARCOS	33,6 (dont 15,8 ha au niveau du Nœud Nord)
Projet COS - Cumul total	46,2 (dont 28,4 ha au niveau du Nœud Nord)

Figure 90 : Impacts cumulatifs des déboisements

Entre la DUP de 2006 et le projet 2018 de ce dossier soumis à enquête, l'augmentation d'emprise serait donc de 18.30 ha (28.4 - 10.1 = 18.30 ha) sur les zones boisées. En effet, en 2006, les 10.1 ha étaient calculés sur l'ensemble du projet, sans distinction de concessionnaires.

Concernant la nouvelle forme de l'échangeur, le dossier indique page 62/171 :

Cette évolution a permis de réduire l'impact sur le massif de Krittwald en :

- **Supprimant la plupart des impacts à l'est de l'A4 grâce à la suppression des bretelles A355-A4 nord et A35 Lauterbourg-A4 nord (évitement de surfaces boisées évaluées à 5 ha).**
- **Réduisant l'impact à l'ouest de l'A4 grâce au choix d'un rayon de courbure réduit à 650 m au lieu de 1 000 m nominal. Cette optimisation du tracé permet d'éviter le fractionnement de la forêt dans la partie nord-ouest (réduction du fractionnement de la forêt = 26 ha).**

Cette solution géométrique est celle qui a été retenue par l'Etat dans le cahier des charges à l'avenant n°12 à la concession Sanef. Elle s'impose également à Arcos pour la part de réalisation de l'échangeur qui lui incombe.

Nous avons regroupé les photos des différentes versions en page suivante.

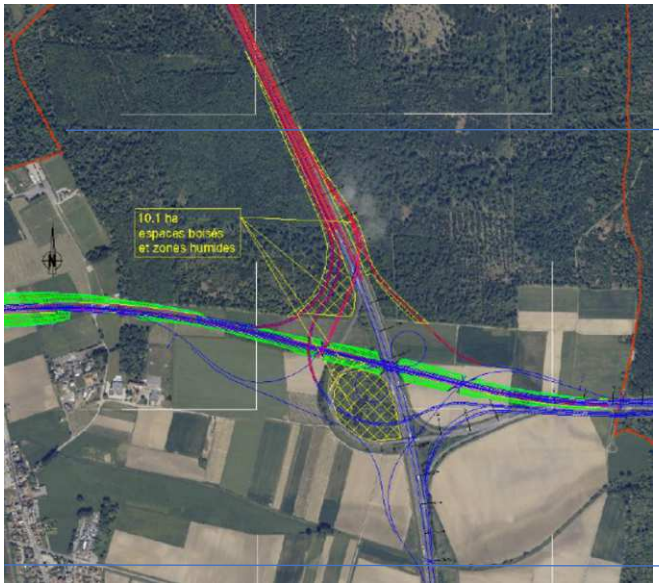
La séquence réduction du projet qui a été analysée dans le dossier, concerne toujours les différences d'impacts entre la version 3 (projet actuel avec rayon de courbure 650m) et les versions 4 et 5 (projet avec rayon de courbure de 1 000m et bretelles décalées)
La version 5 avec rayon de courbure de 1000m n'aurait pas été facilement applicable puisqu'elle sort de l'emprise de la DUP.
La réduction de 5 ha annoncée représente donc une réduction par rapport à un projet non réalisable par rapport à la DUP de 2008 prorogée en 2018.

Cette réduction n'est jamais calculée par rapport à l'échangeur initial de 2006 (image version 2) et nous pensons qu'il s'agit en fait d'une augmentation d'impact de 180%.

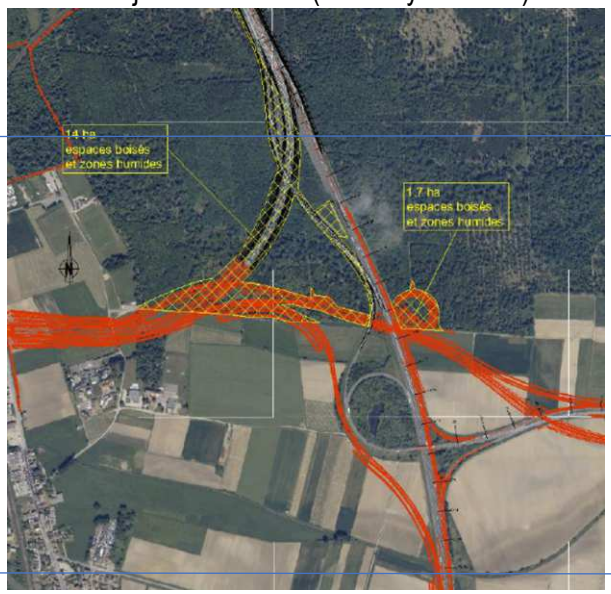
Nous avons regroupé ici les différentes versions afin de faciliter les comparaisons

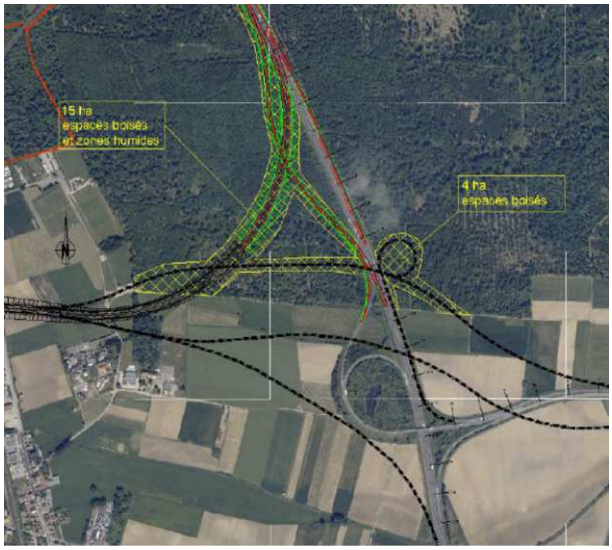
1. Vue google map de l'échangeur actuel 2017

2. Projet présenté à l'Avant-Projet Sommaire et au dossier de DUP 2006

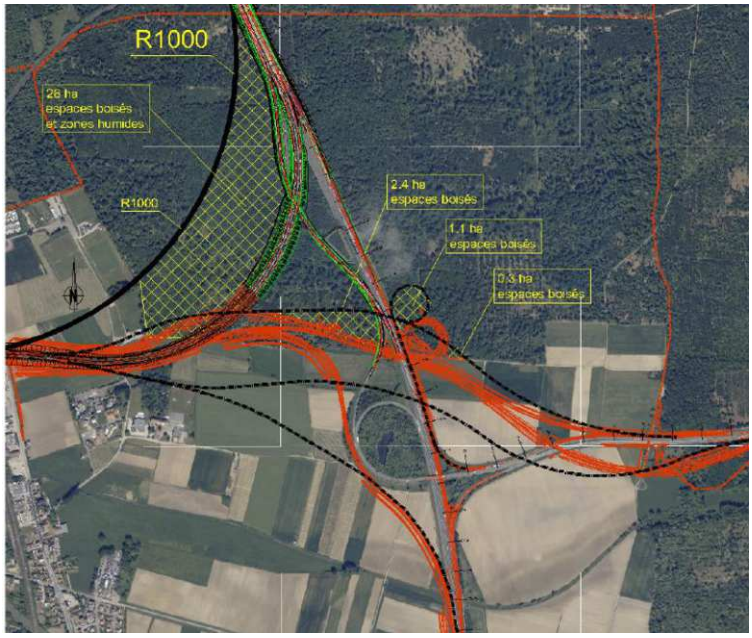


3. Projet actuel 2018 (avec rayon 650m)



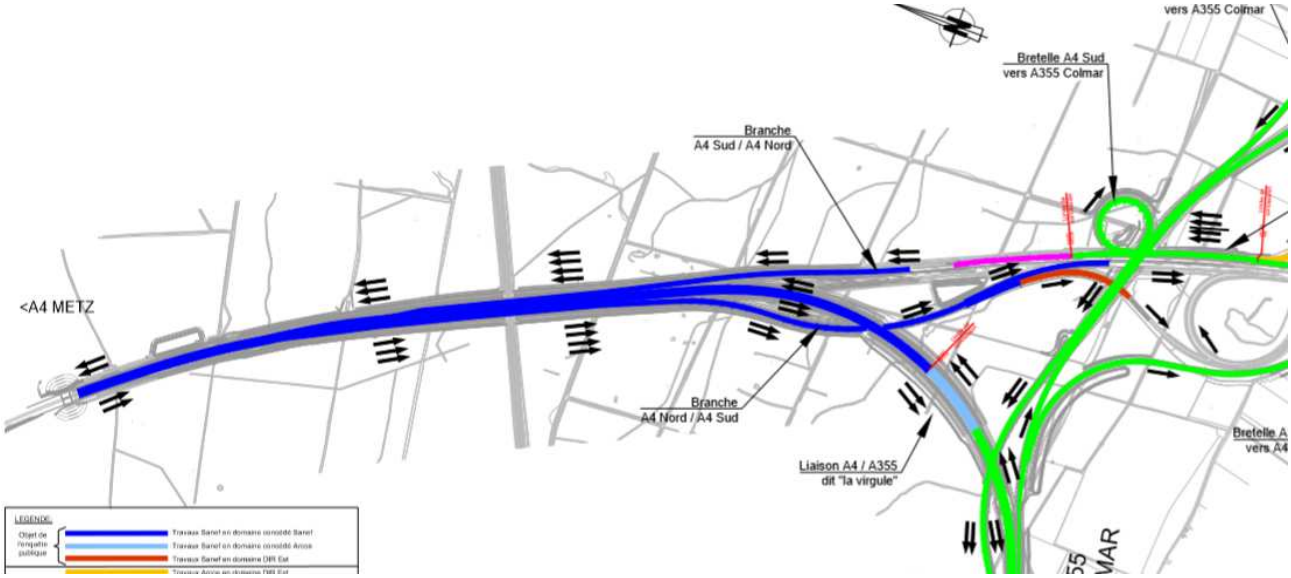


4. Projet mis en concession (2015) suite au rapport du CGEDD



5. Projet (actuel) avec rayon courbure 1000 m non retenu

Cette différence de plus de 5ha (augmentation non négligeable de 50% de l'impact), voire de 18 ha (180%), a-t-elle au moins des avantages pour les usagers ?
Nous ne le croyons pas.
En effet, les poids lourds venant du Nord sur l'A4, et à qui il est vivement conseillé de prendre le COS, vont devoir quitter leur voie de droite sur l'A4 et se décaler de deux voies sur la gauche. Dans le même temps, les véhicules qui continueront à vouloir aller à Strasbourg et qui représentent au moins 80% des usagers devront s'infiltrer entre les camions et traverser leur file pour accéder à la légère chicane débouchant sur l'A4 Sud. On se trouve là dans un secteur à très fort trafic aux heures de pointe avec l'apport des nombreux véhicules accédant à l'autoroute depuis l'échangeur de Brumath et les changements de file augmentent encore les risques d'accident.



En conclusion, nous avons donc constaté que SANEF prévoit et met en avant un certain nombre d'équipements ou de techniques qui améliorent son projet, réduit effectivement certains impacts mais ce, à partir d'une localisation et conception de l'échangeur beaucoup plus pénalisante pour le milieu naturel et notamment pour les zones humides également forestières.

Nous pouvons donc considérer, et c'est un point important de notre avis final, que <u>l'objectif de réduction, n'a pas été mené à son terme</u> : un autre choix apportant sans doute de meilleures fonctionnalités de circulation aux usagers principaux de l'A4 (ceux qui vont vers Strasbourg) et permettant aux poids lourds venant de l'A4 ou de l'A35 d'être dirigés vers le COS comme cela est souhaité, aurait pu être fait. C'est d'ailleurs sur cette configuration que le public avait été consulté au moment de la DUP.

4.7.3. Compenser :

4.7.3.1. Les mesures compensatoires à la destruction de forêts et zones humides et leurs espèces inféodées

Les mesures proposées par SANEF qui concernent aussi bien les zones humides, que la faune et la flore ont fait l'objet d'un « avis favorable » du CNPN du 3 avril 2018. *Cf annexe 1.7*

Les impacts communs SANEF-ARCOS pour la forêt et les zones humides liés à la construction de l'échangeur A4/A35/COS sont décrits dans le dossier de notre enquête publique SANEF.
A partir des pages 92 à 100 du chapitre 6.2.7 : Les incidences et les mesures concernant les milieux naturels liés à l'eau, nous avons résumé ici les données figurant au dossier :

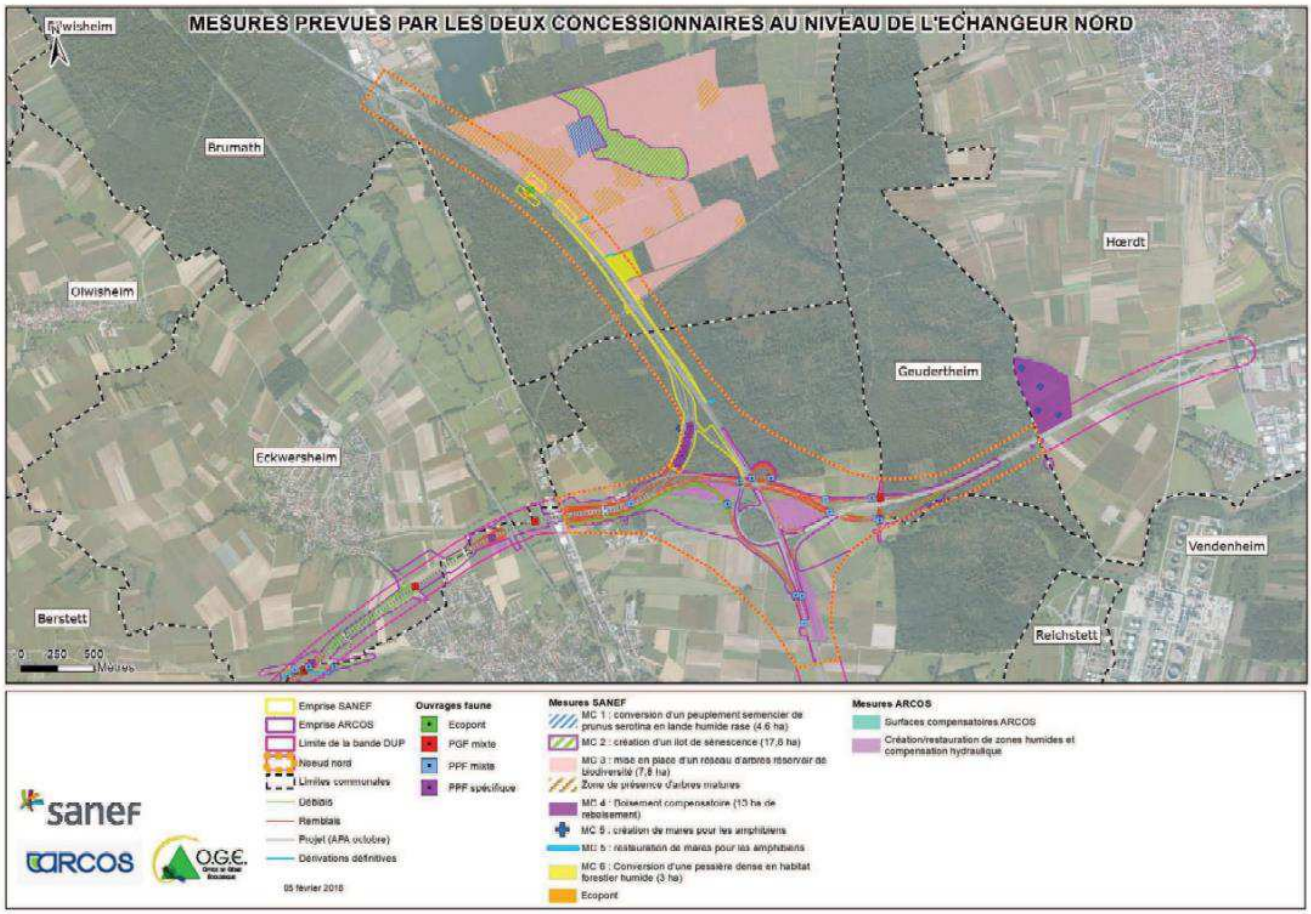
Impacts en hectares Résumé établi par la commission d'enquête	**Projet total COS**	**Nœud Nord**		
	ARCOS+SANEF	SANEF	ARCOS	Total
Emprise définitive du projet	263,3	9,6	?	?
Emprise provisoire lié aux travaux	199,1	3,3	?	?
Total emprise du projet	462,4	12,9	?	?
Destruction surface boisée et biotopes associés	46,2	12,6 dont 7.9 de zone humide	15,8	28,4
Remblai/destruction zones humides	33,2	7,9	5,9	13,8
Altération de biotopes phase chantier (prairies lisières)	25,9	0,3	12,1	12,4
Destruction de biotopes (mares et fossés intra-forestier)	0,14 ha mare 2,9 km fossés	0,1	1,4km de fossé	0,1 ha mare 1,4 km fossés
Destruction de biotopes (prairies lisières)	32.8	0,1	12,5	12,6
Isolement de forêt humide entre les bretelles d'autoroute (nous avons ajouté ce point qui n'est pas clairement identifié dans le dossier)	?	?	?	7.6 ha ?

Nota : Les point d'interrogation correspondent à des données introuvables, sauf erreur, dans le dossier, et particulièrement absentes des pages citées dans le mémoire en réponse de SANEF comme indiquant tous les impacts cumulés SANEF-ARCOS.

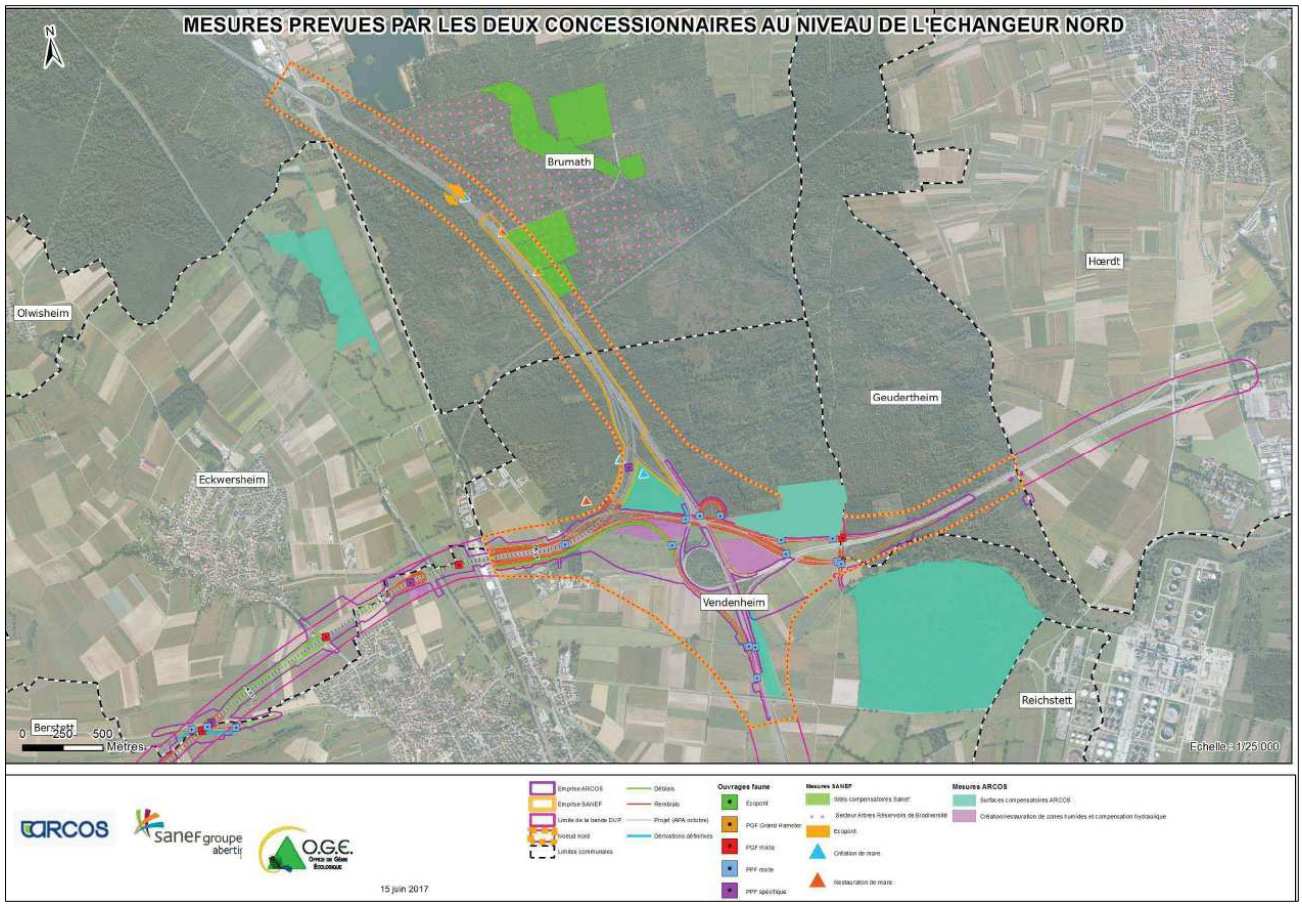
	Compensations prévues aux impacts « Sanef » Tableau établi par la commission d'enquête	Surfaces concernée	Voir Plan1
S1	Boisements feuillus sur terres agricoles et insertion de 4 mares	13,42 ha	violet
S2	Conversion d'un secteur d'épicéas en feuillus	3 ha	jaune
	Total replantation	16.42 ha	
S3	Conversion d'un secteur de prunus sérotina (espèce invasive) en lande rase	4,6 ha	bleu
S4	Conservation d'une partie de la forêt actuelle en ilot de senescence en laissant et repérant les vieux arbres propices à différentes espèces.	17.6 ha	vert
S5	Préservation et identification de 111 arbres équivalents à 7.8ha afin de créer un réseau de réservoirs de biodiversité en forêt de Herrenwald	7.8 ha	rose
S6	Réhabilitation et/ou amélioration de zones humides incluant sans doute SA	21.13 ha	
SA	Reconstitution de zones humides dans les décaissements ZC1 ZC2 ZC3 (mesure commune SANEF-ARCOS mais indiquée pour ARCOS page 99)	7.4 ha	mauve
S8	Passerelle à Grande Faune au nord du projet		orange
S9	11 buses ou dalots (Passage Petite Faune sous la bretelle A4 vers COS		violet

Les surfaces indiquées ne s'additionnant pas forcément, une même surface est souvent à la fois « forêt et zone humide », il est donc difficile de faire la comparaison entre les impacts et les compensations. Mis à part la mesure (S1), de plantation de 13.4 ha de feuillus sur des terres actuellement agricoles, les autres mesures sont des améliorations de la forêt et des zones humides existantes.
Il est tout de même un peu impudent de déclarer 7.8 ha de mesure compensatoire pour le maintien de 111 arbres déjà existants et 17.6 ha en îlots de senescence, la seule compensation étant d'identifier et de ne pas abattre ces arbres ; heureusement qu'il existe encore des forêts pour permettre aux concessionnaires de trouver des « mesures compensatoires ».

L'ensemble des mesures ci-dessus est matérialisé sur ce plan (1) qui figure dans le dossier SANEF sous le titre « M*esures prévues par les deux concessionnaires au niveau de l'échangeur Nord* »



Mais ce plan (2) qui figure dans le dossier d'enquête publique ARCOS sous le même titre, montre d'autres mesures compensatoires (enquête publique ARCOS qui, rappelons-le, s'est déroulée en partie en même temps que celle de SANEF) :



Dans le dossier SANEF, nous avons trouvé page 99/171, des données que nous avons résumées ainsi, mais difficilement compréhensibles sans le plan associé ci-dessus que nous avons dû chercher dans le dossier ARCOS.

	Nœud nord : Compensations prévues aux impacts « ARCOS » Tableau établi par la commission d'enquête	Surfaces concernées	Voir Plan2
A1	Reboisement (Bois de Lampertheim)	17.4 ha	turquoise
A2	Conservation d'une partie de la forêt actuelle en ilot de senescence en laissant les vieux arbres propices à différentes espèces.(bois de Lampertheim 9.9 ha et Mundolsheim 9.1ha)	19 ha	turquoise Sud-Est
A3	Création d'un ilot de senescence sur le délaissé entre bretelles A4/COS et l'A4	7.6 ha	turquoise
A4	Réhabilitation de zones humides le long de l'A4 (délaissé)	2 ha	turquoise
A5	Réhabilitation de zones humides Bois de Lampertheim	4 ha	turquoise
A6	Réhabilitation de zones humides Bois de Mundolsheim	36.7 ha	turquoise
SA	Restauration de zones humides dans les décaissements ZC1 ZC2 ZC3 (mesure commune SANEF-ARCOS)	7.4 ha	mauve
A7	Deux Passerelles à Grande Faune		orange
A8	13 ouvrages mixtes (Passage Petite Faune et transparence hydraulique) au niveau du COS et sous les bretelles A4 vers COS		Carrés bleus

Nota : Sur le plan 2, les zones vertes représentent une partie des mesures SANEF.
Les surfaces indiquées ne sont pas cumulatives parce qu'elles servent parfois aux deux compensations : forêt et zone humide.

En conclusion, après recherche, mis à part les décaissements ZC1à3 qui sont la seule mesure commune SANEF/ARCOS, il ne semble pas y avoir de mesures compensatoires doublement déclarées au niveau de l'échangeur Nord, mais aucun plan existant ne montre les mesures compensatoires cumulées des deux concessionnaires et le plan de notre dossier est incomplet.

On remarque également qu'un l'ilot triangulaire de 7.6 ha de forêt est isolé entre les bretelles. Il ne fait pas partie de l'emprise de SANEF, ni de celle d'ARCOS (traits jaunes et mauves sur le plan). Malgré les 11 buses, cette forêt ne sera sans doute pas fonctionnelle, pour les oiseaux comme l'ont indiqué LPO et Alsace nature, ni pour la petite faune terrestre, ni pour sa qualité de zone humide. Cette forêt isolée n'a semble-il pas été comptabilisée dans les zones boisées et/ou humides impactées, et pour comble, la non destruction de cet ilot de forêt est indiquée comme une mesure compensatoire en ilot de senescence de 7.6 ha par ARCOS.

4.7.3.2. Suivi des engagements des compensations

La convention ORE (Obligation de Résultats Environnementaux) passée entre SANEF et la Ville de Strasbourg, propriétaire des parcelles concernées pour les point S3,S4,S5 permettent de conclure que SANEF a, aussi sérieusement que possible, compensé les impacts directs du projet, même si ces mesures ne seront vraiment fonctionnelles, (à l'image de la forêt centenaire détruite) que dans des dizaines d'années comme l'ont fait remarquer un certain nombre de contributions.

Cependant, la perte que connaîtra l'îlot mentionné précédemment et les impacts « cachés » liés à l'approvisionnement en matériau pour réaliser les remblais, conduisent à notre sens à une certaine sous-estimation des conséquences réelles. Une majoration des surfaces destinées à la compensation nous paraît s'imposer et la piste proposée par le Maire de Geudertheim devrait être explorée par SANEF.

Par ailleurs, la maîtrise foncière des terrains à reboiser a fait l'objet d'échanges entre la commission et SANEF. En effet, dans sa réponse du 28 mai 2018 à notre question 9, le maître d'ouvrage nous indique : « *Le MOA (Département du Bas-Rhin) de l'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) s'est engagé vis-à-vis de notre mesure (cf. annexe au dossier CNPN). Le propriétaire actuel est le Département du Bas-Rhin et Sanef se portera acquéreur de cette zone dans l'AFAF.*
Les aménagements pourront être engagés selon le calendrier de l'AFAF (planifiés à compter de 2022 dans notre dossier lié aux espèces protégées.
Quel que soit à long terme le propriétaire (SANEF pourrait éventuellement céder ce fonds à un gestionnaire local ad hoc), là aussi une ORE en assurera la pérennité pour la durée définie de la mesure. »
Ce dispositif recueille notre agrément.

4.8 Concernant la phase chantier

C'est sans doute la période qui présente le plus de risque pour le milieu naturel puisqu'aux conséquences éventuelles d'un accident (l'autoroute A4 reste bien sûr en service et on peut penser que les abords du chantier, même protégés par des limitations de vitesse, constituent une zone plus accidentogène) s'ajoutent les incidences des travaux eux même (mise en suspension de particules fines, pollutions chimiques potentielles liées aux fuites de carburants ou lubrifiants, nettoyage des engins et les « divagations » des engins ou personnels hors du périmètre d'aménagement.

Le dossier indique une série de principes qui, sous réserves des quelques remarques mentionnées plus loin, recueillent notre agrément mais reste au niveau des principes car il est indiqué qu'il est trop tôt et il y a encore trop d'aléas pour définir un plan précis des installations de chantier et donc des mesures de protection.

Les précisions suivantes ont été apportées à notre demande en cours d'enquête
« Les eaux pluviales durant la phase chantier seront gérées par les entreprises de travaux (en cours de consultation) : les installations de chantier, les plans de circulations dans le chantier et les méthodes de réalisation seront détaillés par l'entreprise retenue pour le marché principal qui comprend les travaux inhérents au dossier loi sur l'eau, et les exigences qui y sont stipulées (ainsi que celles figurant au dossier de dérogation espèces protégées).
C'est l'entreprise retenue qui réalisera donc les plans des installations de chantier et des ouvrages provisoires en fonction de leurs méthodologies de réalisation de ce chantier complexe.
L'arrêté d'autorisation loi sur l'eau est évidemment à respecter par les différents titulaires de lots de travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SANEF »

Ainsi donc il n'est pas possible d'avoir plus de précisions sur les dispositions techniques réellement mises en œuvre : cela impose une vigilance particulière de SANEF et des services de police au début et en cours de chantier.

Nos observations portent aussi sur :

- Le dimensionnement du bassin provisoire : les mêmes remarques que sur les ouvrages définitifs s'appliquent aux séries pluviométriques prises en compte et un dimensionnement pour une période de retour de 4ans au lieu de parait s'imposer

- Le traitement des eaux usées de la base chantier : l'hypothèse d'un raccordement à un réseau existant parait peu réaliste et nous pensons qu'un assainissement autonome a toutes les chances de dysfonctionner dans ce terrain gorgé d'eau. Une solution par fosse étanche et traitement en station d'épuration nous parait indispensable. Dans le prolongement de cette recommandation, il nous semble judicieux d'optimiser la localisation de la base vie pour qu'elle puisse, par la suite et si possible, également servir au chantier ARCOS.

- La lutte contre les espèces invasives souvent présentes en bordure d'autoroute est décrite dans le dossier. La signalisation par panneaux et la formation des personnels sont prévues ainsi que le nettoyage de tous les outils, chenilles d'engins etc qui auraient pu être au contact de ces espèces. Les terres mises à nu seront bâchées ou immédiatement ensemencées. Un arrachage ou un bâchage de ces espèces avant travaux pourrait-il être envisagé pour limiter la propagation ? Un bâchage ou ensemencement des terres stockées pour la durée du chantier est également indispensable (exemple pour le bassin provisoire) A la liste des plantes invasives de la page 105/171 il convient d'ajouter le Solidage qui est signalé sur le site dans le dossier « espèces protégées ».

- Des barrières anti-retours seront mises en place et la capture des amphibiens, mollusques, reptiles, etc, présents dans les fossés le long de l'autoroute actuelle est prévue, suivie d'une libération immédiate à un endroit favorable dans la forêt. Nous recommandons de veiller à la concordance du planning des travaux avec le calendrier favorable à chaque espèce (cf. dossier page 109/171).

Enfin, et ce n'est un sujet négligeable, le chantier nécessite, en plus du béton et donc des graviers nécessaires aux ouvrages d'art, l'apport de 250 000m3 de matériaux de remblai dont le choix relève de l'entreprise titulaire du marché de travaux. Cette externalisation implique de fait une externalisation des impacts, complètement passés sous silence dans le dossier. Or en plus des nuisances liées au transport lui-même (au moins 10 000 camions pleins en supposant qu'ils transportent 35t d'un matériau à 1.4 de densité), ces matériaux proviennent soit du recyclage (à encourager absolument) soit très majoritairement du milieu naturel. En faisant l'hypothèse d'une gravière exploitée sur 10 m de profondeur, cela représente la disparition de 2.5ha de terre agricole ou d'espace naturel. Ces 2.5ha ne figurent pas dans l'impact du projet et pourtant sont bien réels (selon ces hypothèses) et le fait que la gravière soit déjà autorisée au titre d'une autre procédure ne modifie pas le constat.

Ainsi considérons-nous que la présentation du dossier induit un biais non négligeable (de l'ordre de 20%) dans l'estimation des terrains artificialisé à l'occasion de l'ouvrage. Nous penchons pour une recommandation d'utiliser des matériaux recyclés (dans la mesure où ils seraient suffisamment stables pour l'usage) ou provenant d'extraction en roche massive, beaucoup plus économe du milieu naturel.

4.9. Concernant le parcours de Santé

Dans son mémoire en réponse SANEF confirme, par le biais d'un montage de plans explicite, que son périmètre n'impacte pas le parcours santé, contrairement à ce que pensait avec insistance M. POTHIER quand il est venu à notre permanence.

Ce sujet n'entre donc pas dans le champ de notre enquête publique.

Cependant, nous notons qu'il en est évidemment tout autrement de l'impact d'ARCOS qui coupe le parcours en deux. SANEF précise alors à ce sujet qu'il « *se fait ici l'écho du concessionnaire ARCOS qui a pris l'engagement de rétablir cet équipement sportif (« en créant un itinéraire modifié, et en y implantant des agrès neufs »), touché par ses propres travaux, en collaboration avec l'ONF et dans le cadre d'un protocole d'accord convenu avec la ville de Vendenheim.* »

5. CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le public, qui nous a porté des contributions, s'est manifesté de façon exclusivement contre le projet : mais davantage contre le projet de COS dans sa globalité que contre la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau, objet de notre enquête.

Chacun sait que le projet de cette autoroute de contournement de la ville de Strasbourg est un vrai serpent de mer et que son opposition est organisée et médiatisée depuis des années. Nous n'avons donc pas été surpris par l'afflux de contributions à l'encontre du projet, mais nous avons cependant, à l'issue de l'enquête, souhaité rencontrer à la fois la DREAL et l'Eurométropole de Strasbourg pour avoir leur point de vue par rapport aux détractations systématiques du public venu à notre rencontre.
Lors de cet entretien, nous avons compris que l'enjeu de cette nouvelle autoroute est de requalifier l'A35 coupant la ville de Strasbourg en deux et supportant pas moins de 14 000 poids lourds par jour. Les objectifs du COS sont notamment de réduire la pollution de l'air, de minimiser les risques de pollution environnementale du fait des accidents potentiels de poids lourds sur une voie non équipée aux normes actuelles, et d'éviter le passage, à proximité immédiate des immeubles d'habitation, de poids lourds de transit transportant des matières dangereuses.
Pour cette raison, le projet de COS est attendu par de nombreux Strasbourgeois, même si ceux-là ne se sont pas déplacés pour nous rencontrer, l'objet de l'enquête n'étant pas la DUP.

Chacun sait aussi que les Alsaciens plébiscitent l'écotaxe pour revenir à une situation plus vivable du transit Nord/Sud de poids lourds à travers toute l'Alsace depuis l'instauration de la Maut en Allemagne.
Et avec la toute récente mise en place du péage camions sur les routes nationales allemandes (*Cf. article des DNA du 03/07/2018 en annexe 2.16*), l'actualité nous rappelle que nous n'avons en France aucune solution pour réguler la circulation des poids lourds en transit européen, pourtant coûteuse en termes d'entretien des chaussées et en termes de pollutions (sonore, atmosphérique, environnementale ou même foncière avec ses aires de stationnement).

Dans ce contexte et dans le respect de notre mission, nous avons instruit notre avis sur l'objet strict de l'enquête Loi sur l'eau.

Nous laisserons à d'autres sans doute le soin de trancher le débat de savoir si la dichotomie du dossier a « conduit à l'organisation des procédures à suivre par les pétitionnaires conformes à la réglementation en vigueur » comme l'affirme SANEF ou si, comme le soutiennent nombre d'intervenants, cela ne respecte pas l'art L122-1 du Code de l'environnement. Nous constatons simplement qu'il nous a été difficile d'apprécier les impacts cumulés des ouvrages sur le nœud autoroutier, impossible de le faire en phase chantier et que nous n'avons pas d'information claire sur la juxtaposition des mesures compensatoires des deux concessionnaires.

Nous avons apprécié dans le projet

- Les améliorations notables apportées à l'autoroute A4 construite à une époque où les préoccupations environnementales étaient moins prégnantes : passage supérieur pour la grande faune et collecte et traitement des eaux de voirie sur la partie nord dans la forêt.
- Pour les compensations identifiées dans le dossier, le souci de SANEF de prévoir des mesures en matière de zone humides et de forêt qualitativement très élaborées, tant dans leur conception initiale que dans leur gestion dans la durée avec les ORE, aussi bien avec la Ville de Strasbourg qu'avec le Conseil Départemental. Nous comprenons cependant que plusieurs contributeurs estiment que, même au bout de 50 ans, la nouvelle forêt n'aura pas retrouvé le potentiel biologique des vieilles parcelles du Krittwald détruites.
- Le souci du détail utile pour la faune dans la pose des clôtures, les circulations facilitées des animaux…

Nous exprimons en revanche des réserves sur les sujets suivants :

- La conception des bassins : la stabilité des ouvrages devra être assurée simplement par leur poids sans utiliser de systèmes de clapets jugés peu fiables dans ces conditions d'utilisation
- Le dimensionnement des bassins : les séries pluviométriques ne pouvant prendre en compte les évolutions récentes constatées dans la répétition des évènements climatiques violents, la fréquence de retour 20 ans (et 4 pour les installations provisoires de la phase chantier) doit être prise en compte dans le dimensionnement
- En matière de compensation, on est finalement loin du principe « *d'absence de perte nette, voire gain de biodiversité* » dicté par la Loi du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. L'ilot forestier restant dans l'échangeur mérite lui aussi compensation et l'apport des 250 000 m3 de matériau nécessaire aux remblais entraine lui aussi une destruction de surface de milieu naturel complètement passée sous silence et qu'il faut impérativement minimiser (recyclage et/ou carrière en roche massive). Nous considérons donc que la surface des terres à apporter en compensation après aménagement doit être majorée.

Surtout, deux points du projet que nous jugeons très importants nous préoccupent :

- La mise en place conjointe ARCOS-SANEF des mesures de rétablissement du champ d'inondation du Neubachel se fait en fragilisant sérieusement la protection de la nappe alluviale. Ceci n'est pas conforme avec les prescriptions du SAGE Ill Nappe Rhin et aucune solution de substitution n'a été évoquée auprès de nous.
- La modification de la forme de l'échangeur et le déplacement de son centre de gravité vers le Nord entre le projet de 2006 (enquête préalable à la DUP) et celui de 2018, conduit, pour une fonctionnalité qui ne nous apparaît pas meilleure, à une destruction supplémentaire de plus de 5ha, voire 18 ha de forêt et de zones humides, objet formel de la demande d'autorisation. Clairement la phase Réduire de la procédure référente ERC n'a pas été menée à son terme.

Nous avons conscience que ces deux points du projet ne relèvent pas directement de la responsabilité de SANEF, mais ces impacts n'en demeurent pas moins pénalisants pour la ressource en eau et la forêt humide.

Enfin, nous adhérons aux principes dictés par l'article 69 de la Loi du 8 août 2016 sur la Reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, en particulier l'Art L.163-1.-I du code de l'Environnement dans sa version du 10 août 2016 qui dispose : ***« Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état »*.**

Pour toutes ces raisons dûment explicitées dans les pages et paragraphes précédant :

- **Après avoir écouté le public et analysé toutes ses contributions, après avoir longuement étudié le dossier soumis à enquête, après avoir recueilli les explications de SANEF, pendant l'enquête publique et lors de la réunion de synthèse du 12 juin 2018, après avoir examiné le mémoire en réponse du 26 juin 2018, après plusieurs visites sur le terrain,**

- **En l'état du projet, la commission d'enquête exprime, à la majorité des voix, un**

AVIS DEFAVORABLE

à la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau formulée par SANEF pour la première phase d'aménagement du nœud A4 / A35 / Contournement de Strasbourg.

Fin de l'Avis et des Conclusions motivés de la Commission d'enquête

Fait à Strasbourg, le 6 juillet 2018

Valérie GOBYN | Monique HUTTER | Michel LAFOND