

# Comment participer à l'enquête publique ?

Tout le monde peut participer, même si vous n'habitez pas les communes touchées directement par le projet.

## Quels sont les communes impactées ?

Innenheim • Duppigheim • Duttlenheim • Kolbsheim • Ernolsheim-sur-Bruche • Breuschwickersheim • Achenheim • Osthoffen • Ittenheim • Oberschaeffolsheim • Hurtigheim • Stutzheim-Offenheim • Dingsheim • Griesheim sur Souffel • Pfulgriesheim • Pfettisheim (nouvellement rattachée à Truchtersheim) • Lampertheim • Eckwersheim • Vendenheim • Brumath • Hoerdet • Reischtett •

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra consigner ses observations et propositions selon les modalités suivantes :

## Trois possibilités pour participer :

1. sur les **registres** d'enquête ouverts à cet effet **dans les 22 mairies citées ci-dessus** ainsi qu'à l'**Eurométropole** de STRASBOURG, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux (voir exemples d'arguments ci-dessous).
2. par **voie postale**, à l'attention de la Présidente de la commission d'enquête en mentionnant comme objet « Enquête publique ACOS – DAU ARCOS », à la mairie d'ITTENHEIM, 20 rue Louis Pasteur, 67117 ITTENHEIM (siège de l'enquête publique).
3. ou par **mail** : [pref-acos-arcos@bas-rhin.gouv.fr](mailto:pref-acos-arcos@bas-rhin.gouv.fr) en mentionnant comme objet « Enquête publique ACOS – DAU ARCOS »

**Le dossier d'enquête est consultable sur le site de la préfecture :**

<http://bas-rhin.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-prevention-des-risques-naturels-et-technologiques/LSE-Loi-sur-l-Eau-Secheresse/Installations-soumises-a-autorisation/Autoroute-de-contournement-ouest-de-Strasbourg>

# Exemples d'arguments à présenter – Enquête publique GCO – Dossier unique

## - En introduction

On peut laisser entendre que l'empressement que met le ministère de l'écologie à vouloir autoriser ce projet, alors qu'il a tous les moyens de le bloquer (avis du CNPN et de l'Autorité environnementale...), cache peut-être un arrangement entre Vinci et l'Etat (NDDL vs GCO) dont les Alsaciens devraient à nouveau faire les frais. Ne nous laissons pas faire !

## - Sur la forme

### 1. *Projet saucissonné*

Le projet du GCO comprend deux volets, l'un porté par Vinci-Arcos, l'autre par la SANEF. Or, l'enquête publique ne porte que sur le projet Arcos (une autre enquête publique séparée est prévue pour le volet SANEF concernant la partie échangeur au nord du tracé)<sup>1</sup>. Comment le public peut-il dans ces conditions se faire une idée complète et précise des enjeux sur l'ensemble du projet ? Ceci est un mépris de l'avis du public.

L'impact du projet de GCO va bien au-delà de son emprise directe, puisqu'il entraîne la réalisation **d'aménagements fonciers sur 11 000 ha !** L'impact de ces remboursements sera considérable, mais n'est pas traité dans le dossier d'enquête publique. Il y a une série d'engagements comme par exemple une lettre du Conseil Départemental (en charge des remboursements, financés par Vinci) qui assure qu'il s'engage à obtenir "une prise en compte réelle et équilibrée de l'environnement". On a le droit d'y croire quand on voit le bilan réel des remboursements des dernières années. Le C. Départemental, pour être crédible, aurait mieux fait de produire des vrais bilans écologiques, à 5 et 10 ans, des AFAF déjà réalisées pour montrer concrètement comment il sait faire pour prendre en compte l'environnement.

### 2. *Simulacre de démocratie et une enquête publique faussée*

Dans un communiqué de presse du 23 janvier 2018, alors que le Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) a émis un deuxième avis négatif sur le dossier, et que l'avis de l'Autorité environnementale (Ae) n'était pas encore connu, le ministère de la transition écologique et solidaire a déclaré qu'il allait autoriser les travaux de l'autoroute. C'est un vrai scandale et un **déni de démocratie**. Nous devons montrer à l'Etat que

<sup>1</sup> Certes, le dossier comprend une synthèse de l'étude d'impact du volet SANEF, mais les avis du CNPN et de l'Autorité environnementale ne sont pas connus à ce jour. Ce n'est pas sérieux !

l'avis des citoyens doit être pris en compte et nous mobiliser encore plus ! En annonçant, avant même l'enquête publique, que l'autorisation unique va être délivrée, le Gouvernement fausse l'appréciation du public et met la pression sur la commission d'enquête, une manœuvre qui dénature l'enquête publique.

### 3. Dossier difficile d'accès

Un autre moyen de mépriser l'avis de la population en lui montrant qu'elle n'y connaît rien, c'est de fournir des **dossiers ultracompliqués**, illisibles et noyés dans un discours technique qui cache les vrais enjeux. Même l'autorité environnementale (Ae), qui est pourtant composée d'ingénieurs et de scientifiques, considère que le dossier est « particulièrement volumineux et difficile d'accès » (p. 3).

Par ailleurs, suite aux remarques du CNPN et de l'Ae, Vinci aurait pu, dans un tableau synthétique, présenter les remarques et les réponses apportées par Vinci en séparant clairement les mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Cela aurait simplifié la lecture pour comprendre les enjeux et la pertinence des réponses. Au lieu de cela, Vinci a préféré noyer les réponses aux remarques dans un nouveau document actualisé, ce qui rend la **lecture volontairement très compliquée, voire impossible.**

Ne nous laissons pas impressionner par ces manœuvres et osons donner notre avis.

## - Sur le fond

### 1. Opportunité (en lien avec impact)

Les chiffres de trafic sont surestimés. L'Ae note (p. 19) que les prévisions de trafic de 2006, entre 2000 à 2020 visaient une augmentation des trafics de 57 à 80 % (PL et VL). Or, les chiffres réels de trafic selon le rapport d'activité de Vinci sur son réseau autoroutier font état d'une progression de 12,8 % entre 2006 et 2015 (soit 28 % sur la période de référence - 20 ans). On est loin des 80 % annoncés pour justifier le projet ! Pourtant les perspectives de trafic dans le dossier (Synthèse actualisée de l'étude d'impact, p.141) prévoient un doublement du trafic entre 2020 et 2040 ! De telles prévisions semblent totalement infondées compte tenu des évolutions ci-dessus, et des enjeux et des prises de conscience actuelles. Imaginer de telles évolutions signifie simplement nier la réalité et la nécessaire réduction des déplacements et trafics automobiles.

### Axe européen vs délestage local

Encore une fois, l'objectif du GCO n'est pas l'amélioration des déplacements dans le bassin strasbourgeois, mais bien le développement du trafic de transit.

« L'option 2, et surtout l'option 3, répondaient mieux à l'ensemble des enjeux et des contraintes, notamment la capacité à capter les flux de transit et à améliorer les liaisons entre villes moyennes alsaciennes. Dans cette logique, l'option 3 s'avérait être la plus favorable car, moins longue, ses impacts

foncier, physique et environnemental étaient moindres »  
Synthèse actualisée de l'étude d'impact, p. 23

### Scénarios de délestage pas suffisants (cf. Ae)

« La réalisation simultanée du contournement ouest de Strasbourg et de la requalification de l'A35, dans un contexte de mise en œuvre du plan de déplacement urbain (PDU) de l'Eurométropole de Strasbourg, est réaffirmée à plusieurs reprises dans le dossier, en ce qu'elle serait nécessaire à l'atteinte des objectifs affichés pour le projet. Le dossier ne fournit cependant pas d'éléments permettant d'appréhender la réalité de la « simultanéité », pourtant annoncée comme nécessaire : l'état d'avancement du plan de déplacement urbain n'est pas abordé et celui relatif à l'opération de requalification de l'A35 ne conclut pas sur la concordance des réalisations » (avis Ae, p. 8). Voir aussi pp. 17 et 18.

L'Ae pointe le fait que, compte tenu du fait que la requalification de l'A35 est loin d'être réalisée, les scénarios auraient dû estimer l'évolution du trafic sur l'A35 avec le GCO seul, et pas avec en plus la requalification et le PDU. L'étude d'impact de 2006 estimait à +20 à +58 % selon les hypothèses la hausse des émissions de CO2 imputables au projet en 2020.

## 2. Impact global

### Contradiction avec réduction des Gaz à Effet de Serre

« Les impacts climatiques liés aux émissions de gaz à effet de serre doivent être abordés à l'échelle globale. Le projet et son étude d'impact doivent donc prendre en compte les engagements de la France de division par un facteur quatre des émissions de gaz à effet de serre en 2050. De ce point de vue, le choix du développement d'une mobilité routière induit un impact qui devrait se traduire par un écart tendanciellement opposé à la stratégie de mobilité propre reprise par la programmation pluriannuelle de l'énergie et à l'objectif du facteur 4. Cet impact doit, conformément au code de l'environnement, être évalué et faire l'objet de mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ce qui n'est pas le cas.

De surcroît, les estimations présentées dans l'étude d'impact de 2006 n'ont pas été actualisées. L'Ae recommande d'évaluer l'impact global du projet sur la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, à partir de données actualisées, en référence à la programmation pluriannuelle de l'énergie et aux engagements de la France de division par quatre de ces émissions et de présenter des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts. » (Ae, p. 21) Voir aussi ci-dessous.

### Effet sur la santé pas évident

« L'Ae rappelle que la France fait l'objet depuis le 15 février 2017 d'un avis motivé de la commission européenne pour dépassement des seuils de dioxyde d'azote relatifs à la qualité de l'air dans 19 zones, dont Strasbourg. Elle rappelle également que les risques de cancer liés à l'exposition aux particules fines se produisent sans qu'on puisse établir de seuil de concentration en dessous duquel il n'y aurait pas d'effet. L'état initial référence de nombreux établissements sensibles pour la qualité de l'air dans les communes traversées par le

projet : soixante-dix établissements scolaires et crèches, huit établissements de santé, et vingt-cinq établissements sportifs en extérieur. » (Ae p. 12).

Vinci répond (Synthèse actualisée de l'étude d'impact, p. 107): « Sans la mise en place de l'A355 et du PDU, la situation serait encore plus dégradée. » Or, le PDU est loin d'être réalisé ! Par ailleurs, Vinci se repose sur la simulation Atmo en l'interprétant à la façon qui l'arrange (voir en annexe la synthèse de l'étude Atmo).

« Toutefois, par l'abaissement des concentrations en cœur de l'agglomération strasbourgeoise, le projet permet de réduire l'exposition des populations à des concentrations supérieures aux valeurs limites. Cela réduit l'apparition d'effets sanitaires. » (Ibid. p. 107). Vinci oublie de préciser, que dans le cadre de la requalification de l'A35, il est prévu d'urbaniser le long de l'actuelle A35 : où est le gain pour les populations ?

### 3. Impact environnemental

- Impact global peu traité. Les coupures des trames vertes (Schéma Régionaux de Cohérence Ecologique=SRCE) ne sont pas traitées. Elles vont pourtant impacter la possibilité future de reconstitution d'une trame verte, pourtant indispensable dans le Kochersberg.

- Dans le cadre des aménagements fonciers, des **mesures d'irrigation** du Kochersberg ont été négociées entre le monde agricole et Vinci. Où est traité l'impact de cette irrigation, à la fois sur les lieux de pompage et les lieux de déversement (impacts sur la faune) ?

- **Destruction de forêts multiséculaires** qu'on ne peut pas reconstituer en 50 ans

- Quelle compensation des Gaz à effet de Serre (GES) ? Le projet Vinci prévoit une augmentation de trafic, notamment Poids Lourds (PL), induite par la réalisation de l'infrastructure. Il y a donc bien augmentation des GES en lien direct avec le projet. Une compensation de cette augmentation, en totale contradiction avec les politiques publiques est-elle prise en compte et compensée ? Les forêts déjà existantes ne compensent rien.

- **Absence de prise en compte de l'impact sur les sols**

« L'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation de l'impact du projet sur les Sols » Ce dossier ne fait pas exception à l'omission très fréquente de l'évaluation des impacts sur les sols alors que le projet en consomme une grande superficie (environ 450 ha). L'Ae rappelle que les sols apportent de nombreux services écosystémiques parmi lesquels la production de biomasse (alimentation, matériau, énergie), la prévention des inondations, l'épuration de l'eau (par la filtration et la dégradation microbienne), l'atténuation du changement climatique par le stockage de carbone, l'atténuation de l'effet d'îlot de chaleur urbain par la rétention et l'évaporation d'eau, le support de la biodiversité et des paysages... (Ae, p. 11).

- **Absence de prise en compte de l'impact sur l'agriculture et l'environnement de la dissémination d'espèces exotiques** ou de ravageurs (type chrysomèle) propagés le long des grands axes de communication et notamment autour des parkings poids lourds (cf aire du Haut-Koenigsbourg sur l'A 35 /chrysomèle).

- **Impact insuffisamment pris en compte et compensé** (hamster, et autres espèces) notamment à cause remembrement (cf avis CNPN)

La protection de **l'habitat du Grand Hamster** passe par l'organisation des parcelles culturales et non des parcelles cadastrales. Mais, l'aménagement foncier porte sur la réorganisation du parcellaire cadastral en permettant indirectement la réorganisation des îlots d'exploitation. Elle peut en limiter la taille mais ne peut cependant ni présager des cultures qui seront mises en place et qui pourraient impacter l'habitat du Grand Hamster, ni assurer la pérennité des aménagements des parcelles d'exploitation au-delà de la clôture de l'opération. Ainsi, les impacts réels de l'AFAF ne peuvent pas être connus à l'avance, et donc : comment les compenser ?

### 4. Gestion de l'eau et zones humides

Dans le cadre des aménagements fonciers, des **mesures d'irrigation du Kochersberg** ont été négociées entre le monde agricole et Vinci. Où est traité l'impact de cette irrigation, à la fois sur les lieux de pompage et les lieux de déversement (impacts sur la faune) ?

Vinci aurait pu réduire significativement l'impact sur les **zones humides de la Bruche** en prolongeant le viaduc, comme mesure de réduction. Vinci, contrairement à sa propagande, préfère visiblement détruire des zones humides en faisant croire que cette destruction peut être aisément compensée, ce qui n'est pas le cas, comme le montre le CNPN.

Pollution de la nappe phréatique car en Alsace cette dernière ne dispose pas de protection naturelle imperméable.

Sous-dimensionnement des bassins de rétention d'eau, risques d'inondations accrus.

### 5. Sur le sérieux du suivi des mesures.

Il est prévu un comité de suivi pour s'assurer que les mesures compensatoires seront bien mises en œuvre. Or, le secrétariat des comités de suivi est assuré par l'Etat et ARCOS (Synthèse actualisée de l'étude d'impact, p. 84) !! Si on voulait être sérieux, on confierait le suivi à des organismes vraiment indépendants (assoc ou autres) en leur donnant les moyens d'investiguer.

+ d'infos sur [www.gcononmerci.org](http://www.gcononmerci.org)

## ANNEXE

### Synthèse Etude Atmo Grand Est sur mise en œuvre du GCO

(version du 1er décembre 2016)

#### Principe de l'étude, basée sur les estimations de trafic de 2013 (fournies par le CEREMA) combinées avec 4 scénarios à l'horizon 2021 :

1. Au fil de l'eau (sans rien faire)
2. GCO (A355) + PDU (extension tram A vers Illkirch, D vers Kehl, E vers nord et sud, déviation F vers Koenigshoffen, extension ligne G long des quais sud centre ville, création BHNS Baggersee-Neuhof, TSPO ligne 203, cadencement TER 200 toutes les 30 minutes, création 4ème voir SNCF au nord pour le fret et le TER Mommenheim Haguenau ; création parking 50 places au sud de Haguenau, création parking à l'échangeur de Hoerdts ; création GCO (A355), bouclage de la rocade sud, création liaison A355 – aéroport, requalif RD 1083 et route du Rhin en boulevards urbains, restructuration routière zone commerciale nord). (NB, cela en fait des choses à réaliser avant 2021 !)
3. A355 + PDU + voie réservée au TC sur A35
4. A355 + PDU + A35 avec voie réservée + voie réservée au covoiturage

L'étude analyse les aspects suivants :

- **Evolution du trafic routier (voir détail p. 9 de l'étude) entre 2013 et 2021 :**

Scénario fil de l'eau : augmentation de 3 % du trafic sur tous les axes de l'EMS étudiés (170 000 contre actuellement 158 000 veh/jr dont 8 % de PL)

Scénario 2 : une baisse d'environ 10 % du trafic sur l'A35 par rapport au fil de l'eau (resteraient 152 000 veh/jr dont 5 % de PL). Le GCO compterait env. 22 000 veh/jr.

Scénario 4 : 148 000 veh.je sur l'A35 dont 5 % de PL.

- **Evolution de 3 types de polluants :**

a. *Dioxyde d'azote (valeur guide OMS : 40 µg/m3 en moyenne annuelle)*

Actuellement (2015), cette valeur est dépassée sur une surface de 2,7 km<sup>2</sup> et expose potentiellement environ 1 100 habitants Quels que soient les scénarios, les émissions de NO2 baissent de plus de la moitié malgré l'augmentation du trafic pour le scénario 1 du fait de l'amélioration du parc automobile. Plus aucun habitant n'est concerné.

b. *Particules PM10 (valeur limite 40 µg/m3, objectif 30, valeur guide OMS : 20 µg/m3)*

Actuellement (2015), si on prend :

Valeur limite : 0 habitant potentiellement exposé sur une surface de 0,21 km<sup>2</sup>

Valeur objectif : 120 hab sur surface de 1.23 km<sup>2</sup>

Valeur OMS : 496 600 hab sur surface de 205 km<sup>2</sup> (les 2/3 de l'EMS) !

NB : cela confirme que si on prend les critères OMS, nous sommes dans une pollution de fond qu'on ne résoudra pas par le déplacement du trafic, mais bien par sa réduction conséquente.

Scénario 1 : baisse des émissions de 20 % due à une amélioration du parc automobile. Valeur objectif : quasi 0 personnes exposées (surface 0,8 km<sup>2</sup>.) Valeur guide OMS : 494 700 personnes sur 194 km<sup>2</sup> (plus de la moitié de l'EMS)

Avec le scénario 2, les concentrations baissent de 2 à 7 µg/m<sup>3</sup> sur l'A35, mais augmentent dans la zone GCO et aux échangeurs nord, rocade sud et A355-aéroport. Pour les valeurs OMS, il reste, même avec le scénario 4, 494 000 personnes exposées (194 km<sup>2</sup>)

En résumé, pour les PM10, si on prend les critères OMS, la situation ne s'améliore pas significativement, GCO ou pas. Si on prend les valeurs objectif, elle s'améliore même sans GCO.

« Pour l'ensemble des situations avec GCO, la superficie présentant des dépassements de la valeur limite diminue de 30 % sans impact sur la population potentiellement exposée qui s'élève à environ 150 hab. » (p. 18) NB : cela s'explique du fait que les abords immédiats de l'A35 sont peu urbanisés, ceux-là même que M. Herrmann veut urbaniser !

c. *Particules PM2,5 (valeur limite en moy. annuelle : 25 µg/m3, valeur cible : 20 µg/m3, valeur guide OMS : 10)*

Actuellement : valeur limite : 0 hab exposé sur une surface de 0,53 km<sup>2</sup> ; valeur guide OMS : 509 000 hab sur une surface de 495 km<sup>2</sup> (EMS = 339 km<sup>2</sup>). PM2,5 proviennent surtout du chauffage, transport vient en 2ème position (usure des freins et pneus).

Scénario 1 : les émissions de PM2,5 (liées au transport) diminuent de 30 % ; malgré augmentation du trafic. Si on prend la valeur cible (20 µg), on passe de 1 400 hab actuellement exposés à 100 hab. NB : toujours dans la zone que M. Herrmann veut rendre constructible !

Si on prend la valeur guide OMS, aucun scénario n'apporte d'amélioration significative.

En conclusion, et en reprenant les termes d'Atmo Grand Est (p. 30), la simulation au fil de l'eau montre que le seul renouvellement du parc automobile permet une quasi disparition de la population potentiellement exposée à un dépassement des valeurs limites. Mais il reste des zones peu habitées à proximité de l'autoroute (A35) où ces valeurs sont dépassées.

Les scénarios GCO amènent en effet une amélioration supplémentaire aux abords immédiats de l'A35 et de l'A4 (100 à 350 m pour le NO2 et 20 à 70 m pour les particules), mais une augmentation des concentrations aux abords des échangeurs et du GCO.

Etant donné que le GCO s'accompagnerait d'une urbanisation renforcée le long de l'A35, dans certaines zones d'activité et dans les communes le long du tracé, on aboutirait à une pollution diffuse pour un plus grand nombre de personnes.