



8, rue Adèle Riton

67000 STRASBOURG

contact@gcononmerci.org

Mme Valérie TROMMETTER

Présidente de la Commission
d'enquête publique

Enquête publique complémentaire
COS

Mairie de Griesheim sur Souffel
1, rue de la Mairie
67370 GRIESHEIM SUR SOUFFEL

Strasbourg, le 14 avril 2022

Objet : Enquête publique complémentaire GCO

Madame la Présidente,

Nous souhaitons par la présente vous faire part de nos observations écrites concernant l'enquête publique relative au projet de contournement ouest de Strasbourg (COS-GCO-A355). Comme pour l'enquête publique de 2018, ces observations sont celles conjointes d'Alsace Nature et du collectif GCO Non merci. Elles s'organisent en plusieurs points que nous détaillons ci-après.

I. Sur la forme

A. Une procédure pour le moins surprenante

En juin 2021, les magistrats du Tribunal Administratif avaient décidé l'annulation partielle des autorisations de construction de l'autoroute pour des insuffisances sur les études d'impacts et les mesures compensatoires pour la destruction d'espèces protégées [\[voir notre article détaillé ICI\]](#). Ils avaient exigé une nouvelle étude d'impact, une nouvelle enquête publique avec une nouvelle saisine de l'Autorité environnementale et du Conseil National de Protection de la Nature.

Même s'ils n'avaient pas été jusqu'à suspendre les travaux, ils avaient conditionné la mise en service du GCO à la mise en œuvre de cette nouvelle étude d'impact et la publication d'arrêtés préfectoraux régularisant ceux de 2018 qui valaient autorisation de construire l'autoroute. La cour d'appel de Nancy a accéléré les choses, en autorisant en décembre 2021, l'ouverture de l'autoroute avant la fin des études complémentaires.

Comme vous le savez, nous nous trouvons, avec cette enquête publique, dans une situation assez ubuesque, qui correspond à un déni de démocratie et de droit, notamment lié au fait que les décisions juridiques sont de fait rendues caduques car elles arrivent bien trop tard, alors que l'infrastructure est déjà construite, voire en service. On peut raisonnablement penser que la présente procédure de régularisation, dont l'issue ne fait aucun doute (quels que soient les avis qui ont été ou qui seront formulés), ne sert à l'Etat que pour faire semblant de respecter les formes dans un dossier qui a été imposé au mépris de toutes les procédures depuis le début.

Malgré ce contexte délétère, indigne d'un Etat qui se veut le chantre de la démocratie et du climat, notre collectif a décidé, de son côté, de jouer le jeu en participant à cette enquête publique, malgré sa durée très courte, car nous sommes conscients qu'elle permettra également d'éclairer le Tribunal Administratif lors de son jugement définitif quant aux raisons impératives d'intérêt public majeur (RIIPM) qui justifieraient la destruction habitats et espèces protégées autorisée par l'Etat.

Pour cette raison, nous nous permettrons d'élargir nos observations à des points qui nous semblent cruciaux quant à ces RIIPM, quand bien même, ils ne seraient pas explicitement soulevés par le Tribunal Administratif. Dans la mesure où ce dossier se situe clairement dans un régime d'exception, il nous semble que cet élargissement de l'argumentaire se justifie pour les raisons suivantes :

- les considérants du Tribunal Administratif (TA) ont été formulés dans la perspective d'une non-mise en service du GCO (décision du TA finalement annulée par la Cour d'Appel de Nancy). **Le contexte ayant donc changé entre la décision du TA et le moment de l'enquête publique**, il serait logique d'adapter la lecture du dossier à cette nouvelle réalité.

- contrairement aux procédures classiques, où les avis et autorisations sont formulés en amont de la réalisation du projet, sur des bases prospectives, ici, le projet étant déjà réalisé, il y a la possibilité de prendre en compte les impacts réels (et non seulement supposés). **Dans ce cadre, des impacts non prévus peuvent apparaître, et il serait pour le moins étrange de ne pas les prendre en compte dans**

une procédure de régularisation. Ainsi, à titre d'exemple, les réactions des riverains du GCO réel montrent clairement une augmentation significative des nuisances liées au bruit. Alors, même si ces impacts ne sont pas pointés par le TA, leur réalité vécue ne peut être ignorée, y compris dans l'évaluation des RIIPM, nous y reviendrons.

B. Un dossier complexe et « saucissonné »

Comme pour l'enquête précédente, le dossier soumis à consultation est très complexe sur la forme. Deux consultations distinctes (ARCOS et SANEF) selon des modalités différentes et sur des temps très courts. Par ailleurs, concernant le dossier ARCOS, dont il est question ici, le dossier est à nouveau conséquent, structuré de manière complexe et rédigé dans un jargon incompréhensible du grand public. Vinci, pourtant peu avare de communication à destination du grand public quand il s'agit de se mettre en valeur, ne se donne visiblement pas la peine de faciliter les échanges critiques. **Tout cela donne l'impression que tout est fait dans un contexte où l'avis du public non seulement n'est pas recherché, mais n'a de toute façon aucune incidence sur le déroulement du processus.** L'absence de réunion publique (qui aurait pourtant eu tout son sens dans le cadre d'une procédure aussi inhabituelle) et la brièveté de l'enquête publique en sont des illustrations édifiantes.

II. Sur le fond

Nous reprendrons ici les principaux points qui nous semblent essentiels. Nous n'avons pas eu le temps, compte tenu de la durée de l'enquête, d'analyser tous les dossiers de manière exhaustive. Nous n'avons pas à notre disposition une armée de collaborateurs et de bureaux d'études comme Vinci pour produire des monceaux de documents, qui finalement servent à occulter les problèmes de fond. **Cette asymétrie énorme de moyens**, que l'Etat ne cherche nullement à compenser pour équilibrer les termes du débat, **ne manque pas d'interroger sur la réalité du débat public** en France, notamment quand il s'agit de dossiers aussi complexes que celui-ci.

Pour autant, nous pensons que les quelques éléments soulevés seront suffisamment éclairants pour montrer que ce projet est en décalage complet avec les enjeux actuels en termes de dérèglement climatique et d'effondrement de la biodiversité.

A. Sur la question des sols (point 21 du jugement du TA du 20 juillet 2021)

La question centrale est que la réalisation du GCO aura conduit à la stérilisation définitive de plus de 200 ha de terres agricoles. Même si les chiffres varient selon les études, on peut considérer que cette surface permettrait de nourrir, **à partir d'une production locale**, des milliers de familles (entre 2000 et 20 000 selon le degré d'autonomie ; voir dossiers de l'ADEME). Dans la perspective de prise en compte des RIIPM, cette question semble pourtant cruciale, notamment dans le contexte actuel de

crise écologique et sociale, qui met en évidence notre dépendance et la fragilité de nos systèmes d'approvisionnement. Beaucoup d'acteurs s'accordent sur la nécessité de relocaliser nos productions. Or, dans cette optique, il est parfaitement légitime de se demander si les RIIPM se situent du côté de la maîtrise de surfaces de production alimentaire, ou de la promotion de modes de déplacements générateurs de nuisances, de pollutions, et de gaz à effet de serre. Ceci d'autant plus que les surfaces agricoles perdues ne sont pas compensables. Dans le dossier de Vinci, les réponses occultent soigneusement cette réalité et noient cette catastrophe sous une avalanche de descriptions des sols impactés, qui ne répondent absolument pas aux enjeux réels. Comme dans d'autres parties du dossier, les problèmes de fond et souvent insolubles générés par le GCO sont oblitérés par une multitude de tableaux, de chiffres et de textes qui constituent une sorte d'écran de fumée en privilégiant l'accessoire à l'essentiel.

B. Sur la qualité de l'air (points 24 et 25)

Sur la question de la pollution de l'air, nous constatons d'une part, que selon les propres chiffres fournis par Vinci, l'effet global du GCO sur l'amélioration de la qualité de l'air est quasi nul, en revanche, celui-ci va augmenter la surface du territoire soumise à ces pollutions diffuses en l'important dans des secteurs qui étaient jusque-là relativement épargnés. D'autre part, les particules les plus problématiques (PM 1.0 et nanoparticules) ne sont pas prises en compte alors que leur effet sur la santé est de plus en plus documenté. Par ailleurs, les circulations des flux de polluants sont complexes.

Ainsi, une étude indépendante réalisée à la demande de la commune de Duppigheim montre qu'il y avait déjà une pollution de l'air importante induite par l'A35 (M35) jusque dans les villages situés le long du GCO avant la mise en service de celui-ci. Pour l'instant, aucune donnée ne montre quelle sera l'aggravation réelle de la qualité de l'air après la mise en service du GCO. Cette pollution concerne tout particulièrement les quelque 2 000 salariés de la zone d'activité de la Bruche qui, d'après cette étude, sont actuellement impactés par l'A35, et qui le seront encore plus fortement par le GCO se situant à moins de 200 m de ce secteur. La même chose vaut pour les élèves du collège Nicolas Copernic qui sont désormais à moins de 600 m du GCO.

Peut-on décemment considérer que l'aggravation de la pollution et donc des risques pour la santé publique pour des milliers de personnes constituent des raisons impératives d'intérêt public majeur ?

Sur la remarque de l'autorité environnementale qui constate que la baisse de la pollution restera modeste, le concessionnaire se contente de dire que seul le GCO ne peut permettre d'atteindre l'objectif de diminution de la pollution de l'air ! Cette réponse ne peut être satisfaisante !

Ceci d'autant moins que si un report de trafic de la M35 sur le GCO rend l'autoroute historique plus fluide, de nombreux automobilistes seront tentés de revenir sur l'A35/M35 si celle redevient « attractive ». Nous avons eu le témoignage de quelques personnes qui avaient pris l'habitude de prendre le train et le vélo pour aller travailler à Strasbourg et qui étaient tentées de reprendre la voiture certains jours si la circulation était plus fluide.

Concernant la qualité de l'air, un autre point nous semble fondamental, et il est soulevé par l'Autorité environnementale : celui de la production de gaz à effet de serre générés par le GCO et les mesures prévues par le concessionnaire pour assurer la compatibilité du projet avec les engagements de la France et avec le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de l'Eurométropole de Strasbourg. Les réponses de Vinci se contentent de présenter des modélisations sans aucun engagement concernant les points soulevés. Par ailleurs, quelles ont été les productions de gaz à effet de serre liées à la réalisation du GCO (béton, ferraille, carburant des engins...) ? Ces émissions ont-elles été « compensées », où, comment ?

C. Sur le trafic et l'urbanisation (points 33 et 36)

L'Autorité environnementale (Ae) recommande de clarifier sans ambiguïté, pour chaque résultat présenté, les infrastructures supposées en service et les mesures « complémentaires » supposées mises en place, et de prévoir un scénario montrant l'incidence de l'écotaxe alsacienne envisagée.

Même si l'écotaxe n'est pas encore mise en place (ce que répond Vinci à l'Ae), cela ne dispensait pas de produire une évaluation des impacts sur le trafic, dans la mesure où l'écotaxe est maintenant rendue possible par la loi et où la Collectivité européenne d'Alsace est en train de travailler concrètement à ce projet. Vinci ne peut donc pas faire comme si ce sujet n'existait pas, d'autant qu'il peut avoir des incidences sur l'évolution des trafics.

De la même manière, il est fait mention à de nombreuses reprises de la VLIO dans le dossier d'enquête. Or, le projet de VLIO a été abandonné (la Déclaration d'utilité publique est caduque depuis le 16/10/2021). Il aurait fallu mettre à jour le dossier pour que nous puissions avoir des données plus justes sur les prévisions de reports de trafic, et il est impensable que Vinci, avec les moyens dont il dispose, ne l'ait pas fait.

Concernant les reports de trafics, il est un sujet qui n'est nulle part abordé dans le dossier : ce sont les stratégies d'évitement (de péage et de bouchons) réalisées par certains poids lourds. Des riverains nous ont signalé, dans de nombreux villages, le passage de poids lourds internationaux qui préfèrent utiliser des itinéraires alternatifs en empruntant des routes secondaires non prévues à cet effet et augmentant d'autant les nuisances et les risques d'accidents. Le dossier d'enquête ne présente aucun chiffre sur ce trafic.

Par ailleurs, la fluidification du trafic poids lourds du fait de la réalisation du GCO peut avoir un effet d'aspiration du trafic de la rive droite du Rhin, d'autant que le coût du péage sur 24 km est bien moindre que la taxe PL (LKW Maut) perçue sur toute la longueur du Rhin supérieur côté allemand. Seule une analyse de l'évolution de la circulation à l'échelle du bassin rhénan peut permettre d'avoir une idée de l'évolution globale du trafic.

De plus, l'Eurométropole de Strasbourg a mis en place la réduction de la vitesse de circulation sur la M35, parallèlement à la mise en service du GCO. Si on constate une baisse des bouchons le matin et le soir, il n'en demeure pas moins que la circulation reste très dense à ces moments de la journée. Et aucune donnée ne permet de savoir quelle est la part de la mise en service du GCO et quelle est la part

de la baisse de la vitesse permettant cette légère amélioration. Autrement dit, est-ce que la baisse de la vitesse sur la M35 couplée avec une interdiction de la circulation de poids lourds aux heures de pointe n'aurait-elle pas suffi à réduire les encombrements ? Cela aurait pu éviter la construction d'une nouvelle autoroute induisant de nombreuses nuisances par ailleurs.

Sur la remarque de l'Autorité environnementale concernant le choix d'augmenter le prix du péage en heure de pointe, avec le risque d'avoir des effets négatifs par rapport à l'objectif assigné au projet de baisser la congestion de l'A35/M35, le dossier n'évalue pas l'incidence du différentiel de tarif de péage entre heure de pointe et heure creuse sur la réduction des pics de congestion sur l'A35/M35. En réponse à cette remarque, Vinci se contente de dire que les tarifs appliqués étaient autorisés par le contrat de concession et explique que les hypothèses retenues dans l'étude de trafics figurent au point 5 de l'annexe 6.5.1 du dossier complémentaire. Or la lecture de cette annexe montre que ces études de trafics sont essentiellement basées sur des données datant de 2016 ou même antérieures. Et même si ces données ont été complétées par une étude allégée de 2019, il est difficile d'affirmer comme le prétend Vinci que l'écart de résultats entre ces 2 études est faible. En effet, un certain nombre de facteurs n'ont pas été suffisamment en compte : par exemple le fait que la VLIO ne soit pas mise en œuvre, le fait que le télétravail ait été mis en place au moins partiellement dans de nombreuses entreprises, le fait que l'augmentation du prix des carburant liée au contexte international incite les automobilistes à restreindre une partie de leurs déplacements etc ...

Par conséquent, les arguments du concessionnaire ne nous paraissent pas constituer une réponse satisfaisante à la remarque de l'autorité environnementale. L'augmentation des tarifs en heure de pointe montre bien que le but de Vinci n'est pas de désengorger la M35 mais de rentabiliser à tout prix la mise en service de son autoroute.

En conclusion de ce point, comme nous l'avons déjà remarqué plus haut, non seulement l'effet global du GCO sur la réduction du trafic sur la A35/M35 est faible, mais de plus, il génère des trafics supplémentaires là où ils n'existaient pas (routes secondaires), et il augmente de façon significative la congestion sur l'axe RN4/A351 pour accéder à Strasbourg par l'ouest.

Le GCO ne répond donc pas à ses objectifs de décongestion du trafic autour de Strasbourg mais en plus il aboutit à créer un point de congestion supplémentaire. Peut-on parler, dans ces conditions d'intérêt public majeur ? Encore une fois, il ne s'agit pas ici de projections abstraites, mais de constats réels qui conduisent à relativiser considérablement la justification du GCO et des destructions qu'il a entraînées.

Concernant **l'urbanisation**, selon le dossier d'enquête publique, l'incidence de l'A355 sur l'urbanisation sera limitée parce que le tracé ne comporte que deux points d'échange et de diffusion du trafic avec la RD711 au sud à hauteur de Duppigheim-Duttlenheim et avec la RD1004 à hauteur d'Ittenheim-Oberschaeffolsheim.

Au niveau de l'échangeur RD1004

A hauteur de l'échangeur avec la RD1004, l'urbanisation serait freinée par le fait que les terrains sont classés en « terres agricoles » et soumis à des contraintes environnementales notamment pour la protection du Grand Hamster.

Si cela semble plausible à court terme, il est en revanche probable qu'à moyen terme cette zone directement desservie par l'A355 et accessible par la RD1004 soit soumise à une forte pression foncière pour la réalisation de nouvelles zones d'activités ou de commerces. D'ailleurs, il existe déjà une petite zone d'activités à hauteur de la RD1004.

Le secteur entre Wolfisheim, Eckbolsheim, HautePierre et Oberhausbergen a connu ces dernières années un très fort développement notamment en zones d'activités et de commerces.

L'Eurométropole de Strasbourg a tendance à s'étendre vers l'ouest et la création de nouvelles infrastructures routières amplifiera l'augmentation de l'urbanisation et le grignotage des terres agricoles. Il est illusoire de croire que les communes puissent à long terme s'opposer aux nouveaux projets d'urbanisation. La création d'une nouvelle route génère de l'attractivité pour les entreprises et pour les zones commerciales.

A titre d'exemple, le Contournement Est de Lyon est bordé d'entreprises et de zones commerciales.

Au niveau de l'échangeur RD711

A proximité immédiate de l'échangeur de l'A355 avec la RD711 existe déjà la **zone d'activités de la Plaine de la Bruche** couvrant les communes de Duppigheim, Duttlenheim et Ernolsheim/Bruche. Avec un accès amélioré au réseau autoroutier, cette zone d'activités connaîtra probablement un **développement accéléré**. Une partie des terrains est déjà classée en zone constructible pour des activités industrielles et commerciales. D'ailleurs ARCOS écrit dans le dossier : « La densification de cette zone d'activités est probable » (cf. page 66 du document DPENV-00261-Dossier Réponse TA-Volets 182-A0). Les terrains agricoles accolés à cette zone d'activités seront soumis à une pression foncière accrue même s'ils bénéficient de mesures de protection de l'environnement du fait de la présence du Grand Hamster. En cas de besoin, les futurs investisseurs sauront bien proposer des « mesures compensatoires ».

Sur ce secteur, la pression est encore accrue par la présence à proximité de l'aéroport d'Entzheim et de ses zones d'activités.

Le projet de relier directement l'A355 à l'aéroport d'Entzheim par l'ouest est déjà en phase d'étude avec un embranchement disponible sur le giratoire permettant de rejoindre l'A355 à partir de la RD711. Le développement de l'urbanisation le long de cette nouvelle route reliant l'aéroport à l'A355 aurait pour conséquence « d'isoler complètement le village de Duppigheim » déjà bordé par l'aéroport à l'est, par l'A35 au sud et par l'A355 à l'ouest.

En clair, nous faisons davantage confiance à l'analyse de l'Autorité environnementale qui craint une poussée de l'urbanisation qu'aux vagues arguties de Vinci.

D. Sur la prise en compte de la biodiversité (point 80)

Le dossier présente un nombre impressionnant de pages qui détaillent par le menu, avec force photographies et tableaux, toutes les mesures de jardinage écologique qui ont été mises en œuvre et qui sont censées, comme les indulgences au Moyen-Age, racheter le saccage paysager et écologique qui a été commis et qui va entretenir des pollutions et des nuisances (bruit, mortalité par collisions...) pendant des décennies. Même si l'armée d'écologues payée par Vinci s'attache à montrer que l'état de conservation de certaines espèces serait meilleur après qu'avant le GCO, et si effectivement certaines mesures vont se traduire localement par une amélioration du statut de certaines espèces (d'autant plus qu'on s'éloigne du GCO), toute cette débauche d'énergie ne parvient pas à cacher :

1) que la séquence « éviter » n'a absolument pas été prise en compte selon l'esprit de la loi sur la biodiversité de 2016, puisque l'évaluation de la variante 0, ou de variantes alternatives à l'autoroute, n'a jamais été sérieusement envisagée.

2) que la perte de certains milieux naturels n'est pas compensable à l'endroit ou à proximité de l'endroit où ils ont été détruits. Or, que vaut réellement une compensation (ex situ dans le jargon éco-technocrate) qui a lieu à des kilomètres de l'écosystème détruit, pour les individus des espèces concernées, et pour les humains habitant à proximité de ces endroits détruits ? Que vaut une compensation in situ à proximité immédiate d'une infrastructure polluante, bruyante et dangereuse ? Seules les espèces les moins sensibles pourront s'en accommoder, à leurs risques et périls.

3) que les forêts plantées en « compensation » des forêts détruites auront toujours 100 ou 200 ans de moins que celles qui ont été détruites à Kolbsheim et à Vendenheim, et cela a toute son importance quand on connaît l'extrême complexité et richesse écologique des forêts anciennes. Là encore, la fable selon laquelle l'augmentation des surfaces forestière replantées (en des endroits très éloignés les uns des autres) compenserait réellement les forêts détruites ne sert qu'à donner le change.

Les mesures compensatoires telles que prévues ne reconstituent que très peu de milieux naturels par rapport à ceux qui ont été détruits, pour deux raisons :

- Sur les 1 260 ha de « compensations » avancés, 1 000 ha concernent des mesures "Hamster" (dont 714 ha sont des mesures temporaires sur 10 ans), c'est-à-dire que ces surfaces restent des champs dont certains vont contenir des cultures favorables au hamster. Pour les impacts temporaires, il s'agit de 186 ha de cultures favorables (céréales, luzerne, légumineuses d'hiver), soit 26 % des 714 ha engagés. Les 714 ha représentent l'enveloppe sur laquelle s'appliquent les cultures favorables, mais l'essentiel ($714 - 186 = 528$ ha) reste en cultures normales. Pour les impacts définitifs : 287 ha de mesures intensives (50 % de cultures favorables : céréales, luzerne, légumineuses d'hiver) jusqu'à la fin de la concession, dont 83 ha de mesures très intensives (100 % cultures favorables et bandes de cultures non récoltées) pour l'essentiel dans des communes du Haut-Rhin. Donc au final, on a 226 ha de mesures intensives ($50\% \text{ de } 287 + 83$) qui représentent des cultures favorables au Grand Hamster mais qui restent cultivés de manière intensive (et ce ne sont même pas des cultures biologiques !) qui sont mises en œuvre pendant la durée de la concession.

- Pour les compensations forestières, la grande majorité des surfaces compensatoires sont en réalité des forêts existantes dont la gestion sera "améliorée" (sites 1, 2, 4 par exemple). Il en est de même pour la plupart des autres sites de compensation (par exemple sites ex situ 5, 9, 10, 11...) qui de plus, mutualisent souvent des compensations entre espèces non compatibles.

Une bonne partie des mesures prévues ne sont aujourd'hui pas réalisées alors que l'autoroute est déjà en service (cas de Mundolsheim, Lampertheim, Kolbsheim...), ou sont incohérentes (plantations de peupliers pour 30 ans dans une prairie à Ribeauvillé). De plus, ces mesures ne prennent pas en compte l'augmentation de la pollution et des gaz à effet de serre générée par l'induction de trafic, ainsi que l'a souligné à plusieurs reprises l'Autorité environnementale.

Concernant les mesures spécifiques, nous ne pouvons pas entrer dans tous les détails (le temps nous a tout simplement manqué, compte tenu de la durée très courte de l'enquête publique). Nous allons pointer quelques aspects que nous avons eu l'occasion d'analyser.

Grand Hamster

Les mesures proposées reposent en grande partie sur des partenariats avec des agriculteurs pour des types de cultures favorables au Grand Hamster mais il n'est pas détaillé dans le document ce qui se passera lorsque ces agriculteurs prendront leur retraite par exemple.

Il est seulement mentionné que Vinci a les capacités de payer les agriculteurs sur le long terme ... mais cela n'est pas une garantie suffisante de pérennité des mesures. De plus, Vinci et l'Etat considèrent que les mesures de compensations sont suffisantes par rapport à ce qui est fait dans le Plan National d'Action en faveur du Grand Hamster. Mais pour l'instant ce PNA a montré ses limites sur sa capacité à maintenir une population d'individus suffisante pour garantir la survie de l'espèce. Rappelons que la zone de protection statique représente environ 3 % de l'aire historique de présence de l'espèce, et que celle-ci est en régression constante depuis 2011 (notamment du fait de projets tels que le GCO). Par ailleurs, l'évolution des effectifs ces dernières années ne permet pas d'affirmer que le déclin de l'espèce est enrayé.

Osmoderme

Vinci devait planter 26 nouveaux saules. Or d'après nos observations, 7 ont été plantés. 3 sont déjà morts (côté est du canal). Les vieux saules têtards existants devaient être entretenus mais ils sont en mauvais état : ils devaient être taillés mais cela n'a pas été fait.

Nous avons constaté la pose de 2 nichoirs à Osmoderme installés de part et d'autre du canal à Vendenheim. Cela nous paraît bien maigre pour une mesure compensatoire d'espèce protégée ! Comment peut-on conclure que ces mesures sont suffisantes pour assurer le maintien des habitats de l'Osmoderme ?

Il va falloir attendre combien d'années avant que les arbres qui ont été replantés puissent de nouveau servir d'habitat favorable à l'implantation de l'espèce ? Les nichoirs ont été implantés à titre expérimental. Personne ne sait si cela va fonctionner...

Gagée velue

Vinci explique, en réponse aux interrogations du CNPN, que le bon état de conservation locale de l'espèce devrait être atteint grâce aux mesures prises.

Or, en mars – avril 2022, nous n'avons pas trouvé de pieds de Gagée velue sur la parcelle de compensation. Donc rien ne montre à ce stade que les mesures prises permettront de maintenir l'espèce dans un bon état de conservation ! Ce n'est pas en voyant 3 pieds de Gagea fleuris en 2021 et quelques autres non fleuris, que la viabilité de la station est acquise. Qui peut certifier que les modes de gestion de la vigne seront compatibles à long terme avec le maintien de l'espèce ? Ce ne sont là que des suppositions.

Or, il s'agit d'une espèce protégée, avec un enjeu fort localement puisque cette espèce n'est pas très présente dans le secteur d'étude. Alors que la réussite d'une implantation de plantes à bulbes après déplacement est très aléatoire, cela ne saurait constituer à notre avis une mesure de compensation valable.

Avifaune

Du point de vue de la conservation des oiseaux dans ce secteur et à plus grande échelle, toute nouvelle route induit une destruction irrémédiable de zones de reproduction, d'alimentation et de repos, une augmentation du trafic global et donc plus de pollution sonore et de risque de mortalité pour les oiseaux, et surtout une participation à l'augmentation de la température globale et donc du réchauffement climatique. La construction de la route a aussi nécessité l'utilisation de granulats provenant de carrières locales : cela a ainsi engendré également une perte d'habitats pour de nombreuses espèces d'oiseaux.

Hormis les conséquences défavorables et irrémédiables sur l'avifaune liées à la construction de la route, cette autoroute s'accompagne de plusieurs autres projets qui auront des conséquences néfastes pour la faune : plusieurs remembrements en cours, urbanisation et création ou extension de ZAC liées à la présence de l'autoroute, liaison routière vers l'aéroport avec urbanisation concomitante...

Concernant les mesures compensatoires, comme déjà évoqué lors des précédentes enquêtes publiques, elles auraient dues être efficaces dès la mise en circulation de ce tronçon autoroutier. Comme présenté dans nos précédentes contributions aux enquêtes publiques précédentes, celles-ci ne sont pas adaptées et insuffisantes. Par exemple, remplacer une forêt de plus de 100 ans détruite par la plantation d'une jeune forêt ne permet pas aux espèces animales présentes dans cette vieille forêt de s'installer dans cette plantation. De manière plus générale, plusieurs articles récents démontrent que les mesures compensatoires ne répondent pas à leurs objectifs ce qui est aussi le cas pour cette autoroute.

Concernant les impacts sur l'avifaune, ceux émanant de la pollution sonore n'ont pas été pris en compte et la grande majorité des mesures compensatoires sur des sites à proximité directe de la route ne permettront pas aux espèces de se réinstaller ou de mener à bien leur reproduction. De plus, les risques de mortalité sur ces sites compensatoires à proximité de la route sont loin d'être négligeables.

Un autre aspect qui n'est pas abordé est l'augmentation de la pollution lumineuse notamment au niveau du péage. Ceci n'est pas anodin et a des effets négatifs lors de la migration nocturne des oiseaux.

Tous ces éléments mettent en évidence les effets délétères de cette autoroute sur l'avifaune entre les impacts directs et indirects et la très relative utilité des mesures mises en place.

Zones humides

Selon nos observations, les mesures mises en œuvre ne paraissent pas conformes aux engagements. Ainsi, sur le site 1 : Bois communal de Lampertheim à Vendenheim, il était prévu, dans les arrêtés de 2018, notamment la création d'un réseau d'au moins 15 mares (surface totale 1500 m²). Or, il s'avère que le réseau de mares qui a été créé sur ce site est bien moins important que ce qui était prévu. Sont-elles réellement fonctionnelles ?

Prairies

La « reconstitution » de prairies, vantée dans le dossier comme un apport considérable à la biodiversité, peut être là encore largement relativisée par les pratiques réelles. D'une part, une bonne partie de ces espaces étaient déjà des prairies, donc le gain net pour la nature, même si des améliorations de gestion sont prévues, est à pondérer (notamment site 16). D'autre part, les pratiques concrètes de gestion semblent loin d'être maîtrisées comme le montrent les exemples des sites 12, 14 et 22. Sur le site 22, non seulement les préconisations de gestion (focalisées sur les papillons) vont avoir un effet de banalisation de la prairie (aucune zone refuge de prévue par exemple), mais les modalités de gestion ne sont pas respectées (hauteur de fauche, fauche lente, délai d'exportation de la matière...). Si dès maintenant les mesures de gestion ne sont pas respectées, quelle garantie sérieuse avons-nous qu'elles le seront pendant les 50 ans à venir, compte tenu des changements de gestionnaires, d'exploitants, et des contraintes socio-économiques difficilement prévisibles à ce jour ?

E. Sur le bruit

Cette question ne faisait pas partie des remarques du TA, elle a pourtant clairement émergé depuis la mise en service du GCO. La pollution sonore de fond générée par l'infrastructure est perçue comme extrêmement gênante pour les riverains, tout particulièrement la nuit (le tarif du péage étant moins élevé). On peut imaginer que cette nuisance va aller croissant avec l'augmentation du trafic, et qu'elle s'intensifiera également avec l'arrivée des beaux jours, quand les riverains vivront (ou essayeront de dormir) avec les fenêtres ouvertes. Cette problématique de santé publique majeure est complètement absente des dossiers ! L'irruption de ce bruit dans un contexte qui en était relativement épargné ne saurait être traitée à la légère quand on connaît l'importance des effets, mêmes inconscients, du bruit sur la santé, en particulier s'il s'agit de mesurer la question de l'intérêt public majeur.

Les toutes récentes conclusions du GIEC insistent une fois de plus sur l'extrême urgence et nécessité à changer fondamentalement de modèle socio-économique. Comment pourrait-on, dans ces conditions, considérer qu'un projet routier, consommateur de terres (non compensables), destructeur de milieux naturels et de zones humides, générateur de pollutions et de nuisances, et surtout promoteur de modes de déplacements allant parfaitement à l'encontre des enjeux cruciaux cités, puisse répondre à des intérêts publics majeurs. Les raisons impératives d'intérêt public majeur devraient conduire aujourd'hui à réduire massivement le trafic automobile, à favoriser les productions agricoles locales et respectueuses de l'environnement, toutes choses que le GCO empêche, d'une manière ou d'une autre.

Dans ces conditions, nous considérons que les Raisons impératives d'intérêt public majeur permettant de justifier la destruction d'espèces et d'habitats protégés ne sont pas établies, et que ce projet n'aurait pas dû être autorisé. De la même manière, nous considérons que les éléments complémentaires fournis par Vinci n'apportent pas de réponses satisfaisantes aux enjeux soulevés, et que les conditions de leur mise à disposition du public sont indignes d'un réel débat public. Par conséquent, nous vous prions de donner un **avis défavorable** au projet de régularisation soumis à enquête publique.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à ce courrier, nous vous prions de recevoir, Madame la Présidente, l'assurance de notre considération distinguée.

Pour le Collectif GCO Non Merci

Maurice Wintz

Président Alsace Nature

