

ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE

Du 23 janvier 2023 au 24 février 2023
Prolongation du 24 février 2023 au 10 mars 2023

**Préalable à la déclaration d'utilité publique
et préalable à l'autorisation environnementale,
relative au projet d'aménagement pour
l'amélioration des accès autoroutiers,
agglomération des trois frontières "5A3F" sur les
bans communaux de Saint-Louis et de Hésingue**



Décision du Tribunal Administratif du 09 décembre 2022

**Arrêté préfectoral portant ouverture de l'enquête publique unique
du 23 décembre 2022**

**Arrêté préfectoral portant prolongation de l'enquête publique unique
du 23 février 2023**

RAPPORT – CONCLUSIONS – AVIS MOTIVE

Monsieur Jean ANNAHEIM - Commissaire Enquêteur

SOMMAIRE

RAPPORT

1. GENERALITES	5
1.1. Préambule	5
1.2. Objet de l'enquête publique	5
1.3. Autorité organisatrice de l'enquête et maître d'ouvrage	6
1.4. Cadre juridique et réglementaire	6
1.5. Composition du dossier soumis à l'enquête publique	7
1.6. Synthèse du bilan de la concertation	8
1.7. Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale (Ae)	9
1.8. Synthèse de l'avis de l'Agence Régionale de Santé Grand Est	13
1.9. Avis de la Commission Locale de l'Eau du SAGE Ill-Nappe -Rhin	14
1.10. Synthèse de l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)	14
1.11. La déclaration d'utilité publique (DUP)	16
1.12. Situation géographique du projet et description des lieux	17
1.13. Caractéristiques des différentes opérations du projet	17
1.13.1 Modification de l'échangeur Nord n°36	18
1.13.2 Modification de l'échangeur n°37	18
1.13.3 Elargissement de la bretelle d'accès au giratoire de l'Euroairport	18
1.13.4 Mise à 2x3 voies de la section courante de l'A35	18
1.13.5 Modification du carrefour de la Gravière	19
1.13.6 Modification du carrefour du Cimetière	19
1.13.7 Mise à 2x2 voies de la RD105	19
1.13.8 Les ouvrages d'art	19
1.13.9 Les ouvrages hydrauliques	19
1.14. Coût et plan de financement de l'opération 5A3F	19
1.15. Les documents cadres	20
1.16. La demande d'autorisation environnementale	20

2.	ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	22
2.1.	Désignation de la commission d'enquête	22
2.2.	Démarches préalables à l'enquête publique	22
2.2.1	Réunion préparatoire avec le porteur de projets	22
2.2.2	Prise en compte du dossier d'enquête	22
2.3.	Visite des lieux	22
2.4.	Modalités d'organisation de l'enquête publique et de participation du public	22
2.4.1	Consultation du dossier d'enquête	22
2.4.2	Contribution du public	23
2.5.	Siège et dates de l'enquête publique	23
2.5.1	Siège de l'enquête	23
2.5.2	Dates de l'enquête	23
2.5.3	Permanences du commissaire enquêteur	23
2.6.	Publicité de l'enquête	23
2.6.1	Par voie d'affichage	23
2.6.2	Par voie de presses régionales	24
2.6.3	Par voie d'internet	24
2.7.	Publicité complémentaire de l'enquête	24
2.8.	Publicité légale de la prolongation de l'enquête	24
2.8.1	Par voie d'affichage	24
2.8.2	Annonce de l'avis de prolongation de l'enquête	24
2.9.	Climat de l'enquête	24
2.10.	Clôture de l'enquête	25
3.	OBSERVATIONS DU PUBLIC	25
3.1.	Bilan quantitatif de la participation du public	25
3.2.	Procès verbal de synthèse	25
3.3.	Mémoire en réponse	25
3.4.	Synthèse et analyse des observations du public et réponses du porteur de projets	26
3.4.1	Observations orales	26
3.4.2	Observations portées sur le registre de Saint-Louis	26
3.4.3	Observations portées sur le registre de Hésingue	27
3.4.4	Observations reçues par courriels	28
3.4.5	Observations reçues par courriers	32
3.5.	Observations du commissaire enquêteur et réponse du porteur de projets	38

**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE
PORTANT SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION 5A3F**

1. RAPPEL DE LA PROCEDURE	1
2. OBJET DE L'ENQUÊTE	1
3. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	
3.1. Information du public	1
3.2. Participation du public	2
3.3. Incident	2
3.4. Le dossier mis à l'enquête	2
4. LES AMENAGEMENTS DE L'OPERATION 5A3F	2
4.1. Elargissement de la bretelle d'accès au giratoire de l'EuroAirport	2
4.2. Aménagement de l'échangeur n°36	3
4.3. Aménagement de l'échangeur n°37	4
4.4. Mise à 2x3 voies de la section courante de l'A35	4
4.5. Aménagement du carrefour de la Gravière	5
4.6. Aménagement du carrefour du Cimetière	5
4.7. Mise à 2x2 voies de la RD105	6
4.8. Les ouvrages d'art	6
5. COMPATIBILITE DU PROJET 5A3F AVEC LES DOCUMENTS CADRES	7
5.1. Le Schéma de Cohérence Territorial du Pays de Saint-Louis et des 3 Frontières	7
5.2. Les documents d'urbanisme de Saint-Louis et de Hésingue	7
6. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	7

**CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE
PORTANT SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE DE L'OPERATION 5A3F**

1. RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUÊTE	1
2. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	1
2.1. Information du public	1
2.2. Participation du public	1
2.3. Le dossier mis à l'enquête publique	1
3. METHODOLOGIE RETENUE PAR LE COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	1
3.1. La gestion de l'eau	2
3.1.1 Les eaux pluviales	2
3.1.2 Les eaux souterraines	2
3.1.3 Les impacts en phase chantier	3
3.2. Les ouvrages hydrauliques	3
3.3. Le milieu naturel	3
3.3.1 Les impacts sur les espaces naturels	3
3.3.2 Les impacts sur la faune et la flore	4
4. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	5

ANNEXE

- Néant

PIECES JOINTES

Destinataire : Autorité organisatrice de l'enquête (uniquement)

- 2 registres d'enquête
- 4 courriers
- 9 courriels
- 1 observation hors délai
- Le procès verbal de synthèse
- L'intégralité du mémoire en réponse du porteur de projets

1. GENERALITES

1.1. Préambule

L'agglomération des trois frontières, qui intègre les communes de Saint-Louis et de Héringue va connaître un important développement économique en raison du projet Euro3Lys, composé des quartiers du Technoport et du Lys. Ce projet est également lié à d'autres opérations connexes qui concernent l'EuroAirport, Technoparc, le prolongement de la ligne du Tram 3, le parking relais de la Gare de Saint-Louis et les aménagements routiers. L'implantation de ces différentes opérations sur ce périmètre va générer un afflux de circulation sur le réseau routier de l'A35 et de la RD105, tous deux proches de la saturation actuellement. Aussi, la projection des trafics aux horizons 2030 et 2040 a conduit la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA) à concevoir un projet d'aménagement pour l'amélioration des accès autoroutiers, agglomération des trois frontières (5A3F). L'objectif est de pallier les difficultés liées à la congestion des voies de circulation, d'accessibilité aux nouveaux projets et de sécurisation des carrefours. Par ailleurs, compte tenu que ce projet constitue l'une des opérations du projet "Euro3Lys", le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), autorité environnementale compétente, précise que l'étude d'impact du projet 5A3F doit donc être incluse dans celle du projet global.

Pour mémoire, des études techniques préalables portant sur les impacts des projets sur le réseau routier de l'A35 et de la RD105 ont initialement été lancées en 2013 par la DREAL. Par la suite, les différentes instances compétentes (initialement porté par le Conseil Départemental du Haut-Rhin puis par la CEA, la Communauté de Communes des Trois Frontières, le Syndicat Mixte d'Aménagement du Technoport) ont menées chacun en ce qui le concerne une étude d'impact Euro3Lys, des études de projet, une étude de trafic, une étude urbaine ainsi que les études préalables et d'opportunité.

A l'issue de la concertation menée en 2018, des solutions d'aménagement ont été apportées à l'opération, notamment en ce qui concerne la configuration des carrefours. Le projet ainsi élaboré a donné lieu le 18 décembre 2019 à l'avis du CGEDD, à l'avis de l'Agence Régionale de Santé Grand-Est (ARS) du 24 août 2022 et à l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN) du 06 octobre 2022, avant d'être mis à la présente enquête publique.

1.2. Objet de l'enquête publique

La présente enquête publique porte sur le projet d'aménagement pour l'amélioration des accès autoroutiers, agglomération des trois frontières, dit projet 5A3F sur les bans communaux de Saint-Louis et de Héringue. Elle est préalable à la déclaration d'utilité publique et préalable à la demande d'autorisation environnementale, dite autorisation unique, qui comprend la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et la demande de dérogation au titre de l'interdiction de destruction d'individus et d'habitat d'Espèce Protégées.

La décision susceptible d'intervenir au terme de cette enquête publique est la confirmation de la Collectivité Européenne d'Alsace sur l'intérêt général de son projet, rendue au Préfet dans un délai qui ne peut excéder six mois, et pour les conseils municipaux de Saint-Louis et de Héringue de se prononcer sur l'autorisation environnementale.

1.3. Autorité organisatrice de l'enquête et maitre d'ouvrage

- Autorité organisatrice

Préfecture du Haut-Rhin
11 avenue de la République
68000 COLMAR

- Maitre d'ouvrage et exploitant de la RD105

Collectivité Européenne d'Alsace
100 avenue d'Alsace
BP 20351
68006 COLMAR Cedex

1.4. Cadre juridique et réglementaire

- le code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 à L.123-18, L.126-1, L.181-1 et suivants, L.214-1 et suivants, L.411-2, R.122-2 et suivants, R.181-1 et suivants R.411-1 et suivants ;
- le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L110-1 à L.112-1, L.121-1 et suivants et R.111-1 à R.112-24 ;
- l'extrait des délibérations du 15 mai 2020 de la commission permanente du Conseil départemental du Haut-Rhin, validé par le président de la collectivité européenne d'Alsace dans son courrier du 9 décembre 2021 ;
- le dossier comportant les documents à mettre à l'enquête publique déposé par la chef de projets de la direction des routes, des infrastructures et des mobilités de la collectivité européenne d'Alsace le 17 janvier 2022 et complété en octobre 2022 ;
- l'avis délibéré de l'autorité environnementale du 18 décembre 2019, et la réponse de la collectivité européenne d'Alsace à cet avis en date du 15 janvier 2020 ;
- la demande du 9 décembre 2021 du président de la Collectivité européenne d'Alsace, sollicitant l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de son projet "5A3F" ;
- la demande du 12 octobre 2022 du directeur départemental des territoires, de mise à l'enquête publique du dossier GunEnv 0100001082 de demande d'autorisation environnementale, concernant le projet d'aménagement de la RD105, de l'A35 et des accès autoroutiers de Saint-Louis et Hésingue dit « 5A3F » portant sur l'autorisation loi sur l'eau et la dérogation aux interdictions édictées en application du 4°) de l'article L.411-2 du code de l'environnement ;
- la décision du 9 décembre 2022 du président du tribunal administratif de Strasbourg portant désignation du commissaire enquêteur ;
- l'arrêté préfectoral en date du 23 décembre 2022 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et préalable à l'autorisation environnementale, relative au projet d'aménagement pour l'amélioration des accès autoroutiers, agglomération des trois frontières, dit projet 5A3F, sur les bans communaux de Saint-Louis et de Hésingue.

1.5. Composition du dossier soumis à l'enquête publique

Le dossier d'enquête a été élaboré par la Collectivité Européenne d'Alsace en collaboration avec entreprise d'ingénierie ARTELIA et le bureau d'étude ECOSCOP. Sa composition est la suivantes :

- **Dossier relatif à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)**

A- Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives

B- Plan de situation

C- Notice explicative

D- Plan généraux des travaux

E- Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants

F- Appréciations sommaires des dépenses

Annexe 1 : Compatibilité de l'opération avec le règlement des P.L.U. de Héisingue et Saint-Louis

Annexe 2 : Avis de l'Autorité environnementale sur la demande de cadrage préalable relative au projet Euro3Lys

Annexe 3 : Bilan de la concertation sur les études préalables d'opportunité

Annexe 4 : Etude d'impact du projet Euro3Lys

- Fascicule I : Présentation du projet et des opérations
- Fascicule II : Etat actuel de l'environnement
- Fascicule III : Incidences et mesures
- Fascicule IV : Méthodologie, sources et acronymes
- Fascicule V : Annexes
 1. Avis du CGEDD, suite à une demande de cadrage,
 2. Réponse du CGEDD à la demande d'examen au cas par cas du Conseil Départemental du Haut-Rhin,
 3. Bilan de la concertation du Tramway 3,
 4. Plan de masse du projet "Euro3Lys",
 5. Historique du site du Technoport,
 6. Etude sur le potentiel en énergies renouvelables,
 7. Présentation détaillée des habitats à enjeux de conservation,
 8. Listes des plantes vasculaires recensées et enjeux,
 9. Liste de la faune recensée et enjeux – Mammifères terrestres,
 10. Liste de la faune recensée et enjeux – Chiroptères,
 11. Méthodologie d'évaluation des enjeux écologiques,
 12. Diagnostic zones humides BURGEAP,
 13. Fiches de données Basias,
 14. Synthèse du plan de gestion BURGEAP,
 15. Historique du site du Baggerloch,
 16. Etude Agricole,
 17. Implantations des réseaux au droit des différentes opérations du projet,
 18. Objectifs du SCOT des cantons de Huningue et de Sierentz,
 19. Contenu d'une étude de niveau I,
 20. Etude de trafic,
 21. Référentiel Saint-Louis 2030.

Annexe 5 : Avis de l’Autorité environnementale sur l’étude d’impact du projet Euro3Lys

Annexe 6 : Mémoire en réponse à l’avis de l’Autorité environnementale

Plan du périmètre de l’opération (format A3 - Echelle 1/10000)

- **Dossier relatif à la demande d’autorisation environnementale**
 - Fascicule I : Introduction et résumé non technique
 - Fascicule II : Description et justification de l’opération
 - Fascicule III : Etat initial de l’environnement
 - Annexe 1 : RD 105-Desserte du Technoport à Saint-Louis – Expertise zone humide
 - Annexe 2 : Inventaire des mollusques aquatiques du Liesbach et des chiroptères dans la partie nord du Technoport
 - Fascicule IV : Incidences sur l’environnement et mesures associées
 - Annexe 1 : Plans des ouvrages de gestion des eaux pluviales
 - Annexe 2 : Plans de l’ouvrage hydraulique sous A35
 - Annexe 3 : Etude sites et sols pollués au droit de l’ancienne décharge du Baggerloch
 - Annexe 4 : Aménagement de Rivières 2020 –Travaux de renaturation éligibles à subvention départementale
 - Fascicule V : Méthodologie
- Avis de l’Agence Régionale de Santé Grand-Est
- Avis du Conseil National de la Protection de la Nature
- Demande de mise à l’enquête publique de la Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin adressée à la Préfecture du Haut-Rhin

1.6. Synthèse du bilan de la concertation

Conformément à l’article L.103-2 du code de l’urbanisme, une concertation s’est déroulée du 11 juin au 06 Juillet 2018. Cette concertation qui portait sur les études préalable et d’opportunité de l’opération "5A3F" a donné lieu à deux réunions publiques qui se sont tenues au Forum de Saint-Louis. La première a eu lieu le lundi 11 juin 2018 et la seconde le vendredi 6 juillet 2018.

Durant la période de cette concertation, le public a pu apporter sa contribution au travers de plusieurs modes d’expressions :

- Lors de 4 permanences tenues par le maître d’ouvrage, respectivement le 21 juin et le 3 juillet 2018 à la mairie de Saint-Louis ainsi que le 15 juin et le 27 juin 2018 à la mairie de Hésingue.
- Par le biais des registres d’observations mis à disposition à la mairie de Saint-Louis et à la Comète de Hésingue,
- Par courriers et courriels adressés au responsable du projet ou en le contactant directement par téléphone.

La réunion d’ouverture du 11 juin et la réunion de clôture du 06 juillet étaient animées par les personnalités politiques et élus du département ainsi que par le responsable du projet et le Bureau d’études ARTELIA. En termes de mobilisation, il ressort de cette concertation qui s’est traduite par une participation modérée du public lors des deux réunions publiques.

Il en est de même en ce qui concerne le nombre de visiteurs comptabilisé lors des permanences (4 personnes se sont présentées à Hésingue et 9 à Saint-Louis) ou les contributions écrites enregistrées durant la période de concertation (4 courriels, 1 courrier, 4 observations dans le registre de Saint-Louis et une dans celui de Hésingue).

Les principales observations et interrogations émises par le public au cours de cette phase de concertation ont portés sur les sujets suivants :

- La problématique de la congestion du trafic sur l'ensemble des axes routiers a été l'un des points majeurs qui a cristallisé le mécontentement du public. Au vue de la saturation de ce trafic aux heures de pointes et le transit permanent des poids lourds, plusieurs interrogations ont portées sur la réelle prise en compte dans le projet de l'accroissement de la circulation à court ou moyen terme.
- L'implantation des carrefours à feux a également donné lieu à une large opposition qui a été traduite dans les différentes contributions. En effet, ce projet d'aménagement n'a pas convaincu de nombreux contributeurs puisque beaucoup d'entre eux estiment que le seuil de saturation ne pourra pas être évité. Au regard du projet présenté, le public opte pour des giratoires ainsi que la création d'un ouvrage souterrain au carrefour du cimetière, qui selon leur avis, seraient des dispositions permettant de fluidifier davantage le trafic et améliorer la sécurité des usagers.
- La qualité de vie des riverains a également fait l'objet de quelques remarques, notamment en ce qui concerne les nuisances sonores et la pollution engendrée par l'important flot de véhicules. Les interrogations ont aussi portées sur l'impact des différents projets cumulés et leurs conséquences sur l'environnement et le développement durable. D'aucuns s'accordent à imaginer un autre modèle de développement durable par une réflexion sur une nouvelle organisation de l'espace pour les activités humaines.
- Enfin, pour répondre à une mobilité alternative, le public a notamment mis l'accent sur la nécessité de renforcer les transports en commun ainsi que le développement des axes destinés aux déplacements en mode doux.

1.7. Synthèse de l'avis de l'Autorité environnementale (Ae)

Pour mémoire, le Président de l'Autorité Environnementale (Ae) a indiqué que l'opération 5A3F qui a préalablement fait l'objet d'une demande d'examen au "cas par cas", devait être incluse dans l'étude d'impact du Technoport. Dans son avis du 20 décembre 2017, en réponse à la demande de cadrage préalable, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), autorité environnementale compétente, a confirmé que l'opération 5A3F constituait l'une des opérations du projet "Euro3Lys" et que l'étude d'impact de 5A3F devait donc être incluse dans l'étude d'impact du projet global. C'est dans ce cadre que le CGEDD a été saisie pour avis par Saint-Louis agglomération le 02 octobre 2019 et rendu son avis le 18 décembre 2019.

En préambule, après avoir rappelé le contexte du projet et ses aménagements, l'Ae identifie les principaux enjeux environnementaux du projet :

- le trafic induit et ses conséquences environnementales et sur la santé : bruit, qualité de l'air,
- les émissions de gaz à effet de serre,
- la qualité des eaux et la ressource en eau,
- les corridors écologiques, en particulier celui du Liesbach,
- les milieux de la sablière Hardt Stocketen, objets d'inventaires.

- **Avis sur l'étude d'impact**

L'Ae juge ce dossier de bonne facture. Elle souligne la bonne description des mesures ERC (éviter, réduire, compenser) et de suivi du projet. Toutefois, elle considère qu'elles mériteraient d'être annoncées un peu plus en amont dans la partie incidences de manière à permettre au lecteur de pouvoir prendre du recul sur l'ensemble des mesures prises.

Ainsi, l'Ae émet ses observations et son avis sur les différents volets ci-après.

- **Analyse des variantes**

Le projet Euro3Lys

Au regard des critères ayant présidé au choix du lieu retenu pour le projet et ceux portant sur l'implantation des opérations au sein du périmètre physique, l'Ae retient qu'aucun critère ni aucune variante ne sont à ce stade présentés pour le quartier du Lys ni pour le tramway.

La ZAC du Technoport et les aménagements routiers nécessaires

Plusieurs variantes portant sur l'organisation de la ZAC du Technoport ont été étudiées, notamment en ce qui concerne l'insertion paysagère et le respect des servitudes aéronautiques du pôle de loisirs et les aménagements routiers du secteur.

S'agissant de l'aménagement de la ZAC du Technoport relative à la maîtrise foncière, l'Ae relève qu'aucune variante n'est présentée. En conséquence, elle recommande d'analyser la sensibilité du projet à une maîtrise foncière partielle du foncier nécessaire au projet tel que présenté dans le dossier et si besoin de présenter une ou des variantes en tenant compte.

En ce qui concerne la création d'un golf de 9 trous doté de greens conventionnels arrosés automatiquement, l'Ae note que le dossier ne donne pas d'explication sur les raisons de ce choix et sur ses conséquences potentielles sur le fonctionnement du golf. En conséquence, elle recommande d'explicitier et de justifier le choix de disposer également de greens conventionnels arrosés automatiquement.

- **Incidences du projet, et mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

Topographie, remblais, déblais et qualité des sols

L'Ae note que la qualité des sols du site de la grande sablière de Saint-Louis est impactée par des remblais d'origines diverses. A ce titre, elle rappelle que les études menées antérieurement devront être complétées au stade de l'autorisation environnementale.

S'agissant des remblais et des déblais nécessaires aux opérations Technoport et 5A3F, l'Ae recommande de préciser les volumes de matériaux qui feront l'objet, à l'échelle du projet, de déplacements internes au site ou d'export ou d'import. Elle relève également l'absence de plan précis de la topographie du site du projet après travaux. A ce titre, elle recommande de préciser les élévations finales des constructions et ouvrages prévues dans les différents secteurs du projet ainsi que celle du remblai et du viaduc de la nouvelle ligne ferroviaire et de compléter et ajuster l'analyse des impacts (en matière de paysage et de bruit notamment) et les mesures prises pour les éviter, les réduire et les compenser en conséquence.

En ce qui concerne les sols pollués, l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact dans les meilleurs délais par les résultats des études et diagnostics de pollution des sols annoncés, dans les différents secteurs du projet, et de présenter les mesures prises pour éviter, réduire et si nécessaire compenser les impacts du projet dans ce domaine.

Eaux souterraines et superficielles – Inondations

Compte tenu de l'impact des travaux sur les nappes superficielles locales, sur les eaux souterraines et sur la qualité des cours d'eau qui traversent le site, l'Ae recommande de compléter l'étude d'impact par une présentation précise de la topographie du site après travaux et des profondeurs des excavations nécessaires en ses différents points et d'étayer l'affirmation d'absence d'incidences des excavations et terrassements sur la nappe souterraine. Elle recommande également d'évaluer la surface de sol imperméabilisée du fait du projet.

Quant à la gestion des eaux pluviales, l'Ae recommande de compléter le dossier, en amont de la demande d'autorisation environnementale, par des essais de perméabilité des sols des différents secteurs du Technoport et d'ajuster les mesures prises pour éviter, réduire et si nécessaire compenser les impacts du projet en matière de gestion des eaux pluviales.

Milieux naturels

Après avoir rappelé les inventaires écologiques qui ont été réalisés entre 2013 et 2018, l'Ae note l'absence d'inventaires concernant les mollusques et les crustacés dans le dossier. Aussi, elle recommande de compléter les inventaires des chiroptères en partie nord du secteur d'étude, de présenter des données d'inventaires concernant les mollusques et les crustacés et de fournir en annexe de l'étude d'impact l'intégralité des inventaires menés.

S'agissant des continuités écologiques, l'Ae recommande d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur les corridors écologiques identifiés au SRCE, et de présenter les mesures qui pourraient contribuer à la préservation ou à l'amélioration de ces corridors.

Déplacements, trafics

Dans le dossier qui détaille les hypothèses retenues en termes de génération et de distribution de trafic, l'Ae note l'absence du projet de nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport. Aussi, elle recommande au maître d'ouvrage, en lien avec la SNCF et l'EuroAirport, de présenter les effets du projet de la nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport sur les trafics routiers.

Bruit

L'Ae recommande de présenter dans le dossier la situation du projet par rapport au plan d'exposition au bruit de l'EuroAirport, et d'indiquer si des prescriptions s'imposeront aux constructions réalisées dans le cadre du projet. De même qu'elle recommande de fournir, en annexe de l'étude d'impact, le résultat des mesures acoustiques aux différents points et de fournir les données de calage du modèle acoustique.

Quant aux endroits où la situation acoustique s'avère particulièrement dégradée, l'Ae recommande de cartographier dans le dossier l'ensemble des bâtiments constituant des "points noir bruit".

Elle recommande également de confirmer que l'analyse de l'impact acoustique a bien été menée en prenant en compte l'ensemble des axes susceptibles de connaître des modifications de trafic significatives, et pas uniquement les seuls axes concernés par des travaux. Elle recommande, dans le cas contraire, de reprendre l'analyse de l'impact acoustique des voies modifiées.

Enfin, compte tenu du cumul des différentes sources de bruit (trafic routier, ligne ferroviaire, activité aérienne, et tramway 3), l'Ae recommande à Saint-Louis Agglomération, à la SNCF et à l'EuroAirport :

- d'engager un travail en commun sur la modélisation et l'évaluation du cumul des bruits routiers, ferroviaires et aériens à l'échelle du territoire à l'occasion de la réalisation des différents projets les concernant ;
- de mettre ensuite en œuvre des mesures adaptées visant à réduire le bruit et à assurer la protection acoustique des secteurs amenés à connaître des modifications acoustiques significatives ($>2\text{db(A)}$) du fait de la réalisation de l'ensemble des projets ;
- de s'engager dans une politique volontariste de résorption des points noirs bruit déjà identifiés à l'état initial, ainsi que des points noirs bruit qui pourraient apparaître du fait de la réalisation de l'ensemble des projets.

Qualité de l'air, santé

S'agissant des particules fines, l'Ae recommande de vérifier les concentrations modélisées pour les PM_{2.5} et les PM₁₀, et le cas échéant d'expliquer les résultats obtenus. Elle recommande également que les maîtres d'ouvrage retiennent la mise en œuvre de mesures d'évitement ou de réduction des impacts sur la qualité de l'air, notamment sur la base des recommandations de l'étude des risques sanitaires menée.

Gaz à effet de serre

L'Ae recommande d'évaluer les effets du projet sur la captation du carbone par les sols et la végétation, en comparant l'état attendu des terrains à leur état actuel. Elle recommande aussi de préciser la trajectoire de réduction des émissions envisagée au niveau territorial, d'évaluer comment le projet s'inscrit dans cette trajectoire et si besoin de prévoir de compenser ces émissions.

Énergie

L'Ae note que l'étude d'impact ne reprend pas directement les besoins en énergie et en chaleur estimés à l'échelle du projet. En conséquence, elle recommande de synthétiser, dans l'étude d'impact, les besoins en énergie et en chaleur et froid des différentes composantes du projet (Technoport nord, pôle de commerces et de loisirs, quartier du Lys).

Ressource en eau et assainissement

L'Ae relève que le dossier ne fournit pas l'évaluation des besoins liés au projet et n'apporte pas non plus la démonstration que la ressource sera suffisante pour répondre à ces besoins. Il en est de même de l'absence de justification de la charge entrante de la station qui a augmenté de 25 % en seulement deux années. En conséquence, elle recommande de préciser les besoins en eau potable et en assainissement générés par le projet, d'évaluer les conséquences sur la ressource en eau disponible et de démontrer que le dispositif d'assainissement existant est suffisamment dimensionné.

Effets cumulés

L'Ae recommande d'évaluer la sensibilité du projet et de ses effets aux hypothèses retenues en ce qui concerne la maîtrise foncière du périmètre du projet ainsi que les remblais, le viaduc, les vibrations et le bruit ferroviaires, et de revoir l'évaluation des effets cumulés des projets étudiés en tenant compte des recommandations du présent avis.

○ **Avis sur l'évaluation des incidences Natura 2000**

L'Ae recommande de confirmer, dans l'évaluation des incidences Natura 2000, qu'aucun site Natura 2000 en continuité hydraulique avec le secteur du projet n'est susceptible d'être affecté, y compris sur le territoire allemand.

Par ailleurs, compte tenu de la proximité et de la sensibilité des sites Natura 2000 environnants, elle recommande, au stade de l'autorisation environnementale, de reprendre l'évaluation des incidences menée pour la rendre plus exhaustive, en procédant notamment à une analyse détaillée habitat naturel par habitat naturel et espèce par espèce.

○ **Avis sur le suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets**

L'Ae recommande de préciser le suivi spécifique à chacune des mesures compensatoires et de compléter le cas échéant le dispositif de suivi en fonction des recommandations du présent avis.

○ **Avis sur le résumé non technique**

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations de son avis.

1.8. Synthèse de l'avis de l'Agence Régionale de Santé (ARS) Grand Est

L'ARS Grand-Est a été saisi par la Direction départementale des Territoires le 25 juillet 2022 et a rendu son avis le 24 août 2022 en précisant les dispositions suivantes que le maître d'ouvrage devra respecter et mettre en œuvre :

Dans le cadre des périmètres de protection, l'ARS rappelle que seule la partie Nord du projet 5A3F est grevée par une servitude d'utilité publique liée au périmètre de protection éloignée des captages publics d'alimentation en eau potable de la CSAEP de Saint-Louis et environs. Elle relève aussi que l'opération n'aura pas d'incidence sur la partie Sud-ouest du projet située en bordure extérieure du périmètre de protection rapproché (PPR) du forage communal d'Hésingue.

Enfin, elle souligne également que le maître d'ouvrage a bien pris en compte les avis de l'ARS émis en 2017 et en 2019 dans le cadre de l'avis de l'Autorité environnementale au projet Euro3Lys et ZAC Technoport à Saint-Louis. Elle rajoute que dans son avis préalable à l'étude d'incidence du projet 5A3F, le maître d'ouvrage avait mentionné qu'il n'est pas nécessaire de demander l'avis d'un hydrogéologue agréé en hygiène publique.

S'agissant de la lutte contre les pollutions accidentelles, l'ARS précise que des bassins de rétention et de dépollution avec des séparateurs à hydrocarbures devront être prévus. Des procédures d'alerte et d'information devront également être mise en œuvre par les maîtres d'ouvrages et les exploitants en cas de pollution accidentelle.

Enfin, elle précise que l'évaluation environnementale ou l'étude d'impact devra être complétée par une étude des impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine en identifiant les enjeux tels que le bruit et les nuisances sonores, la qualité de l'air, les champs électromagnétiques ainsi que les risques sanitaires liés au moustique tigre et aux gîtes larvaires.

1.9. Avis de la Commission Locale de l'Eau du SAGE Ill-Nappe-Rhin

Consulté le 25 juillet 2022, la Commission Locale de l'Eau du SAGE Ill-Nappe-Rhin n'a pas donné son avis dans le délai imparti de 45 jours. Son avis est donc réputé favorable en application de l'article R.181-30 du code de l'environnement.

1.10. Synthèse de l'avis du Conseil National de la Protection de la Nature (CNPN)

Le CNPN a été rendu son avis à la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées le 06 octobre 2022. Ses observations portent sur les différents volets déclinés comme suit :

- **Le contexte**

Après avoir situé géographiquement le projet 5A3F et ses objectifs, le CNPN rappelle l'objet de la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées qui porte sur la capture, la destruction et la perturbation d'espèces protégées et sur la destruction, l'altération ou la dégradation de leur habitat. Il souligne que des impacts bruts en phase chantier sont attendus sur l'avifaune de même que des impacts résiduels sur les habitats.

- **Intérêt public majeur**

Compte tenu du développement urbain de la zone dite des Trois-Frontières qui intègre le projet Euro3Lys, le CNPN s'interroge sur les réels effets du projet 5A3F au vu de l'accroissement probable du trafic routier dans les prochaines années.

- **Absence de solution alternative satisfaisante**

Le CNPN relève que les infrastructures routières et aéroportuaires existantes, peu favorables à la biodiversité, sont des contraintes aux solutions alternatives du trafic routier actuel. Il souligne qu'une confrontation du trafic actuel à des modèles basés sur la prise en compte de contraintes nouvelles ou de choix politiques différents en matière de transport aurait mérité d'être menée.

- **Réalisation de l'état initial**

En préambule, le CNPN retrace les différents inventaires faune-flore effectués respectivement par les bureaux d'études OGE en 2015 et Ecosphère en 2018 et 2019.

Conformément aux directives du CGEDD, les inventaires portent sur la globalité des projets 5A3F et Euro3Lys. Le recensement des différentes composantes de la biodiversité présentes sur l'ensemble du secteur concerné fait état de 3 espèces floristiques inscrites sur la liste rouge d'Alsace. Parmi les 42 espèces d'avifaunes répertoriées, seule la Pie-grièche écorcheur figure sur la liste de la directive oiseaux. S'agissant des mammifères, le recensement a uniquement révélé la présence du Hérisson d'Europe protégé et celle du Lièvre d'Europe. Quant aux chiroptères, 9 espèces ont été dénombrées. Aucun gîte lié à ces derniers n'a été observé. Il en est de même pour les insectes pour lesquels aucune espèce protégée n'a été recensée. Enfin, trois espèces de reptiles, dont deux inscrites dans la directive habitat ainsi que deux espèces d'Amphibiens protégées sont présentes sur le site.

- **Appréciation des enjeux**

Au regard de l'ensemble des éléments relatif à l'état initial de l'environnement (fascicule 3) le CNPN considère que les enjeux identifiés couvrent une surface relativement réduite par rapport à ce qui peut être déduit des analyses relatives au projet plus vaste Euro3Lys.

- **Évaluation des impacts bruts potentiels**

Le CNPN souligne que le projet 5A3F est l'une des opérations comprise dans une vaste zone de développement qui porte notamment sur des programmes d'aménagements urbains ainsi qu'une nouvelle infrastructure ferroviaire. A ce titre, le cumul des effets induits par ces différents projets aura des conséquences sur les habitats et les espèces. Enfin, il précise que l'évaluateur est amené à prendre en compte la dimension Euro3Lys dans laquelle s'insère le projet 5A3F, tout en restreignant son avis à ce seul projet.

- **Mesures d'évitement et de réduction (E-R)**

Dans le cadre de ces mesures, le CNPN résume les différentes actions menées ainsi que les dispositifs mis en place afin de protéger et préserver l'environnement faunistique. Il préconise également que l'application de ces mesures d'évitement et réduction fassent l'objet d'une surveillance par un "écologue de chantier".

A l'échelle du projet Euro3Lys qui intègre l'opération 5A3F dans l'étude d'impact du projet global, des mesures sont prises dans le but de préserver certains milieux naturels. Il en est de même en ce qui concerne le maintien des continuités écologiques pour lesquelles des aménagements végétaux sont prévus.

- **Impact résiduel**

L'estimation de l'impact sur les oiseaux à l'issue des travaux s'avère faible. Il en est de même en ce qui concerne les perturbations liées au bruit et à la pollution lumineuse qui ne devraient pas évoluer. Seuls les mammifères, les amphibiens et les reptiles seraient confrontés à un risque de collision en raison de l'augmentation du trafic routier.

- **Compensation**

L'approche compensatoire est basée uniquement sur les habitats naturels pour lesquels la priorité est donnée à la compensation sur les prairies. Les calculs d'équivalence sont basés sur des évaluations d'impact sur les milieux mixtes, sur les boisements, et sur les milieux humides. Trois sites sont concernés : les jardins familiaux de Mulhouse, le site de la Harth à Bartenheim et l'élargissement des dépendances vertes sur le site du projet 5A3F. La Collectivité Européenne d'Alsace (CEA) s'engage sur une période de 30 ans afin d'assurer la gestion et le suivi des actions compensatoires concernant ces sites.

Par ailleurs, s'agissant des mesures d'accompagnement, elle propose un financement de programme de restauration concernant trois ensembles de sites ainsi qu'un financement d'un programme de recherche.

Enfin, il est également précisé qu'un suivi des espèces cibles et des habitats naturels est prévu sur 30 ans.

Conclusion

Le CNPN conclue par un avis favorable à la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées, sous condition que les engagements mis en avant par la CEA soient tenus et en particulier, que la thèse qui présente un intérêt manifeste, puisse être financée.

1.11. La déclaration d'utilité publique (DUP)

Les axes routiers de l'A35 et de la RD105 du secteur dit "des Trois Frontières" sont quotidiennement congestionnés dans les deux sens de circulation par un important trafic. Ces axes desservent l'Euroairport, la Suisse au Sud, la commune de Saint-Louis et l'Allemagne à l'Est ainsi que la commune de Héringue à l'Ouest. Au sein du périmètre de l'opération 5A3F, le flux sur l'A35 s'élève à 53 800 véhicules/jour sur le tronçon Nord de l'échangeur n°37 et à 33 800 véhicule/jour sur la partie Sud. Sur la RD105, qui est un axe transversal reliant la Ville de Saint-Louis à la commune de Héringue, le flux s'élève à 24 900 véhicules/jour à l'Ouest de l'échangeur et entre 27 600 et 33 500 véhicules/jour sur sa partie Est. Ces relevées font apparaître un trafic proche du seuil de saturation sur ces deux axes qui est défini à 54 000 véhicules/jour pour l'A35 et 24 000 véhicules /jour pour la RD105.

La réalisation de l'ensemble des futurs projets (extension de l'Euroairport, les zones Technoparc et Euro3Lys, le prolongement de la ligne du Tram 3 et le parking relais de la Gare de Saint-Louis) sont susceptibles de générer une augmentation des déplacements à court et à moyen terme. Ainsi, les prévisions du trafic à l'horizon 2045 sont nettement au-delà des seuils de saturation sur ces deux axes. En effet, par rapport au scénario de référence, le trafic sur l'A35 est estimé à 81 500 véhicules/jour et soit une augmentation de 9%, et sur la RD105, le trafic atteint 40 000 véhicules/jour, correspondant à une augmentation de 29%.

La congestion du trafic actuel est également due au fonctionnement des carrefours en raison des difficultés éprouvées par les usagers pour s'insérer en toute sécurité sur l'une des voies transversales depuis les bretelles d'accès. Cette situation génère des remontées de files conséquentes sur les deux axes de circulation, particulièrement aux heures de pointes. De plus, la fermeture de la frontière Suisse le week-end et quotidiennement entre 22h et 5h, occasionne également une importante remontée de file sur l'A35 depuis la plate forme douanière. Enfin, il est avéré que le trafic routier actuel a un impact non négligeable sur la qualité de l'air et sur l'environnement (faune et flore) en raison de la pollution générée par toutes les catégories de véhicules thermiques.

C'est dans ce contexte que les aménagements envisagés dans le cadre de l'opération 5A3F ont pour objectif de pallier ces différentes problématiques. Compte tenu de l'étendue du périmètre d'étude et du nombre de modifications programmées sur chaque secteur, le phasage des travaux est prévu en quatre tranches :

La tranche 1 concerne les aménagements destinés :

- à l'augmentation capacitaire de l'A35,
- à l'augmentation capacitaire de la RD105 Ouest,
- à la sécurisation de l'échangeur n°37,
- à la création de la passerelle piétonne.

La tranche 2 qui concerne les aménagements destinés :

- à l'augmentation capacitaire de la RD105 Est, comprenant la mise à 2x2 voies de ce tronçon intégrant une piste cyclable.

La tranche 3 qui concerne les aménagements destinés :

- à la modification de l'échangeur n°36 côté Ouest, portant sur la mise à 2 voies de la bretelle EuroAirport Nord.

La tranche 4 qui concerne les aménagements destinés :

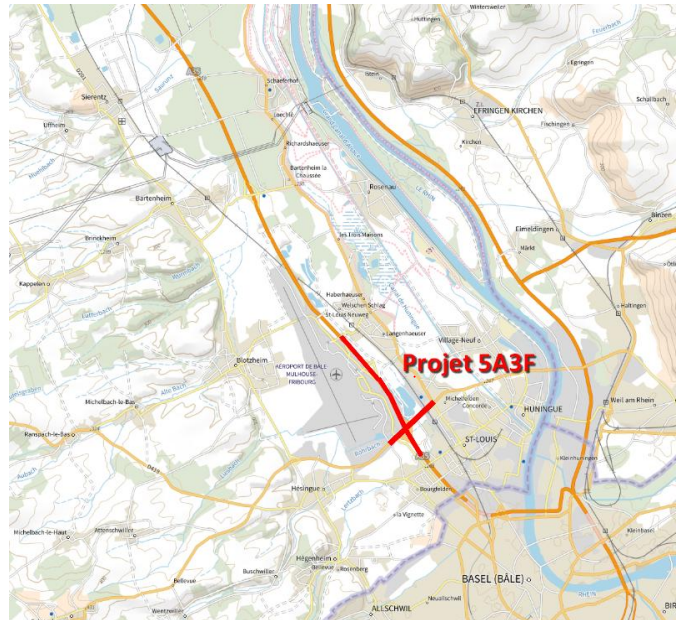
- à raccorder les deux bretelles au giratoire Technoport et EAP de l'échangeur n°36.

1.12. Situation géographique du projet et description des lieux

D'une superficie de 29 ha environ, le projet 5A3F se situe sur les bords communaux de Saint-Louis et de Hésingue, au Sud-Est du département du Haut-Rhin et limitrophe avec l'Allemagne et la Suisse.

La partie de l'A35 située au Nord de l'échangeur avec le RD105 qui dessert la Ville de Saint-Louis à l'Est et la commune de Hésingue à l'Ouest, longe l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse.

La liaison avec l'Allemagne s'effectue à l'Est dans le prolongement de la RD105. La frontière avec la Suisse se situe à l'extrémité Sud de l'A35.



Source : Géoportail

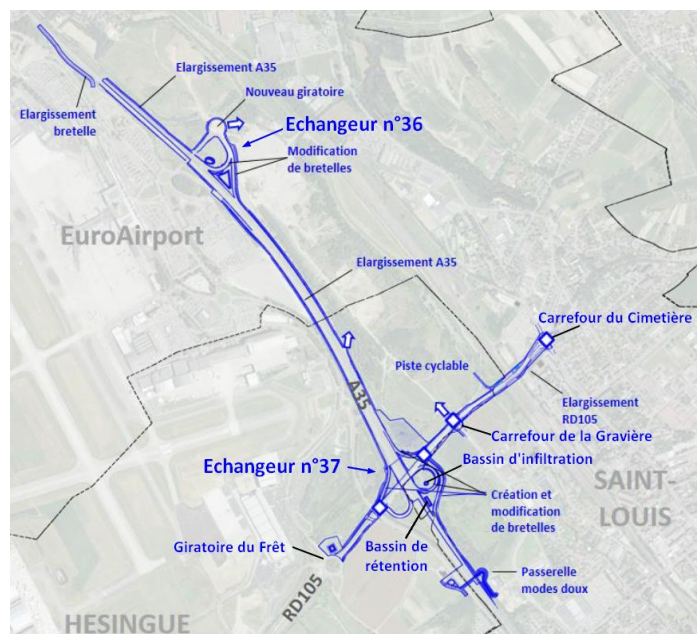
L'environnement au sein du périmètre du projet est marqué par une artificialisation des sols en raison des infrastructures routières et par des friches dotées d'une végétation sauvage et de quelques bosquets.

Le site est également traversé d'Est en Ouest par le ruisseau Liesbach (affluent du ruisseau l'Altenbach) au niveau de l'échangeur n°37. Les habitations les plus proches quant à elles se situent en bordure du carrefour du cimetière à l'entrée de la Ville de Saint-Louis.

1.13. Caractéristiques des différentes opérations du projet

Le projet 5A3F a pour objectifs de décongestionner le trafic sur les axes routiers de l'A35 et de la RD105, d'améliorer la sécurité sur les deux échangeurs Nord et Sud et d'adapter les infrastructures routières existantes aux futurs trafics liés au projet Euro3Lys. Les différentes opérations portent sur :

- l'élargissement des tronçons sur l'A35 et sur la RD105,
- la modification des bretelles d'accès et l'aménagement des échangeurs n°36 et n°37,
- la création d'une piste cyclable sur la RD105,
- la création d'une passerelle destinée aux déplacements mode doux.



Source : extrait du dossier d'enquête

1.13.1 Modification de l'échangeur Nord n°36

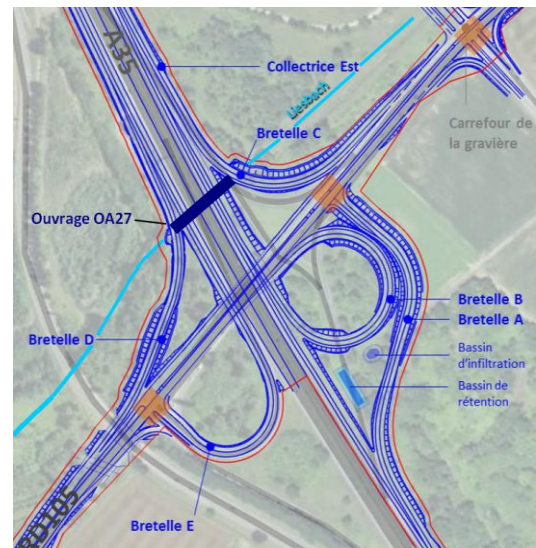
L'aménagement de cet échangeur porte sur les opérations suivantes :

- création d'un nouveau giratoire comprenant la réalisation de 3 accès au pôle Technoport Nord, un aménagement vers le barreau de liaison vers l'Euroairport ainsi qu'un nouvel agencement de la voie de raccordement aux deux bretelles reliant l'A35,
- modification des deux bretelles reliant l'autoroute à l'échangeur, aménagées à 2 voies,
- création d'un bassin d'infiltration et aménagement du bassin de rétention des eaux pluviales existant dans les délaissés routiers.

1.13.2 Modification de l'échangeur Sud n°37

Cet échangeur assure les liaisons entre l'A35 et la RD105. Il comprend les opérations suivantes :

- décalage de la bretelle A vers l'Est,
- création de la bretelle B pour un accès direct depuis la RD105 vers l'A35,
- décalage de la bretelle C,
- création d'une collectrice permettant, l'accès au Technoport depuis la RD105,
- création de la bretelle D permettant l'accès direct à la RD105 depuis l'A35,
- extension de l'ouvrage hydraulique existant et création de passages faune,
- mise en conformité de la bretelle E,
- création d'ouvrages de gestion des eaux pluviales dans les délaissés routiers.



Source : extrait dossier d'enquête

1.13.3 Elargissement de la bretelle d'accès au giratoire de l'Euroairport

L'opération consiste à ajouter une voie à la bretelle d'accès Nord de l'Euroairport afin d'anticiper l'augmentation du trafic lié aux projets d'extension de l'Euroairport et de ses aménagements internes.

Nota : Sur la figure 62, page 71 du fascicule "Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique" et sur la figure 40 page 32 du fascicule II "Descriptif et justification de l'opération", l'A35 est identifiée par erreur sous le nom RD105. Le lecteur aura corrigé de lui-même ce défaut d'impression.

1.13.4 Mise à 2x3 voies de la section courante de l'A35

En prévision d'une mise à 2x3 voies ultérieure de la section située entre les deux échangeurs n°36 et n°37, la voie de l'A35 est élargie sur un tronçon de 600 mètres dans le sens Bâle-Mulhouse et sur un second tronçon de 700 mètres dans le sens Mulhouse-Bâle. La largeur de la chaussée passera ainsi de 25 mètres à 35 mètres. Toutefois, dans l'attente de la réalisation du linéaire en 2x3 voies, ce dernier reste au stade actuel en 2x2 voies.

1.13.5 Modification du carrefour de la Gravière

L'objectif de la modification de ce carrefour est de créer un accès aux secteurs du Technoport et du Quartier du Lys par la réalisation de trois shunts en tourne-à-droite, la création d'une double voie pour gérer les tourne-à-gauche du boulevard de l'Europe vers la RD105 Ouest et une interdiction du tourne-à-gauche depuis la RD105 Ouest.

1.13.6 Modification du carrefour du Cimetière

Ce carrefour qui est traversé d'Est en Ouest par la RD105 croise la RD66 au Nord et la rue de Mulhouse au Sud. L'opération consiste à implanter des feux sur toutes les intersections de ce giratoire afin de fluidifier le trafic routier.

1.13.7 Mise à 2x2 voies de la RD105

L'opération porte sur la mise à 2x2 voies sur un linéaire de 1,2 km du tronçon de la RD105 compris entre le giratoire du Frêt à l'Ouest de l'échangeur n°37 et le carrefour du Cimetière. Chacun des axes comporte une voie rapide et une voie lente permettant un écoulement plus rapide du trafic routier. Conjointement à cette opération, une piste cyclable est envisagée sur le pont qui enjambe les voies ferrées.

1.13.8 Les ouvrages d'art

Le projet 5A3F englobe plusieurs opérations sur les ouvrages d'art suivants :

- élargissement de l'ouvrage de franchissement de la route douanière,
- élargissement du franchissement de la future route menant à l'Euroairport,
- remplacement de l'ouvrage de franchissement de l'A35 (échangeur Sud n°37),
- création d'une passerelle dédiée aux modes doux plus au Sud au-dessus de l'A35,
- élargissement de l'ouvrage sur la RD105, sous la voie SNCF.

1.13.9 Les ouvrages hydrauliques

Le passage du ruisseau Liesbach sous l'A35 de l'échangeur n°37, s'effectue au travers d'un ouvrage hydraulique OA27 (cf. figure du paragraphe 1.12.4). Compte tenu de la création des bretelles d'accès au droit de cet échangeur, cet ouvrage hydraulique d'une longueur de 85 mètres sera rallongé de 10 mètres environ à chaque extrémité. De plus, afin de permettre le passage de la petite faune, des banquettes en gravier seront aménagées de part et d'autre de l'ouvrage.

1.14. Coût et plan de financement de l'opération 5A3F

Le coût de l'opération 5A3F comprend les études dont le montant s'élève à 4 200 000 € et les travaux dont le montant est évalué à 47 106 000 € sur la base de l'Avant Projet. Le dossier mis à l'enquête publique précise que le financement fait l'objet d'un protocole entre le Département, Saint-Louis Agglomération et Unibail-Rodamco-Westfield. La Collectivité Européenne d'Alsace prend à sa charge la partie restante.

1.15. Les documents cadres

- Le Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Louis et Trois-Frontières.

Pour mémoire, le SCoT est un outil de planification stratégique intercommunal dont l'objet est de définir les grandes orientations à long terme en matière d'aménagement du territoire.

Le SCoT du Pays de Saint-Louis et Trois-Frontières a été révisé et approuvé le 26 septembre 2014. Depuis le 1^{er} janvier 2017, date de la création de Saint-Louis Agglomération, il revient à cette collectivité d'assurer le suivi et la mise en œuvre du SCoT approuvé le 29 juin 2022. Il est à noter que le dossier d'enquête mentionne que l'opération 5A3F s'inscrit dans les objectifs du Document d'Orientation Générale (DOG) du SCoT dont la révision a été prescrite le 26 septembre 2014.

- Le Plan Local d'Urbanisme de Saint-Louis

Le PLU de Saint-Louis a été approuvé le 20 janvier 2011. Depuis cette date il a fait l'objet de 8 modifications et d'une révision dont les dernières ont toutes été approuvées en 2019. Trois zones du règlement de ce document d'urbanisme sont concernées par l'opération 5A3F. Il s'agit de la zone U (Ua, Ub, Uc, Uf et Uxf), de la zone AU (2AUb) et de la zone N (Nd).

- Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Hésingue

Le PLU de Hésingue a été approuvé le 25 février 2008. Depuis cette date il a fait l'objet de 5 modifications et 2 modifications simplifiées dont les dernières ont été approuvées en 2020. Trois zones du règlement de ce document d'urbanisme sont concernées par l'opération 5A3F. Il s'agit des zones 1AUr1, 2AUx et AUtp qui se situent en bordure de l'échangeur n°37, respectivement au Nord-Ouest, au Sud-Ouest et au Nord-Est.

1.16. La demande d'autorisation environnementale

Le volet portant sur l'autorisation environnementale comprend la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'Eau et la demande de dérogation au titre de l'interdiction de destruction d'individus et d'habitat d'Espèce Protégées. Ainsi, dans le cadre de l'opération 5A3F, les différents enjeux liés à ce volet sont les suivants :

- La gestion de l'eau

Le périmètre de l'opération est localisé sur la partie Sud du Fossé Rhénaux constituée d'une importante nappe phréatique. L'aléa du risque d'inondation par remontée de nappe est qualifié avec une faible sensibilité.

S'agissant de l'alimentation en eau potable, l'opération est concernée par les périmètres de protection éloignés des 3 puits du Syndicat des Eaux de Saint-Louis, des 2 puits du Syndicat des Eaux de Bartenheim, Kembs et Rosenau. L'emprise du projet est concernée partiellement par deux périmètres de protection éloignée des captages d'eau potable respectivement de Saint-Louis et d'Hésingue.

En ce qui concerne l'assainissement des eaux pluviales, l'opération intègre la mise en conformité du traitement des eaux de ruissellement par la réalisation de plusieurs systèmes de collectes tels que des bassins de rétention et d'infiltration. Par ailleurs, des ouvrages hydrauliques sont également envisagés au droit de l'A35 pour assurer la continuité de l'écoulement du Liesbach.

- La pollution des sols

L'emprise du projet a fait l'objet d'un inventaire des pollutions du sol sur la base des données BASIAS (Base de données des anciens sites industriels et activités de services) et BASOL (sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif). Cet inventaire révèle que le périmètre de l'opération n'est concerné par aucun site BASIAS. Seuls les sites BASOL dénombrent plusieurs dépôts situés à proximité du projet. Il s'agit des dépôts de carburant de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, de la Grande Sablière de Saint-Louis et du dépôt du "Baggerloch" dont une partie impacte le projet.

- Le milieu naturel

Les différents milieux présents dans le périmètre de l'opération 5A3F sont composés de 30% de friches, 25% de boisements et de fruticées, 3% de cultures et 41% d'espaces artificialisés. Les zones humides (végétation et cours d'eau) quant à elles ne représentent que 0,3%. Seul, le SRCE identifie un corridor écologique C343 sur le flanc Est.

- La faune et la flore

Le recensement de la faune effectué au sein du périmètre de l'opération cible 4 catégories d'espèces faisant l'objet d'une demande de dérogation au titre des espèces et habitats protégés. Il s'agit de :

- 42 oiseaux protégés dont des espèces patrimoniales comme le Bruant Jaune, le Chardonneret élégant, le Moineau friquet, la Pie-grièche écorcheur, le Serin et le Verdier,
- un mammifère : le Hérisson d'Europe qui est potentiellement présent sur le secteur,
- 2 espèces d'amphibiens : le Crapaud calamite et le Triton alpestre,
- 3 espèces de reptiles : le Lézard des murailles, le Lézard des souches et l'Orvet.

Par ailleurs, le recensement fait également état de 9 espèces de chiroptères dont seules quatre d'entre elles présentent un enjeu de conservation. Il s'agit de la Sérotine commune et du Murin de Brandt qui présentent tous deux un enjeu fort, ainsi que de la Noctule commune et de la Noctule de Leisler dont l'enjeu est qualifié de moyen.

Enfin, parmi les nombreuses espèces d'insectes inventoriées sur le lieu du projet, aucune ne figure sur la liste des espèces protégées. Il est à souligner toutefois que les enjeux sont forts pour la Mélite des Scabieuses, assez forts pour l'Azuré des cytises et moyens pour l'Aigrion joli, l'Oedipode aigue-marine, l'Argus bleu nacré, et le Cuivré fuligineux.

Quant à la flore, aucune espèce protégée n'est recensée au sein du périmètre du projet.

2. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

2.1. Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n° E22000124/67 en date du 09 décembre 2022, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Strasbourg a désigné Monsieur Jean ANNAHEIM en qualité de commissaire enquêteur afin de mener la présente enquête publique.

2.2. Démarches préalables à l'enquête publique

2.2.1 Réunion préparatoire avec le porteur de projets

Une présentation du projet a été faite au commissaire enquêteur par Madame Amanda BRESCHBUHL – Directrice du Pôle Travaux Neufs Sud et par Madame Marie-Catherine JEANNINGROS – Chef du service Brunstatt au Pôle Travaux Neufs Sud, le 04 janvier 2023 dans les locaux de la CEA de Colmar.

2.2.2 Prise en compte du dossier d'enquête

La version numérique du dossier d'enquête a été transmis par la Préfecture du Haut-Rhin au commissaire enquêteur le 16 décembre 2022. La version au format papier a été prise en compte par le commissaire enquêteur à la Préfecture du Haut-Rhin le 06 janvier 2023. Dans le même temps, le commissaire enquêteur a coté et paraphé les deux registres d'enquêtes destinés à être mis à disposition du public dans les mairies de Saint-Louis et de Héisingue.

2.3. Visite des lieux

Suite à la présentation de l'opération 5A3F par le Pôle Travaux Neufs Sud de la CEA le 04 janvier 2022, et après avoir pris connaissance de l'ensemble du dossier d'enquête, je me suis rendu sur le site du projet le lundi 16 janvier afin de constater les difficultés et les conséquences liées au trafic routier. Cette visite m'a également permis d'avoir un aperçu de l'environnement et les impacts potentiels du projet sur le milieu naturel.

2.4. Modalités d'organisation de l'enquête publique et de participation du public

Ces modalités ont été définies en concertation avec les services de la Préfecture du Haut-Rhin et les services de la Collectivité Européenne d'Alsace.

2.4.1 Consultation du dossier d'enquête

- le dossier d'enquête au format papier a été mis à disposition du public durant toute la durée de l'enquête à la mairie de Saint-Louis et à la mairie de Héisingue, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.
- durant la même période, ce dossier était également consultable sur le site internet de la Préfecture du Haut-Rhin à l'adresse électronique suivante :
<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Dossiers-Enquetes-publiques>
- conformément à l'article L.123-12 du Code de l'environnement, le public avait également la possibilité de consulter le dossier d'enquête sur un poste informatique mis à sa disposition à la préfecture du Haut-Rhin, 7 rue Bruat à Colmar du lundi au vendredi de 9h00 à 11h30 et de 14h00 à 16h00, sous réserve d'une prise de rendez-vous préalable par téléphone au numéro : 03.89.29.22.17, ou par courriel à l'adresse suivante : pref-bepic@haut-rhin.gouv.fr.

2.4.2 Contributions du public

Conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral, le public a pu consigner ses observations et propositions durant toute la période de l'enquête selon les modalités suivantes :

- sur les registres d'enquête comportant 32 pages chacun, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur et mis à la disposition du public respectivement à la mairie de Saint-Louis, siège de l'enquête, et à la mairie de Héringue, aux jours et heures habituels d'ouverture au public.
- par voie postale, à l'attention du commissaire enquêteur, au siège de l'enquête : mairie de Saint-Louis - 21 rue Théo Bachmann - 68303 SAINT-LOUIS Cedex, où les courriers parvenue par ce mode de contribution étaient consultables.
- par voie électronique avec la mention « *projet routier dit "5A3F"* » à l'adresse suivante : pref-enquetes-publiques@haut-rhin.gouv.fr, où les observations parvenues par ce mode de contribution étaient consultables.
- auprès du commissaire enquêteur, oralement ou par écrit, lors de ses permanences.

2.5. Siège et dates de l'enquête publique

2.5.1 Siège de l'enquête

Mairie de Saint-Louis - 21 rue Théo Bachmann - 68300 SAINT-LOUIS

2.5.2 Dates de l'enquête

La présente enquête publique s'est déroulée sur une période de 47 jours consécutifs dont 14 jours de prolongation, soit du lundi 23 janvier 2023 à 09h00 au vendredi 10 mars 2023 à 16h00.

2.5.3 Permanences du commissaire enquêteur

- le lundi 23 janvier 2023 de 16h00 à 18h00 à la mairie de Héringue,
- le mardi 31 janvier 2023 de 10h00 à 12h00 à la mairie de Saint-Louis,
- le mercredi 15 février 2023 de 9h30 à 11h30 à la mairie de Héringue,
- le vendredi 24 février 2023 de 14h00 à 16h00 à la mairie de Saint-Louis,
- le jeudi 02 mars 2023 de 9h00 à 11h00 à la mairie de Héringue, (prolongation),
- le vendredi 10 mars 2023 de 14h00 à 16h00 à la mairie de Saint-Louis, (prolongation),

2.6. Publicité légale de l'enquête

Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'arrêté préfectoral, la publicité de l'avis d'ouverture de l'enquête publique a été réalisée selon les modalités suivantes :

2.6.1 Par voie d'affichage

- au format A2 (conformément à l'article 3 de l'arrêté du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique), sur les panneaux positionnés sur les deux axes routiers (A35 et RD105) concernés par l'opération 5A3F.
- au format A4 sur les tableaux d'affichage des mairies de Saint-Louis (siège de l'enquête) et de Héringue.

2.6.2 Par voie de presses régionales

- Annonce du premier avis
 - dans le quotidien "L'Alsace" du 03 janvier 2023
 - absence de parution dans le quotidien "Les Dernières Nouvelles d'Alsace"
- Annonce du second avis
 - dans le quotidien "L'Alsace" du 24 janvier 2023
 - absence de parution dans le quotidien "Les Dernières Nouvelles d'Alsace"

2.6.3 Par voie d'internet

Sur le site internet de la Préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante :

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Avis-ouverture-enquete-publique>

2.7. Publicité complémentaire de l'enquête

Des panneaux grands format présentant le projet ont été mis en place par les services de la Collectivité Européenne d'Alsace dans les mairies de Saint-Louis et d'Hésingue. Par ailleurs, un article paru le 04 janvier 2023 dans le quotidien "L'Alsace" portait sur l'ouverture de l'enquête publique du projet 5A3F ainsi que sur les modalités de participation du public.

2.8. Publicité légale de la prolongation de l'enquête

En raison de l'absence de parution de l'avis annonçant l'ouverture de l'enquête publique et précisant les conditions de son déroulement qui a été publié que dans un seul journal local ou régional diffusé, l'enquête publique unique fixée initialement du lundi 23 janvier 2023 à 9h00 au vendredi 24 février 2023 à 16h00 par arrêté préfectoral du 23 décembre 2022, a été prolongée de 14 jours, conformément à l'article L.123-9 du code de l'environnement, soit jusqu'au vendredi 10 mars à 16h00. Cette prolongation a fait l'objet de l'arrêté du 23 février 2023 de la Préfecture du Haut-Rhin et d'un affichage dans les mairies de Saint-Louis et d'Hésingue ainsi que sur les lieux du projet.

2.8.1 Par voie d'affichage

Le public a été informé de la prolongation de l'enquête publique unique par voie d'affichage dans les mêmes conditions qu'au paragraphe 2.6.1.

2.8.2 Annonce de l'avis de prolongation de l'enquête

- dans le quotidien "L'Alsace" du 28 février 2023
- dans le quotidien "Les Dernières Nouvelles d'Alsace" du 28 février 2023

2.9. Climat de l'enquête

La présente enquête publique qui a été prolongés de 14 jours, a fait l'objet d'un incident lors de la permanence du 03 mars 2023 à la mairie d'Hésingue en raison de l'absence du registre d'enquête. En conséquence, le commissaire enquêteur a ouvert un nouveau registre qui a été mis à disposition du public. Cet incident n'est pas susceptible de vicier la procédure puisqu'aucune observation n'a été enregistrée dans le premier registre et que ce dernier n'a pas été sollicité par le public entre les permanences du 15 février et du 02 mars 2023.

2.10. Clôture de l'enquête

Conformément à l'article R.123-18 du Code de l'environnement, les deux registres d'enquête ont été recueillis et clos par le commissaire enquêteur à l'issue de la période de prolongation, le vendredi 10 mars 2023 à l'heure de fermeture des mairies d'Hésingue et de Saint-Louis.

3. OBSERVATIONS DU PUBLIC

3.1. Bilan quantitatif de la participation du public

Nombre de personnes reçues lors des permanences du commissaire enquêteur	
Permanence du lundi 23 janvier 2023 de 16h00 à 18h00 à la mairie de Hésingue	1
Permanence du mardi 31 janvier 2023 de 10h00 à 12h00 à la mairie de Saint-Louis	0
Permanence du mercredi 15 février 2023 de 9h30 à 11h30 à la mairie de Hésingue	0
Permanence du vendredi 24 février 2023 de 14h00 à 16h00 à la mairie de Saint-Louis	2
Permanence du jeudi 02 mars 2023 de 09h00 à 11 h00 à la mairie de Hésingue	1
Permanence du vendredi 10 mars 2023 de 14h00 à 16h00 à la mairie de Saint-Louis	0
TOTAL	4

Observations reçues par modes d'expressions durant la période de l'enquête	
Registre mis à disposition à la mairie de Saint-Louis	2
Registre mis à disposition à la mairie de Hésingue	1
Courriers	4
Courriels	9
TOTAL	16

Nota : un courriel daté du 16/01/2023 reçu avant le début de l'enquête, et non pris en compte durant la période de l'enquête a cependant été retransmis le 10 février 2023.

3.2. Procès verbal de synthèse

Conformément à l'article R.123.18 du Code de l'environnement, le commissaire enquêteur a établi un procès-verbal de synthèse qui a été remis en main propre à Mme Marie-Catherine JEANNINGROS – Chef du service Brunstatt au Pôle Travaux Neufs Sud le 14 mars 2023 à la C.E.A. de Colmar. Par ailleurs, dans le but de garantir le sens et la bonne interprétation des différentes expressions du public, les observations (registres, courriers et courriels) enregistrées au cours de l'enquête sont jointes dans leur intégralité au procès-verbal de synthèse.

3.3. Mémoire en réponse

La CEA a transmis le mémoire en réponse au commissaire enquêteur le 17 mars 2023 par courriel et par courrier le 20 mars 2023.

Les paragraphes suivants comportent la synthèse des observations du public, les réponses du porteur de projets au procès verbal de synthèse ainsi que l'analyse portée par le commissaire enquêteur au mémoire en réponse. En conséquence, il n'apparaît pas nécessaire de reproduire ces documents à l'identique en annexe du présent rapport. Les originaux de ces documents ainsi que les contributions du public feront l'objet des pièces jointes destinées uniquement à l'autorité organisatrice de l'enquête.

3.4. Synthèse et analyse des observations du public et réponses du porteur de projets

3.4.1 Observations orales

- **Observations de M. D.M.** (rencontre avec le commissaire enquêteur lors de la permanence du 23 janvier 2023 à la mairie de Héringue)

L'intervenant estime que l'option des feux tricolores envisagée sur l'échangeur n°37 ne semble pas répondre aux objectifs du projet.

Réponse de la CEA

Les études dynamiques de trafic réalisées sur le projet ont montré l'impact positif réel du choix de modification des carrefours en carrefour à feux sur la fluidité du trafic sur la RD105. Ces feux seront « intelligents », dotés de calculateurs qui adapteront le plan de phasage des feux aux conditions réelles du trafic.

Analyse du commissaire enquêteur

La mise en application des carrefours dotés de feux tricolores de types "intelligents" confirmera ou infirmera les effets attendus sur la fluidifier le trafic qui est l'un des objectifs majeurs de l'opération 5A3f.

3.4.2 Observations portées sur le registre de Saint-Louis

- **Observation n°1** anonyme (déposée lors de la permanence du 24/02/2023)

L'intervenant souligne que la variante tunnel au carrefour du Cimetière n'a pas été considérée ni chiffrée.

Des études portant successivement sur des aménagements Stops, feux tricolores et ronds points avait déjà été mentionnées par le passé conjointement avec un projet tunnel. Le trafic Transit n'est pas fluidifié.

Beaucoup d'argent pour une solution jamais testée donc aucun retour d'expérience.

Réponse de la CEA

La variante tunnel au carrefour du cimetière a été étudiée dans le cadre des études préalables et n'a pas été retenue car elle conduisait à démolir une partie des quartiers longeant la RD105.

Analyse du commissaire enquêteur

Compte tenu de la densité urbaine au droit de ce carrefour, il peut être admis que la réalisation d'un tunnel a un fort impact sur certaines habitations situées à proximité.

- **Observation n°2** de M. P.L. (déposée lors de la permanence du 24/02/ 2023)
4 annexes jointes

L'intervenant salut les concepteurs du projet notamment pour la création de la boucle de raccordement entre l'A35 et la RD105 qui va améliorer la sécurité des usagers.

Toutefois, il fait part de sa désapprobation quant aux choix des feux tricolores sur les carrefours. A ce titre, il estime que la simulation présentée lors de la permanence du commissaire enquêteur n'est pas réaliste. En effet, ces feux vont générer une perte de temps pour les automobilistes et ne sont donc pas de nature à fluidifier le trafic. De plus, les temps d'arrêt et de redémarrage à ces endroits vont augmenter la pollution.

Au carrefour de la Gravière, il suggère la construction d'un pont en surplomb de la RD105 et un rond-point en lieu et place de feux tricolores.

Au carrefour du Cimetière, il suggère la construction d'un tunnel sous la rue de Mulhouse et non un rond-point comportant 3 voies pouvant être mal appréhendé par les usagers.

Enfin, s'agissant des poids lourds en provenance de l'Allemagne, il suggère l'instauration d'une taxe et d'autres itinéraires que la RD105.

Réponse de la CEA

Dans l'analyse des variantes, différents partis d'aménagements ont été comparés notamment du point de vue de la gestion des trafics. Les études dynamiques de trafic réalisées sur le projet ont montré l'impact positif réel du choix de modification des carrefours en carrefour à feux sur la fluidité du trafic sur la RD105. Ces feux seront « intelligents », dotés de calculateurs qui adapteront le plan de phasage des feux aux conditions réelles du trafic.

La variante tunnel au carrefour du cimetière a été étudiée dans le cadre des études préalables et n'a pas été retenue car elle conduisait à démolir une partie des quartiers longeant la RD105. La solution de dénivellation au carrefour de la gravière n'a pas été étudiée car les flux étaient gérables via un carrefour plan, solution moins onéreuse et permettant le rétablissement des voies secondaires plus facilement en limitant l'impact sur le foncier.

Avec un aménagement de type carrefour giratoire, la limite de saturation est atteinte à partir de 800 véhicules/heure aux entrées alors qu'avec un aménagement de type carrefour à feux, la limite de saturation est atteinte entre 1600 à 1800 véhicules/heure par sens en fonction du site.

Le système R-Pass, en cours d'étude par la CeA, consiste à taxer les poids-lourds sur les grands axes de transit alsacien. Le réseau qui sera taxé n'est pas encore décidé.

Analyse du commissaire enquêteur

Les solutions retenues pour les carrefours de la Gravière et du Cimetière dans le cadre de l'opération 5A3F démontrent, au vue des résultats des études réalisées, que l'option des feux tricolores répond à la problématique de saturation du trafic.

L'instauration d'une taxe pour les poids lourds quant à elle relève d'une décision politique.

Il n'appartient pas au commissaire enquêteur de se prononcer sur ce point qui n'est pas de sa compétence.

3.4.3 Observations portées sur le second registre de Hésingue

➤ **Observation n°1** de M. le Maire d'Hésingue (déposée lors de la permanence du 02/03 2023)

Très favorable au projet en raison des différents aménagements envisagés qui sont de nature à améliorer la sécurité des usagers de la route. Il en est de même des cheminements doux, qui permettront de relier en toute sécurité Hésingue à la Gare de Saint-Louis notamment grâce à la passerelle surplombant l'A35.

Enfin, ce projet qui conduira à fluidifier le trafic est également un avantage économique puisque le secteur sera plus attractif pour les investisseurs et les demandeurs d'emplois.

Analyse du commissaire enquêteur

Je prends acte de la position de l' élu en faveur du projet.

3.4.4 Observations reçues par courriels

➤ **Courriel n° 1 du 10 février 2023 à 15h08 de Mme M.G.**

Au-delà de sa satisfaction du lancement du projet 5A3F en raison des risques encourus par les usagers sur les tronçons A35 et RD105, l'intervenant propose, soit la construction d'un rond-point si la place le permet, soit la mise en place de feux tricolores.

Réponse de la CEA

Avec un aménagement de type carrefour giratoire, la limite de saturation est atteinte à partir de 800 véhicules/heure aux entrées alors qu'avec un aménagement de type carrefour à feux, la limite de saturation est atteinte entre 1600 à 1800 véhicules/heure par sens en fonction du site. Ce dernier type d'aménagement est donc en adéquation avec les niveaux de trafics présents et futurs.

Analyse du commissaire enquêteur

Analyse identique à l'observation n°2

➤ **Courriel n° 2 du 16 février 2023 à 16h16 de G.R**

L'intervenant considère que ce projet permettra d'améliorer la sécurité au niveau de l'échangeur n° 37. Il formule toutefois deux propositions :

1. Dans le but de fluidifier le trafic, création d'une voie parallèle à la RD105 permettant aux usagers en provenance de Bâle (sortie bretelle A) de rejoindre directement le Boulevard de l'Europe, sans devoir s'insérer sur la double voie de la RD105.
2. Synchronisation des feux et passage au "vert" à l'approche des véhicules principalement hors heures de pointe ou week-end.

Réponse de la CEA

Le trafic de la bretelle A vers le boulevard de l'Europe ne justifie pas une voie dédiée, consommatrice d'emprise foncière et augmentant l'artificialisation des sols contraire aux objectifs de la loi Climat et Résilience.

Les feux seront « intelligents », dotés de calculateur qui adapteront le plan de phasage des feux aux conditions réelles du trafic.

Analyse du commissaire enquêteur

L'opération s'inscrit également dans une volonté de préserver l'environnement en limitant les emprises nécessaires à la réalisation du projet.

➤ **Courriel n° 3 du 21 février 2023 à 15h27 de Saint-Louis Agglomération**

Par la délibération en date du 20 février 2023, le Conseil de Communauté approuve à l'unanimité la motion de soutien au projet 5A3F portant sur la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale. Elle souligne que ce projet est destiné non seulement à garantir la sécurité au niveau de l'échangeur de l'A35, mais permettra également d'améliorer le trafic et de concilier les différentes formes de mobilités alternatives. Elle rappelle également que ce projet est co-construit par plusieurs acteurs du territoire ainsi que par un partenariat helvétique qui a fortement contribué au financement de cette opération.

Analyse du commissaire enquêteur

Je prends acte de la position de Saint-Louis Agglomération en faveur du projet.

➤ **Courriel n° 4 du 22 février 2023 à 21h55 de M. P.C.**

L'intervenant fait part de ses craintes pour les cyclistes suite au réaménagement du carrefour du cimetière. Il rappelle que l'axe Nord-Sud le long de la rue de Mulhouse permet aux cyclistes de relier les différents quartiers de Saint-Louis et de franchir aujourd'hui l'actuel rond point en sécurité grâce aux aménagements sur trottoirs. Or, il relève que les plans figurant dans le dossier d'enquête semblent offrir plusieurs voies de circulation aux véhicules et n'apportent pas suffisamment de précisions sur la place réservée aux cycles sur cet axe.

En conséquence, il considère qu'il serait opportun de prévoir une jonction avec la piste existante le long du Lertzbach permettant de relier la gare de Saint-Louis aux quartiers Nord. Il précise que les usagers de cette piste qui se dirigent vers le Nord utilisent aujourd'hui un aménagement le long du passage piéton sur le côté Sud du rond-point. Il souhaite que cet aménagement soit préservé.

Réponse de la CEA

Le projet prend en compte les modes actifs (piétons et cyclistes) et le rétablissement de leurs continuités Nord-Sud et Est-Ouest en s'appuyant sur le schéma directeur des itinéraires cyclables validé par Saint-Louis Agglomération, AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) sur ce territoire. Les études de projet préciseront les aménagements prévus pour les modes actifs notamment au carrefour du cimetière.

Analyse du commissaire enquêteur

Au delà des modes actifs prévus dans le cadre de l'opération, je retiens que les aménagements prévus au carrefour du cimetière seront pris en compte dans les études de projets.

➤ **Courriel n° 5 du 09 mars 2023 à 22h20 de M. B.S.**

➤ **Courriel n° 6 du 10 mars 2023 à 11h24 de Mme E.B.**

➤ **Courriel n° 7 du 10 mars 2023 à 10h58 de Mme I.S.**

Favorable à l'amélioration de la sécurité au niveau des échangeurs.

Certaines modifications proposées sur la RD105 ainsi que celles portant sur les accès et sorties de l'A35 apparaissent pertinentes même si l'option des ronds points qui n'est pas retenue, améliorerait la sécurité des usagers.

Cependant, les élargissements de l'A35 et de la RD105 sont superflus en raison des impacts sur l'environnement et sur la biodiversité. Ils conduisent également à une augmentation de la vitesse sur ces tronçons d'où un risque d'accidents plus élevé. De plus, ces secteurs sont traversés par un corridor biologique. Les mesures de compensation sont clairement insuffisantes pour la faune.

S'agissant du trafic, les chiffres sur lesquels se basent les études et les projections futures, datent de 2019, et sont donc obsolètes. Ils ne reflètent pas la situation actuelle, d'autant que la fréquentation à l'Aéroport depuis 2019 est en baisse.

Il est à noter également qu'une majeure partie des projets Euro3Lys et Technoport est abandonnée.

Enfin, il s'étonne de l'absence de solutions alternatives qui pourraient résoudre la plupart des problèmes telles que :

- La mise en service d'un RER transfrontalier,
- La mise en service d'un BHNS entre le Sundgau et la Gare de Saint-Louis,
- La création d'une voie dédiée aux poids-lourds entre Mulhouse et Saint-Louis,
- La création d'une plate forme multimodale permettant le transit des poids-lourds par voies ferrées.

En conclusion, ce projet n'est pas de nature à réduire les émissions de gaz à effet de serre, ce qui pose la question de son utilité publique.

Réponse de la CEA

La période COVID, à partir de 2020, a bouleversé les habitudes de circulation, et donc les données de trafics sur cette période, avec notamment des phases de confinement et de télétravail renforcé. Ainsi, les valeurs 2020/2022 ne sont pas représentatives. De plus, les trafics actuels sont revenus au niveau de 2019.

Les seuils de saturation ont été franchis sur la RD105 et l'A35. L'augmentation capacitaire de ces voies et l'objectif de fluidification sont ainsi toujours d'actualité notamment afin d'y intégrer un BHNS (à l'étude par la Région Grand Est).

Le RER tri national est également en cours d'étude et réuni beaucoup de partenaires suisses et français.

La solution alternative de création d'une voie dédiée au Poids-Lourds nécessite l'élargissement de l'autoroute.

Le projet prévoit l'abaissement de la vitesse sur l'A35 de 110 à 90 km/h et de 80 à 70 km/h voire 50 km/h sur la RD105 en fonction des tronçons.

Le corridor écologique est actuellement dégradé. Le projet prévoit son amélioration avec la mise en place d'une banquettes dans l'ouvrage hydraulique sous l'autoroute pour permettre le passage plus aisé de la faune. Le dossier d'autorisation environnementale a obtenu l'avis favorable de la Commission Nationale de Protection de la Nature en estimant les mesures de compensation et d'accompagnement proportionnées aux enjeux du secteur et aux impacts du projet.

Analyse du commissaire enquêteur

La CEA répond précisément à toutes les solutions alternatives évoquées par le contributeur. S'agissant des mesures environnementales, la CEA rappelle l'avis favorable de la Commission Nationale de Protection de la Nature porté sur le dossier d'autorisation environnementale.

➤ **Courriel n° 8 du 10 mars 2023 à 14h48 de Mme C.R.**

Avant de projeter tout élargissement routier, il est nécessaire de reconsidérer les moyens de transport au niveau Saint-Louis et SLA en liaison avec Bâle et l'Allemagne et réduire l'usage de voiture dans un souci de sécurité et de résilience environnementale :

- amélioration de la desserte ferroviaire,
- lignes de bus fréquentes
- mise en place d'une voie vélo complètement séparée et sécurisée de la route, pour assurer les liaisons avec la gare de St Louis
- file spéciale pour les camions

Préserver la nature, éviter l'artificialisation inutile des sols et destructions des habitats.

Reconsidérer l'importance du trafic aux vues des changements sociétaux. Veiller à ce que la vitesse soit à tout prix contenue dans cette zone.

Le projet Euro3lys et ses co-projets ayant été abandonnés, il conviendra de reconsidérer la circulation routière à cet endroit et redonner de considération environnementale à cette zone.

Réponse de la CEA

Les seuils de saturation ont été franchis sur la RD105 et l'A35. Malgré l'offre importante de solutions alternatives dans le secteur, l'augmentation capacitaire de ces voies reste nécessaire.

Le projet Euro3Lys n'a pas été abandonné, seul le projet de Pôle de Loisirs et de Commerces l'a été. Une étude de trafic sans ce projet a démontré que les aménagements prévus restent malgré tout nécessaires pour faire face aux flux existants.

Le projet prévoit la réduction des vitesses sur l'A35 et la RD105 ainsi que des itinéraires pour les modes actifs en site propre en cohérence avec le schéma directeur des itinéraires cyclables validé par Saint-Louis Agglomération (AOM). Il apporte une première solution notamment avec la résorption d'une discontinuité d'itinéraire des modes actifs avec la réalisation de la passerelle franchissant l'A35 et la route douanière. Cette passerelle permettra à de nombreux automobilistes de franchir le pas pour devenir cyclistes dans le cadre de leur déplacement domicile-travail.

Analyse du commissaire enquêteur

Je retiens que le projet Euro3Lys n'a pas été abandonné et qu'à ce titre, les aménagements prévus sont donc toujours justifiés. S'agissant des modes actifs, le projet prévoit effectivement des itinéraires tels que la passerelle surplombant l'A35. Il est à souligner toutefois que ce mode de déplacement est adopté par de plus en plus d'usagers. L'offre de ces modes actifs mérite donc d'être en adéquation avec les besoins.

➤ **Courriel n° 9 du 10 mars 2023 à 14h52 de Mme A.M.**

Dangerosité du tronçon autoroutier en raison notamment du stationnement des poids lourds du dimanche au lundi. En dehors de cette période, l'A35 est parfaitement calibrée pour un usage normal.

Les projets d'élargissement des voies vont conduire à une augmentation de la vitesse de circulation et multiplier le nombre de poids lourds sur cet axe. D'autant que les nuisances générées par le trafic autoroutier actuel développent de nombreuses pathologies chez les riverains.

Les habitants de Saint Louis seront ils victimes de ce choix d'infrastructure qui aura pour mission de dédouaner les Suisses de la fermeture nocturne de leur frontière au mépris du confort et de la santé des haut-rhinois.

En conséquence propose :

- d'interdire le stationnement des poids lourds sur l'autoroute,
- création de plusieurs zones de nuitée entre Besançon et Bâle pour les poids lourds,
- obligation pour Bâle d'accueillir les transporteurs.

Réponse de la CEA

La plateforme douanière de Saint-Louis a été restructurée conformément au projet de l'Etat pour répondre à la problématique de remontée des poids-lourds sur l'autoroute. Les travaux seront finalisés cette année.

De plus, le projet 5A3F prévoit la réduction des vitesses sur l'A35 et la RD105 avec un abaissement de la vitesse sur l'A35 de 110 à 90 km/h et de 80 à 70 km/h voire 50 km/h sur la RD105 en fonction des tronçons.

Ainsi, les études sur le cadre de vie n'ont pas montré de modification substantielle du niveau de bruit ni d'impacts sur la qualité de l'air.

Enfin, la mise en place de couches de roulement neuves couplée avec le verdissement et le renouvellement du parc automobiles et poids-lourds contribuera en plus à limiter ces nuisances.

Analyse du commissaire enquêteur

La restructuration de la plate forme douanière devrait répondre à la problématique du stationnement des poids lourds sur l'autoroute. S'agissant des nuisances, il peut être admis que l'évolution technologique des moteurs thermiques peut effectivement contribuer à baisser les taux de pollution et de bruit.

3.4.5 **Observations reçues par courriers**

➤ **Courrier n°1 en date du 14 février 2023 de M. C.R. Président de l'Association IMAGO**

L'Association IMAGO rappelle qu'elle a pour objet de promouvoir la connaissance et la protection des invertébrés et de leurs habitats en Alsace. Ses remarques portent essentiellement sur l'évaluation environnementale du projet "Euro3Lys".

En préambule, l'association relève que le dossier présente un manquement probant en ce qui concerne la prise en compte des valeurs naturelles de ce site classé "Réservoir de biodiversité" et par une séquence évitement-réduction-compensation qui ne respecte pas l'équivalence écologique. Elle déplore aussi une lecture pénible de l'étude d'impact et le

manque de lisibilité dans la synthèse des effets principaux du projet sur le milieu naturel. Enfin, elle s'interroge sur les garanties concernant la réalisation et la qualité des projets de compensation ex-situ encore à trouver.

L'association argumente ses remarques citées en préambule en développant chaque sujet dans les paragraphes suivants :

- Présentation du projet
Manque de lisibilité du graphisme dans l'étude d'impact, notamment en ce qui concerne la ZAC Technoport.
- Bilan d'impact sur la biodiversité
Confusion dans les chiffres présentés.
- Synthèse des incidences sur les milieux naturels
Absence d'une synthèse globale.
- Aménagement du Liesbach
 - Interrogations sur les calculs et les espèces favorisées ainsi que sur le débit pour maintenir la dynamique envisagée.
 - La surface en eau semble largement surreprésentée sur les plans.
 - Le maintien des espèces pionnières semble plus que discutable par manque de dynamique hydrologique dans ce petit cours d'eau.
- Compensations ex-situ
Certains projets de compensation ex-situ méritent une précision concernant les surfaces et objectifs à atteindre, sans preuve de gain net pour la biodiversité (Jardins familiaux de Mulhouse, « culture à gibier »).

En conclusion, l'association demande un avis défavorable sur ce projet, afin de chercher des solutions avec plus d'évitement dans le périmètre du Technoport et de préciser et garantir la réalisation des mesures de compensation pour assurer la préservation des valeurs de la nature.

Réponse de la CEA

L'autorité environnementale avait prescrit une évaluation environnementale globale sur projet Euro3Lys et une étude d'impact spécifique à chaque composante (projet routier 5A3F, ZAC du Technoport, ZAC du Quartier du Lys, extension du tram et pôle de loisirs et de commerces). L'étude d'impact de 5A3F précise spécifiquement les impacts et les mesures associées tout en s'appuyant et en se coordonnant avec les mesures indiquées dans l'évaluation environnementale du projet global Euro3Lys. Le dossier d'autorisation environnementale a obtenu l'avis favorable de la Commission Nationale de Protection de la Nature en estimant les mesures de compensation et d'accompagnement proportionnées aux enjeux du secteur et aux impacts du projet.

Analyse du commissaire enquêteur

Il est à souligner que l'autorisation environnementale qui a obtenu l'avis favorable de la Commission Nationale de Protection de la Nature, porte uniquement sur l'opération routière 5A3F. En effet, dans son avis du 20 décembre 2017, le CGEDD a confirmé que l'opération 5A3F constituait l'une des opérations du projet "Euro3Lys" et que l'étude d'impact de 5A3F devait donc être incluse dans l'étude d'impact du projet global.

➤ **Courrier n°2 en date du 15 février 2023 de M. L.G. Président du Conseil d'Administration de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse**

Dans son courrier, l'EuroAirport rappelle en préambule les études menées en amont du projet 5A3F portant sur les flux A35 Nord ainsi que sur les dessertes des différents secteurs. En complément de son avis favorable au projet, l'EuroAirport formule les observations suivantes :

Tranches 1 et 2 : l'EuroAirport considère que les aménagements envisagés sont très attendus et permettront de réduire les engorgements du trafic sur le secteur.

Tranche 3 : l'EuroAirport considère que les travaux de cette tranche portant sur la modification de la bretelle d'accès au giratoire Nord (sortie A35 Nord → Aéroport) pourraient ne pas être nécessaires dans la mesure où le projet Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport (NLF EAP) prévoit à l'horizon 2028/2029 la mise en service de la bretelle Nord, en remplacement de la sortie existante A35 Nord Aéroport (échangeur n° 36).

Tranche 4 : l'EuroAirport considère que cette opération portant sur la modification côté Est de l'échangeur n°36, dit de l'Aéroport, avec reprise de la bretelle et création d'un giratoire n'est opportune en l'état. La solution envisagée doit être consolidée de manière partenariale, pour mieux répondre aux enjeux de l'ensemble des acteurs et fonctionnalités de desserte du territoire.

Réponse de la CEA

De nombreuses études amont ont été menées en coordination avec l'EuroAirport et les collectivités locales. La CeA a ainsi fait le choix de diviser le projet en tranche fonctionnelle pour permettre une réalisation échelonnée dans l'attente de trouver un consensus d'aménagement sur chaque tranche. Les grands principes et les principales caractéristiques des tranches 1 et 2 ont été validés par l'ensemble des partenaires. Ce n'est effectivement pas encore le cas pour les tranches 3 et 4. C'est pourquoi la CeA a engagé la phase d'études de projet détaillé uniquement sur les tranches 1 et 2 afin de permettre la réalisation de ces travaux dans les meilleurs délais. Ce sont ces 2 tranches qui permettront de résoudre les problématiques de congestion et d'insécurité routière au droit des sections courantes de l'A35 et de la RD105 et au droit de l'échangeur entre ces 2 voies.

Les tranches 3 et 4 permettent de répondre à l'objectif de desserte des projets de développement du secteur dont la programmation n'est actuellement pas stabilisée et validée par les porteurs de projet (EuroAirport et Saint-Louis Agglomération). La CeA engagera les études de projet détaillé sur ces tranches dès lors que les aménageurs locaux auront obtenu les autorisations nécessaires à la réalisation de ces projets de développement.

Analyse du commissaire enquêteur

Je retiens que seules les tranches 1 et 2 ont été validées à ce stade. Les tranches 3 et 4 sont quant à elles liées à la réalisation des projets concernant les zones d'activités économiques du secteur.

Phase chantier du projet 5A3F

Impact sur la circulation des réseaux de l'Aéroport : Dans le cadre des travaux portant sur la création de la passerelle cyclable, une coupure de nuit de la circulation de la route douanière reliant Bâle au secteur Suisse de l'Aéroport était envisagée par la CEA.

A ce titre, l'EuroAirport attire l'attention sur l'accessibilité de la Suisse qui ne peut être interrompue sans mise en place d'une déviation. Aussi, en l'absence d'éléments sur ce point dans le dossier d'enquête, l'EuroAirport demande qu'une coordination étroite doit être assurée entre les services.

Impact sur l'accessibilité de l'Aéroport en phase chantier : Compte tenu des 35 000 déplacements journaliers, l'EuroAirport demande à ce qu'une attention particulière soit mise en place sur la communication à destination des usagers, tant pour les passagers, les flux du fret logistique ainsi que pour les employés de la plateforme aéroportuaire.

En conclusion, l'Aéroport émet un avis favorable pour les tranches 1 et 2 et formule des recommandations pour les tranches 3 et 4 qui concernent l'échangeur n°36. Par ailleurs, il demande une étroite collaboration avec les services de la CEA et des collectivités concernées, notamment sur l'évolution du schéma de desserte du secteur et sur la promotion des alternatives à l'autosolisme.

Réponse de la CEA

La CeA travaille déjà sur la communication travaux. Le phasage a d'ailleurs été présenté sur les panneaux de présentation du projet dans le cadre de l'enquête publique. Les partenaires, industriels du secteur et collectivités locales ont déjà été conviés à des réunions d'information sur les premières réflexions autour de l'organisation du chantier, de ses impacts et des solutions alternatives possibles notamment concernant les itinéraires de déviation. Des réunions de travail spécifiques ont d'ailleurs déjà été initiées avec l'EuroAirport et les services des douanes françaises et suisses pour trouver des solutions partagées aux conséquences des travaux impactant la route douanière. Les réseaux sociaux, la presse locale, le site internet de la CeA seront les moyens privilégiés pour diffuser l'information au fil de l'eau de l'avancement du chantier et notamment pour prévenir les usagers des grands changements de phasage. Une information en temps réelle sera également communiquée à destination des usagers sur les PMV (panneaux à messages variables) présents sur site ou qui seront déployés sur tout le secteur en amont du chantier.

Analyse du commissaire enquêteur

La CEA confirme bien que la problématique des accès en phase chantier pour les acteurs économiques du secteur a fait l'objet de plusieurs réunions et qu'une information en temps réelle sera faite pour les usagers.

➤ **Courrier n°3** daté du 09 février 2023 de l'Association ACTECO3F

Ce courrier transmis par courriel le 21 février 2023 comporte deux annexes portant respectivement sur la présentation (rencontre du 6 avril 2022) de la restitution de la collecte des données mobilité et une cartographie intitulée : flux-domicile-travail.

En introduction, l'association précise qu'elle fédère une trentaine d'entreprises qui représentent plus de 4500 emplois. Elle fait part de l'intérêt porté au projet 5A3f qui se situe sur un carrefour névralgique régulièrement congestionné et utilisé par les salariés en provenance des agglomérations voisines.

Eu égard au taux d'insécurité actuel de l'échangeur de Saint-Louis, au demeurant très accidentogène, l'association fait part de son adhésion au projet, lequel permettra une amélioration de l'accessibilité aux entreprises du secteur.

Elle souligne également les mesures envisagées en faveur des mobilités alternatives par la création de la passerelle surplombant l'A35.

Son adhésion au projet est cependant assortie de plusieurs réserves. En premier lieu, elle relève que le dossier d'enquête ne présente aucune mesure de réduction des contraintes ou d'accompagnement au changement des pratiques afin d'atténuer les effets du chantier sur l'accessibilité du secteur. A ce titre, elle souhaite la mise en place de mesures permettant de promouvoir le covoiturage, l'amélioration des services de transport en commun et la mise en œuvre d'infrastructures de mobilité actives. En deuxième lieu, elle souhaite avoir un accès au planning du chantier et recevoir les mises à jour afin de pouvoir anticiper le trafic sur ses sites. En troisième lieu, elle souhaite qu'un plan de communication (déjà évoqué au préalable) vers les utilisateurs, soit mis en œuvre et porté à la connaissance de tous.

Réponse de la CEA

L'AOM (autorité organisatrice de la mobilité) sur le secteur est Saint-Louis Agglomération qui pilote les mesures et les projets de mobilités alternatives. La CeA est partenaire de SLA sur ces sujets qui font l'objet de nombreuses orientations et solutions à l'étude. Le projet 5A3F a pour objectif de fluidifier et sécuriser les déplacements mais il n'a pas la prétention de révolutionner l'intégralité des mœurs et mobilités actuelles dans tout le secteur. Il apporte une première solution notamment avec la résorption d'une discontinuité d'itinéraire des modes actifs avec la réalisation de la passerelle franchissant l'A35 et la route douanière. Cette passerelle permettra à de nombreux automobilistes de franchir le pas pour devenir cyclistes dans le cadre de leur déplacement domicile-travail. Comme indiqué précédemment un vaste plan de communication est à l'étude et sera déployé pour diffuser largement l'information sur les phases chantier. Les entreprises d'ACTECO3F pourront reprendre ces informations pour les diffuser à leurs personnels, employés et fournisseurs.

Analyse du commissaire enquêteur

L'opération 5A3F intègre bien la mobilité active qui répond à un mode de déplacement plus vertueux mais n'a aucun levier d'action sur le changement de comportement des usagers. S'agissant du plan de communication souhaité, la CEA a apporté tous les éléments dans sa réponse précédente.

➤ **Courrier n°4 daté du 24 février 2023 de l'Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse (ADRA)**

L'Association souligne en préambule que ce projet doit être analysé dans un contexte plus large d'aménagement du territoire en vue de satisfaire aux exigences de la transition écologique. Elle met en exergue la croissance démographique, l'urbanisme et le développement économique qui engendrent une augmentation substantielle du trafic, sur les axes de la région frontalière. Elle développe les effets induits par l'ensemble de ces facteurs au travers des thématiques suivantes :

Développement incontrôlé

Les transports en commun et le fret ferroviaire n'ont pas été développés au même rythme que l'augmentation du trafic. Il en est de même en ce qui concerne les mobilités alternatives (pistes cyclables, pratique du covoiturage) qui ont pris beaucoup de retard.

L'absence de commerces attractifs a mécaniquement augmenté le besoin de déplacements comme ceux générés par les personnes en provenance des secteurs éloignés de Saint-Louis. Cette situation qui entraîne une congestion du trafic ainsi que de forts impacts économiques, environnementaux et sanitaires n'a pas été pris en compte par les gestionnaires.

Réponse de la CEA

La CeA n'a pas la compétence en matière de planification urbaine. Cependant, le projet 5A3F apporte une première solution avec la résorption d'une discontinuité forte d'itinéraire des modes actifs avec la réalisation de la passerelle franchissant l'A35 et la route douanière. Cette passerelle permettra à de nombreux automobilistes de franchir le pas pour devenir cyclistes dans le cadre de leur déplacement domicile-travail.

Analyse du commissaire enquêteur

Analyse identique à l'observation du courriel n°8

Limites du projet 5A3F

Le volet environnemental des études se limite aux impacts directs locaux, mais la somme des projets parallèles de la région des 3 Frontières ne répond pas aux objectifs imposés par un développement durable. Par ailleurs, au vue de l'hypothèse de croissances de trafic fournie dans le dossier, certaines liaison de ce projet seront à nouveau saturées en 2030. Cette situation n'évoluera pas tant que la RD105 entre Saint-Louis et le Palmrain ne sera pas à 2x2 voies et que le liaison RD105 avec la frontière Suisse entre Saint-Louis et Hegenheim ne sera pas réalisée.

S'agissant de la traversée de l'autoroute de Saint-Louis, il est constaté que le trafic élevé et le stationnement des poids lourds en amont de la Plateforme Douanière génèrent des nuisances sonores et une pollution. Ces problèmes ne seront pas résolus ni par les aménagements du parking TIR ni par ceux du projet 5A3F.

Réponse de la CEA

Le projet 5A3F ne prévoit effectivement que l'augmentation capacitaire d'un premier maillon de la RD105, contournante Nord de Bâle. Les projets de mises à 2x2 voies de la RD105 entre 5A3F et l'Allemagne (Palmrain) et la liaison Hégenheim Hésingue sont recensés dans la prospective des projets à plus long termes.

Le projet 5A3F porte sur des aménagements d'amélioration des infrastructures existantes. Vue du ciel l'agglomération de Bâle s'étend sans discontinuité sur 3 pays, la Suisse, l'Allemagne et la France. Dans ce contexte hyper urbanisé, il n'y aucune alternative pour déplacer ces voies structurantes de liaison internationale.

L'objectif du projet de restructuration de la plateforme douanière de Saint-Louis, conformément au projet de l'Etat, est de résoudre la problématique de congestion et de remontée de file de poids-lourds stockés sur l'A35. Les travaux sont toujours en cours et se termineront en 2023.

Analyse du commissaire enquêteur

Au-delà des observations de l'ADRA qui sont certainement légitimes, il est à souligner que l'enquête publique porte uniquement sur le périmètre de l'opération 5A3F.

Impératifs climatiques

Le modèle de développement économique se basant sur la croissance est obsolète. Il faut changer de stratégie pour atteindre les objectifs de réductions des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).

En conclusion, seule la mise en conformité et la sécurisation du carrefour A35/RD105 est d'utilité publique. Les autres aménagements sont à réétudier dans le cadre du développement global du secteur des 3 Frontière en incluant les objectifs de la transition écologique.

Réponse de la CEA

La RD105 a dépassé la limite de saturation d'une route bidirectionnelle à 2x1 voies avec un tronçon à plus de 30 000 véhicules par jour. Par ailleurs, la sécurisation de l'échangeur de Saint-Louis, de par sa proximité avec l'échangeur de l'EuroAirport, nécessite la réalisation des voies d'entrecroisement côté Est et Ouest de l'A35. Le projet intègre également les mesures conservatoires (positionnement des bretelles, structuration et élargissement de la plateforme) pour la future mise à 2x3 voies de l'autoroute. L'attractivité du secteur notamment en matière d'emplois génère de nombreux déplacements poussant les infrastructures du secteur dont l'A35 à la limite des seuils de saturation pour une autoroute à 2x2 voies. Les perspectives d'aménagements à long terme de cet axe structurant et de transit international ont démontré la nécessité d'augmenter sa capacité au Nord de l'échangeur de Saint-Louis et jusqu'à l'échangeur de Bartenheim minimum (échangeur n°15). Le parti d'aménagement retenu par l'Etat, avant transfert de la compétence autoroutière à la CeA, était une augmentation capacitaire avec la mise en place d'une section à 2x3 voies. Concernant les tranches 3 et 4, elles sont minimales en volumes d'aménagements à réaliser et dépendantes de la planification des projets de développement du secteur et de leurs besoins spécifiques d'accessibilité. La mise en œuvre de ces tranches sera programmée dans un second temps. Elles seront réinterrogées et ajustées si besoin.

Analyse du commissaire enquêteur

Les réponses apportées par la CEA argumentent bien la nécessité des aménagements qui sont liés à la mise en conformité et la sécurisation du carrefour A35/RD105. L'ensemble des modifications projetées dans le cadre de l'opération 5A3F sont de nature à répondre au trafic généré par les futures zones économiques.

3.5. Observations du commissaire enquêteur et réponses du pétitionnaire

➤ Modification de la bretelle Nord de l'Euroairport

Le dossier d'enquête précise que sans la modification de la bretelle Nord de l'Euroairport, l'augmentation du trafic à l'horizon 2045 pourra provoquer des remontées de file sur l'A35. Le dossier mentionne également que le flux de circulation actuel sur cette bretelle est de 6600 véhicules/jour pour atteindre plus de 10 800 véhicules/jour à l'horizon 2040, date à laquelle tous les projets connexes seront réalisés.

L'EuroAirport quant à lui considère que les travaux de la tranche 3 portant sur la modification de la bretelle d'accès au giratoire Nord (sortie A35 Nord → Aéroport) pourraient ne pas être nécessaire dans la mesure où le projet Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport (NLF EAP) prévoit à l'horizon 2028/2029 la mise en service de la bretelle Nord, en remplacement de la sortie existante A35 Nord - Aéroport (échangeur n° 36).

Le dossier d'enquête ne fait pas mention du projet de cette bretelle à l'horizon 2028/2029. En conséquence, la modification portant sur l'élargissement de la bretelle d'accès au giratoire de l'Aéroport décrite dans le dossier, serait-elle maintenue dans le cas de la réalisation du projet mentionné par l'EuroAirport ?

Réponses de la CEA

Comme indiqué précédemment, l'augmentation capacitaire de la bretelle existante d'accès à l'EuroAirport constitue la tranche 3 d'aménagement du projet 5A3F qui sera réalisé dans un second temps si le projet du Technoport se développe dans son intégralité et si le projet de nouvelle liaison ferroviaire ne voit pas le jour. Le projet ferroviaire n'est d'ailleurs ni validé dans sa géométrie ni financé. Il n'a ainsi pas été possible dans la conception de 5A3F, dont les principes et les caractéristiques principales ont été validés depuis 2018 par l'Etat (DGITM) de prendre en compte la dernière variante de tracé du projet ferroviaire et ses incidences sur les infrastructures existantes.

La CeA reste partenaire de l'EuroAirport dans ses réflexions autour de son accessibilité et vigilant sur les aménagements qui seront mis en œuvre en interface avec l'A35.

Analyse du commissaire enquêteur

Je retiens que la réalisation de la bretelle d'accès à l'EuroAirport constitue la tranche 3 de l'opération 5A3F. A ce titre, son aménagement est lié au projet du Technoport et au projet ferroviaire qui à ce stade n'est ni validé ni financé.

➤ **Modification de l'échangeur n°37**

Actuellement la configuration des deux bretelles A et E (Figure 58, page 68) permettent une insertion sur la RD105 du trafic routier en provenance respectivement de Bâle et de Mulhouse vers Saint-Louis. La modification de cet échangeur porte sur l'implantation de feux tricolores aux intersections de ces bretelles avec la RD105. Ainsi, cet axe routier comporterait au total 4 feux tricolores (sortie bretelle E, sortie bretelle A, carrefour de la Gravière, et carrefour du Cimetière). Dans ce contexte, quelles sont les dispositions envisagées quant à la coordination de ces feux afin d'éviter une forte congestion du trafic sur la RD105 susceptible de bloquer les sorties des bretelles A et E (figure 58 page 68 du dossier).

Réponses de la CEA

Le projet 5A3F prévoit le déploiement de nombreux équipements dynamiques (fibre hertzienne permettant la transmission d'information en temps réel au PC route de la CeA, caméras, boucle de détection de remontée de file et calculateurs dans les feux). Tous ces dispositifs permettront une gestion automatique des feux en fonction des flux, des remontées de file et des congestions. En cas d'incident majeur, le PC route pourra également intervenir manuellement et à distance sur le pilotage des feux afin de maintenir un bon niveau d'écoulement du trafic.

Analyse du commissaire enquêteur

La mise en application des carrefours dotés de feux tricolores de types "intelligents" confirmera ou infirmera les effets attendus sur la fluidité du trafic qui est l'un des objectifs majeurs de l'opération 5A3F.

➤ **Les projets liés à l'opération 5A3F**

L'opération 5A3F comprend la création des accès aux futures zones économiques de l'Euro3Lys et du Technoport. Cependant, la réalisation de ces accès est désapprouvée par les contributeurs des courriels n°5, 6, 7 et 8 en raison de l'abandon d'une partie de ces deux projets. Aussi, au regard des affirmations rapportées par ces intervenants, quels sont les éléments permettant d'affirmer ou d'infirmer le réel devenir de ces complexes économiques ?

Réponses de la CEA

Le projet de développement du pôle de Loisirs et de commerces a été tacitement abandonné le 31 décembre. Saint-Louis Agglomération a anticipé en annonçant publiquement dans la presse l'abandon de ce projet le 16 décembre 2022. Pour autant le président de Saint-Louis Agglomération a confirmé au président de la CeA lors de leur dernière rencontre le 2 mars 2023, l'importance de 5A3F en tant que préalable à tout projet de développement du secteur. SLA a pour ambition de créer les ZAC du Technoport et du Quartier du Lys. Des demandes de permis de construire sont prévues cette année sur cette dernière. La programmation de la ZAC du Technoport est quant à elle en cours de révision suite à l'abandon du pôle de loisirs et de commerces. Enfin la CeA a comme indiqué précédemment réalisé une étude de trafic sans les générations du centre commerciale. Elle a démontré la nécessité de tous les aménagements prévus dans 5A3F même sans les trafics supplémentaires induits par l'activité commerciale de ce pôle.

Analyse du commissaire enquêteur

Je retiens que Saint-Louis Agglomération a pour ambition de créer les ZAC du Technoport et du Quartier du Lys. Les aménagements prévus seraient donc toujours justifiés.

➤ **Pollutions du sol**

Suite à l'inventaire des pollutions du sol, des sites BASOL (sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif) ont été identifiés à proximité de l'emprise du projet. Il s'agit des dépôts de carburant de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, de la Grande Sablière de Saint-Louis et du dépôt du "Baggerloch". Seule une partie de ce dernier site BASOL impacte le projet 5A3F. A ce titre, dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale, le maître d'ouvrage précise que les diagnostics établis entre 2011 et 2014 ont conclu à la compatibilité du site avec l'usage commercial prévu. Aucune recommandation particulière n'a été émise par le cabinet BURGEAT à l'exception de la conservation de la mémoire du site et d'un protocole adapté pour la gestion des eaux pluviales en fonction de l'exutoire retenu. Sur ce dernier point, l'ARS Grand Est précise que l'évaluation environnementale ou l'étude d'impact devra être complétée par une étude des impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine en identifiant notamment les risques sanitaires liés au moustique tigre et aux gîtes larvaires.

En conséquence, quelles sont les dispositions prises, d'une part, pour conserver la mémoire du site, et d'autre part, sur les moyens mis en œuvre pour pallier les risques sanitaires évoqués par l'ARS ?

Réponses de la CEA

L'étude BURGEAP a été réalisée pour le compte d'UNIBAIL sur le site de la grande sablière où devait s'installer le pôle de loisirs et de commerces. Le projet 5A3F n'impacte pas cette zone. La CeA n'a ainsi aucune réponse à produire sur les recommandations de l'ARS concernant ce site.

Comme indiqué, seul le site du Baggerloch est en interface avec le projet 5A3F. Une étude de caractérisation des terres et une définition des volumes concernés ont été réalisées par le bureau d'études ARTELIA pour le compte de la CeA. A l'issue de cette étude, seul un point de sondage confirmait la présence de matériaux pollués sous la bretelle A. Dans le cadre des études de projet détaillé et en vue de la rédaction des dossiers de consultation des entreprises, les volumes concernés à extraire et à dépolluer sur ce point sont en cours de définition plus précise.

Saint-Louis Agglomération a par ailleurs mandaté un laboratoire (EUROFINS LCDI) pour réaliser le suivi de la qualité des eaux souterraines au droit de l'ancienne décharge du Baggerloch. Les prélèvements ont été réalisés le 26 mars 2019. Les résultats analytiques ont prouvé que la turbidité est inférieure à la limite des eaux distribuées et que les autres paramètres recherchés ont des teneurs inférieures aux critères de qualité définis dans l'arrêté du janvier 2027 relatif aux limites de qualité des eaux brutes et des eaux destinées à la consommation humaine. Elles étaient d'ailleurs du même ordre de grandeur par rapport aux campagnes précédentes. SLA a ainsi transmis à la DREAL un dossier de cessation d'activité du Baggerloch (notification de fin d'exploitation et de mise en sécurité du site conformément à l'article R572-39-1 du code de l'environnement). Dans le dossier il est précisé que la clôture intégrale du site est maintenue. Il est également indiqué que tout au long de la période de suivi, SLA effectuera de façon régulière des analyses et des mesures d'auto surveillance.

Analyse du commissaire enquêteur

La CEA apporte bien les réponses attendues sur le suivi de la qualité des eaux souterraines au droit de l'ancienne décharge du Baggerloch et sur les éventuelles pollutions résiduelles. Seuls les risques sanitaires liés au moustique tigre et aux gîtes larvaires ne sont pas abordés.

L'exposé détaillé relatif au déroulement de cette enquête publique, l'analyse de l'ensemble des observations émises par le public ainsi que les réponses apportées par le pétitionnaire concernant la déclaration d'utilité publique du projet routier opération 5A3F à Saint-Louis et Hésingue viennent clore le présent rapport.

Sélestat le 28 mars 2023
Le commissaire enquêteur
Jean ANNAHEIM

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean Annaheim', written over a horizontal line.

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE
PORTANT SUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION 5A3F

1. RAPPEL DE LA PROCEDURE

La procédure de cette enquête dont le projet est subordonné à une déclaration d'utilité publique (DUP), me contraint à faire application de la théorie du bilan issu de l'arrêt du Conseil d'État du 28 mai 1971 "*Ville Nouvelle Lille-Est*". Cette analyse bilancielle qui porte sur l'ensemble des intérêts publics, me permettra de me prononcer sur l'utilité publique du projet mis à l'enquête publique.

2. L'OBJET DE L'ENQUÊTE

La présente enquête publique porte sur la déclaration d'utilité publique du projet d'aménagement pour l'amélioration des accès autoroutiers, agglomération des trois frontières, dit projet 5A3F sur les bans communaux de Saint-Louis et de Héisingue. C'est la phase avale d'un long processus menée depuis 2013 qui a impliqué différentes parties prenantes dans le cadre de l'élaboration de ce projet porté par la Collectivité Européenne d'Alsace.

3. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.1. Information du public

La publicité de la présente enquête publique a été effectuée par voie d'affichage dans les mairies de Saint-Louis et de Héisingue ainsi que sur les lieux du projet conformément à l'article 4 de l'arrêté du 23 décembre 2022 et de l'article 4 de l'arrêté du 23 février 2023 relatif à la prolongation de l'enquête. De plus, des panneaux (grands format) de présentation du projet ont été mis en place par la CEA au sein des deux mairies. Le public a également pu prendre connaissance de la tenue de cette enquête sur le site internet de la Préfecture du Haut-Rhin, où le dossier d'enquête était accessible en téléchargement et sur le site de la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA).

S'agissant de l'avis d'ouverture de l'enquête à paraître dans la presse, seul un quotidien a procédé à cette parution légale dans les délais. En conséquence, en accord avec la Préfecture du Haut-Rhin, et conformément à l'article L.123.9 du code de l'environnement, j'ai prolongé la durée de l'enquête de 14 jours. Cette mesure fait référence à la jurisprudence DANTONY qui pose un principe selon lequel : *Une décision affectée d'un vice de procédure n'est illégale que s'il ressort des pièces du dossier que ce vice a été susceptible d'exercer, dans les circonstances de l'espèce, une influence sur le sens de la décision prise ou qu'il a privé les intéressés d'une garantie (Décision du Conseil d'Etat rendue le 23 décembre 2011).*

En conséquence, compte tenu des mesures prises au regard de l'absence de la parution légale initiale dans l'un des deux quotidiens, je considère cette enquête publique n'est pas entachée d'un vice de procédure. Par ailleurs, je salue les initiatives du maître d'ouvrage concernant les vecteurs de communication mis en place dans les mairies et sur le site du projet permettant au public de bénéficier d'une large information sur l'objet et les modalités de cette enquête.

3.2. Participation du public

La contribution du public s'est traduite par neuf courriels, quatre courriers et deux observations déposées dans le registre de Saint-Louis et une seule dans le registre de Héringue. Un courriel non pris en compte a également été adressé avant le début de l'enquête. Enfin, seule une personne s'est présentée à la permanence de Héringue le lundi 23 janvier 2023 et deux à la permanence de Saint-Louis le vendredi 24 février.

Cette faible participation du public peut éventuellement s'expliquer par une information et une communication suffisantes apportées au public lors des réunions de concertation. De plus, au-delà de la mise à disposition du dossier d'enquête sur le site internet de la Préfecture du Haut-Rhin et au format papier dans les mairies de Saint-Louis et de Héringue, le projet a été exposé sur des panneaux grand format dans ces deux mairies. Le public avait donc toute latitude pour avoir une bonne connaissance de l'opération 5A3F.

3.3. Incident

Lors de la permanence du 03 mars 2023 à la mairie d'Héringue, j'ai constaté l'absence du registre d'enquête. En conséquence, sur mon initiative, j'ai procédé à l'ouverture d'un nouveau registre qui a été mis à disposition du public jusqu'à la fin de l'enquête. Cet incident n'est toutefois pas susceptible de vicier la procédure compte tenu de l'absence d'observation dans le premier registre, qui de plus, n'a pas été sollicité par le public entre les permanences du 15 février et du 02 mars 2023.

3.4. Le dossier mis à l'enquête publique

La composition du dossier d'enquête est conforme aux dispositions législatives et réglementaires. Le contenu des différentes pièces qui composent ce dossier est suffisamment clair et explicite pour apporter au public tous les éléments d'informations nécessaires à une bonne compréhension du projet et de ses enjeux. Les nombreuses cartographies et prises de vues apportent un très bon éclairage sur la situation actuelle ainsi que sur les problématiques d'accès et de circulation des axes routiers de l'A35 et de la RD105.

4. LES AMENAGEMENTS DE L'OPERATION 5A3F

Pour mémoire, l'opération 5A3F a pour but de sécuriser les carrefours, de fluidifier les voies de circulation et d'aménager les accès aux nouvelles opérations du projet Euro3Lys permettant ainsi de réduire notablement les congestions de trafic au niveau des interfaces avec l'A35. L'opération s'inscrit également dans une volonté de préserver l'environnement en limitant les emprises nécessaires à la réalisation du projet. C'est donc sur l'utilité publique de ce projet que je porte mon avis.

4.1. Elargissement de la bretelle d'accès au giratoire de l'Euroairport

La modification envisagée sur cette bretelle d'accès au giratoire de l'Euroairport porte d'une part, sur l'élargissement du tronçon de sortie de l'A35 sur une longueur d'environ 150 m et d'autre part, la mise à 2x1 voies sur le tronçon aboutissant au giratoire de l'Euroairport. Il est à souligner que le dossier d'enquête précise que sans cette modification, l'augmentation du trafic à l'horizon 2045 pourra provoquer des remontées de file sur l'A35 au droit de la bretelle de sortie actuelle de l'A35 Nord. Actuellement, le trafic journalier sur l'A35, en amont de cette bretelle est de 52 200 véhicules/jour. A l'horizon 2045, ce trafic est estimé à 58 700 véhicules/jour, dépassant ainsi le taux de saturation de 54 000 véhicules/jour.

S'agissant du trafic sur la bretelle d'accès au giratoire de l'Euroairport, le flux actuel est de 6600 véhicules/jour. A l'horizon 2045, date à laquelle tous les projets connexes seront réalisés, le trafic de 10 800 véhicules/jour sera proche du taux de saturation qui est de 12 000 véhicules/jour.

Les études réalisées sur les incidences du trafic routier à l'horizon 2045, démontrent bien qu'en l'absence de cet aménagement, la bretelle d'accès sera saturée, entraînant une remontée de file sur l'A35. Par ailleurs, cette bretelle est située entre deux liaisons routières (A35 et la D12B1 qui dessert Saint-Louis-La-Chaussée) et à proximité immédiate des infrastructures de l'Aéroport. Aussi, la superficie restreinte de ce secteur n'est pas favorable au développement de la biodiversité. Les emprises nécessaires à l'élargissement de ce tronçon ne font donc l'objet d'aucun intérêt écologique.

En conséquence, au vue des prévisions de trafic à moyen et à long termes sur ce secteur, je considère que l'élargissement et la mise à 2 voies de cette bretelle est pleinement justifiée. Cependant, la mise à 2x1 voies de cette bretelle va potentiellement conduire à une augmentation du nombre de véhicules concentrés sur ce tronçon. Cet important trafic qui aboutit au giratoire peut présenter un inconvénient si un écoulement fluide de ce flux n'est pas assuré à cet endroit. Aussi, de manière à pallier la saturation de ce giratoire, il sera nécessaire de lui matérialiser deux voies de circulation permettant une répartition optimale du trafic. L'infrastructure actuelle de ce giratoire est conçue pour adapter une telle disposition.

4.2. Aménagement de l'échangeur n°36

Cet échangeur dessert actuellement l'Euroairport et ses parkings ainsi que le secteur de Saint-Louis-La-Chaussée par le biais du barreau de liaison. Il est accessible depuis le Sud de l'A35 et permet de rejoindre l'axe Nord de l'A35. L'aménagement de cet échangeur a également pour objectif de pouvoir desservir les futures zones du Technoport et d'Euro3Lys. Ainsi, la création de trois accès supplémentaires est envisagée sur ce giratoire dont le rayon extérieur est porté à 35 mètres. Ces accès seront complémentaires aux accès Sud du carrefour de la Gravière et l'accès Nord de Saint-Louis-La-Chaussée.

S'agissant du trafic routier, les études indiquent que les futurs projets envisagés sur ce secteur vont générer une augmentation du trafic sur ce point de transit (+ 50 % en raison de l'accès vers Euro3Lys). Pour répondre à cet afflux de véhicules et fluidifier la circulation, de nouveaux aménagements des bretelles d'accès sont envisagés, offrant également une meilleure sécurité pour les usagers. Ces aménagements portent sur la mise à 2 voies des 2 bretelles reliant l'A35 et un nouvel agencement de l'échangeur vers le barreau de liaison vers l'Euroairport. Les projections du trafic à l'horizon 2040 sur la bretelle reliant l'A35 à l'Euroairport, indiquent un volume de 4890 véhicules/jour. Sur la bretelle reliant l'Euroairport à l'A35, les prévisions portent sur 8360 véhicules/jour. Ces valeurs cumulées démontrent un important trafic sur ce point de répartition des flux de circulation. La modification de l'infrastructure de ces deux bretelles apparaît donc nécessaire pour fluidifier le trafic sur cet échangeur n°36 et ainsi éviter une potentielle remontée de file sur l'A35.

Au regard des études portant sur les projections du trafic à l'horizon 2040, je considère que ces aménagements sont justifiés compte tenu des avantages qu'ils présentent en termes de dessertes. De plus, les emprises nécessaires pour la modification de ces accès ont peu d'impact sur biodiversité en raison de la faible superficie de l'espace naturel nécessaire à ces réalisations.

4.3. Aménagement de l'échangeur n°37

Le projet de cet aménagement est l'un des aspects de l'opération 5A3F qui a donné lieu à plusieurs observations du public lors de la période de concertation et au cours de la présente enquête publique. L'objectif de cet aménagement est de réorganiser l'agencement des accès afin de fluidifier et sécuriser les échanges entre l'A35 et la RD105. Les difficultés actuelles sur cet échangeur sont dues principalement aux différents cisaillements du trafic (tourne à gauche) qui sont particulièrement dangereux et stressants pour les usagers. Pour pallier ces problématiques, l'opération porte d'une part sur la création de nouvelles bretelles et d'une collectrice permettant des accès directs à l'A35 et à la DR105, et d'autre part, sur l'implantation de feux tricolores aux intersections entre les bretelles de sortie de l'A35 et de la RD105.

Il est à souligner qu'au travers des différentes contributions enregistrées durant l'enquête, le public fait globalement part d'une bonne adhésion à l'opération 5A3F. Toutefois, il n'en demeure pas moins que l'implantation de feux tricolores au carrefour située sur les deux bretelles des sorties Nord et Sud de l'A35, suscite plusieurs oppositions. En effet, de nombreux usagers estiment que ces dispositions sont de nature à générer davantage de ralentissements aux heures de pointe et semblent être à l'opposé du but recherché. Les opposants à ces aménagements privilégient donc des giratoires en lieu et place des carrefours à feux. En réponse à ce point de divergence, le maître d'ouvrage se réfère aux études menées dans le cadre du projet 5A3F qui ont démontrées les avantages des carrefours équipés de feux tricolores par rapport aux giratoires. Une vidéo de simulation du trafic avait d'ailleurs été projetée lors de la concertation montrant les fonctionnalités et les atouts de tels équipements.

Aussi, après avoir évalué les avantages et inconvénients du carrefour à feux et du giratoire, je considère, au vue de la configuration actuelle de ces différentes intersections, que la priorité doit être donnée à la sécurité des usagers. Je considère donc que l'option des feux tricolores apparaît une solution plus avantageuse que le giratoire puisqu'elle nécessite aucune infrastructure consommatrice d'espace. Cet équipement garantit aussi un écoulement optimal du trafic de part son dispositif de détection (feux intelligent). De plus, en termes de coût, c'est également une réalisation moins onéreuse que le giratoire. Enfin, la création de la collectrice permettant, depuis la RD105, l'insertion sur l'A35 et la création de la bretelle d'accès à la RD105 depuis l'A35, vont substantiellement réduire le trafic sur l'échangeur.

En conséquence, je considère que l'agencement envisagé sur cet échangeur n° 37, notamment au travers de la création des accès directs à l'autoroute et à la RD105 ainsi que l'implantation de feux tricolores aux deux intersections, répond aux objectifs recherchés, à savoir la sécurité des usagers et la fluidité du trafic. De même, au vu des études réalisées sur les hypothèses du trafic à horizon 2040, je considère que ces aménagements sont adaptés au volume du trafic estimé à cette échéance. Enfin, je relève que ces infrastructures sont réalisées avec une volonté de réduire au strict nécessaire la consommation d'espace.

4.4. Mise à 2x3 voies de la section courante de l'A35

Cet aménagement consiste à anticiper une future mise à 2x3 voies du tronçon de l'A35 situé entre les deux échangeurs n°36 et n°37. Le but est de prévoir les emprises nécessaires à l'élargissement des deux voies de l'A35 (sens Bâle-Mulhouse sur une longueur de 600 m et sens Mulhouse Bâle sur une longueur de 700 m) qui passeront de 25 m à 35 m de large.

Cette opération permettra à terme de disposer d'une voie médiane en complément des voies rapides et voies lentes existantes. Pour obtenir la largeur de 10 mètres utile à cet aménagement, il est donc opportun dans un premier temps, de prévoir une emprise de part et d'autre des voies actuelles de l'A35. Dans un second temps, lorsque le projet de cet élargissement sera mis en œuvre, il sera nécessaire d'opérer une réduction de l'emprise du terre-plein central.

Le volume du trafic à l'horizon 2045 sur l'A35 devrait, selon les estimations, atteindre 81 500 véhicules/jour sur certains segments. Sur le tronçon de la RD105 compris dans le périmètre l'opération 5A3F, le volume du trafic est estimé à 40 000 véhicules/jour. En conséquence, au vu de ces estimations de trafic, et de manière à réduire le coût de ce futur élargissement, je considère que cet aménagement réalisé dans le cadre de l'opération 5A3F est cohérent et justifié.

4.5. Aménagement du carrefour de la Gravière

Ce carrefour situé sur la RD105 est déjà doté de feux tricolores permettant de sécuriser le trafic en provenance ou à destination du Boulevard de l'Europe. La création des futurs ensembles du Technoport et du Quartier du Lys nécessite un aménagement de ce carrefour afin de coordonner en toute sécurité le trafic sur ce point de croisement. Dans cet objectif, et dans le souci de consommer un minimum d'emprise à l'instar de l'aménagement de l'échangeur n°37, le projet porte sur un carrefour à feux tricolores en lieu et place d'un giratoire qui avait été plébiscité par le public lors de la phase de concertation. Pour coordonner de manière cohérente le trafic, des doubles voies sont créées permettant de canaliser les flux vers les différentes directions. Par ailleurs le nombre de mouvements sur ce carrefour sera également en diminution grâce à la collectrice Est de l'échangeur n°37 qui permettra de diriger le trafic de la RD105 en provenance de Hésingue vers la zone Euro3Lys.

En conséquence, je considère que la création des nouvelles voies et l'agencement de ce carrefour sont bien de nature à sécuriser et à fluidifier les déplacements sur cette intersection. Toutefois, pour éviter de nouvelles congestions du trafic, il sera nécessaire de coordonner ces feux tricolores avec ceux de l'échangeur n°37.

4.6. Aménagement du carrefour du Cimetière

Ce carrefour est prévu pour être doté de 3 voies de circulation ainsi que de feux tricolores. Une telle configuration a été adoptée avec succès dans de nombreuses agglomérations. Sa fonctionnalité n'est plus à démontrer puisqu'elle contribue à fluidifier et à sécuriser le trafic, en particulier aux heures de pointes. Par ailleurs, la proximité immédiate du cimetière et la densité de l'urbanisation aux abords de ce carrefour ne permettent pas de concevoir un giratoire d'une plus grande taille. De plus, la jonction avec les doubles voies de la RD105 et celles avec la rue de Mulhouse nécessitent de pouvoir canaliser le trafic en toute sécurité à l'intérieur de ce carrefour. Enfin, l'agencement envisagé limite au maximum l'emprise nécessaire pour sa réalisation.

Je considère donc que l'organisation et l'aménagement de ce carrefour répondent bien aux objectifs recherchés. La encore, une coordination des feux tricolores avec ceux du carrefour de la gravière sera nécessaire afin d'éviter une remontée de file pouvant générer une congestion au niveau de ce dernier.

4.7. Mise à 2x2 voies de la RD105

La modification de ces voies porte sur un tronçon d'une longueur de 1,2 km, compris entre le giratoire du fret et le carrefour du cimetière. Elle s'inscrit dans l'objectif de pouvoir fluidifier davantage le volume du trafic sur cette partie de la RD105. L'aménagement de tronçon se traduit par la création d'une voie lente et d'une voie rapide dans chaque sens de circulation. Par ailleurs, les études relatives à l'évaluation du trafic à l'horizon 2025 font apparaître un taux de saturation sur cet axe en raison de la réalisation de projets connexes. En effet, selon les tronçons, le volume du trafic varie entre 30 500 véhicules/jour et 41 900 véhicules/jour. Aussi, je considère au vu de l'augmentation de ce trafic, que la mise à 2x2 voies de ce tronçon de la RD105 ne répondra que partiellement à ces flux de circulation.

Aussi, à défaut de pouvoir envisager des infrastructures d'une toute autre dimension dont l'impact environnemental serait conséquent et financièrement beaucoup plus importants, je considère que cet aménagement est dans l'état actuel une solution adaptée au contexte. Seule une modification du comportement des usagers et une meilleure offre des transports en commun seront susceptibles d'enrayer cette progression constante du nombre des déplacements.

4.8. Les ouvrages d'art

Situés sur la RD105 à l'Est de l'échangeur n°37, deux ouvrages portant sur l'élargissement du franchissement de la route douanière et sur l'élargissement de la future route menant à l'Euroairport sont intégrés dans le projet 5A3F. Dans le même objectif, un troisième ouvrage, également situé sur la RD105, est envisagé pour remplacer l'actuel franchissement de l'A35. Ce projet est également associé à l'élargissement de la RD105 sous la voie SNCF afin d'y intégrer une piste cyclable. Cette dernière permettra de rejoindre la zone économique depuis Saint-Louis.

Je considère que ces opérations sont nécessaires puisqu'elles sont indissociables à l'élargissement du tronçon de la RD105 qui est porté à 2x2 voies.

Par ailleurs, une passerelle dédiée aux modes doux surplombant l'A35 et la route douanière, est envisagée au Sud de l'échangeur n°37. Le but de cette voie est d'assurer la liaison entre les secteurs Ouest et Est de l'A35, notamment entre les premières habitations de la commune d'Hésingue, et le Boulevard de l'Europe.

La création de ce cheminement en mode doux répond bien au besoin d'une mobilité alternative souhaitée par le public. Il appartiendra à la commune de Saint-Louis de créer la jonction en mode doux entre cette passerelle et le Boulevard de l'Europe.

Le périmètre de l'opération 5A3F est également traversé d'Est en Ouest par le ruisseau Liesbach (affluent du ruisseau l'Altenbach) au niveau de l'échangeur n°37. Compte tenu de la réorganisation de cet échangeur, notamment par la création de la collectrice RD105 vers l'A35 et la bretelle d'accès à la RD105 depuis l'A35, l'ouvrage hydraulique existant destiné au passage de ce ruisseau sous l'infrastructure de l'A35 doit être rallongée. Conjointement aux travaux de prolongation de cet ouvrage, deux banquettes latérales en gravier sont envisagées à l'intérieur de ce passage afin de faciliter les déplacements de la petite faune.

Au delà du caractère très artificialisé au droit de l'opération 5A3F, je considère que cette réalisation permettra de réduire l'impact sur la faune présente sur ce secteur, que ce soit pendant et après la phase travaux.

7. COMPATIBILITE DU PROJET 5A3F AVEC LES DOCUMENTS CADRES

5.1. Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) du Pays de Saint-Louis et des 3 Frontières

Pour mémoire, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable qui est l'autorité environnementale compétente, confirme que l'opération 5A3F constitue l'une des opérations des projets "Euro3Lys" et "Technoport" qui sont intégrés dans le SCoT.

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCoT du Pays de Saint-Louis et Trois-Frontières mentionne dans son objectif 2.5 : "*Développer la mobilité durable en optimisant les infrastructures de transport et les déplacements*" les actions visant notamment à :

- poursuivre renforcement du réseau de transport en commun,
- favoriser le développement des pratiques d'intermodalité,
- développer les modes de déplacements doux,
- améliorer l'accessibilité et la desserte routière.

Je considère que le projet intègre bien ces différentes mesures à l'exception de celle portant sur le renforcement du réseau de transport en commun qui n'apparaît pas suffisante à ce jour. L'offre concernant ce mode de transport mérite d'être diversifié afin de répondre aux attentes des usagers et réduire ainsi le nombre de déplacements

5.2. Les documents d'urbanisme de Saint-Louis et de Héringue

Sur le ban communal de Saint-Louis, trois zones du document d'urbanisme sont concernées par l'opération 5A3F. Il s'agit de la zone U (Ua, Ub, Uc, Uf et Uxf), de la zone AU (2AUb) et de la zone N (Nd).

Sur le ban communal de Héringue, trois zones sont également concernées par l'opération 5A3F. Il s'agit des zones 1AUr1, 2AUx et AUtp qui se situent en bordure de l'échangeur n°37, respectivement au Nord-Ouest, au Sud-Ouest et au Nord-Est.

Après examen des articles du règlement des zones concernées par l'opération 5A3F des deux communes, je considère que les travaux envisagés sont compatibles avec les documents d'urbanisme de Saint-Louis et de Héringue.

Je note également que les servitudes existantes (périmètre de protection éloigné des eaux potable, dégagement aéronautique, réseau électrique, cours d'eau Liesbach ainsi que la protection des perturbations électromagnétiques) sont intégrées dans l'étude d'impact et bien prises en compte dans l'opération 5A3F. Il en est de même en ce qui concerne les deux emplacements réservés n°3 et n°3a correspondant à l'opération "Nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport et aménagement des infrastructures contribuant à l'urbanisation et à la desserte du Technoport et de l'EuroAirport".

6. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Pour mémoire, l'opération 5A3F a pour objectifs de sécuriser les intersections entre l'A35 et la RD105, de fluidifier le trafic sur ces deux axes routiers et de créer des accès aux futures zones économiques de l'Euro3Lys et du Technoport.

Pour atteindre ces objectifs, je note que le maître d'ouvrage démontre bien une volonté de préserver l'environnement par des aménagements dont la conception permet de limiter les emprises nécessaires à la réalisation du projet. C'est ainsi que le choix de doter les carrefours de feux tricolores a été privilégié au détriment des giratoires dont les infrastructures nécessiteraient une consommation d'espace beaucoup plus importante. Même si cette option ne fait pas l'unanimité des usagers, je considère qu'elle est de nature à sécuriser les déplacements au niveau des échangeurs qui est l'objectif recherché. De plus, la technologie intégrée dans ces feux permet de réguler et de coordonner le trafic routier en fluidifiant l'accessibilité aux secteurs d'activités situés à proximité. Il en est de même pour le rond point du Cimetière dont l'emprise ne peut être modifiée en raison de la densité de l'urbanisation aux abords. Enfin, il est à souligner que le coût de ces aménagements est nettement inférieur à des infrastructures telles que des giratoires ou tout autre solutions évoquées au travers des contributions lors de l'enquête.

L'objectif visant à décongestionner le trafic sur les axes A35 et RD105 se traduit également par l'élargissement de certains tronçons. Ces modifications sont cependant réfutées par une fraction du public en raison d'une augmentation du trafic qu'elles sont susceptibles d'entraîner. Indifféremment de ces projets d'élargissements de voies, les études démontrent que le trafic augmentera substantiellement à l'horizon 2045. En conséquence, je considère que ces axes majeurs doivent être en capacité d'absorber le volume du trafic, d'où l'utilité de ces modifications.

S'agissant des nuisances (sonores et pollution) engendrées par ce trafic, je considère que les évolutions technologiques des moteurs thermiques et l'augmentation du nombre de voitures électriques en circulation vont sensiblement réduire ces nuisances et contribuer ainsi à diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Cette transition doit également s'accompagner par un changement de comportement des usagers tel que le covoiturage, la mobilité active et les transports en commun qui sont des alternatives à privilégier. A ce titre, je relève que l'offre de transport en commun sur le secteur des Trois Frontières ainsi que sur les 40 communes de Saint-Louis Agglomération est satisfaisante. En effet, les 14 lignes de bus complétées d'un service à la demande sont en mesure de répondre au besoin.

La mobilité active quant à elle est réduite à la création d'une passerelle surplombant l'A35 et l'implantation d'une seule piste cyclable sur la RD105. Compte tenu de l'espace restreint au sein du périmètre de l'opération et de la configuration du site qui est doté de plusieurs infrastructures routières, j'admets que les possibilités de pouvoir étoffer ces cheminements doux sont quasiment inexistantes.

Enfin, s'agissant des aires de covoiturage, je relève que Saint-Louis agglomération est déjà doté d'une telle aire située à proximité de du Boulevard de l'Europe et au droit du parking relais P+R. Ces sites sont desservis par le Tram et la navette EuroAirport (ligne 11 Distribus). En conséquence, il appartiendra à Saint-Louis agglomération d'évaluer les éventuels besoins supplémentaires et les possibilités de mise en œuvre.

En conclusion, au vu de l'ensemble des éléments ci-dessus sur lesquels j'ai démontré que les aménagements envisagés dans le cadre du projet permettent bien de sécuriser les carrefours, de fluidifier les voies de circulation et de permettre l'accès aux nouvelles zones économiques. Je considère donc que l'opération 5A3F est bien d'utilité publique.

Sur le fondement de l'analyse des observations du public, des réponses apportées par le maître d'ouvrage et de l'examen du projet mis à l'enquête publique, je suis amené à porter mon avis suivant.

AVIS FAVORABLE

Sélestat le 28 mars 2023
Le commissaire enquêteur
Jean ANNAHEIM

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Jean Annaheim', written over a horizontal line.

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE
PORTANT SUR L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE DE L'OPERATION 5A3F

1. RAPPEL DE L'OBJET DE L'ENQUÊTE

L'objet de la présente enquête publique porte sur la demande d'autorisation environnementale présentée par la Collectivité Européenne d'Alsace pour le projet 5A3F (Aménagement pour l'Amélioration des Accès Autoroute - Agglomération des 3 Frontières). Pour mémoire, l'autorisation environnementale est un outil de simplification permettant de rassembler en une seule procédure d'autorisation, plusieurs procédures auxquelles un projet peut-être soumis dans divers champs environnementaux. Dans le cadre de la présente enquête publique, cette procédure comprend la demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau et la demande de dérogation au titre de l'interdiction de destruction d'individus et d'habitats d'Espèces Protégées. Cette procédure a donc pour but d'identifier l'ensemble de ces enjeux environnementaux liés à l'opération 5A3F.

2. DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1. Information du public

A l'instar de la publicité réalisée pour la DUP, je considère que les vecteurs de communication mis en œuvre par le pétitionnaire ont apportés une large information au public lui permettant d'avoir une connaissance suffisante sur la procédure d'autorisation environnementale.

2.2. Participation du public

Le volet relatif à l'autorisation environnementale a recueilli très peu d'observations au cours de cette enquête. Cette faible participation peut éventuellement s'expliquer par l'intérêt porté en priorité par les intervenants sur le volet portant sur la déclaration d'utilité publique. En effet, les deux réunions de concertation tenues au préalable démontrent bien que les interrogations du public portant sur l'impact des différents projets cumulés et leurs conséquences sur l'environnement, ont été minoritaires par rapport aux questions portant sur la fonctionnalité des différents projets d'aménagements de l'opération 5A3F.

2.3. Le dossier mis à l'enquête publique

Ce dossier est particulièrement volumineux en raison de son annexe 4, qui porte sur l'étude d'impact du projet Euro3Lys. Tous les aspects environnementaux sont bien développés et explicites dans chacune des pièces.

3. METHODOLOGIE RETENUE PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR

Conformément aux procédures règlementaires afférentes à la présente demande d'autorisation environnementale, j'ai procédé à une analyse thématique des enjeux directs et indirects liés à l'opération 5A3F, bien que ces derniers couvrent une surface relativement réduite. Après avoir mis chaque thème retenu en corrélation avec les éléments du dossier d'enquête, j'ai porté mon avis motivé sur chacun d'eux.

3.1. La gestion des eaux

3.1.1 Les eaux pluviales

Le projet décrit les mesures envisagées pour le traitement et l'évacuation des eaux pluviales par le biais de 4 ouvrages d'infiltration et de rétention. Ces derniers sont situés aux points bas des bassins versants, dans les délaissés routiers des échangeurs n°36 et n°37 et au niveau de la RD105 Est et Ouest. Ces équipements sont destinés à l'évacuation des eaux pluviales après traitement par décantation des pollutions accidentelles ainsi que les pollutions chroniques dues au trafic routier. Ces dispositions sont conformes aux objectifs du SDAGE Rhin Meuse en termes de maîtrise des rejets d'eaux pluviales.

Les eaux de ruissellement le long des voies de circulation sont quant à elles collectées par le biais d'équipements d'assainissement raccordés aux bassins de rétention. Il n'y a donc aucun rejet dans le Liesbach. S'agissant du tronçon situé entre les carrefours de la Gravière et du Cimetière, des avaloirs seront installés au centre de la voie afin de collecter les eaux une buse située sous la chaussée.

Je relève que dans le cadre de ce projet, les dispositions afférentes à la gestion des eaux de pluie pluviales sont bien en adéquation avec la doctrine de gestion des eaux pluviales en région Grand-Est (édition février 2020) qui préconise de gérer la pluie au plus près d'où elle tombe au sein du projet, de procéder à minima à l'infiltration et/ou réutilisation systématique des petites pluies. Je note également que les divers aménagements envisagés ont peu d'impact sur l'imperméabilisation des sols compte tenu des faibles emprises nécessaires pour la réalisation du projet.

Par ailleurs, dans son avis du 24 août 2022, l'ARS Grand Est précise que l'évaluation environnementale ou l'étude d'impact devra être complétée par une étude des impacts potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine en identifiant notamment les risques sanitaires liés au moustique tigre et aux gîtes larvaires. A ce titre, une étude réalisée en 2016 par le laboratoire LEHNA de l'Université de Lyon, observe qu'une longue rétention (au delà de 5 jours) de l'eau est favorable au développement larvaire de moustiques. Le risque d'un développement d'espèces vectrices d'agents pathogènes existe donc. Actuellement ces ouvrages d'infiltration et de rétention sont éloignés des zones urbaines. Mais l'implantation prochaine des zones économiques du Technoport et d'Euro3Lys va drainer de nombreux déplacements à proximité immédiate des ces ouvrages.

En conséquence, je recommande au maître d'ouvrage de s'assurer que ces installations fassent l'objet d'un suivi et d'un entretien régulier pour pallier les éventuels risques sanitaires liés au moustique tigre et aux gîtes larvaires.

3.1.2 Les eaux souterraines

Le périmètre de l'opération 5A3F est situé au droit de la nappe phréatique d'Alsace dont la profondeur varie entre 5 et 15 mètres selon les endroits. Les zones Nord et Ouest sont les plus vulnérables en cas de déversement accidentel sur la voirie compte tenu de la faible profondeur de la nappe. Il en est de même en ce qui concerne la partie Nord du site qui est comprise dans le périmètre de protection éloignée du captage d'eau potable de Saint-Louis ainsi qu'une fraction située à l'extrémité Sud-Ouest qui est comprise dans le périmètre de protection éloignée du captage d'eau potable d'Hésingue.

Par ailleurs, le périmètre du projet jouxte l'ancienne décharge du Baggerloch qui est en cessation d'activité. A ce titre, le maître d'ouvrage indique : *que suite aux prélèvements effectués au droit de ce site en 2019, le résultat des analyses démontrent que la turbidité est inférieure à la limite des eaux distribuées et que les autres paramètres recherchés ont des teneurs inférieures aux critères de qualité définis dans l'arrêté du janvier 2027 relatif aux limites de qualité des eaux brutes et des eaux destinées à la consommation humaine.* Il indique également que Saint-Louis Agglomération effectuera de façon régulière des analyses et des mesures d'auto surveillance tout au long de ce suivi.

En conséquence, je considère que ces mesures de suivi sont adaptées au contexte et permettent bien de s'assurer de la bonne qualité des eaux souterraines et d'alerter sur une éventuelle pollution.

3.1.3 Les impacts en phase chantier

Afin de pallier tout risque de pollution accidentelle lors de la phase chantier, en particulier en ce qui concerne le rejet des eaux dans le milieu naturel, je relève que le dossier indique bien les différentes mesures préventives et curatives qui sont prises. Il s'agit notamment du lessivage des sols suite à une pollution chronique, l'installation d'ouvrages de collecte des polluants étanches, d'un suivi suite à d'éventuelles déficiences des dispositifs mis en place ou encore des mesures de précaution pour éviter les contaminations directes et indirectes des eaux.

En conséquence, je considère qu'au travers des actions mises en œuvre durant la phase chantier, les risques de pollution accidentelle des eaux souterraines sont bien maîtrisés.

3.2. Les ouvrages hydrauliques

Seul le passage du ruisseau Liesbach sous l'A35 de l'échangeur n°37 est concerné par la réalisation d'un ouvrage hydraulique OA27 en raison de la création des bretelles d'accès au droit de cet échangeur. La réalisation de cet ouvrage sera effectuée durant les périodes de basses eaux afin de faciliter l'écoulement et en dehors de la période de reproduction et de migration de la faune piscicole. Sa conception permettra la libre circulation des espèces biologiques et le bon déroulement du transport des sédiments ainsi que le passage de la petite faune grâce à l'installation de banquettes latérales.

La réalisation de cet ouvrage ne modifiera pas l'état hydrographique actuel. Toutefois les travaux vont impacter les berges existantes. Aussi, pour éviter d'importants remous en sortie de l'ouvrage pouvant déstabiliser les berges, un enrochement est prévu en fond de rivière et de part et d'autre de l'ouvrage. Ces dispositions sont également destinées à pallier les effets d'une éventuelle crue du Liesbach.

La réalisation de cet ouvrage en surface ne devraient pas avoir d'impact sur la nappe phréatique ni sur la libre circulation de la faune piscicole et la petite faune.

3.3. Le milieu naturel

3.3.1 Les impacts sur les espaces naturels

Les infrastructures routières et aéroportuaires existantes sur le secteur sont peu favorables à la biodiversité. Seul, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) identifie un corridor écologique C343 qui traverse le périmètre du projet d'Ouest en Est.

Le site NATURA 2000 le plus proche se situe quant à lui à plus de 600 mètres au Nord-Est. A ce titre, dans son mémoire en réponse à l'Ae, Saint-Louis Agglomération confirme qu'aucun site NATURA 2000 en continuité écologique avec le secteur du projet n'est susceptible d'être affecté, y compris sur le territoire allemand. Les seuls secteurs sur lesquels sont identifiés des enjeux écologiques se situent à proximité de l'échangeur Sud n° 37. Ils se singularisent par des zones humides dotées d'une roselière d'une superficie de 70 m², d'un boisement de Peuplier noir et d'une végétation en bordure des berges du Liesbach qui couvre une superficie de 730 m². Ces zones seront protégées par une délimitation des emprises en phase préparatoire avant travaux ainsi que par un balisage.

Je considère que les mesures mises en place sont suffisantes pour préserver ces zones humides qui au demeurant couvrent une faible superficie.

Par ailleurs, la zone de 0,8 ha située au Nord-Ouest de l'échangeur qui comprend des formations arborescentes a fait l'objet de mesures d'évitement lors de la phase d'élaboration du projet. Il en est de même en ce qui concerne une deuxième zone boisée de 0,7 ha située au Nord-Est de l'échangeur qui a également été préservée dans une seconde version du projet. Néanmoins, la réalisation de l'opération conduit à une consommation d'espace qui demeure incontournable compte tenu des aménagements projetés. En effet, ce sont 7,2 ha de boisements et formations végétales dominées par des arbustes ainsi que 8,5 ha de friches herbeuses qui sont nécessaires. Les mesures compensatoires quant à elles portent sur le reboisement de 2,9 ha dans les délaissés au droit des échangeurs.

La consommation de ces espaces porte sur des milieux qui présentent un faible intérêt écologique. En conséquence, je considère que le projet a très peu d'incidence sur la qualité environnementale.

3.3.2 Les impacts sur la faune et la flore

Le recensement de la faune effectué au sein du périmètre de l'opération fait état de 4 catégories d'espèces faisant l'objet d'une demande de dérogation au titre des espèces et habitats protégés. S'agissant de l'avifaune, c'est la Pie-grièche écorcheur, le Bruant Jaune, et le Chardonneret élégant. Il est à souligner que des espèces patrimoniales sont également présentes sur le site telles que le Moineau friquet, le Serin et le Verdier. Concernant les amphibiens, il s'agit du Crapaud calamite (protégé par l'arrêté ministériel du 22 juillet 1993) et le Triton alpestre. Pour les reptiles, il s'agit du Léopard des murailles, protégé par arrêté du 8 janvier 2021 et de l'Orvet, protégé par l'arrêté du 19 novembre 2007. Enfin, seul un mammifère est potentiellement présent sur le secteur, il s'agit du Hérisson d'Europe qui est protégé au titre de l'article L.411-1 du code de l'environnement.

L'opération 5A3F se situe dans un environnement anthropique. Dans ce contexte, l'impact sur la faune est permanent pour certaines espèces qui migrent, telles que les amphibiens, les reptiles et les Hérissons. Mais c'est durant la phase chantier que cette faune et leurs habitats subiront les plus forts impacts et potentiellement plusieurs mortalités. Afin de sauvegarder et protéger autant que possible cette faune, je retiens que des mesures de préservations sont envisagées notamment par le déplacement de certaines espèces protégées comme le Hérisson et l'Herpétofaune.

Je relève que la phase travaux intègre bien les mesures destinées à éviter la destruction et les perturbations d'habitats d'espèces protégées. L'installation de clôtures sur le flanc Est de l'A35 évitera toute pénétration de la petite faune sur le chantier et sur les voies de circulation.

4. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Le dossier soumis à l'enquête publique aborde de manière détaillée tous les champs environnementaux afférents à l'autorisation environnementale. Les actions destinées à la préservation du milieu naturel, les écosystèmes et la biodiversité sont bien prises en compte. Enfin, je considère que les mesures "Eviter-Réduire-Compenser" (ERC) sont proportionnées aux incidences du projet.

En conséquence, après avoir pris en compte et analyser l'ensemble des éléments contenus dans le projet soumis à cette enquête publique, j'émet un

AVIS FAVORABLE

Sélestat le 28 mars 2023
Le commissaire enquêteur
Jean ANNAHEIM

