



Autorité environnementale

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

Avis délibéré de l’Autorité environnementale sur le contournement ouest de Strasbourg A355 – 2^e avis (67)

n°Ae : 2021-127

Avis délibéré n° 2021-127 adopté lors de la séance du 27 janvier 2022

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Ae¹ s'est réunie le 27 janvier 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le contournement ouest de Strasbourg A355 – 2^e avis (67).

Ont délibéré collégalement : Sylvie Banoun, Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Michel Pascal, Alby Schmitt, Véronique Wormser

En application de l'article 4 du règlement intérieur de l'Ae, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Étaient absents : Pascal Douard, Virginie Dumoulin, Annie Viu

* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par la Préfète du département du Bas-Rhin, l'ensemble des pièces constitutives du dossier ayant été reçues le 19 novembre 2021.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. L'avis a vocation à être fourni dans un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-7, l'Ae a consulté par courriers en date du 1^{er} décembre 2021 :

- la Préfète du département du Bas-Rhin, et a pris en compte sa contribution du 24 décembre 2021,
- la directrice générale de l'Agence régionale de santé (ARS) Grand Est, et a pris en compte la contribution du 17 décembre 2021.

Sur le rapport de Nathalie Bertrand et François Vauglin, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis. Une synthèse des consultations opérées est rendue publique avec la décision d'octroi ou de refus d'autorisation du projet (article L. 122-1-1 du code de l'environnement). En cas d'octroi, l'autorité décisionnaire communique à l'autorité environnementale le ou les bilans des suivis, lui permettant de vérifier le degré d'efficacité et la pérennité des prescriptions, mesures et caractéristiques (article R. 122-13 du code de l'environnement).

Conformément à l'article L. 122-1 V du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

¹ Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

Synthèse de l'avis

Le contournement autoroutier de Strasbourg, l'A355, infrastructure de 24 km à 2x2 voies qui ne peut pas être élargie sur laquelle la vitesse limite est fixée à 110 km/h, a été inauguré le 11 décembre 2021 puis mis en service.

Ce projet a fait l'objet d'une longue suite de procédures et de recours. Envisagé dès 1973 et inscrit au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise afin de remédier à la saturation et aux nuisances de l'autoroute A35 située en secteur urbain (trafic de longue distance et de proximité), le projet a fait l'objet en 2018 d'un recours de l'association Alsace Nature en annulation de l'autorisation environnementale délivrée par l'arrêté préfectoral du 30 août 2018. Le Tribunal administratif de Strasbourg, par décision du 20 juillet 2021, a prescrit la production d'éléments nouveaux suivie d'une enquête publique complémentaire. Au vu de l'état déjà très avancé des travaux de réalisation de l'infrastructure, le tribunal n'a toutefois pas suspendu l'exécution de l'arrêté de 2018 autorisant le projet, mais a suspendu la mise en service de l'autoroute jusqu'au jugement à intervenir. Cette suspension a été annulée le 16 novembre 2021 par la Cour administrative d'appel de Nancy.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet sont les risques pour la santé humaine du fait de la pollution de l'air et des nuisances sonores, la préservation des milieux naturels, des sols et de la biodiversité, la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre le réchauffement climatique.

L'Ae a rendu un premier avis le 21 février 2018 au stade de l'autorisation environnementale du projet. Tout comme le dossier présenté à cette occasion, les éléments complémentaires apportés en amont de l'enquête publique complémentaire présentent d'importants défauts de fond et de forme sur lesquels le présent avis revient. Ce deuxième avis actualise le précédent avis et apporte une analyse notamment sur les questions à propos desquelles des décisions restent à prendre.

L'Ae recommande ainsi de reprendre l'évaluation des diverses incidences de l'A355 en présentant, lorsque cela n'a pas été fait, des informations permettant de qualifier et quantifier les effets propres de l'infrastructure à long terme. Pour cela, des clarifications sur les simulations de trafic restent nécessaires. Celles-ci ne doivent pas rester limitées à l'A4/A35. L'Ae recommande aussi de reprendre les projections des émissions polluantes et des émissions de gaz à effet de serre (GES) en 2040 en comparant les émissions avec et sans projet à cette date, et de prévoir des mesures permettant d'assurer la compatibilité du projet avec les engagements pris par les collectivités locales et par la France en matière d'émissions de GES.

Concernant la biodiversité et les espèces protégées, l'Ae recommande de mieux étayer l'évaluation de l'état de conservation au niveau local des espèces étudiées et de retenir le niveau le plus dégradé entre l'état de conservation local et régional. Elle recommande de reprendre l'évaluation des besoins de compensation avec des paramètres réalistes et conformes au terrain pour l'ensemble des espèces en état défavorable de conservation et, le cas échéant, d'accroître les compensations nécessaires pour garantir le bon état de conservation des espèces protégées atteintes par le projet.

Pour tous ces sujets, il manque encore des mesures de réduction et de compensation substantielles pour que le dossier puisse répondre aux points identifiés dans le jugement.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Ae sont présentées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Historique et objectifs du projet

1.1.1 Rappels historiques

L'organisation des transports routiers en Alsace, et plus particulièrement à l'échelle de l'agglomération strasbourgeoise, fait débat depuis près de cinquante ans. Dès 1973, la réalisation d'un contournement autoroutier de Strasbourg² était inscrite au schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération afin de remédier à la saturation et aux nuisances de l'autoroute A35 qui traverse la ville, accueillant à la fois un trafic de longue distance et un trafic local. Une déclaration d'utilité publique (DUP) a fait l'objet d'un décret du 23 janvier 2008 pour une durée de dix ans, et prorogée le 22 janvier 2018 pour huit années supplémentaires. L'État a décidé de porter ce projet au moyen d'une mise en concession autoroutière avec péage.

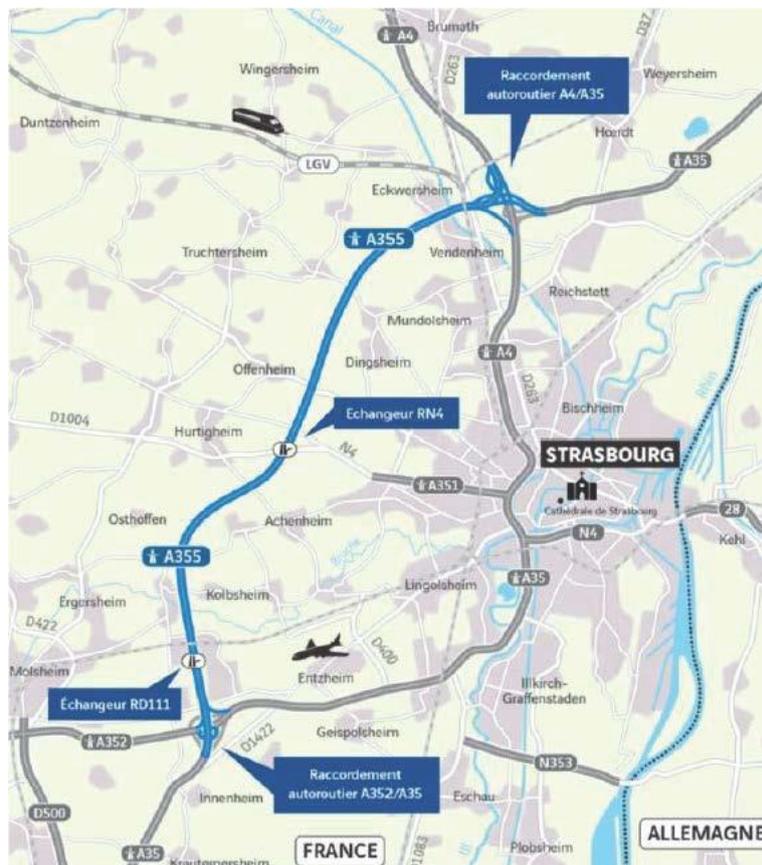


Figure 1 : Situation du projet et de ses échangeurs et raccordements (Source : dossier).

La procédure de désignation d'un concessionnaire pour la réalisation et l'exploitation du grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg a dû être abandonnée en juin 2012 en raison du renoncement du concessionnaire pressenti (Vinci), faute pour lui d'avoir pu conclure ses discussions avec les banques prêteuses dans les délais fixés, pour un projet dont le coût était alors estimé à 750 millions d'euros. En parallèle, le projet a été l'objet de nombreux contentieux fondés

² Successivement dénommée Arcos (autoroute de contournement ouest de Strasbourg), GCO (grand contournement ouest) de Strasbourg, et désormais COS (contournement ouest de Strasbourg), cette autoroute constitue l'A355.

notamment sur ses impacts sur l'habitat du Grand hamster, espèce protégée en France, en danger et inscrite à l'annexe IV de la directive Habitats-Faune-Flore (directive de l'Union européenne 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que des espèces de la faune et de la flore sauvages). Ces blocages ont conduit le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche à demander au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de conduire une expertise sur les déplacements dans la périphérie de l'agglomération strasbourgeoise³. Le rapport, rendu en septembre 2013, a préconisé de réaliser le projet autoroutier sous la forme d'une autoroute à 2x2 voies (au lieu de 2x3 voies) avec des acquisitions foncières strictement limitées à son emprise, d'étudier les possibilités de retirer le statut autoroutier à la section actuelle de l'A4 depuis l'échangeur de Vendenheim (fin de la concession Sanef) au moins jusqu'à la RN4, et de réaménager cette section en cohérence avec à la fois son environnement très urbain et avec la politique de mobilité durable portée par l'ensemble des collectivités locales alentour.

L'État a alors revu le projet, retenant le principe d'une 2x2 voies et celui d'une requalification de l'A35, interdite aux poids lourds en transit, et sur laquelle des aménagements doivent réduire le trafic général et en particulier de transit⁴. Il a relancé le processus et attribué une concession le 31 janvier 2016 pour une durée de 54 ans à la société Arcos, filiale à 100 % du groupe Vinci. Arcos était chargée du financement, de la conception, de la construction de l'autoroute de contournement ouest de Strasbourg (COS), et a elle-même confié à un groupement dénommé Socos⁵ les volets conception et construction. Pour la phase d'exploitation, Arcos a confié à la société Vinci Autoroutes Alsace les missions d'exploitation et de maintenance de l'infrastructure.

En 2015, avant la mise en place de cette concession et dans le cadre du plan de relance autoroutier, la société Sanef a été chargée de la réalisation d'une partie de l'échangeur nord du projet de l'A355 au niveau du raccordement avec l'A35 et l'A4 à Vendenheim.

Des études complémentaires ont été conduites et le projet a été précisé. Des travaux préparatoires (sondages géotechniques, archéologie préventive, déplacement de réseaux notamment) ont été autorisés par arrêté du préfet du 16 janvier 2017 et le projet a bénéficié le 30 août 2018 d'une autorisation unique au titre des articles L. 214-3 et suivants du code de l'environnement (législation sur l'eau) et valant dérogation au 4° de l'article L. 411-2 du même code (espèces protégées). Il a fait l'objet d'un premier [avis de l'Ae le 21 février 2018](#).

1.1.2 Objectifs du projet

Selon le dossier que l'Ae a examiné en 2018, l'objectif principal poursuivi par le projet était de constituer un nouvel itinéraire nord-sud d'un bon niveau de service facilitant les relations entre les agglomérations alsaciennes de Saverne, Haguenau, Molsheim et Sélestat, et répondant aux enjeux de mobilité de niveaux européen, national, régional et local en évitant le passage systématique par Strasbourg. Il visait à séparer les trafics locaux et de transit. Il est à noter que de Karlsruhe à Bâle, l'A35 est parallèle à une autre autoroute en Allemagne, l'« A5 ».

³ [Rapport du Conseil général de l'environnement et du développement durable n° 008695-01 de septembre 2013](#).

⁴ La mise en service de l'autoroute a été accompagnée d'une signalétique qui dirige sur l'A355 le flux de trafic provenant du nord et souhaitant rejoindre Strasbourg. Ce choix fait l'objet d'une contestation nourrie du fait du rallongement de 14 km du trajet et de son orientation sur une structure à péage.

⁵ Socos se compose principalement d'entités du groupe Vinci parmi lesquelles Dodin Campenon Bernard, VINCI Construction Terrassement, GTM-Hallé, Sogea Est, Eurovia Alsace Franche-Comté, Eurovia Infra, Cegelec Mobility et du bureau d'études Ingérop.

Il est attendu une baisse de la congestion de l'A35, actuellement chronique, une amélioration de la sécurité routière et de l'attractivité du territoire, ainsi que, par la réalisation d'aménagements sur l'A35, une réduction des nuisances (pollution de l'air et bruit notamment) subies par les riverains.

Strasbourg fait partie des zones citées dans l'avis motivé de la Commission européenne de février 2017 pour le dépassement des normes de qualité de l'air relatives au dioxyde d'azote pour la protection de la santé et l'insuffisance du plan d'actions pour y remédier. Cette procédure a conduit à la condamnation de la France par la Cour de justice de l'Union européenne, puis par le Conseil d'État, avec astreinte financière. Strasbourg est aussi concernée par une mise en demeure de la Commission européenne relative au bruit. L'Eurométropole de Strasbourg a pris en 2014 et 2017 des engagements en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air⁶.

1.2 Présentation du projet et des aménagements

Le projet est celui de la réalisation du contournement ouest de l'agglomération de Strasbourg par l'autoroute A355, infrastructure de 24 km à 2x2 voies qui ne peut pas être élargie à 2x3 voies du fait des dimensions des ouvrages. La largeur de la plateforme de l'autoroute est de 25 mètres. La vitesse maximale est fixée à 110 km/h. Cette vitesse a été retenue dans l'étude d'impact pour évaluer les nuisances liées au trafic (bruit, pollution) et les avantages de l'aménagement (évaluation socio-économique).

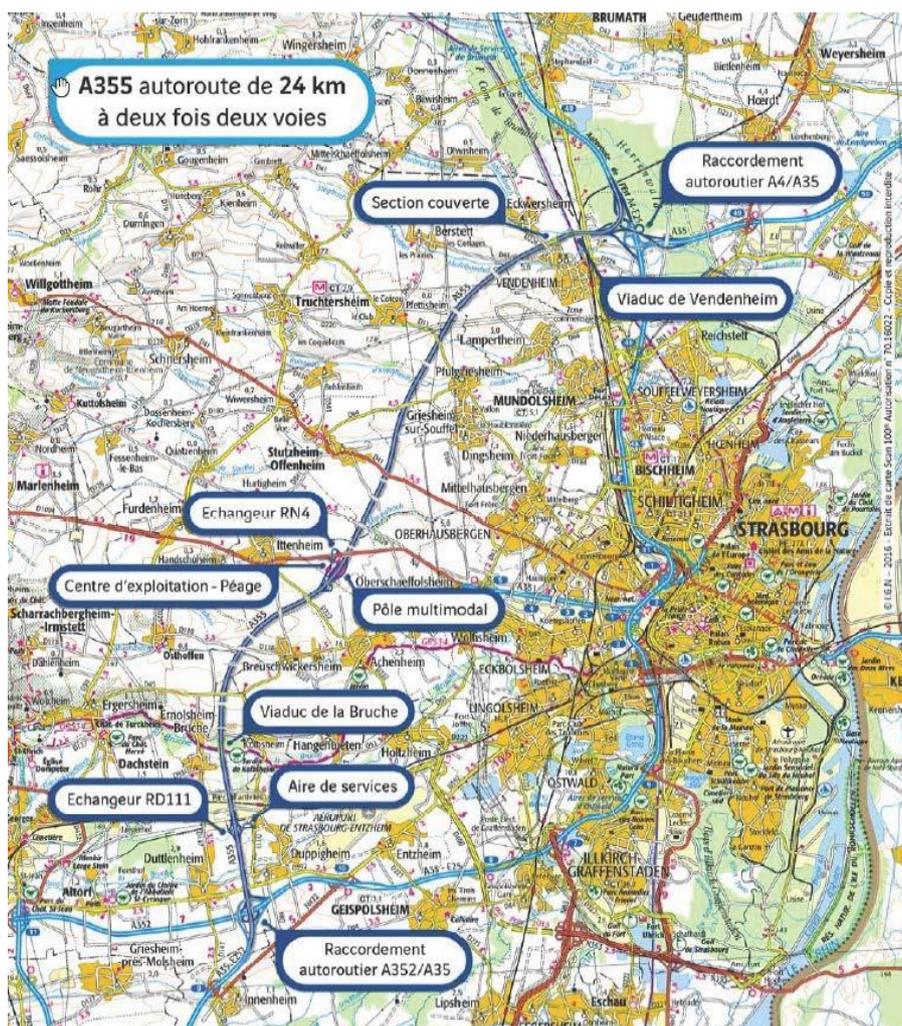


Figure 2 : Les principaux aménagements du projet (Source : dossier).

⁶ Voir le site <https://www.strasbourg.eu/qualite-air>.

Du nord au sud, les principaux ouvrages sont :

- le raccordement autoroutier avec l'A4 et l'A35 (au niveau de l'échangeur existant),
- un passage d'environ 450 mètres en viaduc à Vendenheim pour franchir le canal de la Marne au Rhin et des voies ferrées, suivi d'un passage d'environ 300 mètres en tranchée couverte,
- l'échangeur avec la RN4, à proximité duquel sont créés un centre d'exploitation dédié à l'entretien et aux interventions, une barrière de péage et un pôle multimodal comprenant notamment un parking de covoiturage et des bornes de recharge pour les véhicules électriques,
- un passage d'environ 460 mètres en viaduc sur la rivière de la Bruche et son canal,
- un échangeur avec la RD111 et une aire de service accessible par les deux sens à Duttlenheim,
- le raccordement autoroutier avec l'A352 et l'A35 (au niveau de l'échangeur existant).

1.3 Procédures et recours

Une demande d'autorisation unique a été déposée par Arcos le 1^{er} février 2017. Dès lors, le contenu de l'étude d'impact découle de la version en vigueur à cette date du code de l'environnement, et plus particulièrement de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 et de son décret d'application en date du 1^{er} juillet 2014⁷.

L'association Alsace Nature a demandé au Tribunal administratif de Strasbourg l'annulation de l'autorisation environnementale délivrée par l'arrêté préfectoral du 30 août 2018. Le tribunal, dans une décision du 20 juillet 2021, souligne que « *l'étude d'impact est entachée d'insuffisances, [...] en ce qui concerne respectivement l'analyse de l'impact du projet sur les sols et les sous-sols, l'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air à moyen et long terme, en prenant en compte les émissions des véhicules en conditions réelles de circulation, l'analyse de ses effets sur la santé humaine en incluant ces émissions de polluants, l'analyse des conséquences du projet en litige sur le développement de l'urbanisation, la description des hypothèses de trafic et leur incidence sur la fréquentation de l'A35, et l'analyse des impacts cumulés du contournement ouest de Strasbourg avec les projets de transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO), d'aménagement multimodal de l'axe RN4 - A351 et de voie de liaison intercommunale ouest (VLIO). Eu égard à leur importance, ces lacunes ont eu pour effet de nuire à l'information complète de la population et ont été de nature à exercer une influence sur la décision de l'autorité administrative. Il s'ensuit qu'elles ont vicié la procédure qui a précédé la délivrance de l'autorisation en litige* ».

La décision du Tribunal administratif souligne aussi qu'il n'est pas établi par le dossier que le maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces protégées, au titre de la protection desquelles une dérogation a été délivrée (51 espèces animales et leurs habitats sont concernés), serait assuré. Il prescrit la production d'éléments nouveaux (étude d'impact complémentaire et analyse sur les espèces protégées), et lorsque ces éléments auront été produits, qu'une enquête publique complémentaire soit organisée à titre de régularisation afin de permettre à la préfète du Bas-Rhin d'édicter un arrêté complémentaire. D'ici là, il sursoit à statuer sur le fond pendant au plus dix mois. Un nouvel avis de l'Ae est sollicité dans ce contexte.

Tenant compte du fait que les travaux de réalisation de l'infrastructure étaient d'ores et déjà très avancés, le Tribunal administratif n'a toutefois pas suspendu l'exécution de l'arrêté du 30 août 2018,

⁷ L'ordonnance du 3 août 2016 n'est applicable qu'aux projets dont la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017.

mais a indiqué que la mise en service de l'autoroute A355 ne pourrait pas avoir lieu avant le jugement à intervenir.

Par ordonnance du 16 novembre 2021, suite à une demande de sursis à exécution du jugement à la suite de l'appel formé contre le jugement par Arcos et l'État, la Cour administrative d'appel de Nancy a jugé que la mesure d'interdiction de mise en service était insuffisamment motivée dans la décision du Tribunal administratif, celui-ci ne pouvant se prononcer sur une telle décision, et a sursis à l'exécution de l'interdiction décidée par le Tribunal administratif.

L'infrastructure a en conséquence été inaugurée, [en présence du Premier ministre](#), le 11 décembre 2021 et mise en service le 17 décembre 2021.

1.4 Principaux enjeux environnementaux du projet relevés par l'Ae

Pour l'Ae, comme le mentionne déjà l'avis de 2018, les principaux enjeux environnementaux du projet sont :

- les risques pour la santé humaine du fait de la pollution de l'air et des nuisances sonores,
- la préservation des milieux naturels, des sols et de la biodiversité,
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre le réchauffement climatique.

D'autres enjeux méritent une attention particulière, notamment la bonne organisation des déplacements dans et autour de l'agglomération strasbourgeoise.

2. Analyse des compléments

Ce deuxième avis actualise le précédent avis de l'Ae. Il porte notamment sur les pièces qu'Arcos a préparées pour répondre aux prescriptions du tribunal⁸. Compte tenu du fait que l'Ae est sollicitée alors que le projet est réalisé et l'A355 mise en service, elle formule des constats sur les analyses réalisées et émet des recommandations sur les insuffisances du dossier qui peuvent encore être rectifiées pour la complète information du public et pour améliorer la prise en compte de l'environnement par le projet lorsque c'est encore possible.

2.1 Remarques liminaires sur les compléments fournis

2.1.1 Présentation de compléments

En réponse aux « illégalités » relevées par le jugement du 20 juillet 2021, le dossier apporte deux compléments, l'un intitulé « Compléments techniques à l'étude d'impact » (volet 1, 137 p.), l'autre « *Compléments relatif[s] aux espèces protégées* » (volet 2, 68 p). Ceux-ci ne répondent qu'imparfaitement aux attentes du tribunal pour lequel les illégalités soulevées « *peuvent être régularisées par la production d'une étude d'impact complémentaire, présentée dans un document unique* ».

⁸ Pour plus de précisions sur ces motifs, voir l'annexe jointe ci-après.

Tout d'abord, le dossier ne comporte pas l'ensemble des éléments actualisés d'évaluation prévus par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Ils ne sont pas présentés dans un document unique.

Ensuite et comme l'Ae l'a souligné dans son avis de 2018, le dossier est difficile d'accès. Il résulte d'actualisations et de compléments successifs sans qu'un document complet, récent et à jour soit disponible. En effet, l'étude d'impact a été réalisée préalablement à la DUP et présentée au public en 2006. Des éléments d'actualisation datés de 2017 ont été fournis sur le trafic routier, le bruit et la qualité de l'air. Des compléments ont aussi été apportés à cette époque dans les autres pièces jointes au dossier d'autorisation environnementale sur le projet lui-même, sur les impacts sur les milieux aquatiques et sur ceux relatifs aux espèces protégées. Divers documents complémentaires et éléments de réponses (notamment à l'avis de l'Ae) ont été joints au dossier de l'enquête publique de 2018, répartis dans de nombreux documents séparés. Enfin, la compréhension de l'ensemble nécessite de comparer ces éléments aux réponses au Tribunal administratif.

Cette présentation implique donc de consulter la version de 2006, les documents de 2017, 2018 et ceux de 2021 pour accéder à l'analyse complète.

L'évaluation environnementale étant un processus itératif et de long terme, suivant en cela la durée de vie du projet, l'actualisation de l'étude d'impact initiale sous une forme lisible présentée dans un document unique servira non seulement les objectifs de l'enquête publique à venir mais également les prochaines évolutions et autorisations nécessaires au projet (par exemple les aménagements fonciers à venir).

Pour la complète information du public, l'Ae réitère sa recommandation de présenter une étude d'impact unique, intégrant l'ensemble des compléments, à jour, portant sur l'ensemble enjeux environnementaux et abordant les incidences environnementales à l'échelle globale du projet.

2.1.2 Apport des compléments concernant le long terme

L'évaluation environnementale est un processus qui vise à fournir une « *analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement* » (article R. 122-5 II 3° du code de l'environnement). Une telle analyse nécessite de décrire l'état initial de l'environnement, le projet et ses effets. Pour la description des effets de long terme du projet, il est nécessaire de pouvoir comparer la façon dont l'environnement est susceptible d'évoluer en l'absence de projet, afin de pouvoir décrire les effets spécifiques de ce dernier, positifs et négatifs.

L'Ae a recommandé dans son avis de 2018 de compléter le dossier par une évaluation de long terme, en particulier pour les effets sur la pollution et la santé. Le Tribunal administratif a demandé notamment des compléments sur ce point et une description des hypothèses de trafic et de leurs incidences. Or, faute d'une description de l'évolution à long terme sans projet, le dossier ne peut pas valablement apprécier ni quantifier les effets propres de l'A355. L'analyse des trafics comporte une comparaison avec et sans projet à long terme, mais ce n'est pas le cas pour l'ensemble des questions étudiées. En particulier, le dossier se bornant à montrer l'évolution de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre en comparant la situation « avec projet » en 2040 avec la situation constatée en 2019 et non avec la situation sans projet en 2040, les effets spécifiques du projet ne sont toujours pas évalués sur ces aspects : il n'est donc pas possible de conclure sur les incidences brutes du projet, ni sur les mesures éventuellement nécessaires pour les éviter et les réduire.

L'Ae recommande de reprendre les évaluations des incidences à long terme en présentant, pour tous les enjeux concernés, des informations permettant de qualifier et quantifier les effets propres du projet.

La suite du chapitre § 2.2 développe l'analyse de l'Ae pour les thématiques de l'étude d'impact complémentaire répondant aux demandes du jugement de 2021. Elle y apprécie les résultats présentés et dans quelle mesure ils répondent aux critiques du tribunal. Le chapitre § 2.3 développe spécifiquement la question des espèces protégées.

2.2 Étude d'impact complémentaire

2.2.1 Trafic

Le Tribunal administratif souligne les lacunes (cf. Annexe ci-après) de l'analyse des impacts cumulés du contournement ouest de Strasbourg avec les projets de transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO), d'aménagement multimodal de l'axe RN4 – A351 et de voie de liaison intercommunale ouest (VLIO).

Le dossier apporte en complément des éléments sur les données d'entrée du modèle simulant le trafic (vérification du modèle sur la base de la situation réelle du trafic de 2013, bonne corrélation entre les prévisions 2020 et les trafics observés en 2019, vérification de la demande de déplacements), une analyse des incidences du COS sur la congestion de l'A35, jugés favorables, et les effets cumulés avec les autres projets d'infrastructures (VLIO et l'aménagement multimodal de l'axe A351/RN4/TSPO) en situation 2020 et 2040.

Hypothèses économiques

Les éléments fournis ne rappellent ni ne précisent les hypothèses, notamment économiques, retenues pour établir les projections de trafic, alors que les règles de l'art ont nettement évolué depuis la première étude d'impact de 2006. Le dossier doit être complété en explicitant les valeurs d'entrée retenues pour les simulations : croissance du PIB à long terme, évolution du comportement des usagers, évolution de l'accidentalité, montants du péage autoroutier et leurs évolutions, évolution de la valeur du temps (un encadré est fourni qui laisse entendre que la croissance de la valeur du temps serait supérieure à la croissance du PIB), évolution de la valeur du carbone, etc Si cela n'est pas déjà le cas, les projections de trafic doivent être estimées en retenant les valeurs actuellement recommandées (<https://www.ecologie.gouv.fr/evaluation-des-projets-transport>), non celles de 2006 qui sont obsolètes et démenties par l'évolution macroéconomique de ces dernières années. Il convient par ailleurs de réaliser une analyse de la sensibilité des résultats aux hypothèses.

L'Ae recommande d'explicitier les paramètres retenus par le maître d'ouvrage pour réaliser les simulations de trafic, et si nécessaire, d'actualiser ces simulations en adoptant des paramètres mis à jour tels que publiés par le ministère chargé des transports.

Scénarios étudiés

Sous cette réserve, l'Ae a étudié la suite de l'analyse des effets du COS sur la congestion de l'A35. Le dossier présente deux scénarios, chacun faisant l'objet de deux simulations (avec et sans VLIO et TSPO). La description des scénarios étudiés (pages 5 à 7 de l'annexe 6.5.3) est particulièrement

confuse et les formulations des situations étudiées (avec ou sans VLIO, TSPO et autres aménagements) sont incompréhensibles et incohérentes.

Les modélisations sont faites à 2020 et 2040 en l'absence de l'A355, et comparées aux résultats avec projet en 2020 et 2040. Du fait de la confusion de la présentation, il n'a pas été possible de déterminer si les mesures « complémentaires » (interdiction du trafic des poids lourds sur l'A4/A35⁹, interdiction du trafic de transit des poids lourds entre Porte Blanche et Abwaender (sortie 5 de l'A351), passage de 90 km/h à 80 km/h sur l'A4/A35 sur sa partie centrale) sont supposées mises en œuvre dans certaines modélisations. La modélisation faite pour chacun des scénarios distingue quatre périodes de circulation, heures de pointe du matin et du soir (HPM, HPS), heure creuse (HC), heure de nuit (HN).

Le dossier précise par ailleurs que « l'évolution de la congestion sur l'A35 sera directement dépendante des mesures qui seront prises par les pouvoirs publics et les collectivités locales suite à la mise en service du projet pour contenir la circulation sur cet axe ». L'adoption d'une écotaxe en Alsace ne semble pas prise en compte pour en évaluer l'incidence sur la répartition des trafics sur le réseau routier, y compris entre la France et l'Allemagne.

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

Influence du péage

Par arrêté ministériel¹⁰, le montant du péage a été fixé pour les véhicules légers sur la section nord A4–RD1004, à 1€10 TTC entre 20 h et 7 h, 1€90 entre 9 h et 16 h, et 19 h et 20 h, et 2€50 en heure de pointe (7 h – 9 h et 16 h – 19 h). Les mêmes montants ont été retenus sur la section centre RD1004–RD711. En revanche, la section sud RD711–A352 est gratuite. Ainsi, le parcours complet du contournement ouest de Strasbourg coûte à un véhicule léger entre 2€20 et 5 € selon l'heure.

Le choix de faire payer plus cher en heure de pointe risque d'avoir des effets négatifs par rapport à l'objectif assigné au projet de baisser la congestion de l'A35, qui est justement maximale en heure de pointe. En l'état, le dossier n'évalue pas l'incidence du différentiel de tarif de péage entre heure de pointe et heure creuse sur la réduction des pics de congestion sur l'A35. Les éléments fournis indiquent toutefois que la modélisation du trafic inclut les consentements à payer (ou non) le péage par la population. Pourtant, aucun élément précis n'est présenté concernant la manière dont le péage aurait été pris en compte, ni même le montant du péage qui aurait été retenu dans ces études. Il a été indiqué aux rapporteurs qu'une valeur de péage issue du contrat de concession aurait été prise en compte. Il semble donc que c'est un péage à 3€40 HT pour les véhicules légers et 9€70 HT pour les poids lourds (tarif moyen pondéré) qui aurait été utilisé dans les calculs.

L'Ae recommande d'explicitier la manière dont le montant du péage de l'A355 a été pris en compte par les études de trafic, et d'en tenir compte avec les valeurs effectives à la mise en service si cela n'a pas été fait. Elle recommande aussi de préciser l'influence de la modulation horaire du prix du péage sur la congestion sur l'A35.

⁹ Entre le nœud nord de raccordements au COS (échangeur A4/A35) et la sortie 6 (diffuseur A35/N83). Cette mesure est en vigueur, ainsi qu'une limitation à 70 km/h et des voies expérimentales réservées sur 4 km aux transports en commun et au covoiturage.

¹⁰ <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2021/12/3/TRAT2133899A/jo/texte>.

Effets du COS sur les déplacements

Les résultats qui suivent sont donnés sous réserve que les situations modélisées ont été bien comprises par les rapporteurs compte tenu du caractère difficilement compréhensible du dossier. Si des cartes de saturation sont données pour le réseau général, seuls les axes de l'A35 bénéficient d'une présentation du nombre de véhicules et des temps de parcours. L'absence de comparaison avec la congestion et les temps de parcours sur les autres axes, en particulier l'A355 et la RN4/A351 limite la compréhension des effets du projet sur les choix des usagers qui sont orientés par les temps comparés, toutes choses égales par ailleurs.

L'Ae recommande de compléter le dossier par une comparaison de la congestion et des temps de parcours sur les principaux itinéraires liés au projet, en particulier via l'A355 et la RN4/A351.

Effets du COS sur l'A4/A35

La suite ne porte que sur les effets du projet modélisés sur l'A4/A35.

En situation 2020, la mise en service de l'A355 induit une évolution modeste du nombre de véhicules légers : entre +7 % (A352 vers D392) et -9 % (section A35 vers Reichstett), et une évolution plus marquée des poids lourds : entre -16 et -63 % selon les sections, soit une réduction comprise entre 910 et 4 070 poids lourds par jour et par sens).

TRAFIC A35/A4	Impact A355 en 2020					
	Impact VL		Impact PL		Impact UVP	
A35 vers Reichstett	-4 510	-9%	-910	-16%	-6 785	-11%
Reichstett vers A35	-3 380	-7%	-2 290	-45%	-9 105	-15%
Reichstett vers Hoenheim	-2 520	-5%	-1 180	-18%	-5 470	-8%
Hoenheim vers Reichstett	-1 190	-2%	-2 310	-41%	-6 965	-11%
Hoenheim vers Bischheim	-3 060	-6%	-1 180	-18%	-6 010	-9%
Bischheim vers Hoenheim	-1 970	-4%	-2 310	-40%	-7 745	-11%
Bischheim vers Cronenbourg/Marché Gare	-2 720	-4%	-1 220	-18%	-5 770	-7%
Cronenbourg/Marché Gare vers Bischheim	-1 990	-3%	-2 290	-40%	-7 715	-11%
Cronenbourg/Marché Gare vers Porte Blanche	-3 850	-4%	-1 340	-19%	-7 200	-7%
Porte Blanche vers Cronenbourg/Marché Gare	-1 340	-2%	-2 480	-37%	-7 540	-7%
Porte Blanche vers Porte de Schirmeck	-2 760	-4%	-1 540	-19%	-6 610	-7%
Porte de Schirmeck vers Porte Blanche	-570	-1%	-2 820	-36%	-7 620	-8%
Porte de Schirmeck vers Baggersee	-910	-1%	-3 380	-45%	-9 360	-11%
Baggersee vers Porte de Schirmeck	30	0%	-4 070	-63%	-10 145	-13%
Baggersee vers M83	-1 190	-2%	-3 550	-49%	-10 065	-12%
M83 vers Baggersee	120	0%	-4 050	-57%	-10 005	-13%
M83 vers M353	-870	-2%	-2 210	-41%	-6 395	-11%
M353 vers M83	0	0%	-2 880	-56%	-7 200	-13%
M353 vers D392	-1 930	-5%	-2 150	-55%	-7 305	-15%
D392 vers M353	-360	-1%	-2 840	-62%	-7 460	-15%
D392 vers A352	-1 320	-4%	-2 010	-53%	-6 345	-15%
A352 vers D392	2 310	7%	-2 710	-62%	-4 465	-10%

Figure 3 : Impacts journaliers de la mise en service de l'A355 sur le trafic de l'A4/A35 modélisés en 2020 (Source : dossier).

La congestion diminue ainsi globalement sur l'ensemble des sections de l'A4/A35 étudiées (jusqu'à -15 % UVP¹¹ sur certaines sections). Le temps de parcours sur l'A4/A35 entre les deux nœuds

¹¹ L'UVP JOB ou unité de véhicule particulier par jour ouvrable de base est définie comme suit : un véhicule léger ou une camionnette = 1 UVP ; un poids lourd de 3,5 tonnes et plus = 2 UVP ; un cycle = 0,3 UVP (exceptionnellement entre 0,2 et 0,5).

autoroutiers de l'A355 serait réduit selon le dossier de 10 min à 14 min en heure de pointe du matin ou du soir et selon le sens de circulation.

En 2040¹², la modélisation donne des effets de l'A355 sur les trafics de l'A4/A35 plus importants. Ainsi, sans VLIO, aménagement multimodal et TSPO, le temps de parcours sur l'A4/A35 entre les deux nœuds autoroutiers de l'A355 aux heures de pointe du matin diminuerait de plus de 25 min à près de 45 min, soit une division par deux du temps de parcours sur l'axe.

Les résultats du cumul de la VLIO, des aménagements multimodaux et TSPO avec l'A355 sont jugés par le dossier comme « très favorables ». La modélisation donne une réduction des temps de parcours aux heures de pointe du matin sur l'A4/A35 entre les deux nœuds autoroutiers de l'A355 de près de 33 min à plus de 47 min selon le sens de circulation, soit de 40 à 53 % de réduction. En heure de pointe du soir, le gain atteindrait environ 38 min, soit une division par deux du temps de parcours. Ces chiffres qui font apparaître une amélioration majeure du temps de parcours sur l'A4/A35 interrogent : une telle évolution serait de nature à rendre cet axe beaucoup plus attractif qu'aujourd'hui, même avec les mesures complémentaires envisagées, d'autant qu'il reste gratuit et plus court.

Pour l'Ae, ces résultats peu vraisemblables remettent en cause la fiabilité des études présentées dans la mesure où l'A35, devenu plus fluide, accroîtrait son attractivité.

En outre, l'évolution du trafic sur l'A35 reste en réalité modeste, puisque selon les tronçons étudiés, la baisse due à l'A355 varie entre 1 et 19 % seulement (avec ou sans VLIO, les chiffres varient peu) en 2040. Or le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Strasbourg prévoit un objectif de diminution de 30 % du trafic sur l'A35 d'ici 2025, que les projets routiers présentés ne permettent d'atteindre.

Pour consolider l'analyse

Les analyses de trafic, actuellement conduites et nécessaires à une évaluation robuste des effets du projet sur l'évolution de la qualité de l'air et du bruit, devraient reposer sur un ensemble d'hypothèses explicites sur les modalités d'exploitation du réseau routier dans l'ouest de l'agglomération de Strasbourg.

Il a été fait le choix de mettre en service l'A355 sans disposer de tels éléments. Pour autant, la réponse nécessaire à la régularisation du projet impose de clarifier toutes ces hypothèses et de tenir compte, en tant que de besoin, des premières tendances de fréquentation des différents axes

Les études de trafic réalisées en 2015 (et reprises dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Ae de 2018) estimaient à la mise en service un trafic de 24 000 véh/j dont 31 % de poids lourds sur la section nord du projet, 20 000 véh/j dont 31 % de poids lourds sur la section centre, et 32 000 véh/j dont 23 % de poids lourds sur la section sud¹³. En 2040, le trafic sur ces mêmes sections était projeté respectivement à 50 000 véh/j, 48 000 véh/j et 60 000 véh/j. Les nouveaux éléments produits ne sont pas fournis en véh/j (mais en nombre de véhicules sur les périodes de pointe du matin, du

¹² Le tableau page 15 de l'annexe 6.5.3 mentionne 2020 au lieu de 2040.

¹³ L'étude d'impact de 2006 projetait en 2020 et sur les mêmes sections respectivement 41 000 véh/j, 40 000 véh/j et 47 000 véh/j. Cet écart est expliqué dans le volet de mise à jour par le fait que le projet « bénéficiait » alors de huit années de croissance du trafic, puisque la mise en service était alors projetée en 2012. Cette explication s'appuyait sur des hypothèses de croissance du trafic autoroutier très fortes (+80 % de VL en 20 ans) dont la pertinence n'était pas démontrée.

soir...) et ne peuvent donc pas être comparés. Il a toutefois été indiqué oralement aux rapporteurs par l'exploitant de l'A355 que depuis la mise en service, le trafic est de l'ordre de 7 000 à 8 000 véh/j, à l'exception de la période du marché de Noël de Strasbourg où le trafic atteignait de l'ordre de 15 000 véh/j, ce qui pourrait résulter du fait que les panneaux de signalisation à l'entrée Nord de Strasbourg indiquent l'A355 pour accéder à la ville (ce qui allonge d'environ 14 km l'itinéraire). Cette fréquentation est à rapprocher de celle de l'A4/A35, utilisée par plus de 170 000 véh/j sur ses parties les plus chargées.

De plus, le dossier mentionne que « *L'aménagement multimodal de l'axe A351/RN4/TSPO n'a pas de conséquence en termes de réduction de capacité routière* » sans toutefois montrer si un trafic supplémentaire induit par l'A355 serait en mesure d'être supporté par l'A351/RN4 avec son aménagement multimodal comme l'avait souligné [l'avis de l'Ae sur l'aménagement multimodal de l'axe A351-RN4 \(avis n° 2015-17 du 27 mai 2015\)](#). Cette question semble d'autant plus aigüe que les cartes de la congestion présentées dans le dossier montrent une saturation d'un tronçon de la RN4 en heure de pointe du matin dès 2020 et dans toutes les situations en 2040.

L'Ae recommande de confronter les premières tendances de fréquentation de l'A355 aux études de trafic pour donner une première appréciation de leur validité, et d'exposer la capacité de l'axe A351/RN4 réaménagé à absorber le trafic induit par le COS ainsi que d'étudier l'évolution de sa congestion à long terme.

2.2.2 Qualité de l'air et santé humaine

Le présent dossier actualise les estimations des émissions polluantes routières selon la méthode Copert V qui prend en compte les conditions réelles de circulation pour chaque type de véhicules diesel. Cette évaluation actualise l'état initial (2019) et propose une projection « long terme » (2040) intégrant les nouveaux axes de circulation de la zone d'étude dont l'A355.

Cette actualisation évalue les populations pouvant être exposées à divers polluants, sans toutefois prendre en compte pour 2040 l'évolution de la population à cet horizon¹⁴. Comme l'avait déjà souligné l'Ae dans son avis de 2018, il conviendrait de préciser cette évolution pour actualiser la population qui sera exposée à la pollution de l'air dans 20 ans.

En outre, la liste des polluants étudiés dans le cadre de la version actualisée de l'évaluation quantitative des risques sanitaires est plus réduite que celle figurant dans le guide méthodologique applicable et dans les versions précédentes de l'étude.

Pour les particules fines¹⁵ de moins de 10 µm (PM₁₀), il y a dépassement de l'objectif de qualité sur 53 ha, de la valeur limite sur 6 ha (0,06 km²), et des lignes directrices de l'OMS sur une superficie de 414,5 km² touchant 512 400 habitants. Il en va de même pour les particules PM_{2,5} (moins de 2,5 µm). Les émissions de dioxyde d'azote (NO₂) sont dépassées sur 2,7 km² le long des grands axes. Au même titre que les PM_{2,5}, le NO₂ dépasse la ligne directrice de l'OMS sur l'ensemble de la zone d'étude. L'ensemble de ces émissions présente une tendance à la baisse sur la période 2010

¹⁴ « Cette modélisation 2040 fait l'objet d'une évaluation des populations potentiellement exposées à des dépassements de valeurs réglementaires ou de valeurs guides OMS en utilisant la base 2016 de population au bâtiment construite par l'INERIS ».

¹⁵ De l'anglais *Particulate Matter* (matières particulaires). Particules en suspension dans l'air dites « respirables », elles incluent les particules fines, très fines et ultrafines et peuvent pénétrer dans les bronches.

– 2019 (–25 % pour les particules et –26 % pour le NO₂) et donc une « *réduction de la population potentiellement exposée* », du fait du renouvellement du parc de véhicules.

Le dossier ayant été établi avant la publication le 22 septembre 2021 par l’OMS de ses nouvelles lignes directrices¹⁶, qui divisent par deux la concentration moyenne annuelle de PM_{2,5} à ne pas dépasser et par quatre celle de NO₂, il conviendrait de mettre à jour l’analyse avec ces nouvelles valeurs.

Pour compléter l’information du public, l’Ae recommande de mettre à jour l’analyse de l’exposition des populations aux dépassements des lignes directrices de l’OMS en tenant compte de leur dernière révision.

Le dossier présente une évaluation des émissions en 2040 incluant les nouveaux axes de circulation (VLIO, rocade sud) dont l’A355. Consécutivement à la création du COS, les études de trafic prévoient une augmentation des distances parcourues sur la zone d’étude de 34 % par rapport à 2019. L’évolution du trafic implique une hausse des émissions de PM₁₀ (11 %), des métaux lourds (arsenic, nickel, chrome, respectivement de +37 %, 40 %, 48 %). Les émissions de PM_{2,5} stagnent, leur augmentation étant compensée par l’évolution du parc automobile.

Il ressort de l’évaluation que les concentrations moyennes de polluants diminuent en particulier au voisinage de l’A35 pour laquelle les baisses les plus significatives sont celles du NO₂ avec une réduction moyenne de 60 %¹⁷, sauf à proximité des nouvelles infrastructures où elles augmentent, sans toutefois dépasser les valeurs limites de qualité de l’air ou d’objectifs de qualité en PM₁₀ et NO₂. Les indices pollution population (IPP) en 2040 baissent ; le dossier précise qu’il n’y a plus de population exposée à des dépassements de valeurs limite ou cible. Pour les PM_{2,5}, le dépassement des valeurs est localisé sur quelques zones à proximité du couloir autoroutier non habité à ce jour. Les lignes directrices de l’OMS pour le NO₂, les PM₁₀ et PM_{2,5} peuvent être dépassées pour l’ensemble de la zone d’étude comme en 2019.

Ces résultats ne correspondent pas à l’évaluation des incidences propres de l’A355 pour les raisons développées au § 2.1. De fait, les projections envisagées sont surtout représentatives des améliorations techniques espérées des véhicules compte tenu des effets des réglementations sur le parc de véhicules. L’étude d’impact ne permet pas même d’apprécier les effets de la réalisation d’autres infrastructures, ni l’effet spécifique de la création de l’A355.

Pour pouvoir disposer de l’analyse des effets spécifiques du projet en termes d’émissions de polluants aériens à moyen et long terme, l’Ae recommande de reprendre les projections des émissions polluantes après la mise en service et d’ici à 2040 en comparant les émissions avec projet aux émissions sans projet à cette date, en cohérence avec les scénarios retenus dans l’étude de trafic.

¹⁶ [https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health).

¹⁷ Le dossier rappelle que les données du trafic en 2040 ne prennent pas en compte la requalification de l’A35 avec la mise en place d’une zone à faible émission mobilité qui pourrait accentuer ces baisses.

2.2.3 Gaz à effet de serre

Les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) générées par le trafic routier sur l'aire d'étude¹⁸ représentent environ 713 000 t en 2019, soit 38 % du total des émissions sur cette aire. Les simulations pour 2040 les chiffrent à environ 924 000 t soit une augmentation de 30 % au regard de l'évolution du trafic, en particulier de l'allongement des distances parcourues. Aucun chiffre n'est donné sur l'évolution des émissions à long terme sans le projet, ce qui empêche donc de connaître les effets spécifiques du projet en matière d'émissions de GES et de consommation d'énergie.

L'évolution projetée va à l'encontre des objectifs du Plan climat air énergie territorial (PCAET) dont l'Eurométropole de Strasbourg s'est doté en 2018, qui planifie une réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990 de 40 % à 2030¹⁹ et identifie comme enjeu : « *Diminuer les émissions de GES passe donc en premier lieu par une réduction du trafic (moins de véhicules circulant) et donc des choix d'aménagement qui rendent ce mode moins rapide* ». Cet enjeu est conforté par la récente étude du Cerema (avril 2021)²⁰ qui, mobilisant la méthode Copert V, montre l'influence du facteur vitesse : les quantités d'émissions polluantes et des GES sont minimales entre 60 et 90 km/h selon le type de véhicule, et augmentent nettement à une vitesse de 110 km/h.

De plus, la compatibilité du projet avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC) n'est pas présentée. Celle-ci nécessite de définir une trajectoire compatible avec les engagements de la France en matière de réduction des émissions de GES (« scénario AMS (avec mesures supplémentaires) ») en plus du scénario tendanciel (« scénario AME (avec les mesures existantes déjà décidées au 1^{er} juillet 2017) »).

Les hypothèses prises en compte pour les émissions de GES ne semblent pas correspondre à celles du scénario AMS de la SNBC. Compte-tenu des fortes réductions des émissions unitaires prévues dans le cadre de ce scénario, l'augmentation de 30 % des émissions paraît très élevée et incompatible avec les engagements de la France. Ces contradictions auraient dû conduire à étudier voire envisager des mesures correctrices, par exemple la baisse de la limitation de vitesse à 90 km/h sur l'A355 à l'image des limites de vitesses pratiquées sur les contournements de nombreuses grandes métropoles.

L'Ae recommande de :

- ***présenter une estimation des incidences spécifiques du projet en matière d'émissions de GES, en comparant la situation à long terme avec et sans A355,***
- ***prévoir les mesures permettant d'assurer la compatibilité du projet avec les engagements de la France en matière d'émissions de GES et avec les objectifs du PCAET de l'Eurométropole de Strasbourg de chercher à réduire le trafic et sa vitesse afin de réduire de 40 % des émissions de GES d'ici 2030.***

¹⁸ Le périmètre d'étude n'est pas précisé dans les compléments apportés par le dossier. Il semble s'agir du même périmètre que dans la demande d'autorisation de 2017 : un croissant d'environ 75 km² qui inclut les limites de l'agglomération strasbourgeoise depuis l'échangeur de Hoerdts au Nord jusqu'à Innenheim au Sud de l'A35, et regroupant 49 communes.

¹⁹ Le diagnostic précise que le territoire n'a pas encore atteint son objectif de réduction des émissions de GES, la part du transport routier dans ces émissions des GES n'ayant par ailleurs pas bougé depuis 1990. Le fait que le COS n'est pas inclus dans le territoire du PCAET n'empêche pas que les effets du premier soient confrontés aux objectifs du second : les effets du COS sur la congestion sont sensés avoir une portée dans le territoire du PCAET, et les reports de trafic de ou vers le centre de Strasbourg, modifiés par le COS, relèvent aussi du PCAET.

²⁰ Cerema, 2021, Émissions routières des polluants atmosphériques Courbes et facteurs d'influence, avril, 50p. <https://www.cerema.fr/fr/actualites/emissions-routieres-polluants-atmospheriques-courbes>.

2.2.4 Sols

Le projet affecte ou détruit les sols sur une superficie d'environ 450 hectares²¹, dont on doit rappeler la qualité agronomique (parmi les meilleurs sols de France). Le jugement du Tribunal administratif a souligné l'insuffisance de l'analyse de l'impact du projet sur les sols et les sous-sols, « *notamment en ce qui concerne les services écosystémiques apportés par les sols* ».

Les compléments apportés par le dossier portent sur les services écosystémiques fournis par les sols touchés par le projet. Chacun des cinq principaux types d'occupation du sol (cultures ; prairies, friches et délaissés agricoles ; emprise routière ; forêts feuillues ; espaces associés au réseau routier et ferré) sont caractérisés par un bouquet de services (d'approvisionnement, de régulation, culturels et de support).

Concernant les services d'approvisionnement, 228 ha de terres agricoles ont été consommés par le projet. Le choix d'une infrastructure à 2x2 voies (au lieu de 2x3) est présenté comme une mesure de réduction, ainsi que la restitution à l'agriculture de 8,9 ha des surfaces de dépôts définitifs (35 % du prélèvement). Cinq procédures d'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (Afafe) sur un total de 10 000 ha sur 29 communes, ont pour objectif de pallier les entraves au fonctionnement des exploitations agricoles et à l'activité forestière. Il importe de souligner que ces Afafe devront prendre en compte des compensations environnementales du projet et ne pas obérer leur pérennité, notamment celles prévues en faveur de la biodiversité.

L'Ae réitère sa recommandation aux maîtres d'ouvrage du contournement routier et des Afafe qu'il rendra nécessaire de s'assurer de l'additionnalité et de la pérennité des mesures compensatoires de chacune de ces opérations.

Les diverses activités liées à la forêt sont également affectées « *au droit des emprises définitives de l'A355* » (notamment 13 ha dans le massif de Krittwald et 7 ha de forêt alluviale dans la vallée de la Bruche). Des mesures de réduction (optimisation du positionnement de l'infrastructure, préservation de lisières forestières...) et de compensation (reboisement sur une surface totale de 48 ha répartis en 41 sites variant de 0,08 ha à 7,31 ha) ont été menées (certaines compensations sont encore en cours de mise en place).

Les services de régulation du cycle de l'eau (contribution aux processus climatiques, biodiversité des sols, rôle de filtre et de dégradation des polluants) ont été altérés par l'artificialisation de 113 ha. 219 ha de surfaces naturelles seront « reconstitués » pour en améliorer les fonctionnalités, 40,6 ha en zones humides, 178,4 ha en zones enherbées ou arbustives.

Le dossier est peu clair sur le calcul de l'ensemble des surfaces de compensation au titre de l'impact sur les services écosystémiques et de celui sur les espèces protégées (il a été précisé lors de la visite que celles-ci pouvaient se recouper mais pas totalement), ne permettant pas d'avoir au final un bilan clair et robuste sur les surfaces de compensation des impacts du projet²². L'analyse spécifique aux espèces protégées est traitée dans la partie § 2.3 ci-après.

²¹ 278,3 ha d'emprise définitive, 167,5 ha d'emprise provisoire. Le dossier précise que l'ensemble de l'emprise de travaux du projet A355 ne fera pas l'objet d'une artificialisation des sols. Au contraire, « *certaines zones seront restituées aux agriculteurs et d'autres feront l'objet de mesures environnementales avec l'aménagement* » de prairies, de zones humides, etc.

²² L'information la mieux présentée à ce jour est contenue dans les arrêtés préfectoraux successifs relatifs aux mesures compensatoires.

L'Ae recommande d'établir un bilan clair des surfaces compensées au titre des services écosystémiques et des espèces protégées, en précisant leur recouvrement éventuel.

2.2.5 Urbanisation

Le dossier souligne que la limitation des points d'échanges le long du tracé de l'A355 à seulement deux diffuseurs, en plus des deux points d'accès (un échangeur à chaque extrémité), permettra une meilleure desserte des terrains longeant l'infrastructure sans pour autant induire « d'urbanisation le long de son tracé ».

L'incidence de l'A355 est analysée à partir de questions évaluatives sur les périmètres d'influence de proximité et éloignés, les dynamiques territoriales, l'analyse spatiale du développement (zonages et occupations des sols). Le dossier identifie deux périmètres d'influence de proximité autour des deux diffuseurs (couvrant la moitié du tracé de l'A355) et des périmètres d'influence plus éloignés pour lesquels l'offre de mobilité est améliorée par l'infrastructure (port de Strasbourg, aéroport d'Entzheim, bande de 500 m de part et d'autre de l'A35 entre les deux échangeurs avec l'A355...).

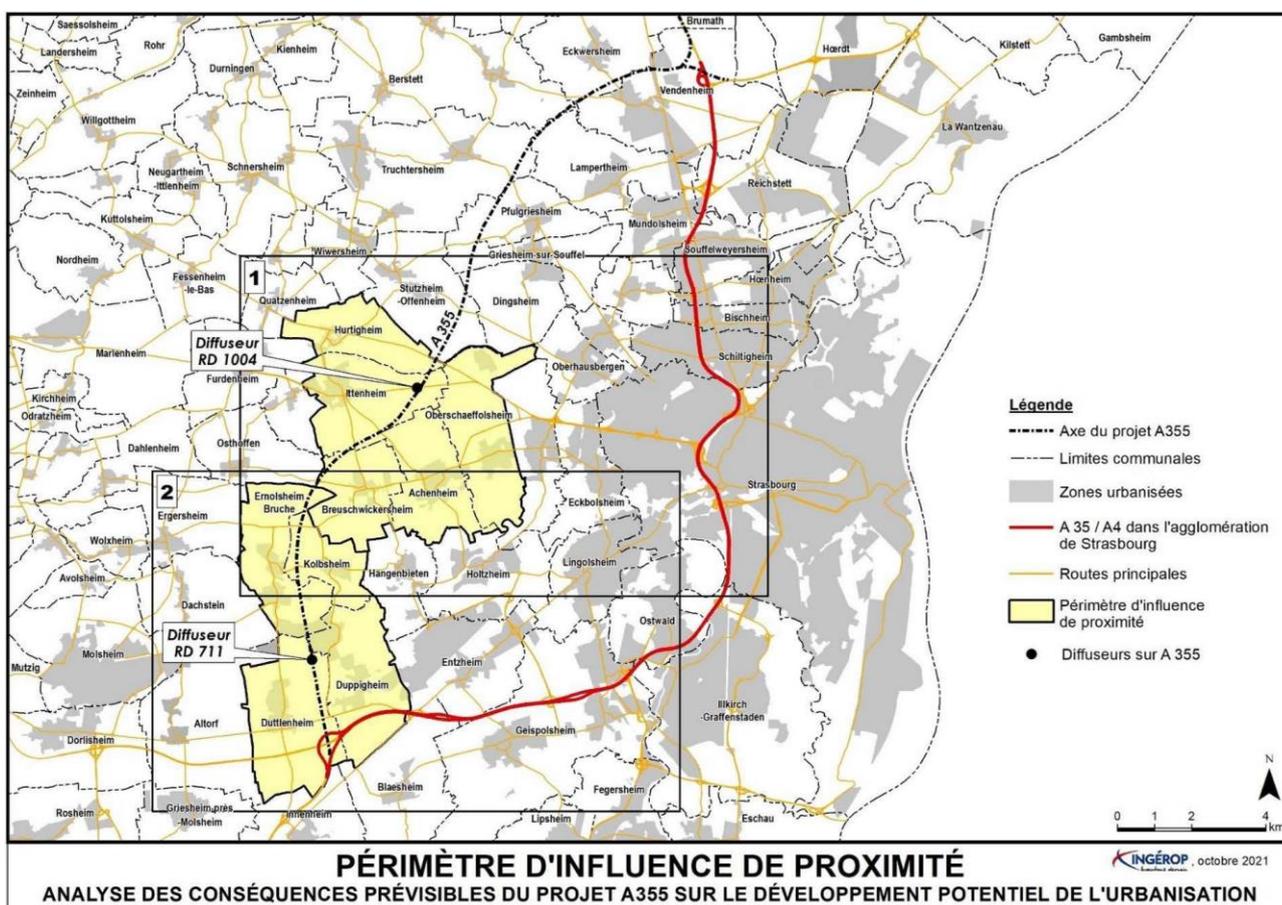


Figure 4 : Périmètres d'influence de proximité (Source : dossier).

Cinq Scot sont concernés par le périmètre de l'A355, le Scot de Sélestat et sa région, celui de la Bruche, du piémont des Vosges, de l'Alsace du Nord, et le Scot de la région de Strasbourg (Scoters). La plupart d'entre eux ne mentionnent pas l'infrastructure comme une opportunité de développement économique ou résidentielle, à l'exception du Scoters et du Scot du Piémont des Vosges. Le dossier indique toutefois qu'« un lien indirect peut être imaginé » tout en précisant que ces territoires s'inscrivent dans une stratégie de réduction de la consommation foncière et d'équilibre des espaces agricoles et environnementaux du fait de la loi relative à la biodiversité. Par ailleurs à l'échelle communale, les périmètres d'influence de proximité voient leurs vellétés de

développement spatial (notamment d'urbanisation) limitées par des zonages liés aux enjeux écologiques tels que ceux du Grand hamster bénéficiant d'une « zone de protection statique »²³ relevant du Plan national d'actions le concernant.

L'incidence de l'infrastructure routière peut également se traduire potentiellement par des développements spatiaux en « saute-mouton » et des reports sur les parcelles en dehors du périmètre de proximité qui ne sont pas étudiés par le dossier.

Le dossier estime que les enjeux environnementaux en présence contraindront suffisamment le développement urbain pour que les conséquences de l'infrastructure soient « a priori *inférieures aux objectifs d'urbanisation envisagés par les communes et affichés dans les documents d'urbanisme* ». Cette analyse qui exonère le projet et son pétitionnaire de toute initiative en la matière paraît peu conforme à l'évolution la plus probable, au regard de l'attractivité renforcée par la proximité de l'infrastructure. Par ailleurs, les effets de l'infrastructure sur l'urbanisation qui pourrait se reporter en proximité des périmètres d'influence ne sont pas analysés non plus.

L'Ae recommande de poursuivre l'analyse de l'effet du projet sur les sols et, le cas échéant, de renforcer leur protection pour tenir compte de la pression foncière du fait de l'infrastructure.

2.3 Analyse relative aux espèces protégées

Suite à la décision du tribunal, Arcos a préparé un volet (n° 2) intitulé « compléments relatif aux espèces protégées ». Celui-ci comprend une première partie qui présente l'état de conservation des espèces concernées au moment de la demande de dérogation (2017), une seconde partie analysant les impacts de la mise en œuvre de la dérogation sur l'état de conservation des espèces²⁴, et une conclusion.

2.3.1 État de conservation des espèces

L'analyse de l'état de conservation des espèces reprend intégralement certaines analyses déjà présentées dans le dossier de 2017. L'Ae n'a donc pas de nouvelles observations à leur sujet. En revanche, l'état de conservation est qualifié selon une nouvelle grille d'analyse qui comprend trois niveaux et s'appuie sur les résultats du rapportage évaluant les espèces et les habitats concernés par les directives européennes « Habitats, faune, flore » et « Oiseaux »²⁵. Cette grille d'analyse est cohérente aux niveaux national et régional avec le rapportage et, pour les espèces qui en disposent, avec leurs plans nationaux d'action.

Trente-six espèces sont considérées comme étant localement en état de conservation « favorable », onze « défavorable – inapproprié » et quatre « défavorable – mauvais ». La manière dont l'état local de conservation a été estimé n'est pas précisée. Ce point est d'autant plus important à soulever que cet état local conditionne l'évaluation des impacts du projet présenté par le dossier.

²³ Zonage de protection du Grand hamster dans lequel l'habitat de l'espèce est intégralement protégé et des éléments spécifiques concernant l'évaluation des impacts et des mesures ERC sont prescrits dans les demandes de dérogation (arrêté du 9 décembre 2016 relatif aux mesures de protection de l'habitat du hamster commun). La destruction, l'altération ou la dégradation de son habitat (aires de reproduction et sites de repos) y sont interdites. Défini par arrêté, il est composé de trois secteurs sud, centre et nord localisés dans les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin.

²⁴ [Le CNPN a émis un avis sur ce sujet le 23 novembre 2021.](#)

²⁵ Pour plus d'information sur ce sujet : <https://inpn.mnhn.fr/programme/rapportage-directives-nature/presentation>.

Il est à noter que quatorze espèces sont évaluées dans un état de conservation meilleur au niveau local que régional ou national²⁶. L'Ae souligne l'importance d'autant plus grande dans ce cas d'éviter d'altérer les populations des espèces ou des habitats pour lesquels l'environnement local est susceptible de constituer un réservoir. Toute atteinte portée devrait alors être évaluée comme portée à une espèce en état défavorable.

L'Ae recommande de mieux étayer l'évaluation de l'état local de conservation des espèces étudiées, et de tenir compte de l'état de conservation régional lorsque celui-ci est plus mauvais que l'état local.

La suite de l'analyse ne prend pas en compte chacune des 51 espèces protégées. Elle apporte une attention particulière aux quatre espèces dont l'état de conservation est jugé défavorable dans leur aire de répartition locale : le Grand hamster, le Crapaud vert, l'Osmoderme (ou Pique-prune) et l'Azuré des paluds. Elle s'intéresse spécifiquement à quelques autres espèces, et raisonne pour le reste par cortèges (des milieux herbacés, des cours d'eau, des zones humides, des milieux ouverts, etc.). Or certains cortèges comportent des espèces menacées, qui ne bénéficient pas d'une analyse et de mesures adaptées à leur situation spécifique, ou d'espèces aux mobilités différentes qui mériteraient d'être analysées séparément.

L'Ae recommande d'affiner l'analyse par espèce, quel que soit leur état de conservation.

2.3.2 Impacts de la dérogation sur l'état de conservation des espèces

Méthodologie

La méthodologie retenue pour évaluer les impacts des destructions et perturbations sur l'état de conservation des espèces protégées repose sur un croisement de l'enjeu écologique et de l'intensité de l'impact²⁷. Cependant, le document reprend l'évaluation des impacts résiduels fournis dans le dossier de demande d'autorisation unique de 2017, sans tenir compte de la méthodologie annoncée. En outre, cette évaluation présente des incohérences, par exemple sur le dénombrement des arbres têtards servant de gîte au Pique-prune, deux arbres sont mentionnés comme concernés par les impacts bruts mais la mesure d'évitement porte sur six arbres où l'espèce a été observée ; ou encore sur la destruction accidentelle d'individus d'espèces protégées en phase travaux : aucune destruction n'est envisagée, ce qui semble pour le moins improbable vue l'ampleur des travaux.

Eu égard à l'état d'avancement du projet, les questions relatives à la justification des raisons impératives d'intérêt public majeur et de solutions de substitution raisonnable sont devenues largement théoriques. Toutefois, la régularisation de l'autorisation environnementale requiert de présenter l'ensemble de ces justifications, tenant compte de la jurisprudence en vigueur.

Mesures d'évitement et de réduction

Des mesures d'évitement et de réduction des impacts ont été intégrées à la définition du projet (notamment par les choix constructifs et la géométrie) et à la phase travaux. Les mesures de

²⁶ Crossope aquatique, Murin à oreilles échancrées, Murin de Natterer, Noctule commune, Noctule de Leisler, Sérotine commune, Bergeronnette printanière, Bruant jaune, Gobemouche gris, Locustelle tachetée, Martin-pêcheur d'Europe, Pie-grièche écorcheur, Crapaud calamite, Brochet.

²⁷ Un tableau présente le résultat de ce croisement. Il comporte une erreur dans le cas d'un enjeu écologique « très faible » et d'un impact de « très forte » intensité : le résultat est qualifié d'impact « faible » alors qu'il devrait être « modéré » pour être cohérent avec le reste du tableau.

réduction consistent notamment en la pose de clôtures, la construction d'ouvrages permettant le franchissement par la faune, la plantation de haies, la gestion des bermes²⁸...

Il est à souligner l'effort important en matière d'implantation d'ouvrages de franchissement pour la faune, par rapport à d'autres infrastructures routières examinées par l'Ae. Le projet a créé 130 ouvrages séparés par une distance moyenne de 203 mètres, ce qui est conforme aux recommandations en la matière. L'essentiel de ces passages sont des passages à petite faune spécifiques (51) ou mixtes (42). Deux passages à grande faune et neuf bioducs²⁹, tous spécifiquement aménagés pour le Grand hamster, ont été créés. Un suivi approprié et l'analyse des informations recueillies sont réalisés dans le cadre de recherches (thèses) financées par le maître d'ouvrage.

En dépit de cet effort réel et significatif, la conclusion du dossier, qui laisse entendre que le projet améliore les continuités écologiques, est toutefois trop optimiste. En effet, de nombreuses espèces ont une mobilité limitée à quelques centaines de mètres (dont le Pique-prune, le Grand hamster, et de nombreux amphibiens). De plus, celles qui peuvent franchir les barrières et l'autoroute sont sujettes à un risque de mortalité par collision qui n'a pas été évalué, mais dont il est constant qu'il est d'autant plus important que la vitesse de circulation est élevée.

La conclusion relative aux effets du projet sur les continuités écologiques ne semble donc pas correcte pour toutes les espèces.

L'Ae recommande de reconsidérer la conclusion relative aux effets du projet sur les continuités écologiques.

Mesures de compensation

L'Ae rappelle que les mesures de compensation ont vocation à être définies après évitement et réduction. L'article L. 163-1-I du code de l'environnement précise par ailleurs que « *les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. Elles doivent se traduire par une obligation de résultats et être effectives pendant toute la durée des atteintes. Elles ne peuvent pas se substituer aux mesures d'évitement et de réduction. Si les atteintes liées au projet ne peuvent être ni évitées, ni réduites, ni compensées de façon satisfaisante, celui-ci n'est pas autorisé en l'état* ».

Le dossier utilise une méthode d'estimation des besoins de compensation appelée « éco-med », du nom du bureau d'études qui l'a proposée en 2013. Celle-ci croise une dizaine de facteurs, tels que l'enjeu local de conservation, la nature de l'impact, sa durée, sa magnitude, avec des paramètres qualifiant la mesure compensatoire : efficacité, temporalité, etc.

Le principe de la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) nécessite de mettre en œuvre les mesures de compensation avant l'atteinte effective aux milieux, ce que le dossier rappelle bien. La méthode « éco-med » en tient compte à travers le paramètre « équivalence temporelle (F8) », qui vaut 1 pour une mesure de compensation effectuée avant les travaux et dont l'efficacité est perceptible en même temps que les impacts, 2 si la compensation est effectuée en même temps que les travaux, et 3 si elle l'est après les travaux.

²⁸ Partie non circulable de l'accotement d'une route.

²⁹ Les bioducs à Hamster sont des ouvrages de passages supérieurs (caisson en forme de U de 60 cm de haut et 40 cm de large) fixés latéralement sur les tabliers des ouvrages en passage supérieur, et permettant le franchissement de l'infrastructure par les petits mammifères, dont le Grand hamster.

La manière dont les paramètres ont été fixés pour appliquer cette méthode conduit à sous-estimer les effets réels du projet. Ainsi pour le Grand hamster, l'enjeu local de conservation est évalué à « faible » (paramètre F2=1 tant en phase travaux qu'exploitation). L'impact sur les continuités écologiques est modélisé au niveau le plus faible (F6=1) en phase travaux, alors que la tranchée du chantier représente un obstacle quasi infranchissable pour un hamster. L'efficacité des mesures est considérée comme maximale (F8=1) tant pendant le chantier qu'en exploitation alors que des recherches sont en cours pour en évaluer les effets réels au vu des incertitudes sur leur efficacité. Les mesures sont considérées comme effectives avant les impacts (F8=1 tant en phase travaux qu'exploitation) alors que la visite de terrain des rapporteurs a permis de constater que les plantations et les aménagements viennent d'être faits pour une partie (sols remaniés encore nus en janvier 2022) ou sont à faire d'ici le printemps pour le reste, alors que l'autoroute est déjà en service, et donc que la perturbation de la phase chantier est intervenue bien avant.

Ce biais vaut également pour l'évaluation des besoins de compensation à la destruction des habitats des autres espèces. Il s'avère ainsi nécessaire de reprendre l'évaluation avec des paramètres plus réalistes et conformes aux milieux et aux espèces concernées et d'en déduire une réévaluation quantitative des compensations nécessaires, qui sont donc actuellement sous-estimées.

La méthode n'est appliquée que pour les quatre espèces en état local « défavorable - mauvais ». Il est nécessaire de l'étendre à l'ensemble des espèces dont l'état de conservation est défavorable régionalement, conformément à la recommandation faite ci-dessus sur l'évaluation de l'état de conservation des espèces protégées, au regard de l'objectif prescrit par l'article L. 163-1-I du code de l'environnement.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des besoins de compensation avec des paramètres réalistes et conformes aux milieux et espèces concernées pour l'ensemble des espèces en état défavorable de conservation et, le cas échéant, de revoir à la hausse les compensations nécessaires pour garantir le bon état de conservation des espèces protégées concernées.

Les impacts du projet sur l'état de conservation de la Gagée velue, seule espèce végétale protégée mentionnée par l'étude d'impact, ne sont pas analysés dans le document. L'étude d'impact mentionne une station de « moins de cinq pieds ». Des contributions faisant état d'une sous-évaluation de cette espèce, comme d'autres, ont été produites à l'occasion de l'enquête publique.

L'Ae recommande de compléter l'analyse des impacts de la dérogation sur l'état local de conservation de la Gagée velue.

Les compensations mises en œuvre font l'objet d'un suivi par un comité piloté par l'État³⁰. Il serait utile et logique de tirer parti des bilans et du suivi déjà réalisés dans ce cadre, afin d'étayer les affirmations relatives à l'efficacité des mesures ERC.

En outre, la présence de nombreux affûts de chasse sur les parcelles de compensation censées être favorables à l'accueil d'une faune variée laisse supposer que certaines espèces ne pourront pleinement profiter de l'opportunité créée. Une réflexion sur ces pratiques pourrait utilement être conduite.

³⁰ <http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/comite-de-suivi-des-engagements-de-l-etat-r7052.html>.

2.4 Conclusion

Les éléments complémentaires présentent d'importants défauts formels (absence d'une étude d'impact à jour présentée en un document unique, hypothèses mal présentées, absence d'évaluation des effets spécifiques du projet...).

Concernant le trafic, les hypothèses restent insuffisamment étayées. Les résultats des projections, qui ont servi à justifier le projet, présentent de telles faiblesses de fond et de forme qu'il n'est pas possible d'en valider les conclusions.

Malgré les doutes pesant sur les simulations de trafic, il est possible de considérer que :

- quelles que soient les hypothèses retenues, il apparaît constant que le nombre de véhicules empruntant quotidiennement l'A4/A35 restera très élevé, comme par conséquent les nuisances associées ;
- l'évolution de la qualité de l'air évolue favorablement principalement du fait des effets cumulés de l'amélioration technologique espérée des véhicules, et l'étude d'impact ne permet pas même d'apprécier les effets de la réalisation d'autres infrastructures, ni l'effet spécifique de la création de l'A355 ;
- les effets du projet (trafic et émissions) ne respectent pas les objectifs fixés par les planifications locales (PCAET, PPA) et nationales (SNBC) ;
- les émissions de gaz à effet de serre spécifiquement dues au projet à long terme n'ont pas été évaluées. Du fait de l'allongement important des distances induites par le projet, il semble assuré que les effets spécifiques du projet sont une hausse de ces émissions.

Concernant les sols et l'urbanisation, des insuffisances persistent mais de moindre importance.

Quant à l'analyse relative à l'état de conservation des espèces protégées, elle devrait être affinée avec une analyse par espèce. Le principal défaut qui empêche d'adhérer à la conclusion que le projet ne porterait pas atteinte au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces protégées concernées dans leur aire de répartition naturelle est dû à un excès d'optimisme dans le choix des paramètres retenus pour évaluer le besoin de surfaces compensatoires.

Pour tous ces sujets, il manque encore des mesures de réduction et de compensation substantielles pour que le dossier puisse répondre aux points identifiés par le jugement.

Annexe

La décision du 20 juillet 2021 du Tribunal administratif de Strasbourg retient un certain nombre de moyens avancés par l'association Alsace Nature et par les mémoires en défense de la Préfète du Bas-Rhin et de la société Arcos, parmi lesquels :

- « *L'étude d'impact devait nécessairement, sur l'intégralité du programme de travaux confié à la société Arcos et la société Sanef, contenir l'ensemble des éléments actualisés d'évaluation prévus par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Contrairement à ce que fait valoir la société Arcos, elle ne pouvait se limiter uniquement au champ de l'autorisation sollicitée* » (au titre de la loi sur l'eau et des espèces protégées),
- « *l'étude d'impact n'est pas entachée d'insuffisance en ce qui concerne l'état initial du milieu naturel en matière de biodiversité* »,
- « *la société Arcos ne saurait être regardée comme ayant procédé à une analyse suffisante de l'impact du projet sur les sols et les sous-sols, notamment en ce qui concerne les services écosystémiques apportés par les sols* »,
- « *les effets du projet sur les continuités écologiques, qui ont donné lieu à des mesures de réduction des impacts, doivent être regardés comme ayant été suffisamment pris en compte* »,
- « *l'analyse des effets du projet en termes d'émissions de polluants aériens, qui n'a pas été réalisée pour le moyen et le long terme, et n'a pas pris en compte les émissions des véhicules en conditions réelles de circulation, ne saurait être regardée comme suffisante* » et « *dès lors, [...] l'analyse des effets du contournement ouest de Strasbourg sur la santé humaine, qui se fonde sur ces données, est entachée, dans cette mesure, d'une insuffisance* »,
- « *eu égard à la nature et à l'importance de l'ouvrage, les conséquences du projet en litige sur le développement de l'urbanisation n'ont pas été appréciées de manière suffisamment détaillée* »,
- « *L'Autorité environnementale a recommandé, dans son avis rendu le 21 février 2018, de compléter l'étude d'impact par une analyse de l'évolution de la congestion de l'A35. Si, en réponse à cet avis, la société Arcos a inséré dans la synthèse actualisée une partie relative à l'évolution estimée de la congestion de l'autoroute A35, cette présentation se limite à l'énoncé d'hypothèses générales, sans qu'ait été réalisée une analyse précise des conséquences des hypothèses du trafic supporté par le contournement ouest de Strasbourg sur le volume de trafic de l'A35 dans sa portion urbaine. Eu égard au caractère essentiel de l'objectif de réduction du trafic de l'A35 dans les effets attendus de la construction du contournement ouest de Strasbourg, exposés dans les motifs de l'arrêté en litige, et alors que l'Autorité environnementale a relevé que le plan de protection de l'atmosphère (PPA) de Strasbourg prévoit un objectif de diminution de 30 % du trafic sur l'A35 d'ici 2025, l'absence d'une telle analyse est constitutive d'une insuffisance* »
- « *l'analyse des impacts cumulés du projet de contournement ouest de Strasbourg avec les trois opérations précitées³¹ se limite à une liste des emprises cumulées sur les espaces naturels et agricoles et à quelques lignes sur les effets de coupure, sur les évolutions de trafic, sur les nuisances sonores et sur la qualité de l'air. Ainsi, alors que les projets de transport en site propre de l'ouest strasbourgeois et d'aménagement de la RN4 rencontrent l'autoroute de contournement*

³¹ Il s'agit des projets de transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO), d'aménagement multimodal de l'axe RN4 - A351 à l'ouest de Strasbourg et de voie de liaison intercommunale ouest (VLIO).

ouest de Strasbourg au niveau du diffuseur situé à Ittenheim, ces seuls éléments ne sont pas suffisants pour permettre une analyse de l'ensemble des effets cumulés de ces projets, notamment sur le trafic, la qualité de l'air et le développement de l'urbanisation ».

* *

*

L'ordonnance du 16 novembre 2021 de la Cour administrative d'appel de Nancy indique qu'« *il résulte de l'instruction que la mise en service de l'autoroute A355 détournerait une part importante du trafic de la portion de l'autoroute A35 traversant l'agglomération de Strasbourg en permettant, notamment, l'interdiction du trafic de transit des véhicules lourds sur l'autoroute A35, laquelle ne peut intervenir avant la mise en service de l'autoroute A355, et qu'elle entraînerait ainsi une réduction de la pollution, importante, de l'air dans cette agglomération, une amélioration de la sécurité routière, une diminution des temps de transport des usagers et une baisse du bruit auquel sont exposés les personnes habitant à proximité de l'autoroute A35.* »

La Cour a estimé que la mesure d'interdiction de mise en service était insuffisamment motivée dans la décision du tribunal, et a souligné la « *méconnaissance de l'office du juge de l'autorisation environnementale, l'arrêté en litige ayant pour seul objet d'autoriser les travaux, la mise en service de l'autoroute dépendant d'une législation distincte et le juge ne pouvant déterminer les modalités d'exécution de la décision en cause au-delà de la nouvelle décision à intervenir de l'administration, et que, eu égard à la nature et la portée des illégalités relevées par le tribunal, aux atteintes portées par interdiction de mise en service de l'autoroute et des intérêts d'ordre économique et social et à d'autres intérêts généraux, il n'y a en tout état de cause pas lieu d'édicter l'interdiction de mise en service décidée par l'article 2 du jugement.* »

L'absence de mise en service de l'A355 « *pendant une durée d'au moins six mois à partir du mois de décembre 2021 risque d'entraîner pour les intérêts publics analysés ci-dessus des conséquences difficilement réparables.* » En conclusion, la Cour administrative d'appel sursoit à l'exécution de l'article 2 du jugement du Tribunal administratif qui suspendait la mise en service.