



arbres infos

Association Ried Bruche pour le Respect de l'Environnement près de Strasbourg
13 rue du Canal - 67203 Oberschæffolsheim

N°31 -
MARS 2006

TI Schiltigheim Vol XXV n°1329—CCP Strasbourg n°2712 12F

> Site internet: <http://arbres.ried.free.fr>
> courriel : <arbresried.strg@wanadoo.fr>

Ce numéro est distribué à l'ensemble de la population d'Achenheim, d'Oberschæffolsheim et de Wolfisheim ainsi qu'à nos adhérents.

Chauffage et eau chaude solaires : C'est tout à fait possible chez nous !

Yvan Hietter, membre d'ARBRES depuis 1996, habite Achenheim. Depuis 2000, il a équipé sa maison d'une installation solaire originale et très complète. Il a accepté de répondre à nos questions.

ARBRES : Yvan, comment en es-tu arrivé à faire appel à l'énergie solaire ?

Yvan H. : J'ai construit cette maison à ossature bois avec une orientation bio-climatique (très bonne isolation, apport solaire passif maximum, recherche de matériaux de construction sains). Dans le cadre de cette démarche, l'usage d'énergies renouvelables se situait dans la même logique.

ARBRES : Tu as donc opté pour le solaire dès le départ ?

Yvan H. : Non. Au début, cette maison était chauffée de manière traditionnelle avec un plancher chauffant alimenté par une chaudière à condensation fonctionnant au gaz de ville. A l'issue de l'étude de plusieurs systèmes faisant appel à des énergies renouvelables, l'option « énergie solaire » était la plus facile à mettre en œuvre sur une construction existante.

ARBRES : Comment fonctionne ton installation ?

Yvan H. : Les capteurs, bien orientés sur le toit, sont des tubes sous vide qui collectent le rayonnement solaire, même très faible. La chaleur est stockée dans un ballon de 750 litres. De cette dernière, on en tire l'eau chaude sanitaire, et, originalité du système, on chauffe partiellement la maison. Le gaz de ville prend le relais lorsque le temps est couvert.

ARBRES : Quel bilan tires-tu de cette réalisation ?

Yvan H. : Depuis sa réalisation, en 2000, à partir de relevés très précis, j'ai pu constater une économie annuelle de 30 à 40% sur le volume de gaz consommé. En ces temps d'énergie chère, probablement de plus en plus onéreuse dans les années à venir, ce n'est pas né-



gligeable. Autre motif de satisfaction : une diminution notable des rejets de gaz à effet de serre. En ce qui me concerne, j'évite ainsi le rejet de 1 à 1,5 tonne de CO₂ par an ! L'équivalent du rejet annuel de 2 petites voitures !

ARBRES : Ca doit coûter cher, ce genre d'installation ?

Yvan H. : Non, parce qu'une bonne partie de l'investissement peut être financé par des aides publiques ou un crédit d'impôt depuis cette année. Et les prix des matériaux vont probablement diminuer dans les années à venir avec le développement de ce type d'installation.

ARBRES : Si certains de nos lecteurs sont intéressés, peux-tu leur faire visiter ton installation ?

Yvan H. : Sans aucun problème. Il suffira de prendre rendez-vous et je me ferai un plaisir d'informer plus complètement toutes les personnes tentées par ce choix.

**Contact : Yvan Hietter, Achenheim,
tél 03.88.96.57.82**

Le GCO, un projet déjà dépassé pour solutionner les déplacements strasbourgeois ?

Alors que la cause principale de la saturation de l'A35 est le mélange des flux aux heures de pointe (rencontre des usagers des autoroutes A35 de Haute-pierre et celle de l'Etoile avec l'A35) on nous annonce dès maintenant un trafic prévisionnel de 200.000 véhicules /jour sur l'A35 en 2015. Que faire alors pour éviter l'engorgement que connaissent quotidiennement les grandes métropoles?

Dans l'Arbres Infos n°29 de l'été 2005, ARBRES a interviewé Dany Karcher, membre du collectif anti-GCO qui a apporté des arguments contre le projet GCO : seuls 15% du trafic traversent l'agglomération. Or, les poids lourds avec les plaques SK,LT,E,CZ,I,PL viendront en plus grand nombre, avec tout le cortège de nuisances....

ARBRES a voulu en savoir plus avant l'enquête publique programmée en mai prochain. A la demande expresse d'Alsace-Nature (représentant le Collectif des élus, des agriculteurs et des associations) une expertise indépendante a été réalisée en décembre 2005 par le bureau d'études TTK de Karlsruhe.

Ce rapport, sous la maîtrise d'ouvrage de la DRE (Direction Régionale de l'équipement) et de la DDE, présente en 51 pages techniques 3 scénarios possibles d'aménagement de l'espace de circulation à l'approche de la métropole et ceci pour les 15 à 20 ans à venir (2020 et plus).

Un scénario **GCO**, un autre « **tout TC** » (transports en commun) et enfin un troisième dit « **mixte** » (un mélange des 2 premiers) sont analysés sous les aspects financiers, environnementaux, urbanistiques, de cohérence avec les orientations politiques et enfin sous l'aspect des difficultés de réalisation.

Tout un programme qui montre la difficulté de porter un jugement catégorique pour l'un ou pour l'autre mais qui ouvre de nouvelles voies de réflexion sur l'aménagement de notre territoire et notamment chez nous à l'Ouest de l'agglomération de Strasbourg.

Nous allons tenter de vous présenter brièvement en quelques lignes les arguments du rapport avec les avantages et inconvénients de chaque scénario

Le scénario n°1 : le GCO

Avantages :

- coûts financiers moindres (concession et péage).
- alternative à l'A35 urbaine qui traverse Strasbourg avec délestage partiel du trafic .

-étude du projet réalisée (gain de temps et d'argent).

Inconvénients :

- bilan négatif sur l'environnement (nuisances sonores, pollution, consommateur d'espace, paysages....).
- bilan négatif sur l'urbanisation (nouvelles zones d'activités à proximité du GCO) et incohérence avec les orientations environnementales (charte de l'environnement, loi sur l'Air, protocole de Kyoto)
- pas d'améliorations sensibles pour les déplacements domicile- travail dans la métropole (circulation radiale aux heures de pointe).
- maillons manquants : il ne déleste pas les axes de circulation transversaux Est-Ouest et NO-Sud.
- n'encourage pas les **TC** à cause de l'augmentation des vitesses des déplacements routiers.
- en cas de déclassement de l'A35 en boulevards urbains, l'étalement foncier bâti se ferait sentir lourdement à l'Ouest de l'agglomération (Haute-pierre- Ittenheim par exemple).

Le scénario n°2 : le tout TC

Avantages :

- nuisances faibles,
- urbanisation cohérente avec maillage autour de gares et stations de tramway, conforme aux orientations politiques (SCOTERS etc...),
- extension tramways-trains à plus de 30 km de Strasbourg et cadencement des TER (trains régionaux),
- maîtrise de l'étalement urbain,
- cohérence avec les orientations politiques (SCOTERS, PLU, charte de la loi sur l'Environnement, SRU, protocole de Kyoto).

Inconvénients :

- le transit autoroutier reste au cœur de l'agglomération strasbourgeoise,
 - maillons manquants Est-Ouest avec l'Allemagne (Offenbourg et Baden-Baden),
- Le TRG (tram sur pneu) Strasbourg-Wasselonne via Ittenheim ne semble pas adapté au développement urbain de l'Ouest de l'agglomération et n'a pas de connexion avec le ferroviaire.

Le scénario n°3 : « mixte »

Le GCO est « repoussé » vers Molsheim-Saverne via Wasselonne et les maillons autoroutiers transversaux avec l'Allemagne sont réalisés.

Avantages :

- le trafic de transit est fluidifié en direction du Bénélux (éloignement de Strasbourg),
- la fluidité autoroutière avec l'Allemagne écoulait

Selon le rapport TTK, seule une requilification de l'A351 de Hautepierre qui sépare les flux de circulations Nord-Sud et Est-Ouest soulagerait les scénarios 2 et 3 étudiés précédemment : la mise en place de boulevards urbains parallèles à l'autoroute A35 éviterait le cisaillement bien connu sur la portion comprise entre les 2 accès autoroutiers transversaux de l'Étoile et Hautepierre responsable notamment de l'engorgement aux heures de pointe. (voir schéma d'aménagement de l'A35 extrait du rapport p 36))



Fig. 20: Exemple d'aménagement de l'A35 / A350 / A351 avec séparation des flux

l'axe Nord Sud uniquement,
 - tram-train et TER cadencés,
 - pas d'autoroute nouvelle près de Strasbourg.

Inconvénients :

- il n'y a aucune étude récente pour cette option autoroutière via Wasselonne.

En conclusion du rapport TTK, ce dossier n'a pas abordé la problématique du transport des marchandises qui revêt une dimension européenne, en matière fiscale notamment. Il montre les limites de la variante GCO retenue pour l'enquête publique du

mois de mai prochain. Il insiste sur l'étude d'un autre GCO Molsheim-Saverne, sur l'aménagement de l'A35 par séparation des flux urbains autoroutiers ainsi que sur l'étude d'un tram qui dispose d'une capacité en passagers plus importante que le tram sur pneu de Strasbourg vers Wasselonne, et qui serait connecté à la gare centrale, au réseau TER et TGV .

Le débat sur le GCO va officiellement commencer lors des prochaines réunions publiques dans les communes proches du parcours, avec une première qui a rassemblé la plupart des élus du secteur lieu le 9 mars 2006 à Offenheim.

Amendement Bur :

Vers une réduction du nombre de camions en Alsace ?

ARBRES vous a déjà souvent entretenu des risques que faisait courir l'implantation du Grand Contournement Ouest (GCO) pour notre environnement immédiat. Au-delà de la simple problématique locale, nous constatons souvent avec regret l'écart entre le discours de nos élus (contre le tout routier polluant) et leur pratique lors, notamment des votes des budgets, favorisant souvent la route et l'aérien au détriment du rail.

Pour une fois, nous goûtons au plaisir de vous annoncer qu'à l'initiative du député Yves Bur, à l'Assemblée Nationale, des députés de tous bords ont voté le 14 décembre dernier un amendement instituant une taxe spéciale de transit pour la traversée des poids lourds en Alsace. Certes, ce n'est pas la révolution, cette réforme arrive un peu tard, le décret d'application n'est pas encore paru, de nombreuses difficultés attendent encore ce texte avant que nous puissions profiter de ses éléments positifs, à savoir une réduction du trafic routier dans notre région.

Cette taxe présage l'Eurovignette qui ne devrait s'appliquer qu'après 2012 ! Elle a immédiatement fait l'objet d'une contestation par le lobby routier (manifestation le 9 janvier). Quant au Ministre des Transports, il n'a pas été franchement enthousiaste, mais n'a pu qu'accepter ce texte. Pour le moment, il freine des 4 fers pour le limiter à l'Alsace. Toujours la même frilosité ! Devrons-nous attendre des signes encore plus forts du dérèglement climatique avant de voir nos ministres prendre des initiatives sur ce plan ?

Briqueterie Wienerberger : Suites de la pétition

Des membres du Comité Directeur d'A.R.B.R.E.S. et des riverains ont rencontré le 24 février 2006 les responsables de la briqueterie Wienerberger d'Achenheim afin de faire le bilan des actions entreprises à la suite de la pétition du printemps 2005 et des engagements pris par l'industriel (voir ARBRES-Infos n°30). Les points suivants ont été développés :

1) A la suite des **modifications techniques** apportées à l'installation en 2004, le taux de composés organiques volatils (**COV**) dans les rejets traités a baissé significativement et semble stabilisé, en parallèle avec une augmentation du rendement de traitement.

2) Ces améliorations n'ont cependant pas éliminé les nuisances récurrentes dont les riverains continuent à se plaindre. Conformément aux engagements, **une personne du service de maintenance a donc été spécialement chargée des aspects techniques** touchant les rejets et nuisances de la briqueterie. La liste des défauts et des aménagements techniques susceptibles de diminuer la fréquence des cycles de traitement (source de fuites ponctuelles) a été dressée.

3) Nos critiques sur l'état des infrastructures de l'usine ont été prises en compte. Une **grande partie des fuites au niveau de gaines ou de clapets a été réparée** durant l'arrêt hivernal de la production (24/12/05 au 13/01/06). Le four lui-même a été reconditionné et son étanchéité revue. La réparation des autres fuites ne nécessite pas l'arrêt de l'usine et sera effectuée au fur et à mesure.

4) Un **gros ventilateur** (22 kW) a été installé afin de **stimuler l'expulsion des rejets** de la cheminée. Son action risque d'être peu efficace par vent fort ou situa-



tion d'inversion de température. Il sera donc mis en service au printemps en parallèle avec une station météo.

5) L'actuel **stockage à l'air libre des boues** de papeterie qui entrent dans la composition des briques a également été incriminé comme source d'odeur pour l'environnement proche de l'usine. Avant de se lancer dans une infrastructure lourde sous la forme d'un hall de stockage fermé sous dépression avec traitement de l'air rejeté, l'industriel souhaite évaluer l'efficacité potentielle de cette solution en **transférant les boues dans un bâtiment ou une tente provisoire**. Cette installation pourrait être mise en place également au printemps.

A.R.B.R.E.S. sera informé de la mise en service du ventilateur et du confinement des boues. Avec le retour des beaux jours et des activités extérieures, nous attendons plus que jamais vos relevés d'odeurs, observations et remarques qui permettront d'évaluer l'impact effectif de toutes ces mesures sur notre environnement.

(courriel arbresried.strg@wanadoo.fr).

LOW COST ...mais « heavy » conséquences!

Low cost dans le transport aérien, low cost dans nos achats en grande surface, low cost pour les produits « sourcés » en Chine ou en Inde... tout le monde veut du low cost. Et plus on nous propose de low cost, et plus on consomme ! Il ne faut pas nous voiler la face : nous sommes tous devenus des chasseurs de prime, des chasseurs de low cost. Acheter un produit à son vrai prix, c'est devenu ringard...

Mais au fait qu'est ce que le vrai prix d'un produit, le vrai prix d'un vol aérien ?

A combien se chiffre le prix du gaz carbonique dégagé par le super cargo qui nous apporte nos sacs poubelle fabriqués à Shanghai qui, par définition, finiront à la poubelle avant même d'avoir servi ? A combien se chiffre le CO2 dégagé par le Boeing « Low cost » qui nous ramène de nos emplettes à Lon-

dres ou notre week end à Venise ?

Aujourd'hui le coût de ce CO2 nous est bien imperceptible... à l'échelle de notre vaste atmosphère. Mais dans certains cas, et nous l'avons encore vu récemment, il peut coûter... la vie, pour peu qu'il soit confiné. Tout est une histoire de concentration. Dans les années qui viennent nous verrons peut-être arriver dans nos grandes surfaces des pommes et des tomates chinoises... low cost.

A quand une hypothétique prise de conscience du consommateur (qui, finalement, est celui qui a le vrai pouvoir de changer les choses) de ce dangereux engrenage ? En attendant ce sont des norias de cargos qui sillonnent nos mers, des nuées d'avions dans notre azur, des files de camions qui bouchonnent nos routes, chargés de produits que nous cherchions hier à notre porte. Et tout ceci au nom du « low cost ».

Faisons le vrai calcul...

Hamster : Disparaître c'est pour toujours !

Le grand Hamster vivait déjà au Pliocène, il y a 7 millions d'années, sur le « Rebberg » d'Oberschaeffolsheim. Il était contemporain du rhinocéros laineux et du mammoth, dont les ossements ont été extraits dans les loessières d'Achenheim. Ces derniers ont disparu à tout jamais, le hamster lui vit encore aux portes de nos villages! Les grands espaces sylvo-steppeiques qui s'étendaient au-devant des grands glaciers durant les périodes glaciaires, étaient leur milieu de vie.

Puis lentement au cours de l'histoire, l'homme défricha et créa un milieu « naturel jardiné », un paysage agricole mosaïque qui était éminemment favorable à notre survivant des temps passés. Durant des siècles, le hamster vécut dans l'abondance et la prospérité au milieu des champs de céréales et de légumes. C'est de cette période que date son nom populaire germanique « Kornfarel », dont il est fait mention dans un bestiaire datant de 1606: «Kornferkel» ou traduit « petit cochon des céréales parce qu'il fouille la terre comme cet animal ».

Il a été la victime depuis quelques décennies de féroces campagnes d'extermination. Cet animal sau-



vage est aujourd'hui au bord de l'extinction, à tel point qu'il bénéficie depuis 1993 d'un statut de protection au même titre que l'ours et le lynx. Un plan de conservation avec des moyens humains et financiers (subventions aux cultures propices au hamster) a été mis en place. Malgré cela, la population ne cesse de chuter et, à présent, une mobilisation citoyenne est nécessaire pour aider à sauvegarder ce jovial animal.

ARBRES et le Groupe d'Etude et de Protection des Mammifères d'Alsace (GEPMA) vous invitent à une sortie découverte du Hamster **le 8 avril 2006**. Inscription au N° de téléphone suivant : **03 88 22 53 51**.

Des arbres...de naissance.

Une petite rencontre originale s'est tenue le samedi 25 février dernier, sur la colline du Wurtemberg entre Gresswiller et Rosenwiller. Par un froid glacial des mamans avec leurs bébés de quelques mois bien emmitoufflés au fond de leur poussette côtoyaient des membres de l'Association ARBRES, son président Claude Walter ainsi que des techniciens du Conservatoire des Sites Alsaciens, maniant la pioche et la pelle, sous les conseils avisés de Tharcisse Saenger.

En l'honneur de la naissance du petit Loan Rublé, de la petite Ines et du petit Loïc Witfeld, dont les papas sont membres du comité directeur de l'association, tout ce petit monde a planté pour chaque bébé respectivement un cerisier, un poirier et un pommier. Des petites plaques commémoratives ont été apposées au pied de chaque arbrisseau, indiquant la date de naissance de chaque enfant. Histoire de rappeler au promeneur qui les découvrira dans ce lieu magnifique et protégé, que l'avenir de nos enfants est intimement lié aux fruits que la na-



ture pourra leur apporter. Les parents, désormais doublement responsables de ces jeunes pousses, ont promis d'inviter tous les participants dans 4 ans pour partager les premières tartes aux fruits !

l'aéroport demain

Bulletin d'Informations d'ARBRES, membre de l'Union Européenne contre les Nuisances des Avions (UECNA)
Site Internet <http://www.uecna.com/>



La CCI brade l'aéroport de Strasbourg.

Le TGV Paris-Strasbourg se profile à l'horizon de 2007 au grand dam de la CCI. Pour attirer les compagnies et des liaisons aériennes, elle est prête à tout. Comme d'autres acteurs du lobby aérien qui rêvent de dérégulation et de baisse sur les taxes d'aviation civile, la CCI a pris la décision de baisser à compter du mois d'avril de 7,07 à 3,25€ la redevance par passager qu'elle encaisse sur les liaisons européennes dans l'espoir d'attirer de nouveaux opérateurs. Une mesure qui représente 400 000 € de manque à gagner.

Une question : qui va compenser ce manque à gagner ? L'Etat et les collectivités territoriales subventionnent déjà la plus grosse partie des investissements de l'aéroport ainsi que l'exploitation de bon nombre de lignes déficitaires. Vont-ils également devoir mettre la main à la poche pour couvrir le futur manque à gagner, résultat de la « générosité » de la CCI ? Les subventions directes à Ryanair avaient été déclarées illégales par les tribunaux, voici qu'on détourne les textes par ce biais !

Car c'est nous autres, contribuables et riverains qui paieront ! Pour qu'une minorité trouve l'avion attractif et pour que la CCI puisse maintenir voire développer ses projets pharaoniques pour l'aéroport d'Entzheim.

CCI cherche opérateur « low-cost »

Cela pourrait être le titre d'une annonce parue dans les DNA : la chambre de commerce cherche désespérément un opérateur de vols à bas prix qui pourrait faire grimper la fréquentation de l'aéroport d'Entzheim. Après l'opération ratée avec Ryanair et le refus par la justice que le contribuable alsacien subventionne les utilisateurs de ces vols, la CCI avait trouvé Helios. Hélas, peu de temps après ce choix, un des avions de cette compagnie s'écrase en vol. Mauvaise pub.

Ryanair s'est réfugié à Baden-Söllingen, Bâle-Mulhouse s'est accaparé Easy-Jet. La CCI est un peu en panne de « low-cost ». Voici bien le problème de la gestion privative et marchande du transport aérien : les aéroports sont condamnés à la concurrence avec les autres moyens de transport (TGV) et entre aéroports mêmes.

Un 4^{ème} aéroport dans la plaine alsacienne et badoise ?

Entre Bâle et Karlsruhe, nous comptons jusqu'à présent 3 aéroports très proches les uns des autres : au sud Bâle-Mulhouse, Strasbourg-Entzheim au centre, et depuis peu au Nord, Baden-Söllingen qui développe surtout des vols charters et « low-cost » sur une ancienne piste de l'OTAN.

Un 4^{ème} aéroport qui, de surcroît, dispose de la piste la plus longue, donc des possibilités d'attirer les plus gros porteurs, se trouvait en sommeil : Lahr. Peut-être plus pour longtemps. Cette autre piste de l'OTAN vient de faire l'objet d'investissements australiens dans l'espoir de développer le trafic passagers. Prétexte : desservir le parc d'attraction de Rust. Mais personne ne croit à cet argument. En fait, les aéroports ne suivent plus une logique de politique des transports, mais la loi du marché. Concurrence avec les autres moyens de transports, concurrence acharnée entre aéroports.

Tout cela au détriment de notre environnement et de notre qualité de vie !



Pour aider à préserver mon environnement, je soutiens ARBRES !

Nous désirons rester indépendants des pouvoirs politiques et des industriels, nous ne touchons aucune subvention. Ce bulletin, ainsi que toutes nos activités (publications, pancartes, frais, etc...) ne sont financés que par nos adhérents et donateurs. Cette information est diffusée par

A.R.B.R.E.S. (ASSOCIATION RIED-BRUCHE POUR LE RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT PRÈS DE STRASBOURG),
13 rue du Canal - 67203 OBERSCHAEFFOLSHEIM.

Nous avons besoin de votre soutien dans l'action et de votre soutien financier. Rejoignez ARBRES en nous versant au minimum la somme de 18 € pour l'année. Vous pouvez également nous faire parvenir un don du montant de votre choix. Cotisations et dons donnent droit à une réduction d'impôts de 66% des sommes versées dans la limite de 20% du revenu imposable (CGI Art 200), ARBRES étant une association d'intérêt général concourant à la défense de l'environnement naturel.

Ainsi un don ou cotisation de 30€ ne vous coûte en réalité que 10€ environ alors que nous disposons bien de 30€ pour nos actions.

Adhésion - Don (rayer la mention inutile)

Nom et Prénom: Adresse:

..... Date: Signature:

