



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'autorité environnementale sur le
projet d'aménagement de la RN 66 entre Remiremont
et le col de Bussang
Déviation de Ferdrupt, de Ramonchamp, du Thillot et de
Fresse-sur-Moselle - dite Déviation du Thillot**

n°Ae: 2010 - 49

Avis établi lors de la séance du 12 janvier 2011 - n° d'enregistrement : 007494 - 01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 12 janvier 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement de la RN 66 entre Remiremont et le col de Bussang, portant sur la déviation de Ferdrupt, de Ramonchamp, du Thillot et de Fresse-sur-Moselle, dite déviation du Thillot.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall , Guth, Rauzy, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Creuchet, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Merrheim, Rouquès.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, 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 l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : Mme Jaillet, M. Vernier.

*

* *

L'AE a été saisie pour avis le 19 octobre 2010 par le Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer sur le projet d'aménagement de la RN 66 entre Remiremont et le col de Bussang, portant sur la déviation de Ferdrupt, de Ramonchamp, du Thillot et de Fresse-sur-Moselle, dite déviation du Thillot.

L'AE a consulté :

. le préfet des Vosges au titre de ses attributions en matière d'environnement et a pris connaissance de son avis en date du 29 novembre 2010;

. le préfet de la région Lorraine - direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement - et a pris connaissance de sa contribution transmise le 23 décembre 2010.

Sur le rapport de Madame Annick GUERBER LE GALL et de Monsieur Denis CLEMENT, après en avoir délibéré, l'AE a formulé l'avis suivant.

¹ Désignée ci-après par AE

Résumé de l'avis

Le projet de déviation du Thillot (RN 66) se situe dans une haute vallée des Vosges présentant un environnement de qualité justifiant d'être préservé au mieux. L'étude d'impact, très détaillée, appréhende de façon approfondie tant les caractéristiques de l'état initial du site que, s'agissant du projet de déviation, l'ensemble de ses impacts sur le plan environnemental.

Les impacts du projet sur l'environnement (article R.122-3 II.2° du code de l'environnement, l'article R.122-3 se rapportant au contenu des études d'impact), malgré les efforts de réduction prévus, sont importants, reconnus et détaillés par l'étude elle-même.

Conformément aux prescriptions de l'article R.122-3 II.3°, il convient que les raisons pour lesquelles le projet a été retenu sous la forme d'un ouvrage à 2x2 voies, par préférence à d'autres partis d'aménagement, soient présentées au regard de l'évolution des fonctions assignées à la RN 66. Celle-ci ayant en effet perdu sa vocation à relier, sous la forme d'une « grande liaison d'aménagement du territoire », la ville vosgienne de Remiremont à la ville alsacienne de Mulhouse, l'AE recommande de compléter l'étude par l'examen de solutions de moindre impact environnemental (chaussée à double sens, aménagement sur place, mesures d'exploitation adaptées, etc.), répondant aux besoins effectifs.

Sous le bénéfice de cette observation, l'Ae formule deux recommandations complémentaires sur le dossier tel qu'il est présenté :

- les mesures prévues au titre de la compensation des impacts (article R.122-3 II.4°) ne présentent pas de garantie suffisante. L'AE recommande que l'ensemble des mesures compensatoires envisagées fasse l'objet, dans le dossier-même d'étude d'impact, d'un engagement formel du maître d'ouvrage ;
- s'agissant d'une infrastructure de transport, le dossier doit comporter une analyse telle qu'elle est prescrite par l'article R.122-3 II.6° sur les coûts collectifs et les avantages induits par le projet; l'AE recommande que l'analyse effectuée, très incomplète, soit conduite en conformité avec cet article. Son intérêt est essentiel s'agissant d'une telle opération aux impacts notables sur l'environnement.

*

* *

1 Description de l'opération

La déviation du Thillot est la 4^{ème} opération du programme d'aménagement de la RN 66, qui portait initialement sur la totalité de la liaison Lorraine-Alsace, mais est aujourd'hui limité à la Lorraine, et qui de ce fait ne compte désormais que sept opérations de travaux de Remiremont au Col de Bussang, limite entre les 2 versants vosgiens et alsaciens.

La déviation du Thillot traverse les agglomérations de Ferdrupt, Ramonchamp, Le Thillot et Fresse-sur-Moselle, qu'elle parcourt sur une longueur de 10,4 km depuis la précédente opération réalisée, la déviation de Rupt-sur-Moselle, jusqu'au lieu dit Pont Jean à St Maurice-sur-Moselle.

Cette déviation, prévue à terme à 2×2 voies avec 3 points d'échange dénivelés, doit être aménagée en 1^{ère} phase à 2×1 voie avec un profil en travers expérimental comportant des créneaux de dépassement et 3 points d'échange à niveau.

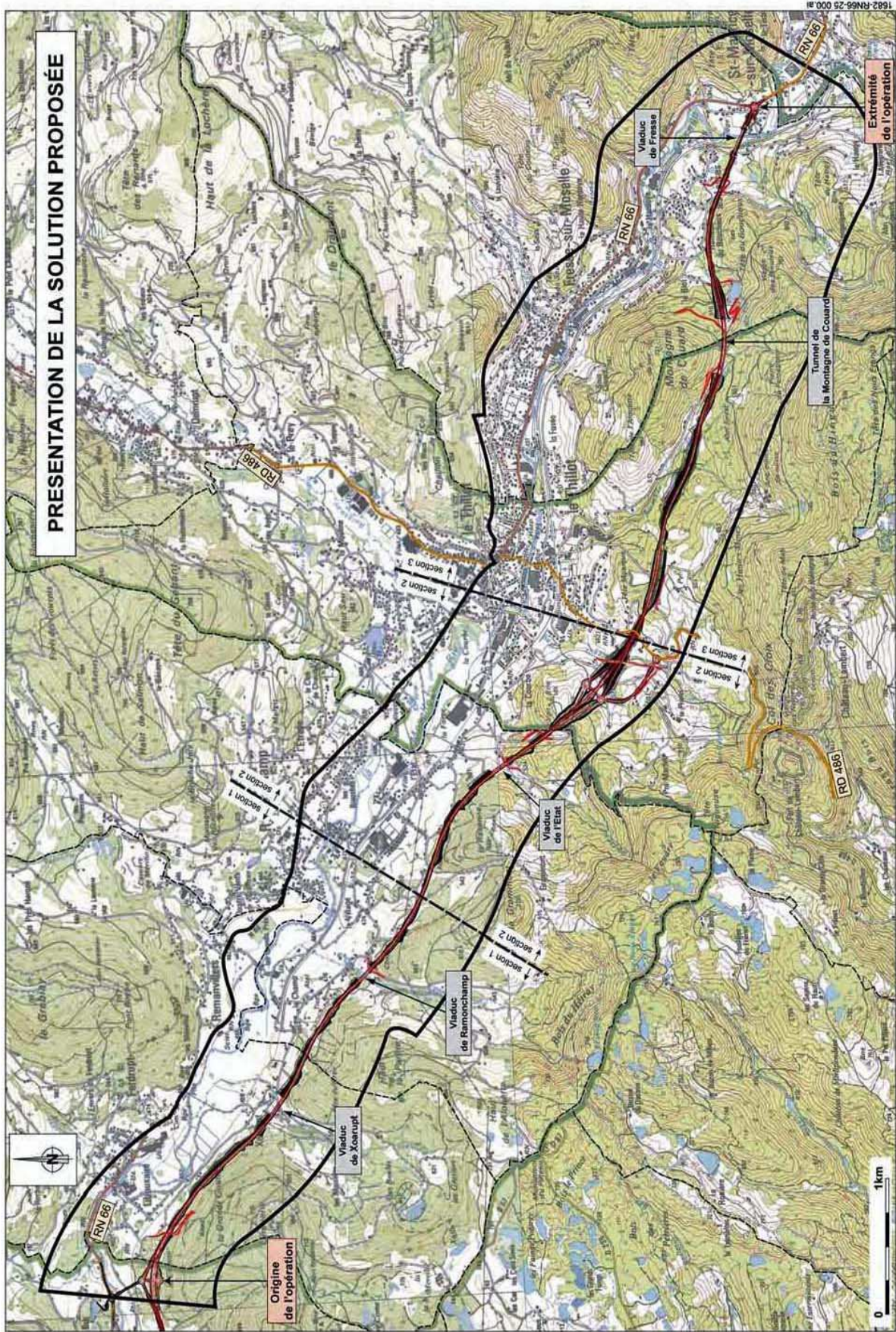
Ces 3 points d'échange sont situés aux 2 extrémités de la déviation (le diffuseur de Saulx et le carrefour du Pont Jean) et à l'intersection avec la RD 486 (le diffuseur du Thillot).

Cette déviation comporte une quarantaine d'ouvrages d'art, dont les plus importants sont les viaducs de Xoarupt, de Ramonchamp, de l'Etat et de Fresse, et le tunnel du Couard.

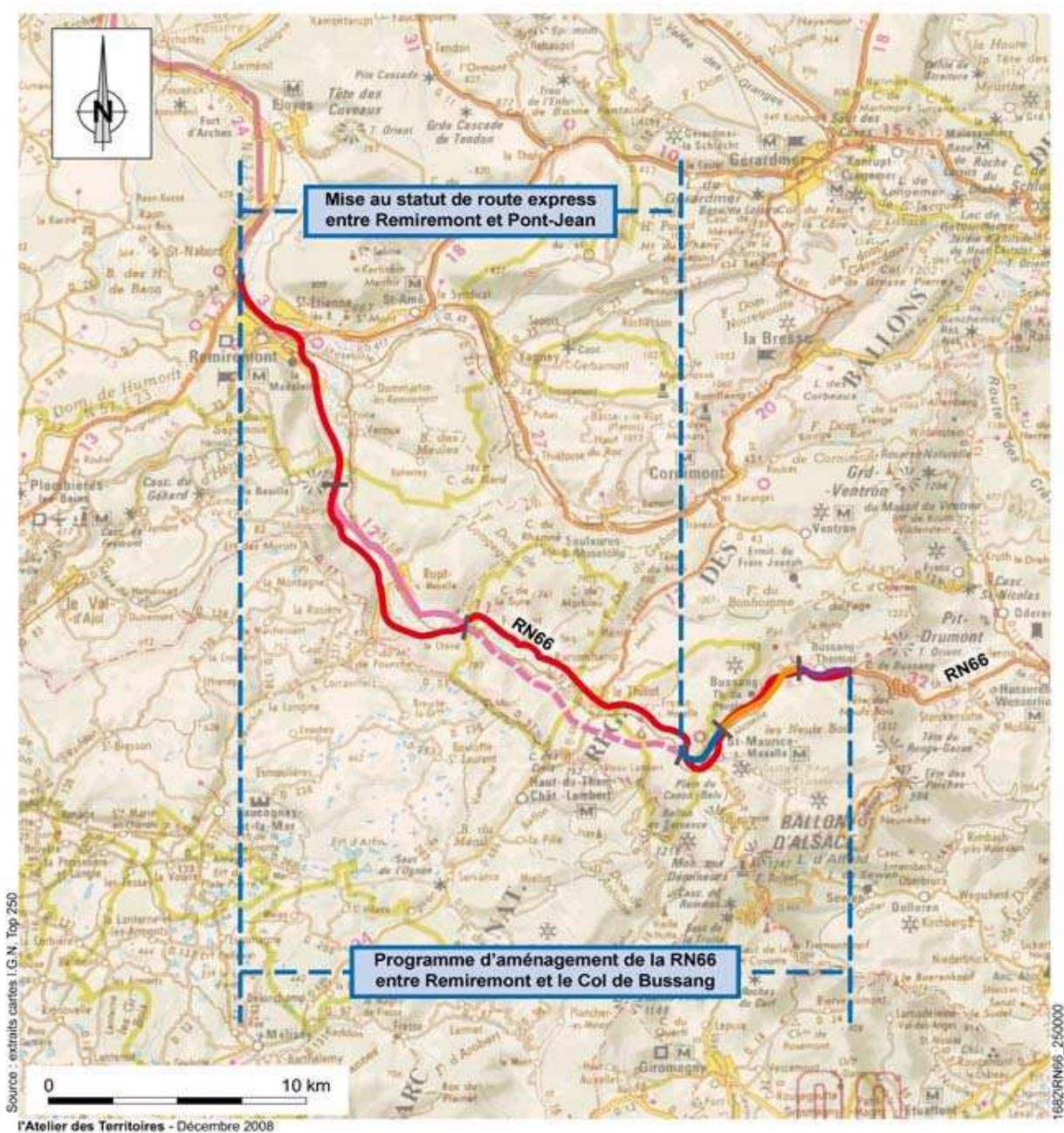
Le coût de la mise à 2×2 voies de la déviation du Thillot est indiqué comme étant de 246 M€ TTC (valeur 2010), sachant que le coût global à terme du programme de la RN 66 en Lorraine est apprécié à 535 M€ TTC.

Le trafic envisagé à la mise en service (2015) de la déviation du Thillot varie, selon les sections situées de part et d'autre de la RD 486, de 5 650 véhicules/jour à 8 525 v/j avec 14,5 % à 17 % de poids lourds.

La déviation du Thillot doit recevoir à terme le statut de route express. La section de la RN 66 doublée par la déviation du Thillot sera, à l'issue de la 1^{ère} phase d'aménagement de cette déviation, déclassée dans le domaine routier du département des Vosges.



2 Le programme global de la RN 66



Les étapes et les justifications successives du programme global de la RN 66 sont les suivantes :

- Les études pour l'aménagement de la RN 66 entre Remiremont et Mulhouse ont été lancées en 1991. Et en 1994, un parti d'aménagement à long terme à 2x2 voies pour l'ensemble de l'itinéraire a été retenu.

L'objectif essentiel assigné à cet aménagement de la RN 66 était de permettre à cette route nationale d'assurer « une fonction principale de désenclavement de la haute vallée pour mettre la vallée de la Moselle et la vallée de la Thur en relation respectivement avec les bassins de vie et d'emplois vosgiens de Remiremont et d'Epinal et alsaciens de Mulhouse et de Cernay ».

– Dès 1996, du fait des fortes contraintes dans la vallée de la Thur, ce parti d'aménagement a été abandonné pour la section alsacienne au-delà du col de Bussang, et la portion alsacienne de la RN 66 a perdu sa qualité de grande liaison d'aménagement du territoire (GLAT) en 2003.

Dès lors, la RN 66 n'a plus eu un rôle premier de liaison de Remiremont vers Mulhouse.

– Désormais, le programme lorrain d'aménagement de la RN 66 dans la haute vallée de la Moselle entre Remiremont et le Col de Bussang présente le projet comme « une mesure destinée à enrayer le déclin de l'urbanisme dans les bourgs et les villages, et à réduire les nuisances pour une partie de la population. »

L'AE observe que le dossier en l'état ne contient aucun élément précisant comment le projet d'aménagement de la RN 66 a été réorienté et adapté pour prendre en compte les fonctions désormais reconnues à cette voie.

Au contraire, parmi les objectifs assignés à la réalisation de la déviation du Thillot, figure en quatrième position un objectif visant à pérenniser l'efficacité des investissements relatifs aux opérations déjà réalisées sur cet itinéraire dans l'optique des objectifs initiaux du programme d'aménagement de la RN 66.

L'AE n'ayant pas compétence à s'intéresser à l'aspect financier des opérations, ce n'est qu'à titre subsidiaire qu'elle évoque cet objectif, selon lequel il est attendu que le nouvel investissement qu'est la déviation du Thillot accroisse la pertinence des précédentes déviations de la RN 66 déjà en service et leur apporte une valeur ajoutée supplémentaire. La comparaison du coût des différentes infrastructures routières déjà en service et de celui du projet permet en effet de relever que si les investissements antérieurs ont représenté environ 160 M€ (valeur 2010), le coût de la déviation du Thillot, au minimum estimé à 246 M€, est à elle seule d'un montant supérieur à l'ensemble des trois déviations précédentes de la RN 66.

En raison des conséquences importantes du projet sur l'environnement, évoquées plus avant, l'AE ne peut rester indifférente à leur justification insuffisante, au titre des nécessités et enjeux d'un itinéraire qui a perdu sa fonction de liaison routière transrégionale.

3 Analyse de l'étude d'impact

3.1 Impacts du programme, état initial et impacts du projet

3.1.1 Analyse des études présentées

Préalablement à la présentation des études détaillées concernant le projet lui-même, et de façon conforme à l'article R 122-3 du Code de l'environnement, est conduite une appréciation des impacts du programme auquel appartient le projet.

D'une manière globale, ce travail, de même que celui qui concerne l'analyse de l'état initial du site puis l'appréciation de l'impact de la solution proposée, est complet et particulièrement bien réalisé. L'ensemble de ces travaux s'appuie notamment sur un nombre important d'études, présentées dans le dossier n°3 et qui font appel à de nombreux spécialistes, notamment en matière de milieux naturels.

Les différents aspects abordés, qu'ils se rapportent au milieu physique (climat, topographie, géologie et géotechnique, eaux superficielles et souterraines), naturel (habitats, faune, flore, paysage) ou humain (démographie, logement, emploi et activités, bâti et urbanisme, agriculture et sylviculture, transport, patrimoine et tourisme, bruit, air et santé), permettent de disposer d'une information exhaustive et de qualité; sa présentation structurée, claire et accompagnée de cartographies bien conçues facilite son accessibilité au grand public. Les méthodes d'évaluation pour estimer les impacts font l'objet d'un chapitre spécifique.

On note toutefois, malgré une description des différentes unités paysagères bien détaillée, une mise en valeur très réduite de l'aspect qualitatif du paysage dans cette zone, de la présence du parc naturel régional des Ballons des Vosges et des questions liées au tourisme.

A mentionner, sur le plan réglementaire, la réalisation d'une notice d'incidence Natura 2000 nécessitée par la proximité de zones Natura 2000 (notamment la zone « Massif vosgien » relevant de la directive Oiseaux et située à 600 m du projet, et la zone des mines de Mairelle concernant les chauves-souris, située à 500 m du projet); ce document complète, sur cet aspect spécifique des milieux ou espèces visées par les directives européennes, le travail déjà important effectué sur la partie biodiversité.

3.1.2 Enjeux environnementaux

L'état initial du site concerné par le projet et de son environnement fait apparaître des « enjeux et contraintes forts » tels que la topographie, le bâti, le milieu naturel, les massifs forestiers et des « enjeux et contraintes moyens » tels que la géotechnique, les eaux superficielles, les eaux souterraines, le bruit, la qualité de l'air, le paysage et l'agriculture.

Le contexte est celui, contraint et sensible, de la Haute Vallée de la Moselle, une vallée en auge plutôt encaissée et parfois assez fermée avec des versants particulièrement pentus. En dehors des secteurs urbanisés, l'habitat est dispersé, l'activité agricole présente. Le dossier met en évidence la richesse en biodiversité des coteaux sud de cette vallée concernés par le projet, avec des habitats naturels diversifiés et de grande qualité: forêts, petits cours d'eau, zones humides, prairies; plusieurs de ces habitats sont « d'intérêt communautaire » (en rapport avec les directives Natura 2000), et différentes espèces animales et végétales concernées par ces milieux sont des espèces protégées dont certaines sont emblématiques (Grand tétras, Gélinotte des bois, Pic noir, Gagée jaune, plusieurs espèces de chauves-souris d'intérêt patrimonial...). La partie Est du projet appartient à la « Zone importante pour la conservation des oiseaux » (ZICO) des Hautes-Vosges. Le massif du Couard traversé par le projet retenu est particulièrement riche et sensible; le corridor écologique qui s'étend entre ce massif et le Ballon de Servance au sud joue un rôle important dans le maintien de populations telles que le Lynx, le Chat sauvage, la Gélinotte et la Chouette de Tengmalm.

Cette qualité biologique des milieux naturels s'accompagne d'une qualité évidente des paysages naturels de cette haute vallée, située au sein du parc naturel régional des Ballons des Vosges avec à proximité deux sites classés dont le Ballon d'Alsace.

3.1.3 Impacts du projet retenu

Dans ce contexte, l'impact du projet retenu – une déviation prévue à terme à 2x2 voies avec un statut de route express, située sur le bas du versant sud de la vallée – est important et décrit dans le dossier. En raison du relief, et malgré les mesures de réduction d'impact envisagées, les terrassements sont conséquents, et un tel ouvrage linéaire constituera un élément d'artificialisation important dans l'environnement local, avec, par son implantation et par l'effet de coupure qu'il induira, des impacts sensibles sur les espèces, les milieux naturels et leur fonctionnement, sur les eaux, ainsi que sur la perception du paysage de la vallée. La réalisation du projet nécessite par ailleurs la destruction, non négligeable, de 33 bâtiments dont 20 habitations lors de la réalisation à 2x1 voie, et 3 de plus lors du passage à 2x2 voies.

L'emprise du projet ne comprend pas de zone Natura 2000. Cependant, les différentes zones situées à proximité seront nécessairement concernées par des effets négatifs de cloisonnement ou de mortalité liée au trafic pour les populations installées de part et d'autre de l'emprise. L'étude d'incidence examine plus particulièrement le cas du Grand tétras, du Lynx et du Grand murin (chauve-souris) ; elle conclut à une appréciation « non notable » de ces effets, en raison notamment des mesures de réduction d'impact prévues (transparences, passages à faune, clôtures...).

Sur le plan réglementaire, ce projet nécessite une autorisation au titre de la loi sur l'eau et une dérogation relative à la destruction d'espèces protégées.

3.2 Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu

3.2.1 Les variantes proposées et leur comparaison

Les trois variantes proposées sont présentées de façon claire; elles sont comparées avec détail, en termes d'avantages et d'impact, sur l'ensemble des enjeux identifiés dans l'étude de l'état initial sur les milieux physique, naturel et humain. Sur la forme, le tableau de synthèse de la page E 183 n'est pas bien lisible; il gagnerait en clarté pour le public notamment s'il ne faisait apparaître qu'une seule catégorie de couleur par case. Sur le fond, toutes les couleurs du tableau n'apparaissent pas parfaitement en cohérence avec les analyses qui précèdent.

Si l'ensemble des variantes présente des impacts forts, il ressort toutefois de l'analyse multi-critères que la variante intermédiaire est moins pénalisante que les deux autres. Toutefois, le bilan de la concertation L 300.2 menée a conduit à retenir la variante sud (ou variante haute), la population locale s'étant largement exprimée en faveur d'une déviation aussi éloignée que possible des zones habitées. Cette variante apparaît globalement comme la plus impactante des trois. Elle traverse notamment le massif du Couard qui présente une sensibilité naturelle forte.

L'AE relève que ce constat n'a pas conduit le maître d'ouvrage à retravailler les modalités des variantes 1 et 2, de moindre impact pour l'environnement afin de prendre en compte la préoccupation de la population locale, ni à s'interroger sur les finalités de l'opération et le parti d'aménagement à adopter.

3.2.2 La justification du parti d'aménagement

Etant donné l'incidence d'un tel projet sur l'environnement et l'évolution sensible du contexte du programme, l'AE considère que devraient être présentées dans le dossier d'autres solutions alternatives à la poursuite du programme, élaborées sur la base des fonctions répondant aux besoins effectifs.

En effet, dans la première partie de l'étude d'impact se rapportant à l'appréciation des impacts du programme, le premier chapitre consacré à la « présentation et justification du programme » comprend la seule page E 23, présentant les nouvelles fonctions définies pour la RN 66, quelques chiffres relatifs au trafic et les sept sections prévues dans le programme. La justification de la poursuite du programme par la réalisation de la déviation du Thillot qui constitue sa 4ème section n'y est pas traitée.

De plus, dans la suite de l'étude d'impact, consacrée au projet et à l'étude de son site, on ne trouve, après l'état initial du site et de son environnement, que la présentation des trois variantes établies sur la base de la poursuite du programme visant à terme, pour la déviation du Thillot, la réalisation d'un ouvrage à 2x2 voies recevant le statut de route express.

3.2.3 Analyse des objectifs assignés à la déviation du Thillot

Les études d'avant-projet sommaire (APS) de la déviation du Thillot pour la 1^{ère} phase à 2x1 voie lancées en 2000 ont été redéfinies par la décision ministérielle du 12 juillet 2006. Les objectifs fixés à la déviation ne consistent pas à apporter une réponse à une capacité insuffisante de la RN 66 à absorber le trafic. Ces objectifs sont d'améliorer la qualité de vie des riverains actuels de la RN 66, de favoriser le développement économique et urbain, et d'améliorer la sécurité et la fluidité des trafics.

3.2.3.1 Les niveaux de trafic actuels et escomptés

Le trafic supporté par l'actuelle RN 66 tant poids lourds que global est en baisse sensible depuis 1999.

L'AE recommande que l'ensemble des données sur le trafic soient actualisées et que soient notamment incluses dans le présent dossier les données les plus récentes de trafic disponibles, dont notamment celles transmises aux rapporteurs à leur demande.

Un tableau tel que celui ci-dessous, qui permet de procéder à une comparaison directe des trafics sur l'itinéraire avec ou sans réalisation de la déviation, pourrait être substitué à celui figurant à la page F 102 du dossier.

Trafics journaliers tous véhicules au Thillot <i>(avec indication du pourcentage des poids lourds)</i>									
Niveau des trafics	en 2005			en 2015			à terme (au plus tôt en 2025)		
	Tronçon Rupt-RD 486	Tronçon RD 486 - St Maurice	RD 486 (sortie sud du Thillot)	Tronçon Rupt-RD 486	Tronçon RD 486 - St Maurice	RD 486 (sortie sud du Thillot)	Tronçon Rupt-RD 486	Tronçon RD 486 - St Maurice	RD 486 (sortie sud du Thillot)
sur la RN 66 sans déviation réalisée	10 600 <i>(12,4 %)</i>	8 900 <i>(14,1 %)</i>	2 100 <i>(11 %)</i>	12 100 <i>(12 %)</i>	10 100 <i>(14 %)</i>	2 400 <i>(11 %)</i>	15 200 <i>(12,4 %)</i>	12 700 <i>(14,1 %)</i>	3 000 <i>(11 %)</i>
sur l'axe global avec la déviation réalisée				12 100 <i>(12,5 %)</i>	10 200 <i>(13,9 %)</i>	7 700 <i>(10,2 %)</i>	16 100 <i>(11,9 %)</i>	13 400 <i>(13 %)</i>	10 200 <i>(9,7 %)</i>
dont sur l'ancienne RN 66,				3 600 <i>(7,5 %)</i>	4 500 <i>(10 %)</i>	7 700 <i>(10,2 %)</i>	4 800 <i>(7 %)</i>	5 900 <i>(9 %)</i>	10 200 <i>(9,7 %)</i>
dont sur la déviation				8 500 <i>(14,6 %)</i>	5 700 <i>(17 %)</i>		11 300 <i>(14 %)</i>	7 500 <i>(16,2 %)</i>	
Variation du trafic induite par la déviation				0 %	1 %	221 %	5,9 %	5,5 %	240 %

Source : documents 47 prévision de trafic

Le trafic attendu en 2015 à la mise en service de la 1^{ère} phase de la déviation sera quasiment identique à celui prévu sur l'actuelle RN 66.

Il en sera de même en 2015 à la mise en service de la 2^{ème} phase de la déviation, car le trafic avec la déviation en service depuis 10 ans enregistrera une croissance inférieure à 6 %.

La mise en service de la déviation aura pour effet d'augmenter de façon très sensible le trafic sur la RD 486.

Les chiffres du trafic actuel de la RN 66 et leur faible évolution estimée pour l'avenir conduisent l'AE à s'interroger sur la justification d'un parti d'aménagement à terme d'une déviation à 2x2 voies, appelée à être classée en route express, dont les différentes caractéristiques induisent d'une manière générale des impacts importants sur l'environnement.

3.2.3.2 La qualité de vie des riverains de l'actuelle RN 66

Le dossier précise que la plupart des habitations (189 au total) le long de la RN 66 sont soumises à des niveaux sonores élevés (supérieur à 70 dB).

Il est indiqué par ailleurs qu'« avec l'aménagement de la RN 66, sont attendus, notamment, une amélioration des espaces publics et une requalification des traversées d'agglomération pour développer leur attrait touristique ».

Comme le souligne sans ambiguïté ce premier objectif d'amélioration de la qualité de vie des riverains de l'actuelle RN 66, le projet de déviation de la RN 66 est fortement un projet de reconquête urbaine. Or si les mesures d'accompagnement du projet sont bien envisagées comme un corollaire naturel à la réalisation de la déviation, le dossier présenté reste muet sur le programme prévu par les collectivités locales concernées pour la réhabilitation de l'actuelle RN 66 en rue.

Même si ce programme de réhabilitation ne peut être considéré formellement comme devant faire partie du même programme que celui de l'aménagement linéaire de la RN, **l'AE recommande que, compte tenu de l'importance de cet objectif avancé pour justifier la pertinence de cette opération d'infrastructure routière, le dossier de la déviation du Thillot inclue la description de la transformation envisagée pour l'actuelle RN 66.**

Il serait utile de préciser des mesures prévues telles que le recalibrage à deux voies de la RN 66 déclassée, les aménagements pour la circulation piétonne, l'aménagement paysager des abords, ainsi que les éventuels autres projets urbains que les collectivités locales en responsabilité de ce territoire s'engagent à mener.

3.2.3.3 La RD 486

Alors même que la mise en service de la déviation de la RN 66 apportera peu de trafic supplémentaire dans la vallée, elle aura par contre pour effet d'augmenter de façon très sensible le trafic sur la RD 486 (plus qu'un doublement de la circulation). Il ne peut être exclu que cette augmentation sensible du trafic induise une dégradation des conditions actuelles de fluidité et de sécurité sur cet axe départemental ainsi que du niveau de bruit subi par les riverains. Or en page E 283, il est affirmé que la RD 486 sise en milieu urbanisé ne peut recevoir le moindre aménagement en raison du manque d'espace.

L'AE recommande également que, sur ce point précis de la RD 486, le dossier comprenne les informations nécessaires tant sur l'état initial que sur la situation prévisible sur cette RD à la mise en service de la déviation, et détaille les éventuelles mesures d'accompagnement nécessaires envisagées par le maître d'ouvrage concerné pour y remédier.

3.2.3.4 L'examen de solutions alternatives

Le dossier ne comporte l'examen d'aucune mesure d'exploitation susceptible d'améliorer la sécurité et la fluidité des trafics, telle que par exemple les restrictions de circulation des poids lourds en transit.

De même et de façon plus globale, le dossier n'examine, en sus de la déviation à terme à 2x2 voies dénivelées, aucune autre solution d'investissement routier (chaussée à double sens, aménagement sur place, ...) qui puisse à la fois répondre aux objectifs liés au trafic et justifier une meilleure adéquation avec la topographie des lieux, l'importance effective du trafic de l'itinéraire et le respect de l'environnement.

Le dossier ne permet donc pas en l'état de démontrer que cet objectif d'amélioration de la sécurité et de la fluidité des trafics sur la RN 66 peut être uniquement atteint par la réalisation du projet de déviation du Thillot à terme à 2x2 voies présenté.

L'AE recommande que toutes les solutions conjuguées d'exploitation et d'investissement envisageables pour atteindre l'objectif d'amélioration de la sécurité et de la fluidité des trafics sur la RN 66 soient examinées de façon approfondie et argumentée pour être incluses dans le présent dossier.

3.3 Les mesures de suppression, réduction et compensation des impacts

Une attention particulière et des efforts significatifs sont portés à la réduction possible des impacts: viaducs des vallons de Xoarupt, de Ramonchamp et de l'Etat (au lieu d'une solution en remblais volumineux venant « barrer » l'arrivée des vallons correspondants), viaduc de la vallée de la Moselle, tunnel traversant le massif du Couard, passages et aménagements divers pour la faune (grande faune, petits mammifères terrestres, chauves-souris, batraciens...), mesures particulières pour la prise en compte des eaux, déplacement d'une chapelle, etc... Ces efforts sont détaillés et chiffrés; bien que la distinction ne soit pas toujours bien faite entre ce qui relève de mesures de réduction d'impact et ce qui relève de mesures compensatoires, le coût total des mesures « d'insertion » est estimé à près de 21% du montant de l'opération.

Ces efforts permettent de réduire pour partie les conséquences négatives de la réalisation de l'opération. Malgré cela, l'incidence d'un tel ouvrage sur l'environnement reste importante.

Outre le dédommagement des propriétaires expropriés, et au-delà des efforts de réduction directe des impacts de l'ouvrage, un ensemble de mesures est défini pour compenser les effets négatifs de la réalisation.

Celles-ci comprennent notamment la mise en réserve de la Tourbière des Lesses et de son impluvium, la maîtrise foncière de quelques petites zones humides, la gestion extensive de 32 ha de forêt à acquérir, la création d'une forêt alluviale de 7,2 ha dans le lit de la Moselle, la création de 12 mares pour les batraciens, des aménagements de sites de reproduction pour les chauves-souris...

Le dimensionnement de ces compensations, établi à une surface de 152,8 ha, relève d'un calcul fondé sur la base des 87,7 ha qui sont directement touchés par le projet et sur l'affectation de différents coefficients de compensation selon le niveau d'enjeux des espaces touchés.

Toutefois, l'essentiel de la réalité ultérieure de ces mesures – fortement liées à des acquisitions foncières – est dépendant de la création par le maître d'ouvrage d'un « observatoire de l'environnement » chargé de mettre en œuvre puis de suivre ces mesures; le statut, le mode de fonctionnement et d'intervention de cet observatoire restent à définir, et sa viabilité reste à confirmer. De plus, les différentes acquisitions foncières projetées, souvent bien ciblées géographiquement (et situées en dehors des emprises de l'ouvrage), restent des hypothèses d'achat soumises à l'accord des actuels propriétaires concernés.

L'AE recommande que l'ensemble des mesures compensatoires envisagées fasse l'objet, dans le dossier-même d'étude d'impact, d'un engagement formel du maître d'ouvrage, et que soient précisées les modalités de création et de fonctionnement de l'Observatoire pour la mise en œuvre et le suivi de ces mesures.

3.4 Volet « santé » de l'étude d'impact

Le dossier précise que « la contribution sonore de la future déviation présente des valeurs légèrement supérieures au bruit ambiant existant pour les situations les plus pénalisantes », mais que l'augmentation du niveau sonore occasionné par la déviation n'affectera néanmoins pas la santé des riverains; et que, s'agissant de la RD 486 dont le trafic va connaître une augmentation très forte, les solutions pour réduire les effets des pollutions sonore et atmosphérique sont très limitées faute d'espace à proximité de cette RD.

L'AE recommande que des précisions sur les évolutions sonores sur les axes concernés soient fournies au public, et qu'un engagement de suivi à long terme du niveau sonore le long de ces axes routiers (RN 66 et RD 486) et d'adoption des mesures correctrices éventuellement nécessaires soit pris par les maîtres d'ouvrage concernés.

3.5 Analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité, évaluation des consommations énergétiques

L'article L.122-3 6° du Code de l'Environnement précise que « pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ».

Le dossier comporte un très court chapitre 2.13 en pages E 283 et E 284 sur « les coûts collectifs des pollutions, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité ».

Seuls deux coûts sont très brièvement analysés: ceux relatifs à la pollution atmosphérique et à l'effet de serre. L'AE relève que dans les deux cas l'unité monétaire n'est pas indiquée.

Pour la pollution atmosphérique, et concernant la déviation de la RN 66 à 2x2 voies en 2025, il ressort une dégradation. L'analyse devrait aussi porter sur l'ensemble des axes de circulation affectés par la nouvelle infrastructure (l'impact sur la RD 486 n'est pas apprécié).

Pour l'effet de serre, il ressort une augmentation sensible des coûts, tant pour la déviation à 2x1 voie en 2015 que lors de son passage à 2x2 voies en 2025 (avec dans ce dernier cas une augmentation relativement importante des coûts).

Les avantages induits pour la collectivité sont qualifiés de « majeurs », sans pour autant faire l'objet d'une approche quantitative.

Cette analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits est notablement incomplète; alors que le projet comporte des impacts importants sur l'environnement, cette analyse présente un intérêt d'objectivation déterminant. Elle n'examine notamment pas le coût de nombreux impacts collectifs (espèces et milieux naturels, eau, paysage, bruit, destruction d'habitations, agriculture, évolution de la RD 86...) ni celui des avantages collectifs induits (sécurité routière, réduction du bruit en ville, gain de temps pour les usagers, développement de territoires traversés...).

L'AE recommande que le dossier soit notablement complété sur ce point.

Par ailleurs, si l'impact des carburants en termes de pollution atmosphérique et de gaz à effet de serre est analysé, en revanche, l'évaluation des « consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter » n'est pas directement développée. **L'AE recommande de compléter cet aspect.**

4 Le résumé non technique

Ce document est construit de façon claire et lisible pour le public.

Il débute directement cependant par l'analyse de l'état initial du site et de son environnement; il serait utile de trouver préalablement une description rapide du projet – resitué dans le programme auquel il appartient – avec une carte adaptée. Le résumé non technique doit en effet pouvoir constituer un document autonome permettant de découvrir l'ensemble du dossier.

Etant bien sûr à l'image de l'étude d'impact, ce résumé non technique n'évoque pas l'examen de solutions alternatives au projet possibles; l'appréciation portée plus haut sur la justification du parti d'aménagement concerne donc également le résumé, dans lequel il est important qu'une question essentielle telle que celle-ci soit présentée auprès du public. Enfin l'analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité doit y être développée.

Sur la forme concernant le tableau de synthèse de comparaison des variantes, page E 14, il est fait les mêmes observations que précédemment pour la page E 183 (au chapitre 3.3.1).