



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 dossier d'aménagement d'aires de repos le long de l'A35 à Saint-Pierre et Stotzheim (67)

n°Ae: 2011- 64

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 23 novembre 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement d'aires de repos le long de l'autoroute A35 à Saint-Pierre et Stotzheim dans le Bas-Rhin.

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Lafitte, Lagauterie, Lebrun, Rouquès, Schmit, Ullmann, Vernier.

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 Vestur, MM. Féménias, Letourneux

*
* *
*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Bas-Rhin par courrier du 26 août 2011 et le dossier complet a été reçu le 2 septembre 2011.

L'Ae a pris connaissance de l'avis du préfet de département du Bas-Rhin en date du 25 octobre.

L'Ae a consulté le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 2 septembre 2011.

Sur le rapport de Monsieur Philippe LAGAUTERIE, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

¹ Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) d'Alsace veut créer deux aires de repos sur l'autoroute A35, situées les communes de Stotzheim et Saint-Pierre, dans le Bas-Rhin. Ces deux aires se justifient pour des questions de sécurité, d'une part, et de législation européenne du temps de travail des chauffeurs de poids lourds, d'autre part.

Les deux aires de repos sont prévues dans un secteur relativement artificialisé, mais sur une zone en partie potentielle de reconquête du Grand hamster et à l'amont hydraulique de deux captages situés sur la commune de Stotzheim, à environ 3 km des deux aires de repos.

Le dossier présenté comporte de nombreuses imprécisions dues au fait que les procédures sur l'eau et les espèces protégées seront suivies ultérieurement. Ainsi, le projet nécessitera la réalisation :

- d'un dossier loi sur l'eau² pour les rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles (rubrique 2-1-5-0) et pour la dérivation du cours d'eau, le Muehlbach (3-1-2-0) et une étude spécifique pour déterminer la présence ou non de zones humides ;
- d'inventaires faunistiques et floristiques au stade ultérieur de mise au point du projet, sauf pour le Grand hamster qui a fait l'objet d'investigations qui ont conclu à son absence sur ce secteur.

L'application de ces procédures après l'enquête préalable à la déclaration de projet est préjudiciable à la vue d'ensemble des effets de ce projet sur l'environnement et à la bonne information du public. En tout état de cause, cette manière de procéder n'exonère pas le maître d'ouvrage de faire figurer les précisions nécessaires à la compréhension de tous les impacts du projet dans cette étude d'impact.

L'Ae fait un certain nombre de recommandations de complément du présent dossier pour mieux informer le public. Elles concernent :

- les raisons qui ont conduit au choix du positionnement de ces aires de repos ;
- la justification de la répartition des places entre véhicules légers et poids lourds sur ces aires de repos ;
- le sens d'écoulement de la nappe pour estimer le risque que des eaux d'infiltration provenant des plates-formes soient drainées par les deux captages de Stotzheim ;
- l'examen des risques de pollutions provenant du trafic de matières dangereuses pour les riverains des deux aires de repos et pour l'alimentation en eau potable ;
- l'intégration au dossier d'un schéma de principe pour le traitement des eaux pluviales provenant des plates-formes routières des aires de repos ;
- la réalisation de plans plus précis, ainsi que des coupes en travers pour les aménagements liés au bruit ;
- les incidences du projet sur les sites Natura 2000 les plus proches.

L'Ae attire l'attention du maître d'ouvrage sur les remarques du paragraphe 3.3.1 qui concernent les risques potentiels de contamination de l'alimentation en eau potable des captages de Stotzheim.

² Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement

Avis détaillé

1 Le contexte et la présentation du projet

1.1 Le contexte

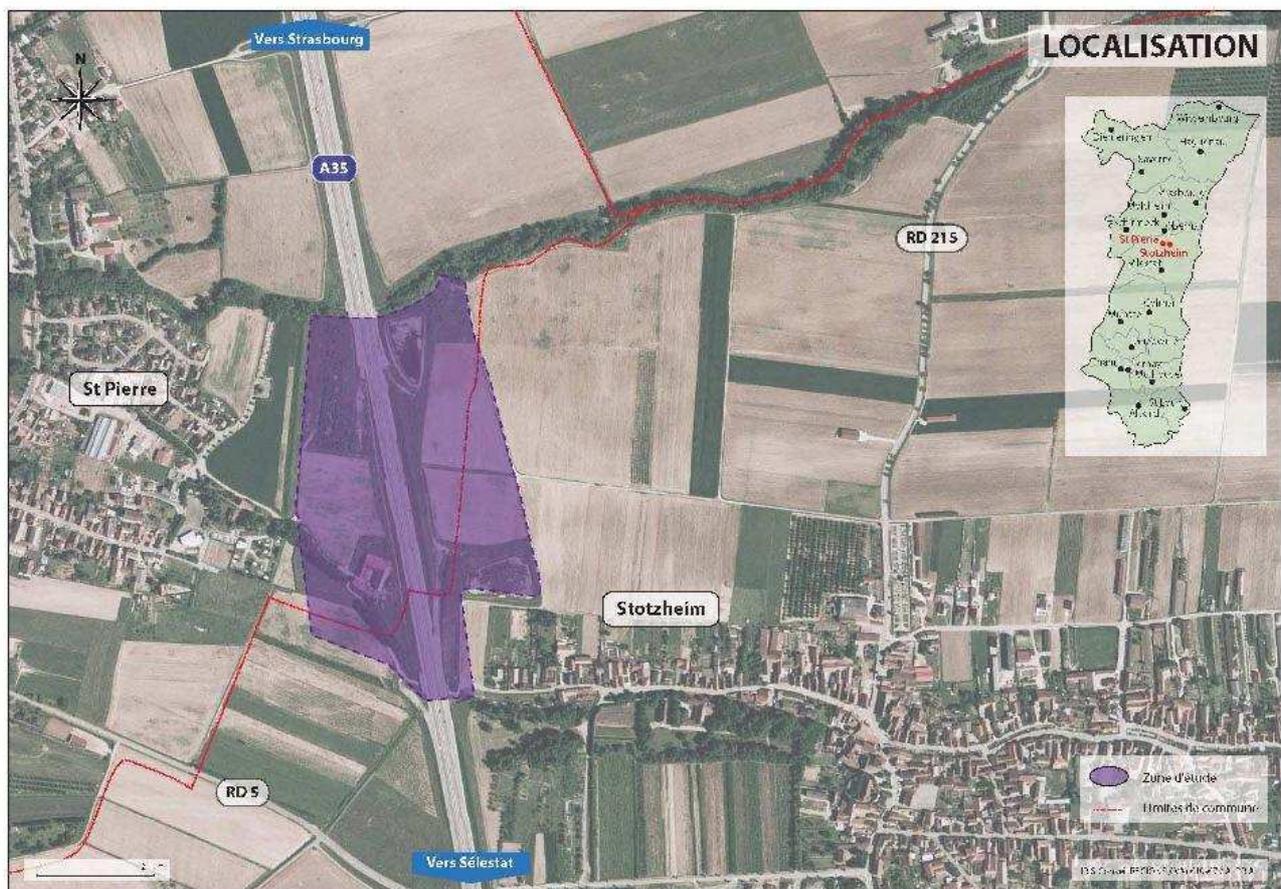
La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement d'Alsace (DREAL) présente dans le cadre d'un dossier d'enquête préalable à la déclaration de projet, l'aménagement de deux aires de repos sur l'autoroute A35 situées sur les communes de Saint-Pierre et Stotzheim, dans le Bas-Rhin. Cet itinéraire autoroutier voit passer environ 34 000 véhicules par jour, dont environ 20 % de poids lourds.

L'aménagement de ces deux aires de repos se justifie pour des raisons de sécurité et d'application européenne du droit du travail. En effet, les instructions sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison³ (ICTAAL) préconise une interdistance moyenne de 30 km entre deux aires de repos. Actuellement, la distance entre les deux aires du Haut-Koenigsbourg et d'Ostwald est de 47 km. D'autre part, le trafic de poids lourds a fortement augmenté sur l'autoroute A35, suite à l'instauration d'une taxe sur les autoroutes allemandes et la réglementation du temps de repos impose aux chauffeurs de poids lourds un temps de repos de 45 minutes, toutes les 4 heures 30 de conduite, et ceci depuis le 11 avril 2007⁴.

La définition du projet a fait l'objet de nombreuses études et d'une concertation poussée avec les élus et les associations de riverains depuis 1999.

1.2 La présentation du projet et des aménagements projetés

Zone d'étude



³ Guide du Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements

⁴ Règlement CE n°561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006

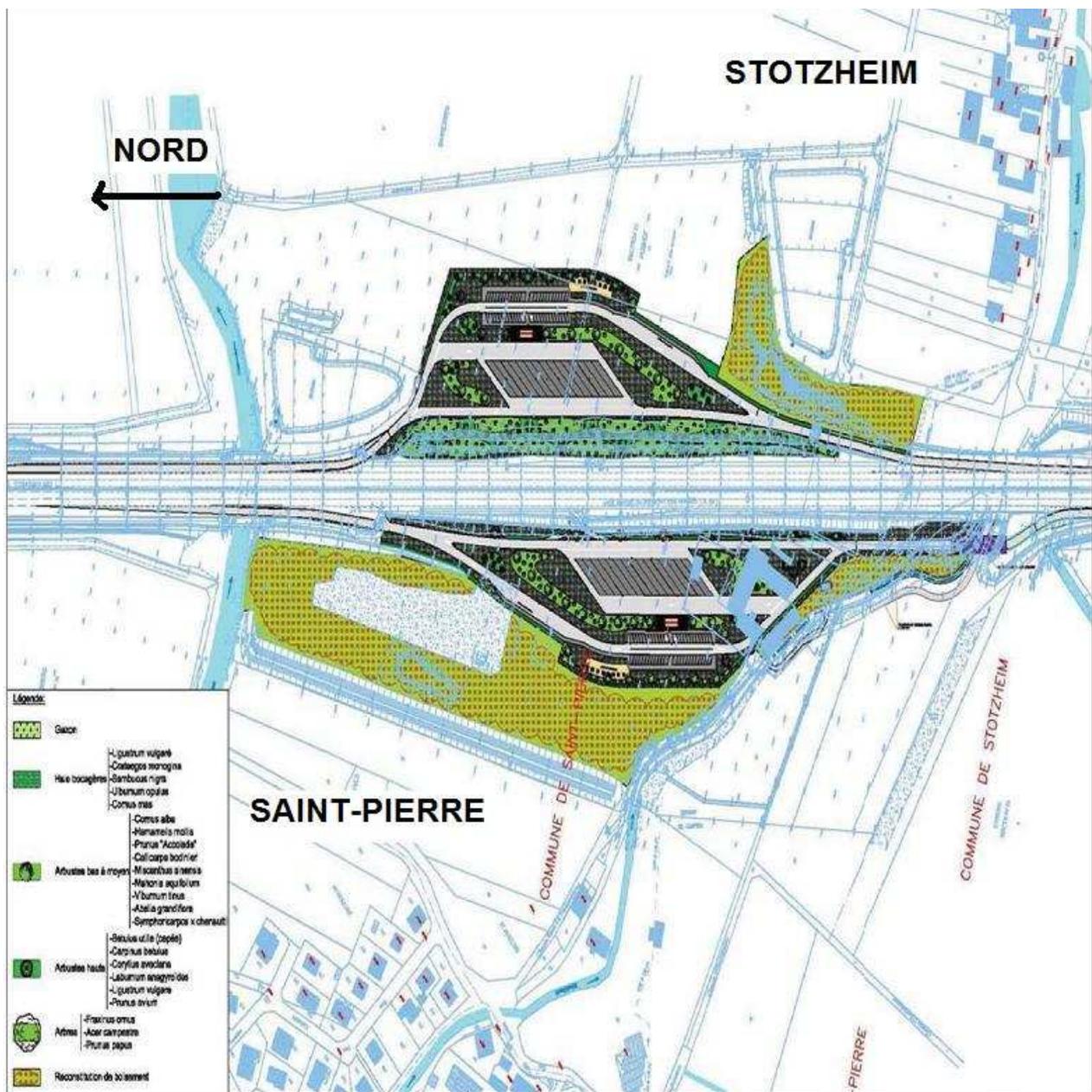
Les deux aires de repos, dont la zone d'implantation est présentée ci-dessus, couvrent une emprise de 3,3 ha qui appartient à l'État, dont 1,8 ha sur Saint-Pierre et 1,5 ha sur Stotzheim. Chaque aire comprend :

- des emplacements de stationnement PL (15), VL (48) et caravanes ;
- un bloc sanitaire ;
- une fontaine d'eau potable ;
- une aire de détente ;
- un téléphone d'appel urgence ;
- les voiries et bretelles de desserte des différents espaces de stationnement ;
- des cheminements piétons permettant l'accès sécurisé aux différents espaces ;
- une clôture ceinturant l'aire.

L'aire de Saint-Pierre comprend, en outre, une voirie de service pour l'accès au poste de comptage situé en bordure de l'A35.

En plus de ces aménagements fonctionnels, il est prévu un assainissement avec bassins de décantation, la reconstitution d'un cours d'eau (le Muehlbach) sur 90 m, un traitement paysager, la mise à niveaux des protections acoustiques existantes (merlon et écran) et la création de deux nouveaux merlons. Le montant de l'opération est estimé à 4,5 M€, hors études et acquisitions foncières éventuelles.

L'Ae observe que le dossier ne présente pas de justification concernant la répartition des places entre catégories de véhicules. Il s'agit pourtant d'un élément essentiel justifiant la création de ces aires de stationnement. **Elle recommande de compléter le dossier.**



2 Les procédures relatives au projet

La loi du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité, a créé une nouvelle étape d'information du public sur les projets donnant lieu à enquête publique en raison de leur impact sur l'environnement. Le maître d'ouvrage doit désormais réaliser une déclaration de projet à l'issue de l'enquête publique réalisée dans le cadre de l'article L. 123-1 du code de l'environnement.

La création de ces aires de repos a été intégrée au projet d'aménagement de la voie rapide du Piémont des Vosges (dénomination de A35 dans ce secteur) déclarée d'utilité publique en 1991 et prorogée jusqu'en 2001, sans que les travaux d'aménagement des aires n'aient été réalisés. La procédure d'expropriation qui a eu lieu, suite à cette déclaration d'utilité publique, est aujourd'hui caduque. Cependant, l'État maître d'ouvrage a acquis tous les terrains nécessaires à leur construction. Ne nécessitant plus d'expropriation, l'intérêt général doit désormais être prononcé dans le cadre d'une déclaration de projet. Le montant des travaux étant de 4,5 M€, une étude d'impact doit donc être réalisée.

Le plan d'occupation des sols (POS) de Saint-Pierre doit être mis en compatibilité avec le projet pour permettre la construction des deux aires de repos. Dans un second temps, la révision de ce POS en plan local d'urbanisme (PLU) prévoira un emplacement réservé pour ces aires de repos. Le PLU de Stotzheim a intégré l'emprise des aires dans son document approuvé en mai 2009.

Une partie des aires se situe aux abords du château "du haut-village" de Stotzheim classé monument historique. L'architecte des bâtiments de France a donné un avis favorable de principe le 24 juin 2011. Il doit être consulté pour la mise au point architecturale des constructions.

Le dossier présenté comporte de nombreuses imprécisions dues au fait que des procédures seront suivies ultérieurement. Ainsi, le projet nécessitera la réalisation d'un dossier loi sur l'eau⁵ pour les rejets d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles (rubrique 2-1-5-0) et pour la dérivation du cours d'eau (3-1-2-0). Il devra comprendre, en outre, une étude spécifique pour déterminer ou non la présence de zones humides.

D'autre part, aucun relevé faunistique et floristique n'a été réalisé, sauf pour le Grand hamster. Il est précisé, page 87 du dossier, que "les inventaires spécifiques seront réalisés en phase projet et que *"pour le cas où des espèces protégées ou des habitats d'espèces protégées seraient rencontrés, un dossier de demande de dérogation serait dressé par le maître d'ouvrage"*.

L'Ae observe que du fait du report au stade de la mise au point du projet des inventaires faunistiques, floristiques et des zones humides, d'une part, et des études sur l'eau, d'autre part, il n'est pas possible de disposer d'une vue d'ensemble sur les effets de ce projet sur ces thèmes qui sont, avec le bruit, les plus importants.

L'Ae note que le dossier ne comporte pas l'intégralité de ce qui est exigé par la réglementation (article R. 414-19 I 3° du code de l'environnement) en ce qui concerne l'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000.

L'Ae recommande qu'il soit complété pour respecter formellement cette réglementation : il manque au moins l'exposé des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000. Cet exposé est prévu par les dispositions de l'article R. 414-23 I 2° du code de l'environnement.

3 L'analyse de l'étude d'impact

Seuls les points appelant des remarques de l'Ae sont évoqués ci-après.

3.1 L'analyse de l'état initial

Les campagnes de mesures de bruit réalisées en 2005 et 2010 ont révélé que les zones habitées de Saint-Pierre et Stotzheim se situent en zone sonore modérée de jour comme de nuit : c'est-à-dire inférieure à 60 dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne (p. 109). En conséquence, le niveau sonore engendré par le trafic routier sur les aires de repos ne devra pas dépasser 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit en façade d'habitation.

La carte des usages de l'eau page 81 montre que deux captages situés sur la commune de Stotzheim se situent à 3 km au nord-est de l'aménagement prévu. ***L'Ae recommande de compléter cette carte par le sens d'écoulement de la nappe du Rhin pour vérifier s'ils peuvent être potentiellement impactés par la construction des deux aires de repos.***

Lors de sa visite sur le terrain, le maître d'ouvrage a indiqué au rapporteur que les investigations préalables qu'il a menées l'ont conduit à adopter la stratégie qu'il a retenue pour les milieux naturels. Ces investigations ont montré :

- que le secteur d'étude présente une sensibilité floristique limitée du fait de l'anthropisation du milieu ;
- que les habitats naturels présents possèdent une certaine potentialité écologique, limitée toutefois par la proximité de l'autoroute, les habitations proches et l'artificialisation du milieu ;
- qu'une partie du secteur d'étude se situant sur Stotzheim fait partie de la zone potentielle de reconquête du Grand hamster⁶.

⁵ Articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement

⁶ L'association pour la relance agronomique en Alsace a réalisé une étude sur le Grand hamster en novembre 2005 qui définit les

La DREAL a notamment mené des investigations naturalistes en 2005, puis en 2010 et en 2011 avec un bureau d'étude qui concluent que le Grand hamster est absent de la zone d'étude et que la surface impactée de terres favorables à cette espèce est estimée à 71 ares (p. 84).

3.2 L'analyse des variantes et les raisons du choix

Dès la conception de la voie rapide du Piémont des Vosges, déclarée d'utilité publique par décret pris en Conseil d'État le 25 juillet 1991, la création de deux aires de repos a été prévue à Saint-Pierre et Stotzheim, avec une variante plaçant celle de Stotzheim à Efig. Selon les informations données au rapporteur, le maître d'ouvrage a abandonné l'emplacement d'Efig au profit de celui de Stotzheim, au regard de la sensibilité des milieux naturels, de la sécurité routière et du respect des règles de conception de l'ICTAAL. Les raisons de ce choix ne sont pas détaillées dans le dossier.

Par la suite, des positionnements alternatifs ont été étudiés pour mettre en place les deux aires de repos, et ceci en concertation avec les élus et les riverains. « *Faute d'alternative, il a été finalement décidé en juillet 2008, de façon concertée, de conserver les emplacements prévus sur les communes de Saint-Pierre et Stotzheim tout en s'assurant de la mise en place de mesures compensatoires pérennes* » (p. 116).

Sans remettre en cause le choix de l'emplacement des deux aires de repos, l'Ae observe qu'il n'y a aucun élément détaillant le dimensionnement technique des aires. **Elle recommande donc de compléter le dossier sur ce point et de préciser, notamment du point de vue de l'environnement pourquoi ce choix a été opéré.**

3.3 L'analyse des impacts et des mesures de réduction d'impact.

Les impacts liés au chantier et à l'utilisation des aires de repos sont évoqués. D'une manière générale, le dossier est peu précis, renvoyant à des études ultérieures pour la mise au point des mesures de correction. **L'Ae recommande de compléter le dossier d'enquête par des plans plus précis, des schémas de principe et des coupes en travers conformément aux recommandations qui suivent.**

3.3.1 Sur les eaux superficielles et souterraines

Le dossier est peu explicite en la matière puisqu'il renvoie à une procédure loi sur l'eau ultérieure. Pour le rejet des eaux usées venant des sanitaires, il est indiqué que *"les eaux usées issues des sanitaires seront envoyées vers les réseaux existants (p. 125)"* sans préciser si la station d'épuration peut accueillir sans problème ces effluents, ni si elle est conforme à la directive européenne sur les eaux résiduaires urbaines⁷.

Pour les eaux pluviales, le dossier précise page 125 que *"le risque de pollution de la nappe est limité puisque les eaux de ruissellement seront stockées dans des bassins étanches"*. Ces bassins existent déjà et ont été dimensionnés à l'origine pour recevoir les eaux des deux aires de repos qui étaient prévues dès la construction de l'ouvrage. Il est indiqué : *"en outre, des vannes de sectionnement sont placées en aval des bassins de rétention afin de piéger une éventuelle pollution"* ; *"le projet ne présente pas d'impact direct ou indirect sur la qualité des eaux destinées à la consommation humaine"*.

L'Ae fait les deux observations suivantes :

1. le dossier est vraiment trop peu précis pour apprécier l'efficacité des aménagements ;
2. le sens d'écoulement de la nappe n'est pas indiqué dans le dossier, comme il est précisé plus haut.

La possibilité que des eaux d'infiltration provenant des plates-formes soient drainées par les deux captages de Stotzheim existe. Or, le dossier n'évoque pas le potentiel de pollution accidentelle, ni les risques de pollutions d'origines chronique et saisonnière.

En outre, aucun élément d'information ne figure dans l'étude d'impact quant à l'aménagement des fossés qui conduisent les eaux de ruissellement de ces plates-formes aux bassins déjà construits. D'autre part, le dossier ne comporte aucun élément sur le traitement des eaux avant rejet dans les eaux de surface.

L'Ae recommande que des schémas de principe et des coupes en travers complètent le dossier et que le maître d'ouvrage s'engage sur les mesures exactes qu'il prendra pour prévenir la pollution potentielle de la nappe souterraine et des eaux superficielles.

Le ruisseau de Muehlbach sera dévié sur environ 90 m du fait de la construction de la bretelle d'insertion vers le sud. Le maître d'ouvrage s'engage à prendre *"toutes les mesures pour respecter l'équilibre écologique du cours d'eau"*. **L'Ae recommande pour la bonne information du public de développer cet engagement ainsi que les réponses aux recommandations qui précèdent, même si elle a pleinement conscience qu'un dossier « loi sur l'eau » suivra cette enquête.**

zones potentielles de reconquête de l'espèce par une approche notamment pédologique

⁷ Directive 91/271 CEE du 25 mai 1991

3.3.2 Sur le bruit

Les modélisations présentées pages 131 à 142 de l'étude d'impact montrent que les niveaux sonores atteints après construction des deux aires de repos respectent en temps normal les limites réglementaires de 60 dB(A) en période diurne et 55 dB(A) en période nocturne pour les riverains.

Cependant, après concertation avec les élus et la population des deux villages concernés, le maître d'ouvrage, dans le souci de réduire la gêne perçue par les riverains, a prévu de renforcer les protections existantes :

- en modifiant l'écran acoustique existant (n° 2 sur la photo de droite) en le dimensionnant à 3 m de hauteur, au lieu de 1,7 m aujourd'hui ;
- de renforcer et mettre au niveau le merlon situé au nord de cet écran (qui ne porte pas de numéro) ;
- et de construire deux nouveaux merlons de 110 et 380 m de long (n° 5 et 6 sur la photo de droite) pour renforcer les protections existantes.

Le gain attendu pour plus de la moitié des habitations étudiées est de 0,5 à 2,5 dB(A).

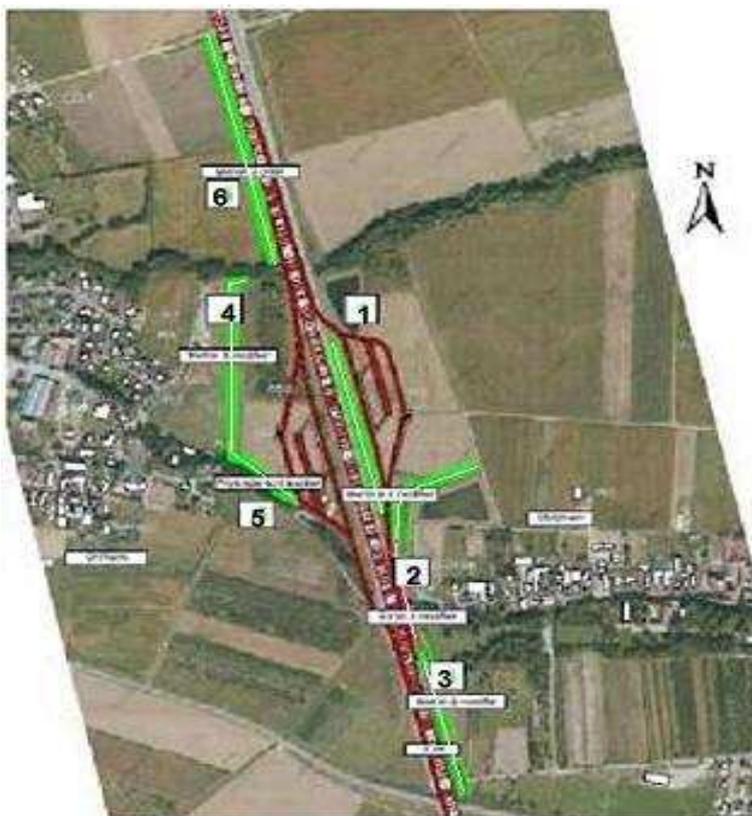


Figure 34 : Protections phoniques proposées

N°	Type	Hauteur/A35 (m)	Longueur (m)	Emplacement	Modification	Création
1	Merlon	3	500	Est	X	
2	Ecran		200	Sud-Est	X	
3	Merlon		240	Sud-Est	X	
4	Merlon		230	Ouest	X	
5	Merlon		110	Sud-Ouest		X
6	Merlon		380	Nord-Ouest		X

Dimensionnement des protections acoustiques sur la photographie de droite

D'une manière générale, le problème du bruit paraît résolu.

Cependant, l'information contenue dans le dossier est insuffisante. Ainsi, par exemple, la protection n° 2 qui correspond dans le tableau ci-contre (p. 143) à l'écran acoustique, concerne en fait l'écran acoustique lui-même et un merlon existant situé immédiatement au nord de cet écran (en forme de

boomerang sur la photo de droite) et qui ne porte pas de numéro.

L'Ae recommande de compléter le dossier par des plans ou schémas plus précis et des coupes en travers au droit des villages, par exemple.

3.3.3 Sur les milieux naturels

Selon une étude réalisée par l'association pour la relance agronomique en Alsace (ARAA), le projet se situe dans l'aire potentielle du Grand hamster. Des prospections de terrain qui ont été conduites par la DREAL Alsace, puis par un bureau d'étude spécialisé, on peut conclure que l'espèce n'est pas présente sur cette zone. La surface de terres agricoles impactée, potentiellement favorables à son habitat, est de 71 ares.

Selon le recueil de données effectué, il n'existe pas d'espèces végétales protégées sur le site (p. 86). Le maître d'ouvrage précise que "du fait de son emprise limitée et de sa situation à proximité immédiate de l'autoroute, l'impact du projet sur la faune restera limité" (p.87). "Cette analyse sera toutefois confirmée en phase projet par des inventaires faunistiques et floristiques spécifiques" (p. 87)

Le maître d'ouvrage n'évoque pas la possibilité d'introduction d'espèces invasives lors du chantier. **Elle recommande de prendre les mesures qui conviennent, notamment dans le cadre de l'établissement du cahier des charges des entreprises chargées des travaux.**

L'Ae note que l'aire de repos située à l'ouest de l'A35 sera en majorité boisée pour compenser la suppression d'environ 10 % du boisement existant sur Saint-Pierre.

3.3.4 Sur les paysages

L'étude paysagère tient en quelques lignes (p. 126) et renvoie à l'avis de l'Architecte des bâtiments de France qui sera sollicité ultérieurement.

3.3.5 Sur les risques

Une étude réalisée par le Centre d'études techniques de l'équipement de l'est a montré qu'en moyenne 80 poids lourds par jour transportent des matières dangereuses (inflammables, explosives ou nocives) et passent au droit des deux aires de repos. Le dossier d'étude d'impact ne tire pas de conséquence pour les habitations riveraines ni pour les deux captages de Stotzheim.

L'Ae recommande de compléter le dossier sur ces risques potentiels.

3.3.6 Sur la santé

L'étude porte sur la pollution des eaux, le bruit et la pollution atmosphérique. L'Ae note que *"les problèmes potentiels portent sur une altération ou une pollution de la ressource en eau potable. Celle-ci n'est pas envisagée du fait de l'absence de tout captage d'AEP dans le secteur"* (page 145). Cette assertion est à la fois imprudente et inexacte, car 2 captages sont situés sur la commune de Stotzheim, à environ 3 kilomètres des aires de repos et les remarques de l'Ae formulées dans le § 3.3.1 montrent que faute de connaître précisément le sens d'écoulement de la nappe et l'aménagement des fossés, il n'est pas possible de dire si l'aménagement n'aura pas d'impact sur l'alimentation en eau potable.

L'Ae recommande de compléter le dossier pour répondre à ces interrogations.

Pour les deux autres thèmes, l'Ae n'a pas de remarques.

3.4 Le coût des mesures d'insertions environnementales

Le montant du projet s'élève à 4,5 M€ HT. Les dépenses liées à l'environnement sont estimées à 1,905 M€, ce qui représente environ 40% du coût de l'ouvrage.

3.5 Le résumé non technique

Le résumé non technique se lit bien, mais il ne comporte pas de cartes ni de plans des aménagements, comme le positionnement des bassins étanches munis de vannes (p. 53) ou des merlons antibruit, par exemple. D'autre part, le maître d'ouvrage (p. 51) confond mesures compensatoires avec mesures de réduction. Il s'agit en fait principalement de mesures de réduction.

L'Ae note cependant une vraie compensation de 2 pour 1 pour la suppression de 500 m² d'un bois représentant 10 % de sa surface du côté de Saint-Pierre.

L'Ae recommande de compléter le résumé non technique par les réponses aux remarques présentées dans le corps de l'avis et par des cartes, des plans, des schémas de principe et des croquis explicatifs.

Plan de situation du projet

