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 de déviation de la RN 59 à Châtenois (Bas-Rhin)

n°Ae: 2011-77

Avis établi lors de la séance du 25 janvier 2012 - n° d'enregistrement : 008060-01

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale[1] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 25 janvier 2012 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de déviation de la RN 59 à Châtenois (Bas-Rhin).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Rauzy, MM. Badré, Barthod, Clément, Féménias, Lafitte, Lagauterie, 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 : Mmes Steinfelder, Vestur, MM. Caffet, Lebrun, Letourneux.

N'a pas participé à la délibération, en application du § 2.4.1 du règlement intérieur : Mme Guth.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis sur le projet de déviation par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement (MEDDTL) par courrier en date du 3 novembre 2011. L'Ae a accusé réception du dossier parvenu complet à la date du 8 novembre 2011. Un erratum en date du 9 décembre 2011 a été adressé à l'Ae concernant la prise en compte de l'étude d'incidence Natura 2000 du projet; le document complémentaire correspondant est pris en considération par l'Ae.

L'Ae a consulté les préfets du Bas-Rhin et des Vosges au titre de leurs attributions en matière d'environnement par courriers en date du 9 novembre 2011. Une copie de ces courriers a été transmise respectivement aux préfets de région d'Alsace et de Lorraine (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement - DREAL) sollicitant auprès d'eux un avis de synthèse sur le dossier.

L'Ae a consulté la secrétaire d'État à la santé par courrier en date du 8 novembre 2011. Elle a également consulté, au MEDDTL et par courriers du 5 décembre 2011, la commissaire générale au développement durable ainsi que la directrice de l'eau et de la biodiversité.

L'Ae a reçu l'avis du préfet de la région Alsace, préfet du Bas-Rhin (direction départementale des territoires) en date du 28 décembre 2011, le courrier en date du 18 janvier 2012 du préfet de la région Alsace transmettant la synthèse de la DREAL Alsace, et une contribution de la DREAL Lorraine sur l'évaluation environnementale du dossier,

Sur le rapport de M. Denis Clément et de Mme Annick Guerber Le Gall, l'Ae a formulé l'avis suivant.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais 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 la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

1 Désignée ci-après par Ae

Résumé de l'avis

Le projet de déviation de la RN 59 à Châtenois (Bas-Rhin), commune située au pied du versant alsacien des Vosges, consiste en la réalisation d'une route nouvelle à 2x2 voies d'une longueur de 4,6 km au statut de route express, sous la maîtrise d'ouvrage de l'État.

La RN 59 traverse Châtenois dans la zone d'extension nord du village; l'importance du trafic observé (18 000 véhicules/jour dont 8 % de poids lourds), les congestions régulières de circulation et les nuisances qui en résultent sont à l'origine du projet. Le trafic observé est essentiellement local (à plus de 75 %), de nature « pendulaire ». Les congestions journalières de fin de journée sont dues au quasi doublement des flux de circulation des véhicules légers entre 17h et 18h. La RN 59 constitue en même temps un axe de liaison interrégionale entre l'Alsace et la Lorraine traversant les Vosges dans leur partie centrale (tunnel rénové de Sainte-Marie-aux-Mines); le présent projet est la dernière opération du programme d'aménagement de l'itinéraire Sélestat / Saint-Dié, initialement acté en 1994 par le ministère de l'équipement.

Un projet de déviation de Châtenois a déjà fait l'objet en 2001 d'un arrêté de déclaration d'utilité publique, qui a été annulé par le tribunal administratif de Strasbourg pour insuffisance d'étude d'impact. Le présent projet, élaboré après un approfondissement des études en matière de milieux naturels et d'impact du projet sur le vignoble, reprend le parti d'aménagement du précédent projet et une même localisation de l'ouvrage, en modifiant les caractéristiques des points d'échange avec les autres axes routiers et en abaissant le profil en long de la route.

Le projet est établi dans la vallée du Giessen et de son affluent la Liepvrette (qui descendent des Vosges), dans le lit majeur du Giessen sur près de 2 000 m, et en partie sur le tracé d'un cours d'eau plus modeste (le Muelhbach) qui devra être réaménagé sur environ 400 m. La déviation s'inscrit principalement en remblai au-dessus de la plaine alluviale. Pour la réalisation des remblais (dont la hauteur maximale sera de 6,90 m), 355 000 m3 de matériaux seront nécessaires, dont l'essentiel proviendra des matériaux qui ont été extraits lors de la rénovation du tunnel. La consommation foncière du projet avoisinera 18 ha, dont 9 ha de surface agricole, 6 ha d'espaces naturels et 3 ha de vignoble AOC.

Les principaux enjeux environnementaux de ce projet concernent le corridor écologique boisé et les prairies de fauche adjacentes de la vallée du Giessen, dont les enjeux de conservation habitats-faune-flore sont forts ou majeurs, la qualité élevée du milieu aquatique du Giessen (rivière classée), la forte vulnérabilité de la nappe d'eau par rapport aux pollutions, les capacités actuelles d'expansion des crues et le paysage plutôt remarquable de piémont des Vosges.

Les principales recommandations de l'Ae faites au maître d'ouvrage sur ce dossier sont les suivantes:

- compléter le dossier en matière de trafics routiers observés de façon à ce que les difficultés locales de circulation soient mieux identifiées et les objectifs assignés au nouvel ouvrage précisément définis;
- présenter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme d'aménagement de l'itinéraire Sélestat /Saint-Dié;
- élargir le champ d'examen des partis d'aménagement possibles en présentant, conformément à l'article R 122-3 II 3° du code de l'environnement, des variantes de moindre impact environnemental, notamment la variante à 2x1 voie avec amélioration de l'exploitation des itinéraires existants, et en développant pour ces variantes l'analyse de différents tracés. Mieux présenter la comparaison de ces variantes en matière d'impacts sur les milieux naturels, de façon à ce qu'elle soit plus cohérente et plus lisible;
- compléter la présentation des impacts du projet, et celle des mesures de suppression et de réduction des conséquences dommageables, dans les domaines de l'eau (sans différer à la constitution du dossier « loi sur l'eau » la réalisation de certains approfondissements, dont celui de la conformité des aménagements au schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhin-Meuse et au schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Giessen-Liepvrette), des milieux naturels, du paysage et de l'urbanisation;
- réexaminer les mesures « compensatoires » : notamment, les acquisitions qui constituent de véritables compensations des impacts du projet (espaces à renaturer, dont la surface est à calculer en fonction des espaces affectés par le projet, selon un coefficient multiplicateur adapté aux milieux) doivent être distinguées des acquisitions qui ne sont que des mesures d'accompagnement (milieux naturels de valeur à préserver d'effets indirects du projet); préciser les moyens qui seront mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour obtenir la disponibilité effective des terrains à acquérir, et pour communiquer régulièrement sur les acquisitions effectuées.

Avis détaillé

1 Description du projet et de son contexte

Présentation générale du projet

Il s'agit d'un projet de déviation de la RN 59 à Châtenois (Bas-Rhin), commune située au pied du versant alsacien des Vosges, consistant en la réalisation d'une route nouvelle de 2x2 voies d'une longueur de 4,6 km au statut de route express. La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le préfet de la région Alsace (direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – DREAL).

La RN 59 est un axe de traversée du massif des Vosges dans sa partie centrale entre l'Alsace et la Lorraine, qui relie Sélestat (Bas-Rhin) à Saint-Dié (Vosges), en empruntant notamment le tunnel Maurice Lemaire de Sainte-Marie-aux-Mines récemment rénové (mise aux normes de sécurité à la suite de l'accident du tunnel du Mont-Blanc). Elle permet également les échanges entre les vallées voisines et la desserte de l'ensemble des activités du secteur; cette fonction représente l'essentiel du trafic observé à Châtenois, soit plus de 75 %[2] des 18 000 véhicules/jour (dont 8 % de poids lourds) comptabilisés en 2010; il s'agit d'un trafic dit « pendulaire ». Les congestions journalières en fin de journée sont dues au quasi doublement des flux de circulation des véhicules légers entre 17h et 18h.

La RN 59 traverse Châtenois dans la partie nord du village; l'importance du trafic observé, les congestions régulières de circulation et les nuisances qui en résultent (bruit, pollution, insécurité) sont à l'origine du projet. Le projet de déviation se situe au nord de la RN 59 actuelle, pour une part importante dans le lit majeur du Giessen, cours d'eau principal issu de la vallée vosgienne attenante.

Plan de situation avec projet de déviation de Châtenois figuré en blanc (et liserés rouges)

2 Estimation calculée à partir des chiffres communiqués par la DREAL

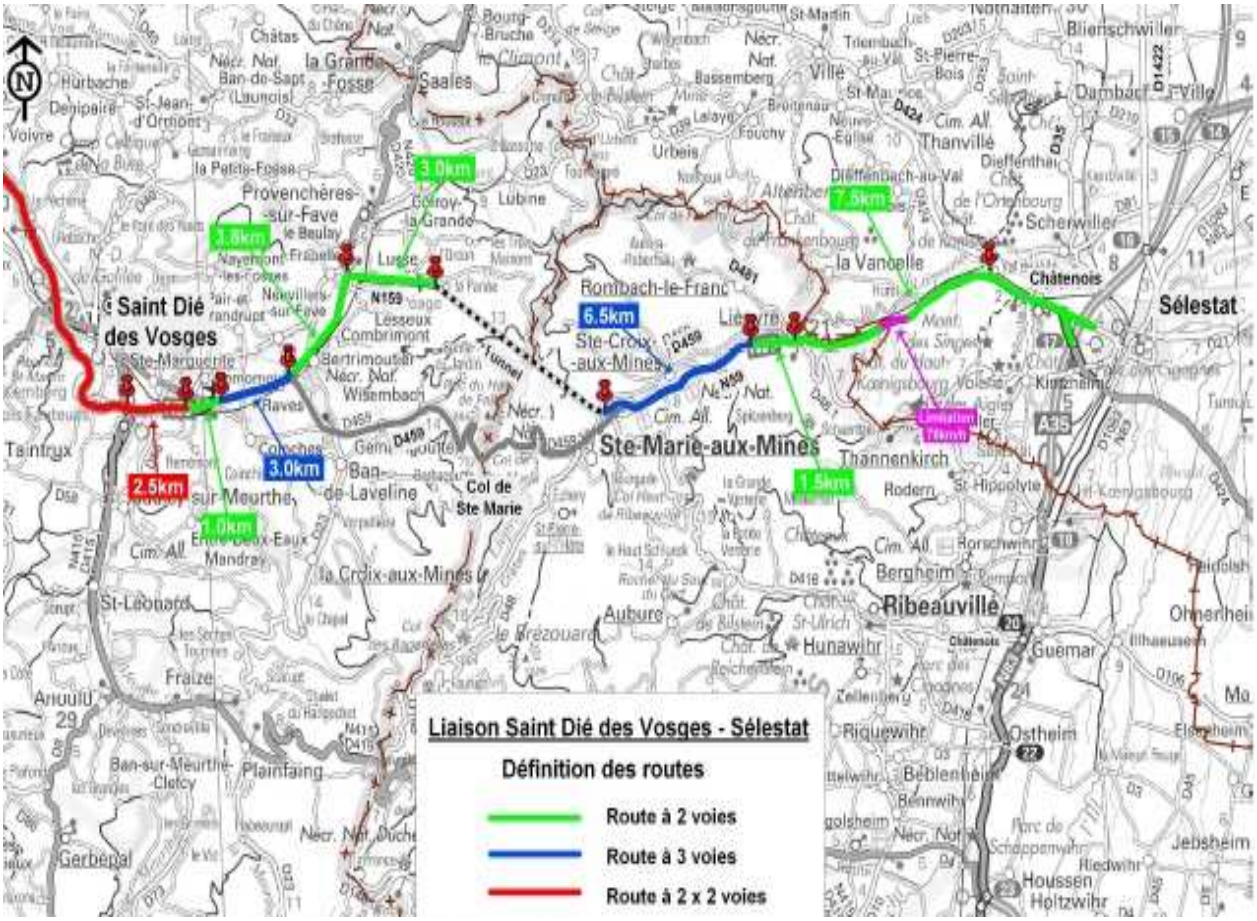
Le programme d'aménagement d'ensemble de la RN 59

Le projet de déviation de Châtenois constitue la toute dernière opération projetée d'un programme d'aménagement de l'itinéraire Sélestat / Saint-Dié, initialement acté en 1994 par le ministère de l'équipement. En effet, si un aménagement de l'ensemble de la RN 59 en route express - avec notamment des aménagements complémentaires à 2x2 voies sur le versant lorrain - était alors envisagé, l'absence de congestion et un bilan sécurité routière ne montrant pas de point problématique sur ce versant ont conduit le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement à abandonner ces aménagements en Lorraine. Le programme s'est donc trouvé réduit depuis à des travaux sur le versant alsacien, comprenant:

. la réalisation (effectuée en 1995) de la section Lièpvre – Sainte-Marie-aux-Mines en tracé neuf avec chaussée bidirectionnelle et créneaux de dépassement;

. la rénovation (effectuée en 2008) du tunnel Maurice Lemaire de Sainte-Marie-aux-Mines, maintenu à 2x1 voie (avec la création d'une voie de sécurité) et sur lequel un péage a été instauré;

. le présent projet de déviation de Châtenois.



Itinéraire Sélestat/Saint-Dié avec caractérisation des routes actuelles

Historique du projet

Un projet de déviation de Châtenois a déjà fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) le 15 mars 2001, qui a été annulée par le tribunal administratif de Strasbourg le 19 décembre 2003, à la suite d'un recours de l'association des viticulteurs d'Alsace et du syndicat viticole de Châtenois pour insuffisance de l'étude d'impact sur le vignoble. L'association Alsace Nature avait également demandé l'annulation de cette DUP en raison des impacts portant notamment sur la petite faune, de même que les riverains de la RD 35 à l'égard des nuisances sonores.

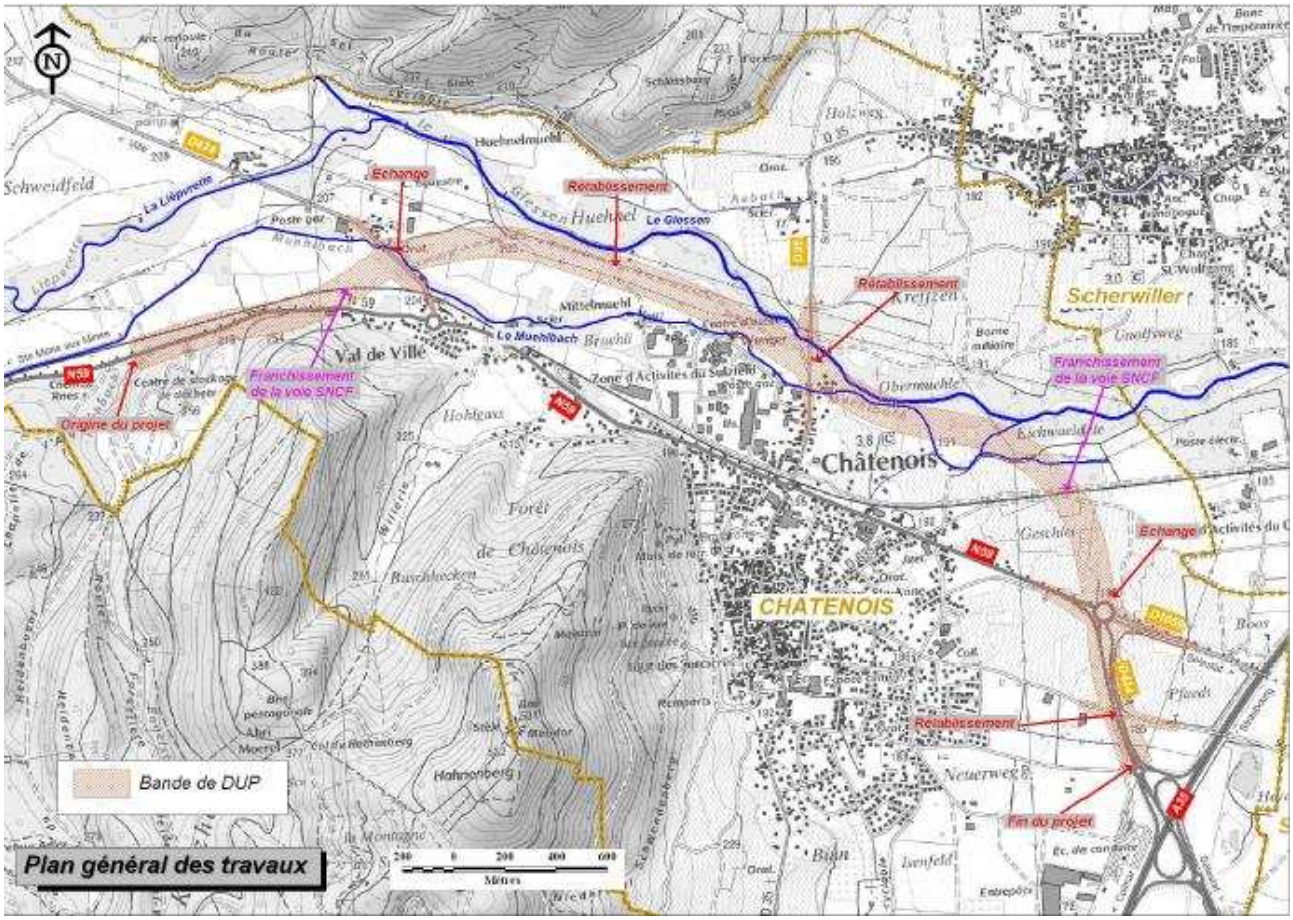
Le projet actuel de déviation fait suite à des approfondissements de l'étude d'impact, particulièrement en matière de

conséquences sur le vignoble (hydraulique et pollution, incidence micro-climatique sur la circulation des masses d'air froid, emprises physiques), et en matière de faune, flore et habitats. Il maintient le parti d'aménagement du projet antérieur, celui d'une route à 2x2 voies passant dans un fuseau situé au nord de Châtenois. Ses caractéristiques s'en différencient cependant par la transformation en carrefours giratoires plans des deux échangeurs antérieurement dénivelés des extrémités de la déviation, afin de réduire les emprises du projet, notamment au niveau de la zone viticole[3]; un abaissement du profil en long de l'ouvrage est associé à cette transformation, qui permet notamment les écoulements d'air froid de manière naturelle dans la zone viticole.

Détail du projet

Le projet comporte plus précisément les réalisations suivantes:

- une route nouvelle (déviation) à 2x2 voies d'une longueur de 4,6 km, prévue avec un statut de route express impliquant l'absence d'accès direct sur la 2x2 voies pour les riverains, et une vitesse limitée à 90 km/h liée aux caractéristiques de l'ouvrage;
- deux échangeurs giratoires plans à proximité des extrémités de la déviation, et l'aménagement sur place des extrémités (raccordement à la RN 59 actuelle à l'ouest de la déviation, et raccordement à l'autoroute A 35 à l'est);
- un passage supérieur de la RD 35 (dite « route des vins, route traversant notamment le village de Châtenois) au-dessus de la déviation, dans la partie médiane du tracé de celle-ci;
- deux franchissements de la déviation 2x2 voies au-dessus de la voie ferrée;
- deux passages inférieurs pour rétablir les chemins communaux interrompus par la déviation; des voies parallèles à la déviation sont également prévues de manière à assurer notamment le désenclavement des parcelles agricoles du secteur.



Plan général des travaux, avec représentation de la future bande de DUP (déclaration d'utilité publique)

3 Notice du dossier d'enquête préalable, p.27, 34 et 36

La déviation traverse la zone inondable du Giessen sur près de 2 000 m sans toutefois franchir le cours d'eau. Le Muehlbach, cours d'eau plus modeste que le Giessen, se trouve partiellement sur l'emprise de l'ouvrage et devra être réaménagé sur environ 400 m. Des défrichements sont nécessaires dans la partie boisée entourant ces deux cours d'eau. Avant de rejoindre le carrefour giratoire Est, la déviation traverse une zone de vignoble AOC sur environ 450 m.

La consommation foncière du projet avoisinera 18 ha, dont 9 ha de surface agricole, 6 ha d'espaces naturels et 3 ha de vignoble AOC.

La déviation s'inscrit principalement en remblai au-dessus de la plaine alluviale du Giessen et de son affluent la Liepvrette. La longueur de route sur laquelle les remblais ont une hauteur supérieure à 2,50 m est estimée à 1,350 km, la hauteur maximale des remblais étant de 6,90 m. La réalisation de l'ouvrage nécessitera l'apport d'environ 185 000 m3 de matériaux de remblai et 170 000 m3 de couche de forme (soit au total 355 000 m3); il est prévu d'utiliser les matériaux qui ont été excédentaires lors de la rénovation du tunnel Maurice Lemaire (ils représentent environ 330 000 m3 et sont stockés en amont dans la vallée).

Le coût d'objectif total de la déviation et de son raccordement à l'autoroute était estimé à 58,62 M d'euros en valeur de juillet 2008. Le financement est prévu avec une répartition de 50 % pour l'État, 25 % pour la Région Alsace et 25 % pour le Département du Bas-Rhin. A ce jour, ce financement figure au PDMI[4] 2009-2014 pour un montant de 47,68 M d'euros, le solde restant à couvrir par un programme ultérieur.

Procédures

La déclaration d'utilité publique concernant ce projet, emportant mise en compatibilité du plan d'occupation des sols et attribution du statut de route express, relève d'un arrêté ministériel. La DUP prévoira d'engager, si les commissions communales d'aménagement foncier le décident, une procédure d'aménagement foncier agricole et forestier pour remédier aux dommages créés par la réalisation des travaux en cause.

Une enquête parcellaire est prévue après réalisation des études visant à une caractérisation précise de l'opération de déviation. Les acquisitions nécessaires à la réalisation des travaux seront réalisées par l'État par accord amiable ou expropriation.

Une enquête publique d'autorisation au titre de la loi sur l'eau sera réalisée postérieurement à la présente enquête. Egalement, un dossier de demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées sera élaboré pour être soumis à l'avis du conseil national de protection de la nature (CNPN).

2 Analyse de l'étude d'impact

2.1 Les impacts du programme de l'itinéraire Sélestat / Saint-Dié

Le dossier précise que la RN 59 est un itinéraire à vocation interrégionale et locale, dont la fonction principale consiste à assurer les communications de proximité et la desserte pour l'ensemble des activités économiques et touristiques ainsi que les échanges entre les régions Alsace et Lorraine; et que la déviation de Châtenois constitue la dernière opération projetée du programme d'aménagement de l'itinéraire Sélestat / Saint-Dié.

Le chapitre 2 de l'étude d'impact (p.76 à 78) évoque ce programme et ses impacts. Il y est cependant indiqué que, la déviation de Châtenois étant la dernière opération du programme, le programme à prendre en considération dans le cadre du présent dossier se réduit à la réalisation de ce dernier ouvrage, et qu'il y a donc lieu de se reporter, pour l'évaluation du programme et des modalités d'insertion, aux parties correspondantes de l'étude d'impact du projet.

L'Ae rappelle l'article R 122-3 (IV) du code de l'environnement se rapportant aux programmes: *« Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacune des phases de l'opération doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme ».*

L'Ae recommande donc au maître d'ouvrage de présenter une appréciation des impacts de l'ensemble du

4 PDMI : programme de développement et de modernisation des itinéraires

programme d'aménagement de l'itinéraire Sélestat / Saint-Dié.

Ces impacts concernent bien sûr le versant alsacien de cet itinéraire. Ils concernent également le versant lorrain sur certains aspects, bien que les aménagements initialement envisagés de ce côté aient été abandonnés, car la présente étude d'impact met notamment en évidence pour la RN 59 une augmentation du trafic des véhicules légers dans la traversée des Vosges à l'horizon 2030 (avec donc une augmentation des nuisances induites).

2.2 L'état initial concernant le projet

L'état initial du site et de son environnement effectué porte successivement sur les milieux physique, naturel et humain et sur le paysage. La partie concernant le milieu naturel a fait l'objet d'un travail approfondi d'inventaire et d'identification des enjeux.

En matière de trafics routiers, en p.143 de l'étude d'impact, quatre schémas distincts détaillent les flux à partir des différents axes de la zone d'étude, mais leur interprétation n'est pas simple et ils ne permettent pas de disposer d'une vision de synthèse.

Il est souhaitable que soient présentés les chiffres synthétiques sur les trafics journaliers observés sur la RN 59 à différents lieux de la traversée de Châtenois et sur les routes voisines (au moyen d'une carte du type de celles qui figurent p. 216 et 217 sur les projections à 2030).

La caractérisation des natures de trafic est importante. D'importantes congestions sont évoquées dans la notice du dossier d'enquête. Il serait utile de les rappeler dans l'étude d'impact et de les caractériser, en apportant les précisions disponibles sur leur localisation (parties de la RN 59 concernées, autres axes et carrefours concernés) ainsi que sur leur apparition (principaux moments de la journée et durées).

Font également défaut des chiffres permettant de connaître ce qui relève respectivement, sur la RN 59, du trafic pendulaire local et du trafic interrégional entre l'Alsace et la Lorraine (passant par le tunnel à péage ou par la route du col de Sainte-Marie).

L'Ae recommande de compléter le dossier sur les trafics routiers observés, de façon à ce que les difficultés locales de circulation soient mieux explicitées et identifiées.

La description du village de Châtenois est limitée à celle de la partie nord du village, traversée par la RN 59. Des compléments seraient utiles pour comprendre la configuration urbaine actuelle et ses caractéristiques, le cœur et l'essentiel du village historiquement étant organisés autour de la route RD 35 (nord-sud, route des vins), les abords de la RN 59 ayant été ultérieurement occupés par une urbanisation récente d'une autre nature.

L'Ae recommande de compléter de façon succincte la description urbanistique du village de Châtenois.

L'ensemble des cartes présentées dans l'état initial apporte des informations détaillées qui sont importantes pour percevoir les enjeux du projet et de ses variantes (zones inondables, flore et végétation, insectes, reptiles et amphibiens, oiseaux, mammifères...). Ces cartes, relativement nombreuses, ne font cependant pas apparaître l'emplacement du projet; comme elles ne sont pas particulièrement reprises dans les parties concernant le choix de la variante ou les impacts du projet, cette perception des enjeux est rendue difficile.

L'Ae recommande de faire figurer sur l'ensemble des cartes de l'état initial le tracé projeté (ou la bande envisagée pour la déclaration d'utilité publique).

La partie « Milieux naturels » du chapitre 3.1 « Etat initial sommaire », qui présente les enjeux faune et flore comme étant relativement faibles globalement dans la zone d'étude, mérite d'être mise en cohérence avec les autres chapitres de l'étude qui évoquent plus précisément ces enjeux - en les estimant forts ou majeurs dans le cadre du projet.

Les principaux enjeux environnementaux apparaissant à l'Ae sur ce projet de nouvelle route sont les suivants:

• le corridor biologique de la vallée du Giessen, constitué des espaces naturels qui longent les deux cours d'eau le Giessen et le Muehlbach (il s'agit essentiellement de zones humides et boisées), et les prairies de fauche adjacentes.

Cet ensemble d'espaces, dont les parties humides figurent à l'inventaire des zones humides remarquables recensées par la DREAL Alsace, représentent une zone refuge et un corridor écologique important pour l'ensemble de la faune

depuis les Vosges cristallines et le Piémont jusqu'à la plaine du Ried de Sélestat (est/ouest) ainsi que dans la connexion nord/sud entre les deux massifs boisés voisins. Ils comprennent les principaux habitats à enjeu de la zone d'étude du projet, dont notamment deux habitats boisés d'intérêt prioritaire (directive habitats) et plusieurs espèces végétales protégées. Pour la faune plus particulièrement, le Giessen et ses abords constituent un milieu à enjeu fort pour les chauve-souris, d'intérêt européen, et les prairies de fauche sont un milieu à enjeu majeur, d'intérêt également européen, pour deux espèces de papillons protégés (Azurés).

La carte de synthèse faune-flore (p. 134) fait apparaître dans cette zone du projet des enjeux majoritairement forts ou majeurs. Le périmètre d'étude du projet ne comprend pas de zone classée Natura 2000; huit zones Natura 2000 sont en revanche situées dans une relative proximité du projet (à des distances allant de 1,5 km à 10 km): elles sont prises en considération dans le cadre d'une étude d'incidence intégrée à l'étude d'impact (document complémentaire au dossier principal reçu séparément par l'Ae et mentionné dans le préambule du présent avis), et évoquée au chapitre 2.4.2;

• la qualité élevée du milieu aquatique du Giessen, qui a justifié le classement du cours d'eau au titre de l'article L 432-6 du code de l'environnement (circulation des poissons migrateurs), et, secondairement, les potentialités d'habitat intéressantes pour la vie aquatique du Muelhbach;

• la forte perméabilité des terrains conférant à la nappe d'eau souterraine (qui contribue directement à la recharge de la nappe d'Alsace) une vulnérabilité importante par rapport aux pollutions;

• les capacités actuelles d'extension des crues de cette zone entourant le Giessen – rivière au cours rapide dont les eaux descendent des Vosges;

• la qualité plutôt remarquable du paysage de ces espaces du Piémont des Vosges, l'aspect dégagé et visible de la vallée du Giessen qui la rend relativement sensible à tout aménagement. Le territoire de la commune de Châtenois fait partie du Site inscrit du Massif des Vosges, protégé au titre de la loi de 1930 sur les sites depuis 1971.

Il est par ailleurs utile de mentionner, en matière d'activité agricole, la présence du vignoble alsacien de Châtenois dans la partie est du projet, les autres zones concernées étant des prairies (pour l'essentiel) ou des terres labourables. Quelques bâtiments se trouvent directement touchés par le projet.

2.3 Les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu

2.3.1 Les partis d'aménagement envisagés

Le chapitre de l'étude d'impact consacré au choix du projet indique que trois partis d'aménagement étaient envisageables: ne rien faire, aménager la RN 59 sur place, ou la dévier (tracé neuf); et que le fort trafic actuel (18 000 véhicules/jour en 2010, dont 8 % de poids lourds), ainsi que la volonté d'améliorer le cadre de vie des riverains exposés à des nuisances sonores, à la pollution de l'air et à l'insécurité routière a rapidement conduit à éliminer les deux premiers partis.

La question de la capacité de la nouvelle infrastructure est brièvement évoquée: selon l'étude d'impact, les modélisations de trafic ont montré qu'une déviation à 2x1 voie maintenait un trafic relativement important sur l'actuelle RN 59 (environ 8 000 véhicules/jour) et ainsi des nuisances encore fortes, alors qu'une déviation à 2x2 voies ramenait le trafic à des valeurs plus faibles (environ 4 000 véhicules/jour) et permettait une diminution très sensible des nuisances. Selon le maître d'ouvrage, malgré une emprise au sol plus importante de la 2x2 voies par rapport à une 2x1 voie, les impacts directs ou indirects respectifs causés par la rupture que crée la déviation sont sensiblement équivalents, et un aménagement à 2x2 voies, bien que plus pénalisant pour l'environnement, est le seul à même de répondre aux objectifs de l'opération. Le choix retenu est alors celui d'une déviation à 2x2 voies au statut de route express.

L'analyse de la situation actuelle est particulièrement réduite (les différents flux ne sont pas présentés, ni analysés ni commentés; cf. notamment l'observation déjà faite plus haut au chap. 2.2 dans la partie état des lieux), alors que **la nature des flux de trafic actuels** ainsi que **les objectifs futurs** qui seront assignés à cette voie sont fondamentaux pour expliquer et justifier le choix de l'infrastructure.

Ces flux de trafic sont analysées dans le rapport du 4 juillet 2011 du Conseil général de l'environnement et du développement durable relatif à la circulation des poids lourds dans le massif des Vosges[5]. Il en ressort qu'aujourd'hui le trafic de grand transit a été éliminé des vallées vosgiennes, et que ces vallées ont une sensibilité importante au trafic « pendulaire » de véhicules légers. S'agissant de la traversée de Châtenois, les problèmes de congestion aux heures de pointe résultent d'un pic de circulation de véhicules légers entre 17h et 18h.

Les objectifs fixés à la RN 59 en matière de trafic interrégional - même si celui-ci est quantitativement minoritaire dans le trafic observé - mériteraient d'être resitués par rapport aux autres itinéraires transrégionaux. Le rapport précité préconise des mesures dont l'effet favorisera un accroissement du nombre de poids lourds passant par le tunnel Maurice Lemaire et la RN 59, de l'ordre de 700 par jour; il relativise cependant l'effet de cet accroissement sur les conditions de circulation à Châtenois en raison du fait que les poids lourds, contrairement aux mouvements pendulaires locaux des véhicules légers, y évitent les heures de pointe du matin et du soir.

De même, la recherche de solutions, qui serait à mettre en relation avec l'analyse qui précède (notamment s'agissant des mouvements pendulaires de véhicules légers qui semblent substantiels), **est très limitée dans son champ d'exploration et ne fait pas l'objet d'approfondissements, notamment quantitatifs.**

La comparaison très succinctement menée entre déviations à 2x2 voies et à 2x1 voie mériterait d'être amplement développée, tant dans ses effets par rapport aux objectifs recherchés que par rapport à ses conséquences, notamment environnementales (emprises, mais aussi effets de coupure qui ne sont probablement pas « sensiblement équivalents », contrairement à ce qui est écrit dans l'étude). S'agissant d'une déviation à 2x1 voie, dont les caractéristiques peuvent être par nature plus souples que celles d'une 2x2 voies, des ajustements de tracé (et d'ouvrages) possibles respectant mieux les milieux naturels et le paysage devraient également être pris en considération.

Mériteraient systématiquement d'être abordés, y compris de façon combinée avec la réalisation d'une déviation, la question d'un développement des transports collectifs locaux (bus, utilisation hypothétique de la voie ferrée existante), et celle des modalités du réaménagement de la RN 59 actuelle et des mesures d'exploitation possibles (qui peuvent rendre plus ou moins incitatif un passage des véhicules par le village). Ces solutions, y compris d'exploitation, sont à mettre en relation avec les caractéristiques propres de la partie de village de Châtenois (qui n'est pas le cœur densément construit du village) dont il convient d'améliorer le cadre de vie.

Cette exigence dans la démarche d'analyse des flux et de recherche de solutions est préconisée par le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, particulièrement en matière d'infrastructures nouvelles (cf. en particulier le projet de schéma national d'infrastructures de transport - SNIT); elle fait notamment suite au Grenelle de l'environnement et aux évolutions actuelles à prendre en compte en matière de transport individuel. Elle **est ici d'autant plus souhaitable que les enjeux environnementaux des espaces concernés sont forts, et qu'il y a manifestement lieu, dès le choix du parti d'aménagement, de rechercher à éviter ou à réduire les impacts du projet sur l'environnement.**

L'Ae estime qu'en matière de partis d'aménagement envisagés, l'étude d'impact ne répond pas à l'article R 122-3 II 3° du code de l'environnement.

L'Ae recommande d'élargir le champ d'examen des partis d'aménagement possibles et d'approfondir leur comparaison, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement.

2.3.2 Les fuseaux et variantes présentées, le choix retenu

Dans le cadre du parti d'aménagement retenu, **deux fuseaux** possibles de passage de la déviation prévue sont examinés, l'un passant au sud de Châtenois par des reliefs boisés et traversant les coteaux du vignoble, l'autre au nord de Châtenois dans la zone basse et relativement plane de la vallée du Giessen. Les impacts élevés en matière de paysage et d'activité viticole du fuseau sud conduisent à retenir le fuseau nord, sans pour autant négliger les impacts du projet dans ce dernier fuseau.

Quatre variantes du projet sont élaborées au sein du fuseau nord. **La variante 1 Sud retenue est présentée comme étant celle qui induit les impacts environnementaux les moins conséquents (bien que toutes soient**

5 Rapport n° 766501 du conseil général de l'environnement et du développement durable (ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement)

caractérisées comme très pénalisantes sur l'ensemble de la faune et de la flore); elle longe le Giessen mais ne le traverse pas, contrairement à deux autres variantes qui viennent couper le Giessen et son corridor écologique à deux reprises - variantes qui ne paraissent pas réalistes au vu de leurs conséquences sur les milieux naturels (elles sont en outre plus pénalisantes en matière d'ouvrages d'art, de risques de pollution de la nappe, d'extension des crues et de paysage...). La dernière variante, qui longe également le Giessen, est éliminée car, malgré son intérêt pour le vignoble, elle se raccorde à l'autoroute A 35 en un point Nord qui ne s'avère finalement pas possible sur le plan technique.

Si cette variante 1 Sud semble être effectivement, notamment pour les raisons ci-dessus, celle des quatre qui présente globalement les impacts environnementaux les moins conséquents, les analyses présentées dans l'étude n'en font pas une démonstration claire. Alors que l'étude des milieux naturels semble en avoir bien approfondi les composantes, et que différents tableaux sont établis pour comparer les variantes, des difficultés d'ordres divers sont rencontrées:

. l'absence de positionnement du tracé et de ses variantes sur les différentes cartes d'état des lieux (voir l'observation déjà faite plus haut au chap. 2.2) ne permet pas de se rendre compte visuellement des impacts du projet qui sont chiffrés ou commentés dans les tableaux;

. les critères conduisant aux appréciations globales d'un tableau (impacts forts, majeurs, moyens...) n'apparaissent pas clairement (exemple: tableau 74);

. il n'y a pas, dans le cadre d'une perception globale souhaitable des impacts, de pondération entre les différentes composantes - qui se trouvent juxtaposées et toutes additionnées dans les bilans (exemple: tableaux 89 et 90, flore et habitats sont regroupés en ne représentant qu'une seule colonne alors que la faune est détaillée sur 8 colonnes); par ailleurs, la valeur de l'intégrité du corridor écologique constitué par le Giessen et ses abords se trouve sous-estimée par la démarche essentiellement construite comme une somme d'analyses sectorielles;

. certaines incohérences apparaissent entre les pages (exemple: le tableau de synthèse comparatif p. 186 affiche des degrés d'impact sur les milieux naturels globalement moins importants pour la variante de type 2, alors que le chapitre 4.2.5 de la page 185 indique l'inverse).

L'Ae recommande de mieux présenter la comparaison des variantes en matière d'impacts sur les milieux naturels, de façon à ce qu'elle soit plus cohérente et plus lisible.

2.4 Le projet, ses impacts et les mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables

2.4.1 La présentation du projet

La présentation du projet et de ses ouvrages est relativement sommaire, alors que les caractéristiques d'un tel projet de 4,6 km mériteraient d'être présentées dès le stade actuel de l'étude d'impact.

On ne trouve notamment pas dans le dossier de profil en long de l'ouvrage ni d'illustration qui permette de se rendre compte de la hauteur de l'ouvrage aux différents points de son tracé, sachant que la déviation est essentiellement construite en remblai au-dessus de la plaine alluviale et que la hauteur des remblais atteint localement 6,90 m.

De même, on ne trouve aucun montage photographique qui permette de visualiser l'ouvrage dans les espaces qu'il traversera, ni de croquis des principaux ouvrages d'art envisagés.

L'Ae recommande de compléter la description du projet notamment sur les points qui précèdent.

2.4.2 Les impacts du projet, les mesures de suppression et de réduction des conséquences dommageables

Les impacts du projet sur l'environnement et sur la santé sont abordés sur l'ensemble des thèmes identifiés dans l'état des lieux; sont en même temps évoquées les mesures plus particulièrement prises pour supprimer ou réduire ces impacts. Cette partie appelle les observations suivantes.

En matière d'eau et compte tenu des enjeux identifiés: même si un dossier spécifique à l'enquête « loi sur l'eau » doit être ultérieurement constitué, il apparaît indispensable de disposer dans l'étude d'impact de plus de précisions sur les effets du projet et de plus d'éléments de démonstration sur l'efficacité des mesures de réduction prises, concernant: la ligne d'eau du Giessen en période de crue, le débit de pointe du Giessen en aval du projet, les surfaces d'expansion de crues et le fuseau de mobilité du Giessen. De tels approfondissements sont en effet susceptibles de conduire à des ajustements plus ou moins sensibles du projet. L'Ae rappelle qu'une étude d'impact doit notamment comporter une description de l'état initial, une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents du projet sur l'eau, ainsi que les mesures retenues par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement, y compris sur l'eau [6]. La circonstance qu'un projet fera l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau n'autorise pas son maître d'ouvrage à déroger au contenu réglementaire de l'étude d'impact.

Sur ces différents points, ainsi que sur celui de la préservation des zones humides, il conviendrait de démontrer la conformité du projet aux orientations du SDAGE[7] Rhin-Meuse et à celles du SAGE[8] Giessen-Liepvrette. Dès à présent, sur le point particulier du fuseau de mobilité du Giessen, il n'apparaît pas que le projet, qui tangente ce fuseau sur une longueur d'environ 500 m et le coupe sur une portion de 100 m, réponde aux orientations du SAGE parmi lesquelles figurent notamment la préservation, voire l'amélioration du fuseau de mobilité du Giessen.

En matière de milieux naturels

Comme pour la comparaison des variantes (ch. 2.3.2 qui précède), il manque dans ce chapitre une carte détaillée précisant à la fois le tracé projeté, les habitats naturels concernés ainsi que les espèces protégées présentes; **une telle carte serait essentielle pour visualiser les zones précisément affectées**, estimer les surfaces de chaque habitat concerné et comprendre les rédactions de cette partie de l'étude.

Les parties à déboiser devraient être également précisées.

Conformément au code de l'environnement, l'étude d'impact comporte une étude d'incidence du projet sur les zones Natura 2000 susceptibles d'être affectées par le projet (évoquée précédemment au ch. 2.2) Cette étude concerne 8 zones Natura 2000 situées à proximité de la zone d'étude du projet (cette dernière ne comprend pas de zone Natura 2000). Des atteintes du projet sur ces zones sont plus particulièrement identifiées pour les chauves-souris (terrains de chasse secondaires du Grand murin, et corridor de déplacement de cette espèce ainsi que d'une autre espèce d'intérêt communautaire) et pour les oiseaux; elles sont toutefois estimées relativement faibles. L'Ae n'a pas d'observation particulière à formuler sur cette analyse qui ne conclut pas à des incidences significatives.

Dans sa partie consacrée à l'état des lieux, l'étude d'impact indique que le territoire communal de Châtenois se trouve dans l'aire historique du Grand hamster (espèce protégée qui bénéficie d'un plan national d'action protégeant l'espèce et ses habitats); elle ne précise cependant pas ensuite les impacts éventuels du projet sur cette espèce. Toutefois, communiquée par la DREAL séparément du dossier du projet, une analyse spécifique effectuée sur cette question conclut à l'absence d'incidence du projet sur l'espèce, ses aires de repos ou ses sites de reproduction. **L'Ae recommande donc de compléter l'étude d'impact par l'insertion du document correspondant dans l'étude d'impact.**

En matière de paysage

Les impacts paysagers sont évoqués de façon succincte. Les possibilités d'intégration paysagère apparaissent comme étant relativement limitées, et différentes plantations sont prévues à titre de mesures de réduction d'impact. Aucun montage photographique n'est présenté malgré la sensibilité du paysage, bien que soient prévues la réalisation de remblais importants (notamment aux franchissements de la voie ferrée et de la RD 35) ainsi que l'installation d'écrans antibruit sur une longueur significative de la déviation (sur environ 1 700 m; ces écrans ne sont pas décrits, leur emplacement figure sur la carte 66).

En matière d'urbanisation

Ce thème qui relève de la compétence de la commune est très peu abordé par l'étude. Néanmoins, dans le cadre de la réalisation d'un ouvrage aussi déterminant sur l'aménagement de l'espace que celui-ci, les orientations ou décisions qui peuvent être prises en matière d'urbanisme sont importantes pour anticiper sur des développements induits qui ne seraient pas souhaitables. Il paraîtrait donc important que l'État maître d'ouvrage de la déviation, associé aux procédures d'urbanisme de la commune, affiche lui-même, dans un tel dossier, la volonté de promouvoir auprès de la commune: un urbanisme qui ne favorise pas un étalement urbain induit par l'ouvrage, une requalification appropriée de la RN 59 actuelle, et une préservation des espaces naturels à enjeu de la vallée du Giessen en matière de biodiversité et de gestion des eaux. Il serait même souhaitable que, préalablement à la réalisation de la déviation, le maître d'ouvrage obtienne un engagement de la commune dans ce sens.

6 Code de l'environnement, article R. 122-3.

7 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

8 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

En dépit des différentes mesures envisagées dans l'étude, le projet de déviation comporte des impacts résiduels environnementaux importants en matière de milieux naturels et de paysage. Au-delà des effets directs du projet (emprise de 6 ha sur les espaces naturels, morcellement des milieux, perturbation, effet de coupure, collisions avec les véhicules...), d'autres impacts, indirects, seront possibles tels que ceux liés à un éventuel aménagement foncier agricole et forestier de la zone concernée (remembrement) et à des modifications de pratiques agricoles qui risquent d'affecter les prairies à enjeux.

L'Ae recommande de compléter la présentation des impacts directs et indirects du projet ainsi que celle des mesures de suppression et de réduction de ses conséquences dommageables dans les domaines de l'eau, des milieux naturels, du paysage et de l'urbanisation, dans le sens indiqué ci-dessus.

2.4.3 Les mesures compensatoires

Des mesures sont prévues pour compenser les impacts environnementaux résiduels. Les zones naturelles à enjeu affectées par le projet sont estimées dans l'étude à 20 ha (p.212 de l'étude, chiffre à détailler et à analyser - cf. observation faite plus haut au ch. 2.4.2), et des mesures compensatoires sont proposées sur une surface de 43,36 ha. Ces mesures correspondent à des acquisitions de zones présentant déjà un intérêt patrimonial majeur et de zones qui peuvent devenir telles avec une gestion appropriée (des conventionnements sont envisagés pour la mise en gestion de ces acquisitions), qu'il y aurait lieu de préciser ; les sites correspondants sont recensés et cartographiés dans l'étude.

De telles acquisitions sont de bonnes mesures sur le principe. Elles appellent cependant les observations suivantes:

. la préservation de zones qui sont déjà d'intérêt patrimonial constitue une bonne mesure d'accompagnement du projet, importante dans le cadre d'un tel projet (notamment si des pratiques culturales étaient susceptibles d'évoluer à la suite d'un remembrement local); elle n'est toutefois pas à proprement parler une mesure de compensation de milieux détruits ou dégradés par le projet;

. les 20 ha de zones naturelles à enjeu affectées par le projet devraient être précisément localisées sur une carte permettant d'identifier clairement les types de milieu naturel et les espèces concernés. Les surfaces d'acquisitions compensatoires correspondantes, portant sur des milieux naturels à renaturer, doivent être distinguées des acquisitions d'accompagnement du projet évoquées au point précédent qui concernent des espaces déjà riches sur le plan patrimonial et indirectement menacés par le projet;

. le coefficient multiplicateur entre les 20 ha de zones naturelles à enjeu affectées par le projet et les surfaces d'acquisitions compensatoires est à définir en fonction, notamment, de la nature patrimoniale des zones impactées, du taux de réussite pouvant être estimé pour la renaturation des surfaces de compensation (à partir d'expériences similaires), et de la configuration d'ensemble des espaces compensatoires qui serait nécessaire à la restitution des fonctions écologiques antérieurement assurées;

. l'expérience montre que le côté opérationnel de tels projets d'acquisition est loin d'être garanti, dans la mesure où tout propriétaire reste libre de vendre son bien (qui n'est pas compris dans la déclaration d'utilité publique);

. l'engagement du maître d'ouvrage en matière de plans de gestion, d'actions de gestion et de suivi scientifique ne devrait pas se limiter à la période de 5 ans évoquée dans l'étude.

En conséquence, l'Ae recommande:

. de détailler précisément, carte à l'appui, les différents types de milieux naturels et d'espèces protégées affectés par le projet,

. de distinguer les acquisitions relevant de la compensation des impacts du projet (espaces à renaturer) de celles relevant d'un accompagnement du projet (milieux naturels de valeur indirectement menacés par le projet);

. d'adopter, pour les acquisitions de compensation des 20 ha estimés de zones naturelles à enjeu affectées par le projet, un coefficient multiplicateur qui soit adapté à la restitution des fonctions écologiques antérieurement assurées;

. que soient exposés dans l'étude d'impact les moyens qui seront mis en œuvre par le maître d'ouvrage pour obtenir la disponibilité effective des terrains à acquérir et pour communiquer régulièrement sur les acquisitions effectuées;

. que le maître d'ouvrage s'engage, en matière de gestion et de suivi, sur des modalités pratiques et pour des durées nettement supérieures à 5 ans permettant de garantir une permanence réelle et pérenne de la

biodiversité.

2.5 Autres parties de l'étude d'impact

Les autres parties de l'étude d'impact n'appellent pas d'observations particulières.

Le résumé non technique présente un contenu dont le format et la lisibilité sont globalement adaptés à l'exercice. ***L'Ae recommande de le modifier pour tenir compte des modifications qui seront apportées au contenu de l'étude d'impact.***