



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur l'aménagement du giratoire du Kerlenbach sur la route nationale RN 66 (68)

n°Ae : 2017-63

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 25 octobre 2017, à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet d'aménagement du giratoire du Kerlenbach sur la RN66 dans le Haut-Rhin.

Étaient présents et ont délibéré : Fabienne Allag-Dhuisme, Marie-Hélène Aubert, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Sophie Fonquernie, François Duval, Thierry Galibert, Louis Hubert, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, François-Régis Orizet, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Michel Vuillot.

En application de l'article 9 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 : Gabriel Ullmann

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet du Haut-Rhin, le dossier ayant été reçu complet le 31 juillet 2017.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-7 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

Conformément aux dispositions de ce même article, l'Ae a consulté par courriers en date du 3 août 2017 :

- le préfet de département du Haut-Rhin,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de la région Grand Est et a pris en compte sa réponse en date du 6 septembre 2017.*

En outre, sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier en date du 3 août 2017 :

- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Grand Est.*

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

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, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur son opportunité 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 n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1-1 du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Axe est-ouest qui relie Mulhouse (68) et Remiremont (88), assurant la jonction entre l'autoroute A 36 et la RN 57, la route nationale RN 66 est la voie unique permettant de relier les vallées de la Thur, en Alsace, et de la Moselle, dans les Vosges. Elle traverse les bourgs de Thann et Bitschwiller-lès-Thann (68) dans un tissu urbain quasiment continu, supportant à la fois les trafics de transit et de desserte locale, notamment d'un centre commercial et d'une zone commerciale attenante, récemment étendue.

Le projet comprend la création, sur la RN 66, au droit de la zone commerciale, d'un carrefour giratoire à quatre branches et l'aménagement hydraulique d'un cours d'eau, le Kerlenbach, jusqu'à sa confluence avec la Thur. Une des branches du giratoire est prévue pour assurer le raccordement ultérieur avec la déviation de Bitschwiller, dont la ministre chargée des transports a décidé très récemment de ne pas renouveler la déclaration d'utilité publique, échue en 2017.

L'étude d'impact est particulièrement soignée pour un projet aussi modeste. Les seules recommandations formulées par l'Ae portent sur les conséquences à tirer, pour la définition du projet et l'analyse des variantes, de l'abandon de la déviation de Bitschwiller, dans un dossier portant à la fois sur la demande de déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale. Il serait également intéressant d'indiquer quelles portions de la RN66 sont dotées de voies cyclables et de préciser les perspectives d'aménagement pour en assurer la continuité, notamment dans la traversée de Bitschwiller et sur la zone d'étude.

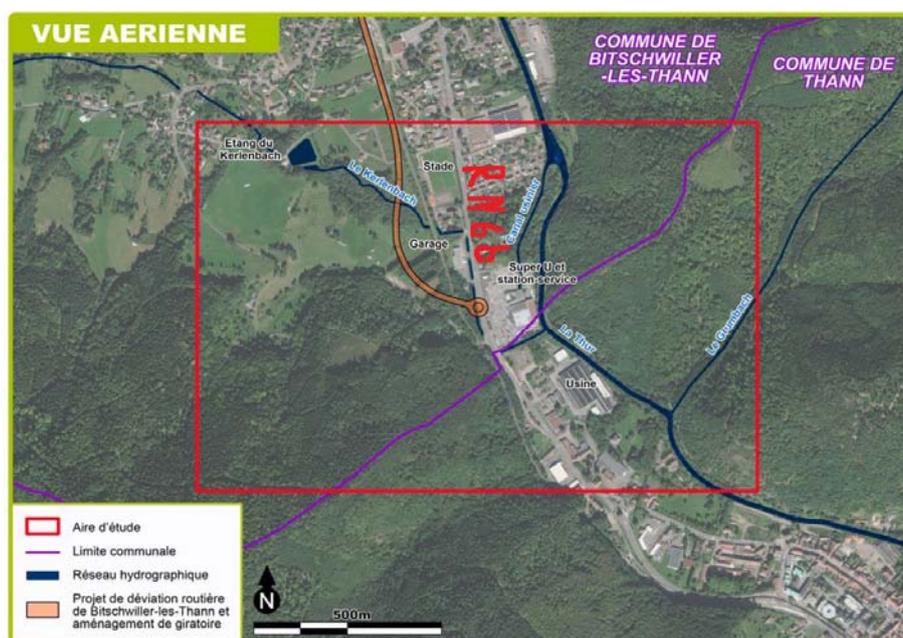
Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Le contexte

Axe est-ouest qui relie Mulhouse (68) et Remiremont (88), assurant la jonction entre l'autoroute A 36 et la RN 57, la route nationale RN 66 est la voie unique permettant de relier les vallées de la Thur, en Alsace, et de la Moselle, dans les Vosges. Elle traverse les bourgs de Thann et Bitschwiller-lès-Thann (68) dans un tissu urbain quasiment continu, supportant à la fois les trafics de transit et de desserte locale, notamment d'un centre commercial et d'une zone commerciale attenante, récemment étendue. Elle longe une voie ferrée qui connaît exclusivement un trafic régional. Le projet de giratoire du Kerlenbach sur la RN66 se situe à la limite des deux communes.

Dans le secteur du projet, la RN66 à deux fois une voie, supporte un trafic moyen journalier² de 21 000 véhicules/j (dont 1 550 poids lourds), en baisse depuis quinze ans. Les mouvements d'échange³ avec la zone commerciale représentent 1 150 véhicules/j, soit près de 6 % du trafic de la route nationale.



Le dossier précise que « l'emplacement [du projet] sera compatible avec la création de la déviation [à 2x1 voie] de Bitschwiller-lès-Thann [et de Willer-sur-Thur], projet qui reste toutefois spécifique et indépendant à celui objet de la présente enquête publique et parcellaire » mais aussi, que « le projet de carrefour giratoire permet d'amorcer la réalisation de la déviation »⁴. L'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique de la déviation a été délivré le 21 septembre 2007 puis prorogé

² Deux sens confondus

³ Mouvements vers et depuis la zone commerciales confondus

⁴ Pièce G Bilan de la concertation (page 302), dans les réponses apportées par le maître d'ouvrage lors de la consultation du public

jusqu'au 21 septembre 2017. La ministre des transports⁵ a décidé très récemment de ne pas donner suite à la nouvelle demande du maître d'ouvrage de prorogation de la DUP de la déviation⁶. L'Ae considère en conséquence que le dossier devra être mis à jour pour en tenir pleinement compte.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet comprend la création, sur la RN 66, au droit de la zone commerciale, d'un carrefour giratoire à quatre branches et l'aménagement hydraulique d'un cours d'eau, le Kerlenbach, jusqu'à sa confluence avec la Thur. Dans le dossier, une des branches du giratoire est prévue pour assurer le raccordement ultérieur avec la déviation de Bitschwiller. Le projet envisage également des aménagements pour cycles et modes doux sans les détailler.

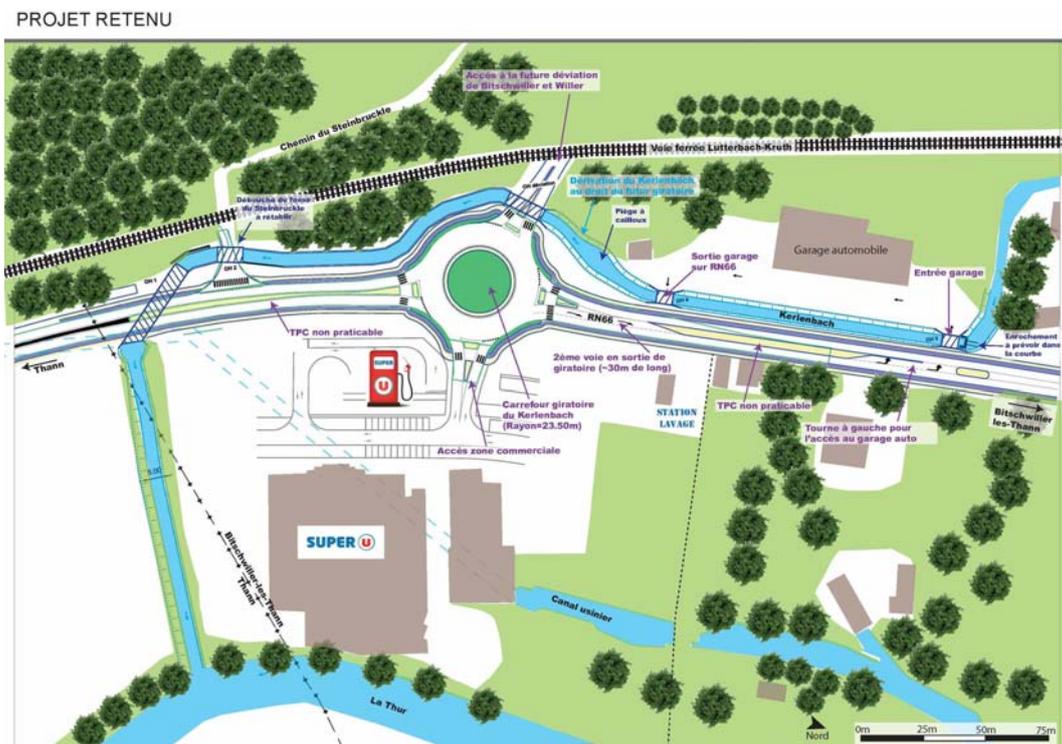


Figure 2 : Présentation du projet retenu. Source : étude d'impact

Le cours d'eau, qui longe puis traverse la route nationale, présente un risque d'inondation pour la route nationale et le parking de la zone commerciale et la route nationale, que les travaux sur son profil en long et les mises au gabarit des ouvrages de traversée ont vocation à supprimer. L'aménagement du Kerlenbach, en rive droite de la Thur, comprend ainsi la réalisation ou la reprise de cinq ouvrages hydrauliques pour le passage du cours d'eau – dont deux sous la branche de raccordement à la déviation de Bitschwiller –, dimensionnés pour un évènement centennal. Un bassin enterré permettra de stocker et traiter les eaux de chaussées. Les aménagements ont également vocation à améliorer la continuité écologique du cours d'eau par reprofilage du déversement du Kerlenbach dans la Thur, le seuil étant actuellement trop haut pour permettre le passage des poissons.

⁵ En application de l'article R. 121-5 du code de l'expropriation, toute nouvelle prorogation de DUP, après une première prorogation, ne peut être accordée que par décret en Conseil d'Etat sur le rapport du ministre chargé des transports.

⁶ Courrier du 4 juillet 2017

Il a été indiqué aux rapporteurs lors de leur visite que l'abandon de la déviation de Bitschwiller est susceptible de conduire à la modification du projet, une branche et deux ouvrages hydrauliques n'étant plus nécessaires pour assurer la fonctionnalité du projet.

L'Ae recommande de décrire les conséquences pour le projet que le maître d'ouvrage entend tirer de l'abandon de la déviation de Bitschwiller.

Le projet permettra également d'intégrer une mesure de consignation du plan particulier d'intervention (PPI)⁷ des usines Cristal et Potasse et produits chimiques (PPC), sites Seveso voisins, à savoir de permettre le retournement des véhicules, et d'améliorer, en termes paysagers, les entrées des deux communes.

Le coût du projet est estimé à 4 040 000 € TTC (valeur juillet 2013), dont 2 270 000 € pour l'aménagement du Kerlenbach, 990 000 € pour le giratoire et les aménagements routiers, et prend en compte 13 000 € TTC dévolus aux mesures environnementales.

Les travaux auront une durée de 6 à 7 mois pour l'aménagement du Kerlenbach et 3 à 4 mois pour le giratoire.

1.3 Procédures relatives au projet

Le dossier est établi en vue de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet. L'enquête publique est commune avec l'enquête parcellaire.

Une démarche de concertation publique s'est déroulée du 22 septembre au 23 octobre 2014, selon l'article L. 300-2 du code de l'urbanisme. Le bilan et la synthèse des contributions sont portés au dossier.

Après avoir retiré une demande d'examen au cas par cas par l'Ae, le maître d'ouvrage a réalisé de façon volontaire l'étude d'impact du projet et la soumet à avis d'autorité environnementale. S'agissant d'un projet sous maîtrise d'ouvrage de l'État, l'autorité environnementale compétente pour émettre un avis sur le dossier est la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae du CGEDD).

En application des articles L. 181-1 et suivants du code de l'environnement, le projet doit faire l'objet d'une autorisation environnementale, qui vaudra autorisation au titre de la "loi sur l'eau" (article L. 214-3 du même code). À ce stade, le maître d'ouvrage ne prévoit pas de demande de dérogation à l'interdiction stricte de destruction d'espèces protégées. Sur plusieurs questions, le dossier renvoie à des précisions à apporter dans le dossier de demande d'autorisation environnementale. L'Ae estime que, pour un dossier aussi modeste, la réalisation d'une seule enquête publique, portant à la fois sur la déclaration d'utilité publique et la demande d'autorisation environnementale, apporterait une information complète au public, en tenant pleinement compte des suites à tirer de l'abandon de la déviation de Bitschwiller.

⁷ Les établissements industriels présentant des risques industriels majeurs entraînant des conséquences graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens et l'environnement, sont soumis à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), ainsi que, pour celles présentant les dangers les plus graves, aux dispositions de la directive européenne Seveso, qui définit deux catégories d'établissements, dit « Seveso seuil bas » ou « Seveso seuil haut ». Ces derniers, sont soumis à servitude et nécessitent l'élaboration d'un plan particulier d'intervention (PPI), voire d'un plan de prévention des risques technologiques (PPRT).

En application de l'article L. 414-4 du code de l'environnement, le dossier des incidences sur les sites Natura 2000 est fourni et conforme à la réglementation. Ses conclusions sur l'absence d'incidences du projet quant à l'état de conservation des habitats et les espèces ayant justifié la désignation des sites les plus proches du projet n'appellent pas d'observation de l'Ae.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Les principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae portent sur :

- la prévention du risque d'inondation,
- les impacts du projet sur l'eau et les milieux aquatiques.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire, didactique et traite tous les enjeux de façon très soignée. Elle est de lecture agréable. La qualification de certains enjeux apparaît même parfois un peu élevée (impacts pour la faune, notamment).

2.1 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le dossier présente des variantes portant sur la forme du carrefour, à feux ou giratoire : la variante d'un carrefour à feux a été abandonnée au profit d'un carrefour giratoire, qui offre une meilleure capacité et s'inscrit dans une logique d'aménagement de la route nationale sur laquelle d'autres giratoires ont déjà été réalisés. Le giratoire permet en outre le retournement des véhicules en cas d'activation de mesures de circulation routière, conformément au PPI des usines Cristal et PPC. Deux variantes ont ensuite été étudiées en fonction du rayon et du nombre de branches du giratoire : 4 branches et un rayon de 23,5 m ; 5 branches (avec l'accès direct au garage situé à l'ouest de la RN) et un rayon de 31 m. La première variante a été retenue parce qu'elle présente une meilleure faisabilité technique. Le choix ainsi présenté ne fait cependant référence à aucun enjeu environnemental (consommation d'espace, notamment).

Deux familles de variantes ont été étudiées pour adapter le cours du Kerlenbach au projet : un tracé neuf du cours d'eau ou un réaménagement sur place. Une troisième option avait été envisagée lors de la concertation, mais a finalement dû être abandonnée, compte tenu de l'urbanisation de la zone commerciale, intervenue depuis le début de la conception du projet, qui n'en permet plus la réalisation. Sur la base d'une étude hydraulique, chaque solution a fait l'objet d'une analyse comparative multicritères, où les effets sur l'environnement sont correctement analysés. La variante retenue d'aménagement sur place du Kerlenbach est celle de moindre effet sur l'environnement.

L'abandon de la déviation de Bitschwiller, décidée par la ministre chargée des transports pendant l'instruction du présent avis, rend néanmoins cette analyse largement caduque. En particulier, en termes de fonctionnalité hydraulique, les aménagements du Kerlenbach semblent pouvoir être réalisés de façon autonome. Quant à la fonctionnalité routière, la réponse apportée par un giratoire pourrait apparaître surdimensionnée, dès lors qu'elle aurait désormais principalement

pour objet la mesure de consignation du PPI⁸ et qu'elle ne répond pas à des impératifs de mise en sécurité que pourrait nécessiter le tourne à gauche d'accès à la zone commerciale.

L'Ae recommande de reprendre l'analyse des variantes en tenant compte de l'abandon de la déviation de Bitschwiller.

2.2 État initial, analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

De façon très complète et explicite, le dossier définit pour les différentes thématiques des "niveaux d'impact", qui s'apparentent, pour l'Ae, à une qualification d'enjeux. Il les définit, selon le cas, comme "moyens", "faibles", "nuls", voire dans certains cas comme positifs. L'analyse des impacts est développée pour chacun. L'Ae ne retient ci-dessous que ceux qu'elle estime les plus importants.

– Pollution des sols et matériaux de chantier

Cet enjeu est potentiellement fort sur la zone d'étude, compte tenu de la présence d'une pollution par les métaux lourds (chrome, cuivre, mercure et plomb) entre le canal usinier⁹ et la Thur. La variante retenue évite néanmoins le secteur pollué. Une étude réalisée en 2016 a en outre mis en évidence une pollution aux métaux lourds et aux hydrocarbures sur les berges du Kerlenbach. Des essais complémentaires de lixiviation ont néanmoins démontré le caractère inerte de ces sols pollués. Le dossier présente un plan de gestion des aires polluées qui comprend la réalisation, pendant la phase chantier, d'analyses complémentaires et l'évacuation des sols pollués vers des installations de stockage adaptées. Ces analyses complémentaires devront néanmoins permettre de qualifier les matériaux sur leur dangerosité et leur plan de gestion être adapté en conséquence.

– Espèces et milieux et naturels

Les sites Natura 2000 les plus proches sont situés à deux kilomètres du projet. L'évaluation des incidences figurant au dossier conduit à montrer qu'ils ne seront pas affectés par celui-ci, ce qui n'appelle pas d'observation de l'Ae. Le projet est situé dans la zone importante pour la conservation des oiseaux¹⁰ « Massif des Vosges ».

L'inventaire des zones humides a été mené selon les critères pédologie, végétations et habitats. Il n'y a pas de zone humide dans l'emprise des travaux ni à proximité, du fait de l'emplacement choisi pour le rétablissement du Kerlenbach.

Aucune espèce remarquable ou protégée de flore n'a été recensée dans l'aire d'étude. Le dossier dresse un inventaire des habitats biologiques, qui montre les espèces sensibles à préserver en priorité, comme la Grande sanguisorbe.

⁸ Qui pourrait être assurée par l'organisation de la circulation sur le parking de la zone commerciale

⁹ L'utilisation actuelle de ce canal n'est pas précisée dans le dossier, qui reporte seulement (p 318) l'information provenant du syndicat du canal usinier formulée pendant la consultation des services selon laquelle les entreprises utilisant ce canal seraient dans une situation de liquidation financière.

¹⁰ Les zones importantes de conservation des oiseaux (ZICO) ont été désignées dans le cadre de la Directive Oiseaux 79/409/CEE de 1979. Ce sont des sites qui ont été identifiés comme importants pour certaines espèces d'oiseaux (pour leur aires de reproduction, d'hivernage ou pour les zones de relais de migration) lors du programme d'inventaires scientifiques lancé par l'ONG Birdlife International. Les ZICO n'ont pas de statut juridique particulier.

En conséquence, les impacts du projet sur la flore, les habitats et les zones humides ne sont pas notables.

Une grande partie des surfaces situées le long du Kerlenbach est touchée par la présence d'espèces exotiques envahissantes, notamment la Renouée du Japon, ce qui conduit à un risque de dissémination lors des mouvements de terre du chantier. Le dossier prévoit de confiner dans le chantier les matériaux pollués par ces espèces et de les réemployer au plus profond de l'ouvrage en les recouvrant d'un géotextile, ou sur des sites de stockage spécifiques.

L'avifaune rencontrée sur le secteur d'étude est commune et bien représentée. Le Crapaud commun, la Grenouille rousse, le Triton palmé, le Lézard des murailles et l'Orvet fragile ont été rencontrés dans l'aire d'étude. Parmi les insectes, aucune espèce remarquable ou patrimoniale n'a été observée. Plusieurs espèces de chiroptères ont été repérées. Le dossier annonce des investigations complémentaires à réaliser en vue de la demande d'autorisation environnementale. S'agissant de l'avifaune et des chiroptères, le dossier prévoit de ne réaliser des défrichements que de septembre à octobre, les arbres abattus devant rester deux jours à terre avant d'être débités pour permettre aux chiroptères de s'échapper et de trouver un abri de substitution. Les surfaces de milieux naturels affectés par le projet sont d'ores et déjà limitées et devraient être encore réduites, du fait de l'abandon de la déviation de Bitschwiller.

Le Lézard des murailles loge dans un mur en gabion situé entre la RN 66 et le Kerlenbach ; celui-ci ne devrait pas, à ce stade d'étude, être touché par les travaux. Le projet prévoit de mettre en place de nouveaux murs en gabion dans la continuité du mur existant pour améliorer l'état de conservation de l'espèce.

- Eau et risque inondation

L'aire d'étude ne comporte pas de captage d'eau potable et n'est pas concernée par des périmètres de protection de ressources en eau.

Le secteur d'étude est soumis au risque d'inondation du Kerlenbach, du fait du sous-dimensionnement de quatre de ses ouvrages hydrauliques à un évènement décennal. Le dossier fournit une modélisation démontrant que le dimensionnement prévu des ouvrages doit résoudre ce problème pour la crue centennale. Ce risque est néanmoins présent pendant la phase travaux.

A ce stade, le dossier ne décrit pas l'articulation future entre le Kerlenbach et un canal de dérivation de la Thur anciennement destiné à des utilisations industrielles et sur leurs modalités de gestion, qui ont vocation à être évoqués dans le dossier d'autorisation environnementale¹¹. Les rapporteurs ont constaté qu'ils se rencontrent au débouché de l'ouvrage hydraulique sous la RN66.

Les eaux de chaussées du projet ont vocation à être stockées et traitées dans un bassin souterrain. Le dossier mériterait d'être complété quant à l'emplacement et au dimensionnement de ce bassin, ainsi qu'aux modalités de gestion des eaux récupérées.

- Risque technologique

Les communes de Thann et de Vieux-Thann comprennent deux établissements classés « Seveso seuil haut »⁶, les industries chimiques Cristal et Potasse et Produits chimiques (PPC), situées respectivement à 2,8 et 3,3 kilomètres du projet. L'aire d'étude du projet se situe en limite ouest

¹¹ Actuellement, le canal usinier débouche dans le Kerlenbach à l'aval de son passage sous la route nationale. Le canal et le Kerlenbach ne font pas l'objet d'un entretien régulier.

du périmètre du plan particulier d'intervention (PPI)⁶ associé à ces usines, ce qui mériterait d'être représenté dans le dossier par une figure superposant les périmètres du PPI et la zone d'étude.

- Déplacements

Le dossier ne fournit pas beaucoup d'information sur la qualité de l'air, mais le projet ne modifiera pas de façon significative les trafics.

S'agissant des modes doux, des voies cyclables existent le long de la RN66, mais les flux cyclistes sont limités notamment faute d'une continuité sur l'ensemble de l'axe, en particulier dans la traversée de la commune de Bitschwiller.

L'Ae recommande d'indiquer quelles portions de la RN66 sont dotées de voies cyclables et de préciser les perspectives d'aménagement pour en assurer la continuité, notamment dans la traversée de Bitschwiller et dans la zone d'étude.

- Bruit

La RN 66 est un axe de catégorie 3 au titre du classement acoustique des infrastructures de transport. Le dossier indique que le projet, qui n'a pas vocation à augmenter le trafic, sera sans effet du point de vue acoustique. Ceci n'appelle pas de remarque particulière de l'Ae.

2.3 Analyses coûts avantages

L'analyse socio-économique, présentée au dossier en application de l'article L.1511-2 du code des transports, n'appelle pas de remarque particulière. Au regard des travaux prévus, *a fortiori* compte tenu de l'abandon de la déviation de Bitschwiller, les bénéfices du projet semblent surtout concerner l'amélioration de la continuité écologique du ruisseau et la sécurité plutôt que le fonctionnement de la RN66.

2.4 Suivi des mesures et de leurs effets

Le dossier indique que le suivi des mesures de réduction et de compensation sera assuré lors de l'inspection préalable à la mise en service du giratoire. Pour certains paramètres, des dispositions complémentaires mériteraient d'être prévues après la mise en service.

En particulier, s'agissant de la qualité de l'eau, le dossier prévoit la mise en place d'un protocole de suivi des eaux des principaux cours d'eau dans lesquels se rejettent les bassins¹² de traitement, dès la mise en service du giratoire et pendant au moins cinq ans. Le dossier ne précise pas la nature ni la fréquence de ce suivi.

L'Ae recommande de préciser la nature et la fréquence du suivi de la qualité des eaux.

2.5 Résumé non technique

Comme l'étude d'impact, le résumé non technique mériterait d'être repris pour prendre en compte toutes les conséquences de l'abandon de la déviation de Bitschwiller.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique toutes les conséquences de l'abandon de la déviation de Bitschwiller.

¹² Il n'y a qu'un bassin de prévu.