



Mission régionale d'autorité environnementale

Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de liaison routière entre la RN66
et la RD35 à Vieux-Thann (68)
porté par la Collectivité européenne d'Alsace**

n°MRAe 2021APGE28

Nom du pétitionnaire	Collectivité européenne d'Alsace (CEA)
Communes	Vieux-Thann, Aspach-Michelbach et Leimbach
Département	Haut-Rhin
Objet de la demande	Liaison routière entre la RN66 et la RD35 à Vieux-Thann (68)
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	03/03/21

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à évaluation environnementale, comprenant notamment la production d'une étude d'impact, en application de l'article R.122-2 du code de l'environnement, font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

En application du décret n° 2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas modifiant l'article R.122-6 du code de l'environnement, l'autorité environnementale est, pour le projet de liaison routière entre la RN66 et la RD35 à Vieux-Thann, la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Elle a été saisie pour avis par la direction départementale des territoires du Haut-Rhin le 3 mars 2021. Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'Agence Régionale de Santé (ARS) et le préfet du Haut-Rhin (DDT 68) ont été consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 29 avril 2021, en présence de Gérard Folny et André Van Compernelle, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre permanent et président de la MRAe, de Christine Mesurolle, Catherine Lhote et Georges Tempez, membres permanents, de Yann Thiébaud, chargé de mission et membre de la MRAe, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. 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).

L'avis de l'autorité environnementale fait l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage (cf. article L.122-1 du code de l'environnement).

Note : les illustrations du présent document, sauf indication contraire, sont extraites du dossier d'enquête publique ou proviennent de la base de données de la DREAL Grand Est.

1 Désignée ci-après par l'Autorité environnementale (Ae).

A – SYNTHÈSE DE L'AVIS

La collectivité européenne d'Alsace (CEA) a pour projet la création d'une route bidirectionnelle à 2 voies de 2 km de long au sud-est de Vieux-Thann, entre Leimbach et la RD331.

Les objectifs annoncés par la CEA pour le projet sont de :

- délester la RN66 d'une part de trafic local et désengorger l'entrée d'agglomération de Vieux-Thann / Thann en venant de Cernay en direction de Leimbach et, plus loin, Guewenheim ;
- accompagner le développement économique du secteur de Thann-Cernay ;
- améliorer la desserte des zones d'habitation situées à l'ouest de la RD1066 ;
- sécuriser les déplacements doux (piétons et cycles).

Un des principaux enjeux de ce barreau est de sortir de la ville de Vieux-Thann les 7 000 usagers motorisés quotidiens qui viennent ou vont à Leimbach et, au-delà, à Guewenheim dans la vallée de la Doller. Ce barreau sera en limite de zone urbanisée et assurera également la continuité des circulations piétonnes et cyclistes. Même si le dossier ne l'indique pas explicitement, on peut considérer que la vitesse de circulation y sera limitée à 70 km/h comme c'est le cas pour les branches actuelles qui vont vers les zones d'activité de Vieux-Thann et de Cernay.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont la biodiversité et les milieux naturels, la pollution de l'air et les nuisances associées, et la pollution des sols.

L'étude des solutions alternatives est insuffisante, seules des modifications mineures du tracé ont été étudiées. En effet, il aurait fallu étudier si un projet différent ayant des impacts plus faibles aurait pu permettre d'atteindre les mêmes objectifs.

Le projet entraîne la destruction d'une zone humide et des habitats favorables à différentes espèces protégées, notamment des espèces d'oiseaux et de chauves-souris et le Crapaud calamite, dont un site de reproduction sera détruit. Des mesures de réduction pertinentes sont proposées, comme l'aménagement de passages à faune sous la route. Des mesures de compensation sont également prévues, à proximité de la limite sud-ouest du projet pour la zone humide et sur un site dédié à 2 km au nord-est du projet pour les habitats d'espèces protégées. L'Ae regrette cependant qu'aucune solution alternative permettant d'éviter ces impacts n'ait été recherchée.

Concernant le bruit, l'étude d'impact se limite à la vérification du respect des seuils réglementaires. Elle ne permet pas de quantifier l'impact complet sur les riverains et de conclure sur la nécessité de mettre en œuvre des mesures de réduction du bruit.

Concernant la pollution de l'air, le projet conduit à une augmentation des émissions de 3 % à l'échelle de la zone d'étude et à une baisse significative des émissions sur la RD351 et la RD103 dans la zone urbanisée de Vieux-Thann.

Concernant la pollution des sols, l'emprise du projet est concernée par 2 sites pollués et des déchets hospitaliers.

L'Autorité environnementale recommande principalement de :

- **présenter une analyse de solutions de substitution raisonnables conforme au code de l'environnement ;**
- **évaluer complètement les impacts du projet liés au bruit et le cas échéant, de proposer des mesures visant à réduire l'exposition au bruit des riverains ;**
- **préciser le statut juridique des 2 décharges situées dans l'emprise du projet, clarifier le diagnostic sur la qualité et la quantité de déchets hospitaliers présents et s'assurer que les filières de traitement retenues seront adaptées à ceux-ci.**

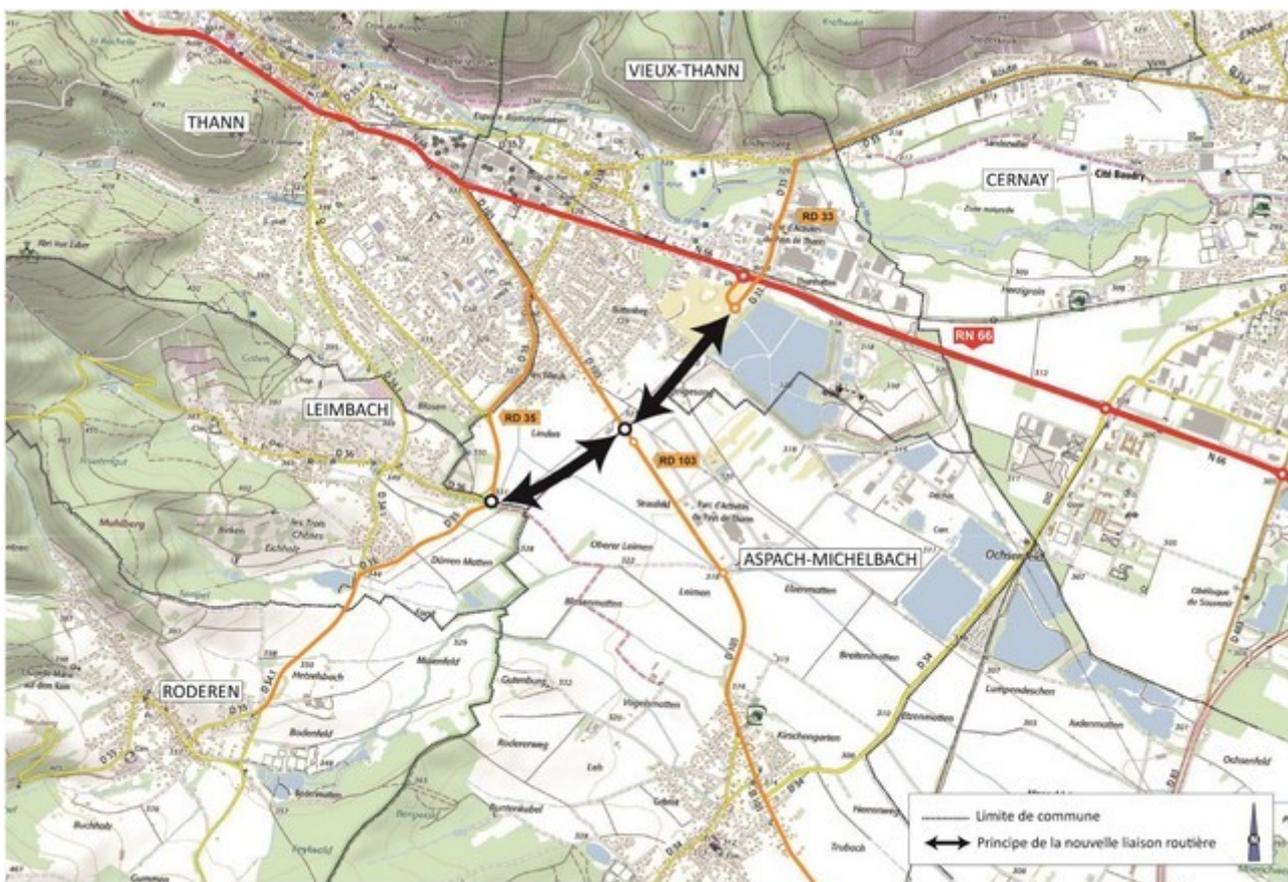
Les autres recommandations de l'Ae se trouvent dans l'avis détaillé.

B – AVIS DÉTAILLÉ

1. Présentation générale du projet

La collectivité européenne d'Alsace a pour projet la création d'une liaison routière entre l'intersection des RD351 (ex-RD35) et RD36 à la limite entre Leimbach et Vieux-Thann et le carrefour giratoire de la RD331 (ex-RD33) qui ne compte actuellement que 2 branches et qui permet de rejoindre la RD1066 (ex-RN66). Des carrefours giratoires seront aménagés à l'intersection du projet avec les RD351 et RD36 et à l'intersection du projet avec la RD103. Le tracé de la RD351 est également modifié sur 200 m au sud-ouest du nouveau carrefour giratoire, ce qui nécessite de remplacer l'ouvrage hydraulique de franchissement du cours d'eau de Leimbach.

Le projet a fait l'objet d'une décision de soumission à évaluation environnementale du préfet de la région Alsace le 24 octobre 2012, en raison de ses impacts potentiels liés à la pollution des sols et à la qualité de l'air. L'Ae est saisie par la DDT 68 dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, qui concerne les volets eau et espèces protégées. Le projet fera également l'objet d'une déclaration d'utilité publique.



Le barreau routier permettra, notamment en venant de Cernay, d'assurer une liaison entre la vallée de la Thur et la vallée de la Doller en évitant de passer par l'intérieur de la ville de Vieux-Thann.

Les objectifs du projet se résument donc ainsi :

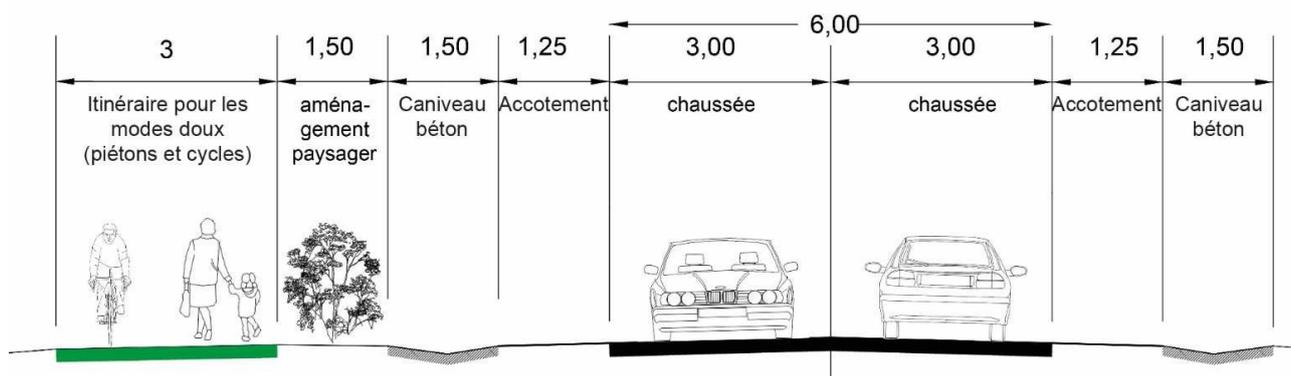
- délester la RN66 d'une part de trafic local et désengorger l'entrée d'agglomération de Vieux-Thann / Thann en venant de Cernay ;

- accompagner le développement économique du secteur de Thann-Cernay ;
- améliorer la desserte des zones d'habitation situées à l'ouest de la RD1066 ;
- sécuriser les déplacements doux (piétons et cycles).

Ce barreau routier sera en limite de zone urbanisée et assurera également la continuité des circulations piétonnes et cyclistes ; il présente d'ailleurs l'intérêt, dans le cadre du futur PLU, de matérialiser la limite entre les zones d'habitat et les zones d'activités.

Le dossier ne l'indique pas explicitement, on peut cependant considérer que la vitesse de circulation sera limitée à 70 km/h comme c'est le cas pour les branches actuelles qui vont vers les zones d'activité de Vieux-Thann et de Cernay.

Le projet vise à créer une route bidirectionnelle à 2 voies sur environ 2 km, bordée par une voie verte côté nord. Le profil en travers en section courante est décrit par le schéma ci-dessous.



À terme, le trafic attendu sur la nouvelle route est de 5 000 à 8 500 véhicules par jour, avec un taux de poids lourds maximal de 9 % sur le tronçon entre la RD103 et la RD331.

Le projet prévoit la création de 3 bassins étanches pour collecter les eaux pluviales de la plateforme routière et d'un bassin d'infiltration. Ces bassins sont dimensionnés pour une pluie décennale. La surface cumulée des bassins de collecte est de 2,39 ha.

2. Articulation avec les documents de planification, présentation des solutions alternatives au projet et justification du projet

2.1. Articulation avec les documents de planification

La commune de Vieux-Thann ne dispose pas d'un PLU² en vigueur, elle est soumise aux dispositions du règlement national d'urbanisme (RNU) relatives aux communes ne disposant pas d'un document d'urbanisme communal. L'étude d'impact indique qu'un PLU est en cours d'élaboration.

Leimbach dispose d'un PLU en vigueur. La partie d'Aspach-Michelbach concernée par le projet est couverte par le PLU de l'ancienne commune d'Aspach-le-Haut. Des emplacements réservés ont été définis dans ces 2 PLU pour le projet. Le projet est compatible avec ces 2 PLU.

Le projet est prévu par le document d'orientations et d'objectifs du SCoT³ du Pays Thur-Doller approuvé le 18 mars 2014, il est donc compatible avec ce document.

² Plan local d'urbanisme.

³ Schéma de cohérence territoriale.

L'étude d'impact démontre la compatibilité du projet avec le SDAGE⁴ Rhin-Meuse 2016-2021, le SAGE⁵ de la Thur, le SAGE de la Doller, le SAGE Ill-nappe Rhin, le PGRI⁶ Rhin-Meuse 2016-2021, le PPRI⁷ du bassin versant de la Thur et le PPRI du bassin versant de la Doller.

La commune de Vieux-Thann est concernée par le PPRT⁸ « PPC – Cristal France », le projet est situé en dehors des zones de risque.

L'Ae recommande d'analyser l'articulation du projet avec le SRADDET⁹, notamment avec ses objectifs suivants¹⁰ :

- **devenir une région à énergie positive et bas carbone à l'horizon 2050 ;**
- **préserver et reconquérir la Trame verte et bleue ;**
- **économiser le foncier naturel, agricole et forestier ;**
- **développer l'intermodalité et les mobilités nouvelles au quotidien ;**
- **améliorer la qualité de l'air, enjeu de santé publique ;**
- **moderniser les infrastructures de transport tous modes et désenclaver les territoires.**

2.2. Solutions alternatives, justification du projet et application du principe d'évitement

Un des principaux enjeux de ce barreau est de sortir de la ville de Vieux-Thann les 7 000 usagers motorisés quotidiens qui viennent ou vont à Leimbach et, au-delà, à Guewenheim dans la vallée de la Doller. Ce barreau sera en limite de zone urbanisée et assurera également la continuité des circulations piétonnes et cyclistes ; même si le dossier ne l'indique pas explicitement, on peut considérer que la vitesse de circulation y sera limitée à 70 km/h comme c'est le cas pour les branches actuelles qui vont vers les zones d'activité de Vieux-Thann et de Cernay.

L'étude d'impact présente 3 variantes similaires d'implantation de la route, la variante la plus au nord étant distante de 35 m de la variante la plus au sud. La solution retenue est la variante centrale. Ce choix repose sur une analyse multicritères qui tient compte à la fois des impacts environnementaux de chaque variante et de facteurs techniques et économiques. À la lecture de l'analyse multicritères, il n'est pas évident que la variante retenue présente des impacts environnementaux plus faibles que la variante sud, néanmoins cette dernière nécessite des dévoiements de réseaux et une réduction de l'emprise d'une zone d'activités qui ont été appréhendés uniquement sous un angle économique et technique.

L'Ae recommande d'approfondir l'évaluation des impacts de la variante sud pour démontrer que la variante retenue est celle qui présente le moins d'impacts environnementaux.

L'Ae considère toutefois que les variantes étudiées ne constituent pas des solutions de substitution raisonnables au sens de l'article R.122-5 II 7° du code de l'environnement¹¹. Il

4 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

5 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux.

6 Plan de gestion des risques d'inondation.

7 Plan de prévention du risque inondation.

8 Plan de prévention des risques technologiques.

9 Schéma régional de développement durable et d'égalité des territoires.

10 <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2016/01/sraddet-ge-synthese-objectif-25592-bastille-bd.pdf>

11 **Article R.122-5 II 7° du code de l'environnement :**

Il : « En application du 2° du II de l'article L. 122-3, l'étude d'impact comporte les éléments suivants, en fonction des caractéristiques spécifiques du projet et du type d'incidences sur l'environnement qu'il est susceptible de produire :

7° : Une description des solutions de substitution raisonnables qui ont été examinées par le maître d'ouvrage, en fonction du projet proposé et de ses caractéristiques spécifiques, et une indication des principales raisons du choix effectué, notamment une comparaison des incidences sur l'environnement et la santé humaine ».

aurait été souhaitable d'étudier si un tracé significativement différent aurait pu répondre aux objectifs du projet avec des impacts environnementaux plus faibles.

L'Ae recommande de présenter une analyse de solutions de substitution raisonnables (tracé et aménagement) conforme au code de l'environnement afin de démontrer que le projet retenu est celui qui, tout en répondant à tous les besoins de circulation pour tous les types d'usages, a minimisé les impacts environnementaux.

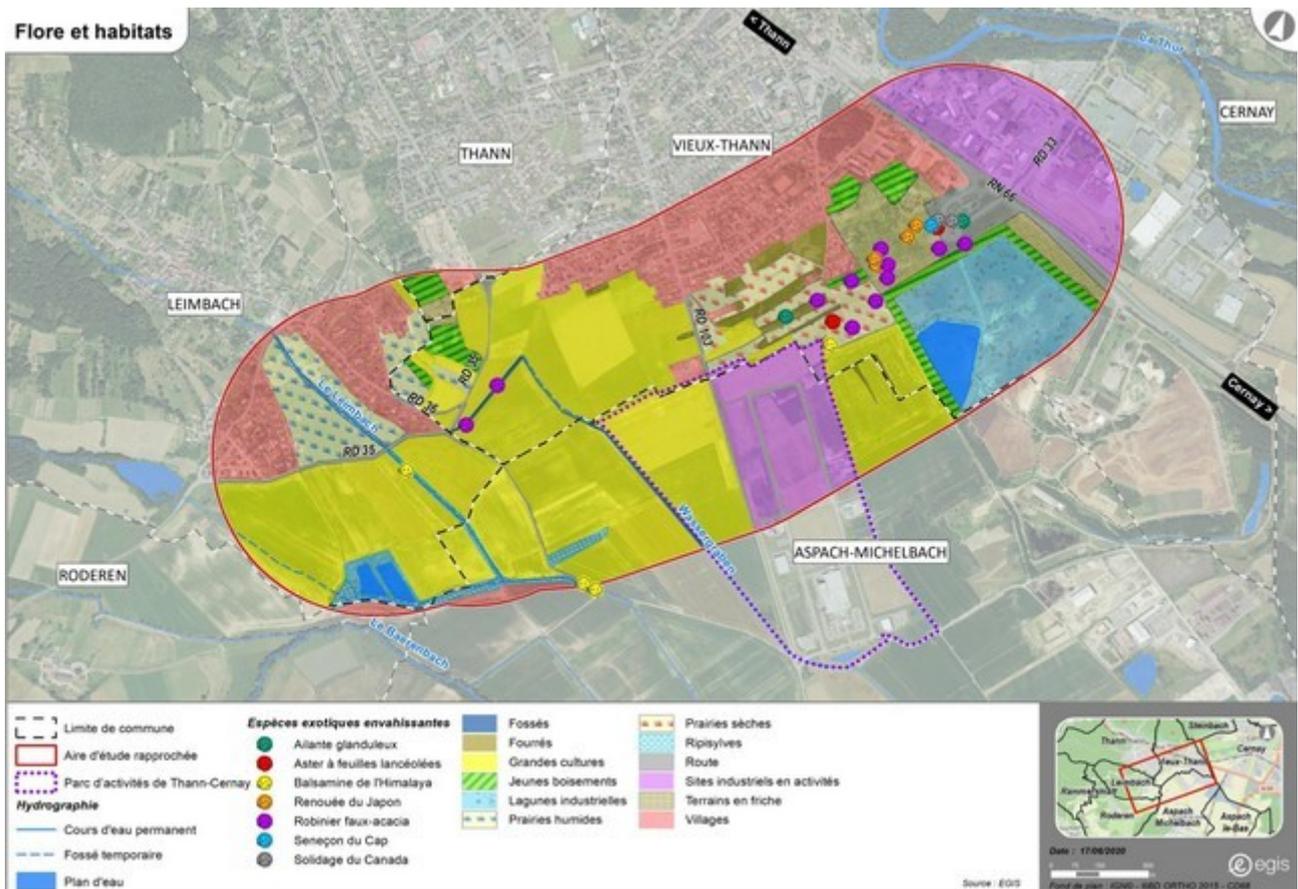
3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement par le projet

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- la biodiversité et les milieux naturels ;
- la pollution de l'air et les nuisances associées ;
- la pollution des sols.

3.1. Analyse par thématiques environnementales (état initial, effets potentiels du projet, mesures de prévention des impacts prévus)

3.1.1. La biodiversité et les milieux naturels



L'emprise du projet compte 6,9 ha d'espaces naturels et agricoles, répartis comme suit :

- 3,9 ha de cultures ;
- 2,1 ha de prairies ;
- 0,38 ha de friches arborées colonisées par la Renouée du Japon ;
- 0,15 ha de friches herbeuses ;
- 460 m² de ripisylves ;
- 300 m² de fossés dégradés.

Le diagnostic de zones humides conclut qu'une zone humide est située dans l'emprise du projet. Cette zone humide borde le fossé Wassergraben. Elle présente un sol hydromorphe mais est cultivée, ses fonctionnalités sont donc limitées. La surface de zone humide détruite par le projet est de 2 400 m². Le projet prévoit de compenser cet impact par la restauration d'une prairie humide sur une zone cultivée de 3 500 m². La maîtrise foncière du site de compensation est assurée par son intégration dans le périmètre de déclaration d'utilité publique. Un suivi de l'efficacité de cette mesure est prévu, et le dossier prévoit que des mesures complémentaires seront prises au bout de 5 ans si les mesures prévues initialement n'atteignent pas leurs objectifs.

53 espèces d'oiseaux ont été recensées, dont 44 espèces protégées et 41 nicheuses dans l'aire d'étude. 5 espèces figurent dans l'annexe I de la directive « Oiseaux »¹² : la Cigogne blanche, le Milan noir, le Faucon pèlerin, la Pie-grièche écorcheur et le Pic noir. 5 espèces sont vulnérables et 2 en danger (Bruant des roseaux et Moineau friquet) d'après la liste rouge nationale, 6 vulnérables et 1 en danger (Mouette rieuse) d'après la liste rouge régionale.

Concernant les amphibiens, le Crapaud calamite et la Grenouille rieuse sont présents. Le Crapaud calamite est protégé et inscrit à l'annexe IV de la directive Habitats. Des pontes de cette espèce ont été observées en bordure de la RD1066 dans des mares temporaires.

Aucun reptile n'a été observé, certains habitats sont néanmoins favorables au Lézard des murailles et à l'Orvet fragile.

5 espèces de chauves-souris ont été contactées dans l'aire d'étude, dont une espèce vulnérable au niveau régional, la Sérotine commune.

Aucun insecte protégé n'est présent dans l'aire d'étude, seule une espèce de libellule, le Sympétrum à nervures rouges est vulnérable au niveau régional.

Concernant les mammifères terrestres, le Lapin de garenne, le Renard roux et le Sanglier sont présents. Ces espèces ne sont ni protégées ni patrimoniales.

Aucune espèce floristique protégée ou patrimoniale n'a été identifiée dans l'aire d'étude rapprochée.

En raison de ses impacts sur les chauves-souris, sur des oiseaux protégés, sur les amphibiens et reptiles précédemment évoqués et sur le Hérisson d'Europe, le projet fait l'objet d'une demande de dérogation espèces protégées encore en cours d'instruction.

Des mesures de réduction pertinentes sont proposées, dont le balisage des milieux sensibles proches des travaux et la réalisation des travaux en dehors des périodes favorables pour la faune. Le projet prévoit en outre la mise en décharge des terres polluées par des espèces végétales envahissantes, et les terrains mis à nu seront revégétalisés rapidement pour éviter une recolonisation par ces espèces.

Pour éviter la destruction d'individus d'amphibiens ou de reptiles, une barrière sera installée autour du chantier, et l'attractivité de la zone de travaux sera réduite par la suppression des pierriers et des zones d'eau stagnante. Afin d'éviter la destruction d'individus en phase exploitation, des murets seront installés de part et d'autre de la route entre la RD103 et la RD1066.

12 Directive 2009/147/CE du Parlement et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant la conservation des oiseaux sauvages.

Un passage pour la petite faune sera aménagé entre le RD103 et la RD331. L'ouvrage hydraulique permettant le franchissement du Leimbach sera dimensionné pour permettre le passage du Chevreuil et équipé de banquettes sur chaque rive pour que la petite faune puisse franchir la route.

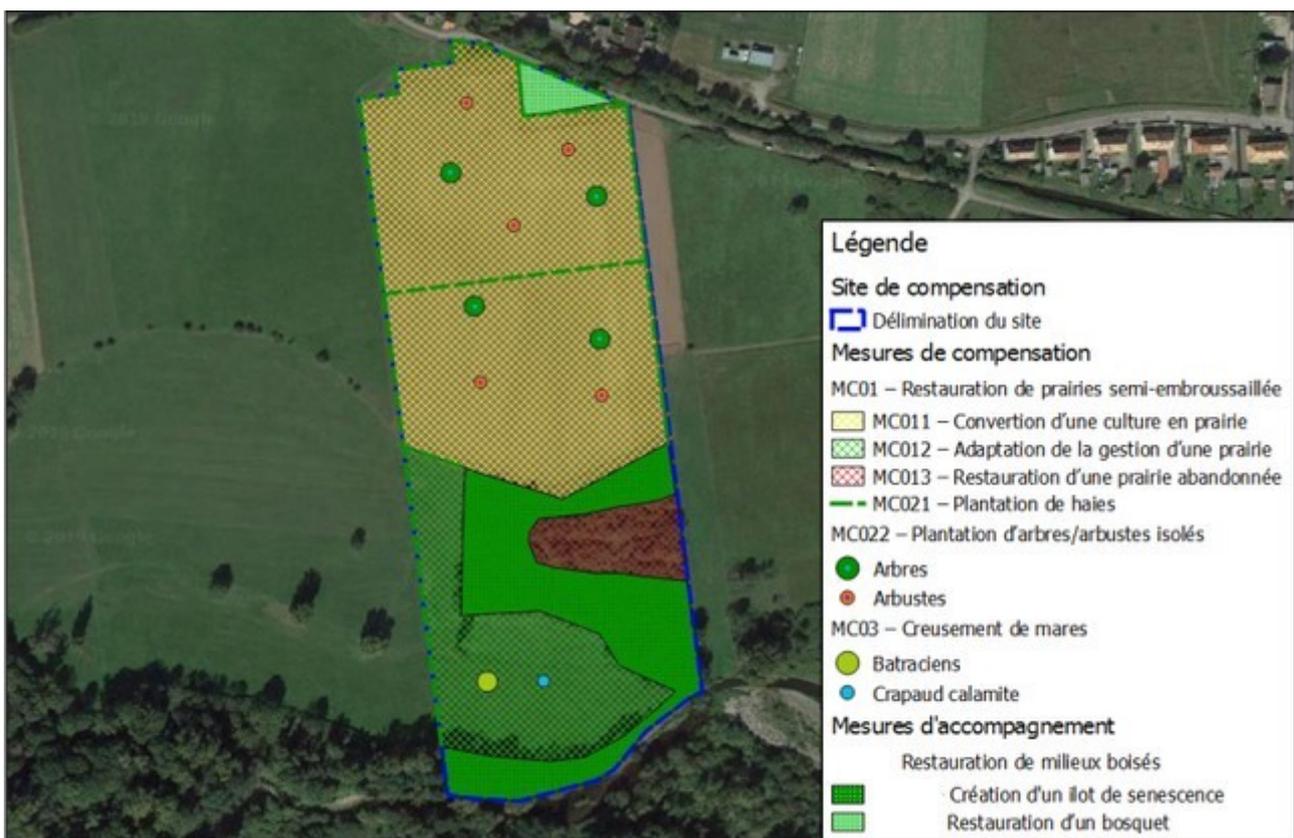
Des mesures de compensation des impacts sur les habitats et la faune sont prévues. Ces mesures sont distinctes de la mesure de compensation au titre des zones humides évoquée précédemment. La CEA prévoit de les réaliser sur une parcelle de 7 ha dont elle est propriétaire à Cernay, à environ 2 km du projet. Cette parcelle est actuellement constituée d'une zone de culture, d'une fruticée¹³ et d'une prairie de fauche.

Les mesures de compensation prévues sont les suivantes :

- pour compenser la destruction de 1,5 ha de prairies, il est prévu de gérer 5,6 ha en prairies, dont 3,9 ha sont actuellement en culture ;
- pour compenser la destruction de 530 m de haies et ripisylves, il est prévu de planter 1 100 m de haies, ainsi que 4 arbres et 5 arbustes isolés ;
- pour compenser la destruction d'un site de reproduction du Crapaud calamite, il est prévu de créer 2 mardelles¹⁴ favorables aux batraciens, dont une spécifiquement pour le Crapaud calamite qui aura une surface plus faible et une profondeur maximale de 50 cm.

Ces mesures feront l'objet d'un suivi pendant 30 ans.

Les 1,4 ha restants du site de compensation seront utilisés pour créer un îlot de senescence sur 1,3 ha et restaurer un bosquet sur 0,1 ha, en tant que mesures d'accompagnement.



L'Ae considère que l'impossibilité de l'évitement mériterait d'être davantage étayée dans l'analyse

13 Fruticée : formation végétale où dominant des arbustes, arbrisseaux et sous-arbrisseaux.

14 Mardelle: doline enrobée de dépôts superficiels argileux, mare.

des solutions alternatives. Elle relève toutefois que les mesures de réduction proposées sont pertinentes et que la mesure de compensation de la destruction de zones humides est conforme aux préconisations du SDAGE.

L'Ae recommande au préfet de n'autoriser le projet qu'après obtention de la dérogation relative à la destruction d'espèces protégées et à la prise en compte par le pétitionnaire des remarques qui lui seront faites à l'occasion de l'instruction de sa demande.

3.1.2. La pollution de l'air et les nuisances

Le bruit

L'évaluation de l'impact du projet sur le contexte sonore est très succincte. L'étude d'impact se limite à la vérification du dépassement des seuils fixés par l'arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières. Cet arrêté fixe des seuils de bruit qui, s'ils sont dépassés, obligent le maître d'ouvrage à financer des mesures de réduction du bruit, comme des murs anti-bruit ou des isolations de façades. En l'espèce, les seuils ne sont pas dépassés mais les niveaux de bruit calculés en sont très proches, puisqu'ils atteignent 59 dBA de jour pour certaines habitations (celles identifiées comme composant « le secteur 2 » dans l'étude d'impact) alors que le seuil est à 60 dBA. L'Ae rappelle que le bureau régional de l'OMS¹⁵ pour l'Europe recommande de limiter l'exposition au bruit routier à 53 dB en moyenne et à 45 dB la nuit¹⁶. Ces niveaux sonores sont visiblement dépassés pour certaines habitations.

L'étude d'impact conclut que les impacts sont négligeables et ne propose aucune mesure, alors qu'aucun élément permettant de connaître l'évolution du contexte sonore au droit des habitations proches du projet n'est présenté. L'étude acoustique jointe à l'étude d'impact fournit les résultats de campagnes de mesures permettant de caractériser le contexte sonore actuel. Il est cependant à noter qu'il n'y a pas eu de mesure au droit des habitations de la rue des Genêts à Vieux-Thann, qui sont les plus exposées à moins de 100 m de la route. Elle présente ensuite les niveaux sonores calculés au droit des habitations les plus proches du projet en ne tenant compte que du bruit généré directement par le projet, ce qui ne permet pas de connaître le niveau sonore réel au droit de ces habitations une fois le projet réalisé. Le projet est par ailleurs susceptible de modifier l'exposition au bruit des riverains des autres routes, positivement ou négativement, en modifiant la répartition du trafic. Ce point n'est pas abordé dans l'étude d'impact.

L'Ae considère que le calcul de l'émergence du bruit généré par le projet est indispensable pour pouvoir évaluer son impact, et que si l'émergence est supérieure à 5 dBA de jour ou 3dBA de nuit, alors l'impact est notable et le porteur de projet doit proposer des mesures d'évitement ou de réduction. Une campagne de mesures devra être réalisée une fois la route en service pour confirmer les résultats des modélisations.

L'Ae recommande d'évaluer complètement les impacts du projet liés au bruit et le cas échéant, de proposer des mesures visant à réduire l'exposition au bruit des riverains. Elle recommande également que des mesures de suivi soient réalisées.

La prise en compte d'éventuelles mesures de protection contre le bruit pourrait utilement être combinée avec les logiques retenues par le projet de séparation des circulations actives (vélos, piétons) des circulations automobiles et des logiques d'aménagement paysager présentées dans le profil en travers (Cf. paragraphe 1. ci-avant), matérialisant ainsi la limite de la future zone d'habitat.

La pollution de l'air

Une campagne de mesures de la qualité de l'air a été réalisée et a mis en évidence des teneurs en polluants inférieures aux valeurs limites. L'étude d'impact conclut que la qualité de l'air dans le domaine d'étude est bonne.

15 Organisation mondiale de la santé.

16 Source : <https://www.bruit.fr/images/stories/pdf/noise-guidelines-OMS-resume-dorientation.pdf>

L'étude d'impact présente une analyse comparative des émissions de polluants atmosphériques entre le scénario sans projet et le scénario avec projet. Celle-ci montre que le projet induit une augmentation d'environ 3 % des émissions d'origine routière à l'échelle du domaine d'étude, qui recouvre Vieux-Thann et ses abords. Il est à noter que, si les émissions augmentent fortement au droit du projet, le dossier indique qu'elles diminuent significativement le long de la RD103 et de la RD351 dans la zone urbanisée de Vieux-Thann et en conclut que le projet a un effet positif sur l'exposition à la pollution des riverains de ces axes.

3.1.3. La pollution des sols

Le projet est situé au droit de la nappe des alluvions de la Thur, dont le toit est à 3 à 4 m de profondeur. Sa qualité est qualifiée de « très variable et localement dégradée ».

L'emprise du projet est concernée par une ancienne gravière inscrite dans BASIAS¹⁷ et aujourd'hui comblée. L'étude d'impact indique qu'elle a servi de décharge pour des matériaux de remblai et des déchets divers. Des sondages à la pelle mécanique réalisés sur le site ont montré la présence de déchets grossiers (plastique, ferraille...).

Le dossier indique que les déblais seront stockés sur une plateforme étanche, analysés et en fonction des résultats soit réutilisés ou évacués en ISDI¹⁸, soit évacués en ISDND¹⁹.

Il mentionne une « zone de dépôt de déchets hospitaliers » de 500 m² identifiée dans l'emprise à proximité de la RD351 sans précisions détaillées sur leur qualité et sur leurs quantités. Or les sondages réalisés ont mis en évidence la présence de déchets grossiers divers et de polluants : HCT²⁰, cadmium, chrome, cuivre, mercure, nickel, plomb, zinc et des traces de BTEX²¹ et PCB²². Le dossier indique que les remblais contenant ces déchets seront évacués en ISDND.

En phase travaux, les eaux pluviales seront collectées et analysées avant rejet dans le réseau hydrographique.

L'Ae recommande de préciser le statut juridique des 2 décharges situées dans l'emprise du projet et le cas échéant de vérifier la compatibilité du projet avec les arrêtés préfectoraux régissant ces sites.

Elle recommande également de clarifier le diagnostic sur la qualité et la quantité de déchets hospitaliers présents et de s'assurer que les filières de traitement retenues seront adaptées à ceux-ci.

3.2. Résumé non technique de l'étude d'impact

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique. Il synthétise correctement le projet envisagé et reprend les mesures envisagées pour maîtriser les impacts. Il est rédigé dans un langage facilement compréhensible. Il retranscrit bien le fond de l'étude d'impact.

METZ, le 30 avril 2021

Pour la Mission Régionale
d'Autorité Environnementale,
le président,

Jean-Philippe MORETAU

- 17 Base de données des anciens sites industriels et activités de service.
- 18 Installation de stockage de déchets inertes.
- 19 Installation de stockage de déchets non dangereux.
- 20 Hydrocarbures totaux.
- 21 Benzène, toluène, éthylbenzène, xylène.
- 22 Polychlorobiphényles.