



Mission régionale d'autorité environnementale
Grand Est

**Avis délibéré sur le projet de contournement routier de Rothau
à Rothau et La Broque (67)
porté par la Collectivité européenne d'Alsace**

n°MRAe 2023APGE97

Nom du pétitionnaire	Collectivité européenne d'Alsace
Communes	Rothau, La Broque
Département	Bas-Rhin (67)
Objet de la demande	Contournement routier de Rothau
Date de saisine de l'Autorité Environnementale	13/07/23

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 contournement routier de Rothau à Rothau et La Broque (67) porté par la Collectivité européenne d'Alsace, la Mission régionale d'autorité environnementale¹ (MRAe) Grand Est de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD). Elle a été saisie pour avis par la Collectivité européenne d'Alsace le 13 juillet 2023.

Conformément aux dispositions de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'agence régionale de santé (ARS) et le préfet du Bas-Rhin (DDT 67) ont été consultés.

Après en avoir délibéré lors de sa séance plénière du 12 septembre 2023, en présence de Julie Gobert, André Van Compernelle et Patrick Weingertner, membres associés, de Jean-Philippe Moretau, membre de l'IGEDD et président de la MRAe, d'Armelle Dumont, Catherine Lhote, Christine Mesurolle, Jérôme Giurici et Yann Thiébaud, membres de l'IGEDD, 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 construction d'une déviation routière sur 1 500 m à l'entrée sud-ouest de Rothau sur la route départementale RD1420. L'itinéraire actuel pose des problèmes de sécurité et de nuisances liés à un fort trafic poids lourds. Le projet vise à dévier la majorité du trafic vers une nouvelle route sans intersections et plus éloignée des habitations.

En premier lieu, l'Ae s'est interrogée sur l'insertion du projet dans la gestion globale du trafic de poids lourds dans la traversée du massif des Vosges par les cols vosgiens. Les principaux points de franchissement sont l'A4 à Saverne, la RD1420 via la vallée de la Bruche (col de Saâles), la RN59 via le tunnel Maurice Lemaire, et plus au sud le col du Bonhomme, le col de la Schlucht et le col de Bussang.

D'après l'étude d'impact, le trafic de grand transit au droit du projet représente un tiers du trafic poids lourds à Rothau, soit 5 % du trafic total. L'Ae s'est interrogée sur les effets potentiels du projet de déviation de Rothau sur la répartition du trafic de transit sur ces différents points de traversée, et sur le risque d'une augmentation significative du trafic de transit poids lourds dans la vallée de la Bruche du fait du caractère rendu potentiellement plus attractif de cet itinéraire. Ceci aurait des conséquences en termes de nuisances, de qualité de l'air et de sécurité pour toutes les communes traversées par l'itinéraire. En outre, il serait constaté une augmentation de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre associées en fonction de l'évolution des distances parcourues et des vitesses.

Le dossier pourrait utilement présenter, en appui de la justification du projet de déviation de Rothau, une analyse de la stratégie plus globale de la CEA sur la gestion de la circulation des poids lourds en grand transit dans la traversée des cols vosgiens, par exemple sur les mesures envisagées en termes de restriction de la circulation ou d'application d'une tarification différenciée, pour inciter les poids lourds à emprunter les itinéraires présentant les impacts environnementaux les plus faibles. Il s'agirait notamment d'éviter d'augmenter le caractère attractif de l'itinéraire de la vallée de la Bruche (RD1420) pour le grand transit de poids lourds si celui-ci engendre des impacts plus importants sur les autres communes de cet itinéraire où le trafic n'est pas dévié.

L'Ae recommande à la CEA de présenter sa stratégie de gestion de la circulation des poids lourds dans la traversée des cols vosgiens pour appuyer la justification du projet de déviation de Rothau, d'évaluer les impacts de cette déviation sur la répartition du trafic de transit poids lourds sur les différents itinéraires de franchissement du massif vosgien, et le cas échéant de proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts associés, par exemple par des mesures de gestion de la circulation ou de tarification des itinéraires.

L'emprise du projet lui-même comprend le site de l'ancienne usine textile de la société Steinheil, des habitations, un camping, un terrain de sport et des espaces naturels.

La société Steinheil a ouvert en 1847 une usine textile en bordure du village de Rothau. Le site relevait du régime de l'autorisation ICPE². L'usine a été transmise à la société Lifetex en 2003 et la cessation d'activité a été prononcée en 2005. Les bâtiments ont été démolis et des mesures de gestion de la pollution ont été mises en œuvre. La communauté de communes de la Vallée de la Bruche est propriétaire des terrains.

Le site est inscrit dans la base de données d'information de l'administration concernant une pollution suspectée ou avérée (ex-BASOL) et dans la base de données CASIAS³ des anciennes activités susceptibles d'avoir pollué le sol.

2 Installations classées pour la protection de l'environnement.

3 Carte des anciens sites industriels et activités de services.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont :

- la biodiversité et les milieux naturels ;
- le bruit, la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et les déplacements ;
- le risque d'inondation ;
- la pollution des sols et de l'eau ;
- le paysage et le patrimoine.

En deuxième lieu, l'étude d'impact renvoie à de nombreuses reprises au dossier de demande d'autorisation environnementale qui ne figure pas dans le dossier transmis à l'Ae pour avis. De fait, le dossier présente à ce stade des insuffisances dans l'évaluation des impacts du projet sur plusieurs thématiques (espèces, eau...).

L'étude d'impact ne présente pas les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur la biodiversité et les milieux naturels, sauf concernant les zones humides. Elle indique que des études complémentaires sont en cours afin d'évaluer finement les impacts au regard des inventaires restants, et de déterminer les mesures associées pour les éviter, les réduire ou les compenser. Le dossier ne permet pas de conclure que les mesures proposées sont suffisantes.

L'Ae salue toutefois la volonté de la CEA de saisir en amont de l'enquête publique pour prendre en compte ses recommandations à ce stade mais constate que le dossier ne contient pas, de ce fait, l'ensemble des études nécessaires à la production d'un avis complet.

Ainsi, en raison des insuffisances actuelles du dossier sur lequel elle a été saisie, l'Ae recommande au pétitionnaire de la ressaisir au stade de la DUP et de constituer un dossier engagé sur une procédure d'évaluation environnementale commune⁴ portant à la fois sur le projet de déviation et sur les mises en compatibilité de PLU qui seront nécessaires.

Le prochain dossier présenté devra inclure l'étude d'impact complétée en tenant compte des recommandations du présent avis.

En troisième lieu, selon le dossier et l'Ae partage cet avis, le projet permettra de réduire l'exposition des personnes à la pollution de l'air et au bruit en éloignant le trafic des habitations à Rothau. Des mesures sont prévues pour réduire les nuisances, comme la construction d'un mur antibruit.

Le projet provoque des hausses importantes de la hauteur de la ligne d'eau en période de crue le long de la nouvelle route, pouvant atteindre voire dépasser 1 m. L'étude d'impact est peu précise concernant les conséquences de cette augmentation de la hauteur des crues sur la sécurité des biens et des personnes, notamment au regard des usages futurs des terrains concernés. D'après l'étude d'impact, le projet n'a toutefois pas d'impact sur le risque d'inondation en amont ou en aval du périmètre du projet.

Au vu de la nature du projet et des modalités de gestion des eaux pluviales, la création de la route n'aura pas d'impact sur les eaux ou les personnes en lien avec la pollution existante sur le site, à l'exception des zones de compensation hydraulique, car elles sont situées au droit de l'ancien site industriel, le dossier indiquant que certaines zones de compensation seront en eau dès la crue annuelle. L'Ae s'est interrogée sur les risques de pollution des eaux superficielles et souterraines en cas d'ennoyage régulier du site pollué.

L'étude d'impact ne permet pas d'apprécier de façon complète l'impact paysager du projet, sa visibilité depuis les habitations riveraines, et la qualité paysagère de la nouvelle entrée d'agglomération telle qu'elle sera perçue par les automobilistes arrivant à Rothau depuis la nouvelle route.

Pour le dossier lui-même, l'Autorité environnementale recommande principalement au pétitionnaire de :

4 Article L.122-14 du code de l'environnement.

- **préciser les mesures « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC) prévues pour la biodiversité et les milieux naturels dans l'étude d'impact et de démontrer que celles-ci sont suffisantes ;**
- **évaluer les conséquences de l'augmentation de la hauteur des crues sur la sécurité des biens et des personnes ;**
- **évaluer les impacts sur la qualité des eaux superficielles et souterraines des mesures de compensation hydraulique situées sur des terrains pollués, et en cas de risque de pollution des eaux, rechercher des solutions alternatives pour la compensation hydraulique ;**
- **compléter l'étude d'impact avec des photomontages permettant d'apprécier les vues depuis la nouvelle route et les vues depuis les environs sur la nouvelle route.**

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 construction d'une déviation routière sur 1 500 m à l'entrée sud-ouest de Rothau sur la route départementale RD1420, qui est l'axe routier principal de la vallée de la Bruche reliant Molsheim à Saint-Dié-des-Vosges.

La route actuelle supporte un trafic de 8 700 véhicules par jour (2019), avec un taux de poids lourds supérieur à 15 %, dont une part importante est constituée de grumiers allant vers la scierie SIAT-BRAUN d'Urmatt. L'absence de trottoirs, les carrefours à faible visibilité, la forte déclivité des voiries secondaires, la largeur insuffisante qui rend les croisements avec les poids lourds difficiles, et les difficultés d'accès aux habitations, aux commerces et aux équipements publics, posent des problèmes de sécurité dans la traversée de Rothau et nuisent à l'économie locale. À cela s'ajoutent les nuisances liées au trafic routier (bruit et vibrations). Le projet vise à dévier la majorité du trafic vers une nouvelle route sans intersection et plus éloignée des habitations.

L'Ae s'est interrogée sur l'insertion du projet dans la gestion globale du trafic de poids lourds dans la traversée du massif des Vosges par les cols vosgiens. Les principaux points de franchissement sont l'A4 à Saverne, la RD1420 via la vallée de la Bruche (col de Saâles), la RN59 via le tunnel Maurice Lemaire, et plus au sud le col du Bonhomme, le col de la Schlucht et le col de Bussang.

D'après l'étude d'impact, le trafic de grand transit au droit du projet représente un tiers du trafic poids lourds à Rothau, soit 5 % du trafic total. L'Ae s'est interrogée sur les effets potentiels du projet de déviation de Rothau sur la répartition du trafic de transit sur ces différents points de traversée, et sur le risque d'une augmentation significative du trafic de transit poids lourds dans la vallée de la Bruche du fait du caractère rendu potentiellement plus attractif de cet itinéraire. Ceci aurait des conséquences en termes de nuisances, de qualité de l'air et de sécurité pour toutes les communes traversées par l'itinéraire. En outre, il serait constaté une augmentation de la consommation de carburant et des émissions de gaz à effet de serre associées en fonction de l'évolution des distances parcourues et des vitesses.

Le dossier pourrait utilement présenter, en appui de la justification du projet de déviation de Rothau, une analyse de la stratégie plus globale de la CEA sur la gestion de la circulation des poids lourds en grand transit dans la traversée des cols vosgiens, par exemple sur les mesures envisagées en termes de restriction de la circulation ou d'application d'une tarification différenciée, pour inciter les poids lourds à emprunter les itinéraires présentant les impacts environnementaux les plus faibles. Il s'agirait notamment d'éviter d'augmenter le caractère attractif de l'itinéraire de la vallée de la Bruche (RD1420) pour le grand transit de poids lourds si celui-ci engendre des impacts plus importants sur les autres communes de cet itinéraire où le trafic n'est pas dévié.

L'Ae recommande à la CEA de présenter sa stratégie de gestion de la circulation des poids lourds dans la traversée des cols vosgiens pour appuyer la justification du projet de déviation de Rothau, d'évaluer les impacts de cette déviation sur la répartition du trafic de transit poids lourds sur les différents itinéraires de franchissement du massif vosgien, et le cas échéant de proposer des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts associés, par exemple par des mesures de gestion de la circulation ou de tarification des itinéraires.



Figure 1: Principaux points de franchissement du massif vosgien (fond de carte Openstreetmap)

de ses affluents de Saâles à Schirmeck » et dans une zone humide remarquable.

Le projet nécessitera l'acquisition des terrains du camping, de 9 habitations rue Pierre Marchal, et du boulodrome de Rothau et son club-house. Les compensations suivantes sont prévues :

- des logements seront construits sur la parcelle n°393 à l'angle de la Grand Rue et de la voie ferrée à Rothau pour reloger les habitants ; cette parcelle appartient à la CEA et sera cédée à la commune ; l'étude d'impact indique que tous les habitants concernés ont accepté cette solution ;
- le camping cessera son activité et son gestionnaire sera indemnisé ;
- l'aménagement d'un nouveau club-house par la commune de Rothau dans un ancien bâtiment au 9002 Grand Rue ;
- la construction d'un boulodrome sur la parcelle n°377 appartenant à la commune de Rothau au n°1 Grand Rue, entre la Bruche et la voie ferrée, sur un site dégradé dans la ZNIEFF précitée.

Le projet fera l'objet d'une demande de reconnaissance d'utilité publique et d'une demande d'autorisation environnementale comprenant une autorisation au titre de la loi sur l'eau, une autorisation de défrichement et une dérogation espèces protégées. Le statut de déviation d'agglomération est sollicité pour ce projet, ce qui créera une servitude d'utilité publique autour de l'infrastructure.

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

Les communes de La Broque et de Rothau disposent chacune d'un plan local d'urbanisme (PLU). Le projet n'est pas compatible avec ces PLU. Ils seront mis en compatibilité avec le projet dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet.

L'Ae relève que le pétitionnaire n'a pas fait le choix de saisir l'Ae au titre de la procédure commune prévue par l'article L.122-14 du code de l'environnement⁸. L'Ae rappelle au pétitionnaire qu'elle devra être saisie pour avis sur les mises en compatibilité des PLU.

En raison des insuffisances actuelles du dossier sur lequel elle a été saisie et constatées dans le présent avis, l'Ae recommande au pétitionnaire de la ressaisir au stade de la DUP et de constituer un dossier engagé sur une procédure d'évaluation environnementale commune portant à la fois sur le projet de déviation et sur les mises en compatibilité de PLU qui seront nécessaires.

Le prochain dossier présenté devra inclure l'étude d'impact complétée en tenant compte des recommandations du présent avis.

Rothau et La Broque sont couvertes par le SCoT⁹ Bruche-Mossig approuvé le 8 décembre 2021. L'étude d'impact fait référence au SCoT comme étant en cours d'élaboration et l'étude d'impact démontre la compatibilité du projet avec la version du SCoT mise à l'enquête publique.

L'Ae recommande au pétitionnaire de s'assurer de la compatibilité du projet avec le SCoT Bruche-Mossig approuvé.

Les ZNIEFF de type 2 sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou offrant des potentialités importantes.

8 **Extrait de l'article L. 122-14 du code de l'environnement :**

« Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune. ».

9 Schéma de cohérence territoriale

L'analyse de l'articulation avec le SDAGE¹⁰ Rhin-Meuse s'appuie sur le SDAGE 2016-2021, et l'étude d'impact ne conclut pas explicitement sur la compatibilité avec ce document.

L'Ae recommande au pétitionnaire de démontrer la compatibilité du projet avec le SDAGE Rhin-Meuse 2022-2027.

Au regard des risques d'inondation, l'étude d'impact n'a pas étudié l'articulation du projet avec le PGRI¹¹ Rhin-Meuse et ne conclut pas sur la compatibilité avec le PPRI¹² de la Bruche.

L'Ae recommande au pétitionnaire de démontrer la compatibilité du projet avec le PGRI Rhin-Meuse et le PPRI de la Bruche.

L'étude d'impact démontre la compatibilité du projet avec le SRADDET¹³ Grand Est, en particulier avec les objectifs suivants :

- objectif 14 : reconquérir les friches et accompagner les territoires en mutation ;
- objectif 15 : améliorer la qualité de l'air, enjeu de santé publique ;
- objectif 22 : moderniser les infrastructures de transport tous modes et désenclaver les territoires.

Concernant la consommation foncière, le projet artificialise 1,52 ha de terrains naturels et prévoit la renaturation de 2,55 ha de terrains artificialisés (chemin forestier, terrains de sport, berges du lotissement Pierre Marchal, friche industrielle Steinheil). Le projet est donc compatible avec les objectifs de limitation de l'artificialisation fixés par le SCoT, le SRADDET et la loi climat et résilience.

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

L'étude d'impact justifie le projet par l'amélioration de la sécurité routière et la réduction de l'exposition des riverains aux pollutions et nuisances. Elle justifie également l'impossibilité de dévier le trafic des poids lourds par un autre itinéraire.

3 types de solutions ont été étudiées :

- déviation routière limitée à 80 km/h ;
- boulevard urbain limité à 70 km/h ;
- voirie urbaine limitée à 50 km/h.

Parmi ces 3 types, 6 variantes ont été analysées :

- variantes longues ;
 - déviation routière longue dénivelée ;
 - déviation routière longue à niveau ;
- variantes intermédiaires :
 - déviation routière à niveau ;
 - boulevard urbain dénivelé ;
 - voirie urbaine à niveau ;
- variante courte :
 - voirie urbaine à niveau.

2 solutions ont également été étudiées pour le raccordement de la nouvelle route en partie nord, au carrefour de l'église (Grand Rue / Place du Général de Gaulle) ou au carrefour royal (D130 / D730 / D1420), via un carrefour giratoire ou un carrefour en T pour chaque cas.

10 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

11 Plan de gestion des risques d'inondation

12 Plan de prévention du risque inondation

13 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

L'étude d'impact présente une analyse multicritères qui conclut que la solution de moindre impact environnemental est la déviation routière longue à niveau avec raccordement par un « carrefour en T » au carrefour de l'église. Cette variante a été retenue par le pétitionnaire.

En dehors des effets du projet précédemment évoquées sur les volumes de trafic poids lourds et leur répartition sur les différents itinéraires de traversée des Vosges qui n'ont pas été évalués et qui devront l'être, l'Ae considère que l'analyse présentée est satisfaisante.

L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter l'étude des solutions alternatives dans le cadre de la stratégie relative au trafic de grand transit notamment par une étude de variantes relatives aux conditions d'exploitation et de tarification pour les poids lourds.

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 ;
- le bruit, la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et les déplacements ;
- le risque d'inondation ;
- la pollution des sols et de l'eau ;
- le paysage et le patrimoine.

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

L'étude d'impact renvoie à de nombreuses reprises au dossier de demande d'autorisation environnementale, qui ne figure pas dans le dossier transmis à l'Ae pour avis. De fait, le dossier présente des insuffisances dans l'évaluation des impacts du projet sur plusieurs thématiques (espèces, eau...).

3.1.1. La biodiversité et les milieux naturels

État initial



Figure 3: ZNIEFF de type 1 au sud de Rothau

6 ZNIEFF sont présentes dans un rayon de 5 km autour du projet :

- la ZNIEFF de type 1 « Cours et prairies humides de la Bruche et de ses affluents de Saâles à Schirmeck » dans l'emprise ;
- la ZNIEFF de type 1 « Cours et prairies humides de la Bruche et de ses affluents de Schirmeck à Molsheim » à 2,7 km ;
- la ZNIEFF de type 1 « Massifs de la Chatte pendue, du château de Salm à la côte de Plaine » à 3,6 km ;
- la ZNIEFF de type 1 « Mines à Grand-Fontaine » à 3,9 km ;
- la ZNIEFF de type 1 « Milieux tourbeux des Blanches Roches, du Rond Perthuis, de la Maxe, du ruisseau de la truite et de la vallée des framboises » à 4,7 km ;
- la ZNIEFF de type 2 « Forêts de montagne des Vosges moyennes du massif du Donon au Schneeberg » à 3,3 km.

2 sites Natura 2000¹⁴ sont présents dans un rayon de 5 km autour du projet :

- la ZSC « Massif du Donon et Schneeberg et du Grossmann » à 4,4 km ;
- la ZPS « Crêtes du Donon-Schneeberg, Bas-Rhin » à 4,5 km.

3 zones humides remarquables (ZHR) sont présentes dans le périmètre d'étude restreint :

- la ZHR surfacique « Haute vallée de la Bruche – Schirmeck, Saint Blaise » ;
- la ZHR linéaire « Bruche (BV III) – confluence Evreuil – amont Rothau » ;
- la ZHR linéaire « Bruche (BV III) – amont Rothau – barrage scierie Steinbach (Schirmeck) ».

L'étude de milieux naturels a mis en évidence la présence de zones humides sur 6,7 ha dans le périmètre d'étude restreint.

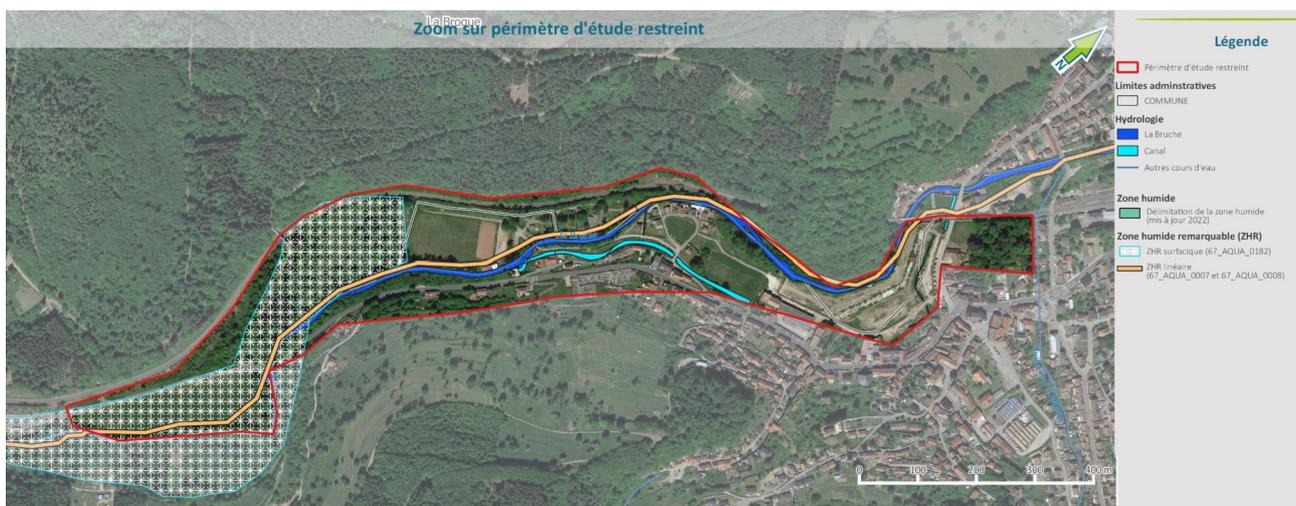


Figure 4: Zones humides remarquables

Concernant la trame verte et bleue, le périmètre d'étude restreint est traversé par un réservoir de biodiversité d'importance régionale et un cours d'eau inscrit dans les listes 1 et 2.

Concernant les oiseaux, 35 espèces ont été observées dans l'aire d'étude dont 5 patrimoniales. Le Tarin des Aulnes présente un enjeu qualifié de très fort, le Martin-pêcheur et la Pie-grièche écorcheur un enjeu fort et le Chardonneret élégant un enjeu modéré.

14 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

Concernant les chauves-souris, 13 espèces sont présentes dont 7 à enjeu local fort et 10 déterminantes de ZNIEFF en Alsace. 21 arbres-gîtes potentiels et 10 gîtes anthropiques potentiels ont été identifiés, et 2 colonies probables dans le périmètre d'étude élargi dont une de Grand Murin.

38 espèces d'insectes ont été observées dont 5 patrimoniales, la majorité est fortement inféodée aux zones humides : le Criquet ensanglanté, l'Hespérie du Brome, l'Hespérie des Sanguisorbes, le Moyen Nacré et le Nacré de la Sanguisorbe.

5 espèces de poissons ont été recensées : la Truite fario, la Lamproie de Planer, le Chabot, la Perche et le Chevaie.

Concernant les mammifères terrestres, la zone d'étude présente des habitats favorables à 2 espèces probablement présentes, l'Ecureuil roux et le Hérisson d'Europe.

3 espèces d'amphibiens sont présentes : le Crapaud commun, la Salamandre tachetée et la Grenouille rousse.

2 espèces de reptiles sont présentes : la Couleuvre helvétique et l'Orvet fragile.

142 espèces végétales ont été observées dans la zone d'étude dont 4 patrimoniales : la Gagée jaune, la Valériane de grande taille, le Géranium des prés et la Jonquille des bois.



Figure 5: Grand Murin (source : INPN)

Impacts et mesures

D'après l'étude d'impact, le projet aura les impacts suivants :

- risque modéré de destruction de nichées d'espèces protégées ;
- fort risque de dérangement d'individus d'espèces protégées et patrimoniales ;
- fragmentation de 2 corridors de déplacement ;
- destruction d'habitats d'espèces protégées sur environ 6 720 m² avec un risque fort de dégradation ;
- destruction d'habitats de chasse sur environ 6 560 m² ;
- destruction de 7 habitats de reproduction sur environ 2 436 m² ;
- fort risque de destruction d'individus ou de pontes de 3 espèces protégées et de dérangement et destruction d'habitats d'espèces ;
- risque modéré de destruction et de dérangement d'individus et/ou de pontes d'espèces patrimoniales (non protégées) ;
- fragmentation du cours d'eau par l'installation d'ouvrages pour le passage de la route ;
- destruction de berges ;
- fort risque de modification des conditions écologiques et hydrauliques du cours d'eau et par conséquent de dégradation d'habitats d'espèces protégées (Lamproie de Planer, Truite de rivière) ;
- intersection d'un réservoir de biodiversité d'importance nationale et du cours d'eau (listes 1 et 2) ;
- destruction de 7 habitats à enjeu fort sur environ 6 329 m² (dont 1 habitat d'intérêt communautaire prioritaire et 4 habitats d'intérêt communautaire) ;
- destruction d'habitats à enjeu modéré sur environ 4 172 m² ;
- fort risque de dégradation d'habitats à enjeux fort et modéré ;
- risque de dégradation des services écosystémiques de :

- régulation (crues et prévention des inondations, autoépuration de l'eau, maintien de la qualité des sols, régulation du climat local) ;
- approvisionnement (réservoir du vivant) ;
- caractère social (pêche de loisir, valeur de la biodiversité et patrimoine, qualité de l'environnement sonore, paysage).

L'étude d'impact ne présente pas les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sur la biodiversité et les milieux naturels, sauf concernant les zones humides. Des mesures sont toutefois évoquées dans la pièce K annexe 21 document n°3 : évitement des périodes de sensibilité de la faune, balisage des zones à enjeux, barrières pour les amphibiens, passages à faune, aménagement de gîtes à chiroptères, création d'îlots de senescence...

Le projet va dégrader 1,37 ha de zones humides. 3 sites de compensation sont prévus, pour une surface totale de 3,42 ha, dont 0,99 ha de surfaces actuellement artificialisées (camping, terrain de sport). Les mesures de compensation consistent en des plantations ou des semis pour recréer ou améliorer des milieux humides.

L'étude d'impact indique que des études complémentaires sont en cours afin d'évaluer finement les impacts au regard des inventaires restants, et de déterminer les mesures associées pour éviter, réduire ou compenser les impacts. Elle renvoie au dossier de demande d'autorisation environnementale.

Le dossier ne permet pas de conclure à ce stade que les mesures proposées sont suffisantes.

L'Ae recommande au pétitionnaire de préciser les mesures « Éviter, Réduire, Compenser » (ERC) prévues pour la biodiversité et les milieux naturels dans l'étude d'impact et de démontrer que celles-ci sont suffisantes.

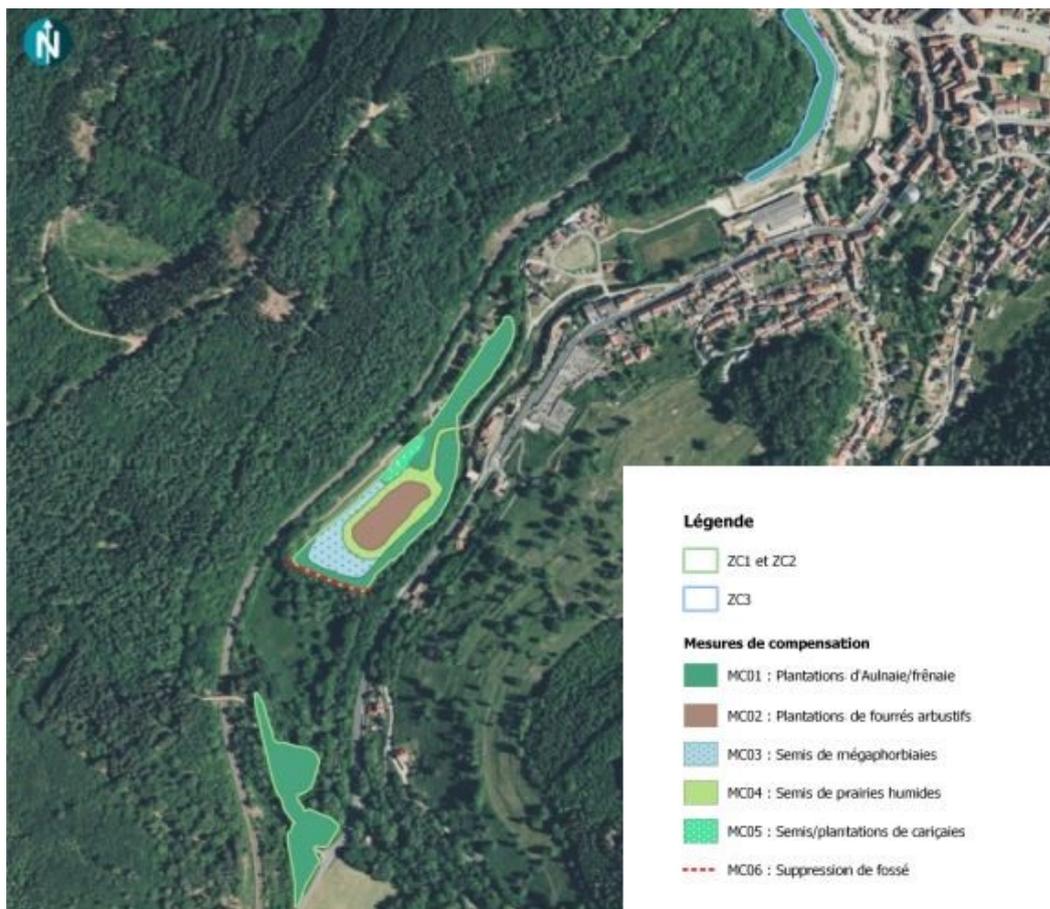


Figure 6: Compensations zones humides

3.1.2. Le bruit, la pollution de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et les déplacements

Trafic routier

La RD1420, qui traverse la commune de Rothau du nord au sud, est l'axe routier principal de la vallée de la Bruche. Elle permet de rejoindre Molsheim puis Strasbourg au nord et Saint-Dié-des-Vosges au sud.

L'enquête origine-destination montre que 50 % du trafic routier est interne à la communauté de communes de la Vallée de la Bruche. Le trafic de transit représente 15 % du trafic total, dont un tiers de « grand transit » qui sort du Bas-Rhin ou des Vosges.

La route actuelle supporte un trafic de 8 700 véhicules par jour (2019), avec un taux de poids lourds supérieur à 15 %, dont une part importante de grumiers. Au centre de Rothau, le trafic atteint 11 300 véhicules par jour.

D'après l'étude d'impact, la RD 1420 présente aujourd'hui une situation de surcharge en trafic importante potentiellement source de danger pour la population riveraine et à l'origine de nuisances sonores et d'une dégradation de la qualité de l'air.

Une étude de trafic a été réalisée en 2021 pour évaluer les effets du projet sur le trafic routier sur la déviation projetée et sur la route existante. Le report de trafic vers la déviation est estimé à 75 % pour les véhicules légers (VL) et 95 % pour les poids lourds (PL). Le trafic est estimé à 7 041 véhicules par jour sur la déviation et 2 127 véhicules par jour sur l'ancienne route à la mise en service, et à 6 341 véhicules par jour sur la déviation et 5 407 véhicules par jour sur l'ancienne route au bout de 20 ans. L'Ae s'est interrogée sur les valeurs présentées pour ce qui concerne les trafics VL à horizon 20 ans dans le sens S2 (voir page 99 de l'étude d'impact). Celles-ci ne sont pas cohérentes avec les hypothèses de croissance du trafic de l'étude, à savoir une croissance de 1,2 % par an du trafic VL, et différentes des estimations présentées dans l'étude air et santé. Cela conduit à une sous-estimation du trafic sur la déviation et une surestimation du trafic sur l'ancienne route.

Le projet prévoit l'aménagement d'une voie verte qui s'inscrit dans la continuité de l'itinéraire cyclable de la vallée de la Bruche, en remplacement du cheminement existant situé dans l'emprise du projet. La nouvelle piste traverse la friche Steinheil, longe la Bruche et passe sous la nouvelle route pour rejoindre la rue Pierre Marchal. Cette voie verte permettra de favoriser l'usage des modes actifs (vélo et marche à pied) et l'intermodalité en lien avec la gare de Rothau et le nouveau parking de covoiturage.

L'étude air et santé estime que le projet permettra de réduire de 0,9 % les distances parcourues par rapport à la situation sans projet en raison de la légère réduction de la longueur du trajet par rapport à la route actuelle. L'Ae s'est toutefois interrogée sur le trafic induit par le projet du fait de l'amélioration du réseau routier et sur les effets des mesures visant à favoriser le report modal vers les modes actifs, les transports en commun et le covoiturage.

L'Ae recommande au pétitionnaire de corriger et d'harmoniser les estimations de trafic dans les différents documents et de mieux justifier ses hypothèses.

Elle lui recommande également de présenter dans le dossier soumis à l'enquête publique sa stratégie globale sur le grand transit des poids lourds et les mesures permettant de réguler correctement ce trafic et de démontrer que l'ensemble de celles-ci concourent à une meilleure prise en compte de l'environnement.

Pollution de l'air

Le bureau d'études a conclu qu'une étude air et santé de niveau II¹⁵ était nécessaire compte tenu des caractéristiques du projet et de son environnement. Cependant, l'étude ne contient pas l'ensemble des éléments attendus dans une étude de niveau II :

15 Niveau défini par la note technique du 22 février 2019 relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières.

- les calculs et modélisations relatifs à l'indice pollution population¹⁶ ne sont pas fournis ;
- l'analyse des effets du projet sur la qualité de l'air et la santé ne porte que sur l'état actuel sans projet et l'état futur 20 ans après la mise en service, alors que la note technique du 22 février 2019 précise que les horizons à considérer doivent inclure l'état actuel, l'état futur à la mise en service et l'état futur 20 ans après la mise en service, et que pour chaque état futur il convient de considérer un scénario de référence sans projet et un scénario avec projet.

L'étude d'impact présente l'état initial de la qualité de l'air pour les principaux polluants émis par le trafic routier. Concernant les particules fines, l'étude d'impact contient uniquement une carte des concentrations annuelles en PM10¹⁷ modélisées par Atmo Grand Est. Une modélisation des concentrations en PM2,5¹⁸ serait également souhaitable.

Par ailleurs, les valeurs guides de qualité de l'air de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) présentées dans l'étude air et santé et dans l'étude d'impact (page 7) ne sont pas à jour.

L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter et d'actualiser l'étude air et santé et le volet qualité de l'air de l'étude d'impact.

Selon le dossier et l'Ae partage cet avis, le projet permettra de réduire l'exposition des personnes à la pollution de l'air en éloignant le trafic des habitations à Rothau. L'Ae note toutefois, comme relevé précédemment, que les éventuels reports de trafic poids lourds vers cet itinéraire sont susceptibles d'aggraver la pollution de l'air pour les autres communes traversées.

Émissions de gaz à effet de serre

L'étude air et santé estime que le projet permettra une diminution de la consommation de carburant de 2,7 % en situation de projet en 2043 par rapport au scénario de référence sans projet en 2043, sur la base des hypothèses d'évolution du trafic évoquées précédemment, ce qui implique que les émissions de gaz à effet de serre associées baisseraient également.

L'étude d'impact cite quelques postes d'émission en phase travaux et en phase d'exploitation, mais ne présente pas de bilan complet des émissions de gaz à effet de serre incluant celles liées à la construction de l'ouvrage, qui permettrait de calculer une durée d'amortissement des émissions liées à la construction dans l'hypothèse où le bilan carbone du projet serait effectivement positif.

L'Ae recommande au pétitionnaire de compléter l'étude d'impact avec un bilan global des émissions de gaz à effet de serre (GES) du projet intégrant la phase travaux et la phase d'exploitation et, si le bilan est négatif, de proposer des mesures de compensation, si possibles locales, des émissions de GES consécutives au projet.

L'Ae signale à cet effet qu'elle a publié dans son recueil « les points de vue de la MRAe Grand Est¹⁹ », pour les porteurs de projets et pour la bonne information du public, ses attentes relatives à la présentation du bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES).

Elle signale également la publication récente d'un guide ministériel sur la prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans les études d'impact²⁰.

Bruit

Concernant le bruit, le bureau d'étude n'a réalisé des modélisations acoustiques que sur la période diurne, considérant que l'indicateur de jour Laeq (6h-22h) était le plus représentatif de la gêne sonore. Une modélisation sur la période nocturne serait néanmoins souhaitable pour confirmer la maîtrise des nuisances sonores sur cette période et permettre une communication

16 L'indice pollution population est issu du croisement des données de population avec les concentrations en NO₂ calculées

17 Particules de diamètre inférieur à 10 µm

18 Particules de diamètre inférieur à 2,5 µm

19 Point de vue consultable à l'adresse : <http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/les-points-de-vue-de-la-mrae-grand-est-r456.html>

20 https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Prise%20en%20compte%20des%20C3%A9missions%20de%20gaz%20C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact_0.pdf

plus transparente sur les effets du projet sur les niveaux sonores nocturnes.

Un écran acoustique absorbant de 2,5 m de hauteur et de 440 m de long sera construit le long de la nouvelle route du côté est pour réduire le bruit au droit des habitations proches. L'habitation la plus proche au niveau du mur anti-bruit est à environ une vingtaine de mètres de la route. Au niveau de l'entrée de la route dans l'agglomération, une habitation est en bordure immédiate de la route.

L'étude d'impact montre une très forte diminution du nombre de personnes exposées à des niveaux de bruit supérieurs à 70 dB, passant de 65 à 7 personnes, et à des niveaux de bruit compris entre 65 et 70 dB, passant de 153 à 12 personnes.

L'Ae recommande au pétitionnaire d'évaluer les impacts du projet sur le bruit en période nocturne.

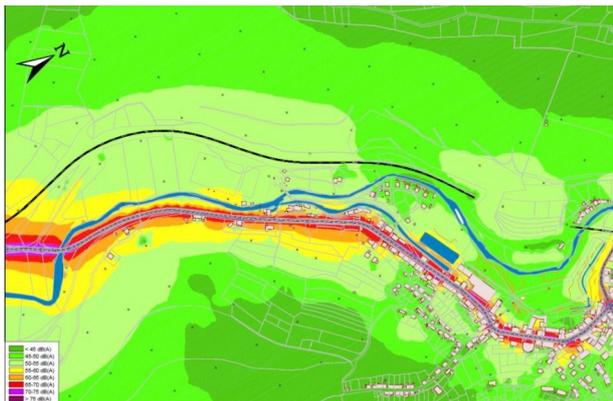


Figure 7: Niveaux de bruit en 2043 sans projet

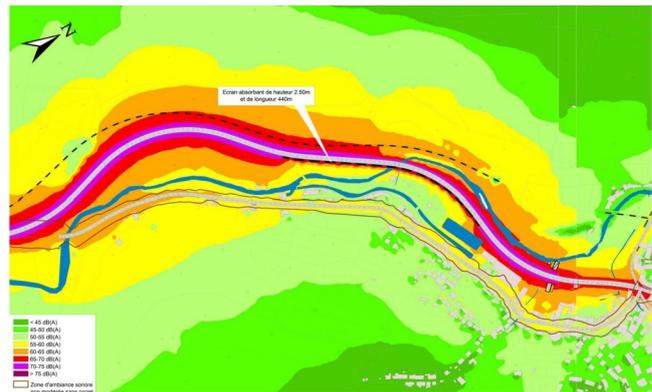


Figure 8: Niveaux de bruit en 2043 avec projet

3.1.3. Le risque d'inondation

Le projet est situé dans des zones d'aléas faibles à très forts du PPRI de la Bruche.

La construction de remblais dans les zones inondables réduit le champ d'expansion des crues, ce qui peut aggraver le risque d'inondation en amont ou en aval.

Le projet prévoit des mesures de compensation hydraulique, qui consistent à décaisser des terrains proches de la Bruche pour reconstituer le volume disponible pour l'expansion des crues.

5 zones de compensation sont envisagées (voir figure 9 ci-après). Les zones de compensation seraient inondées dès la crue annuelle.

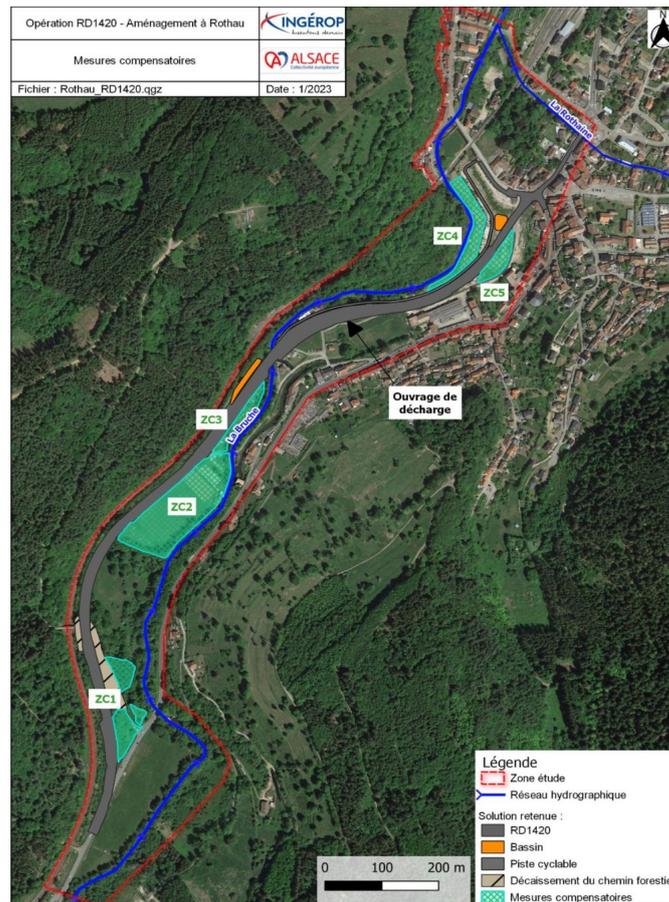


Figure 9: Zones de compensation hydraulique

Le futur pont franchissant la Bruche ne sera pas en capacité d'évacuer le débit d'une crue centennale, un ouvrage de décharge (pont cadre) sera construit sous la route en aval pour laisser passer l'excédent d'eau.

La chaussée est au-dessus de la cote des plus hautes eaux et ne sera donc pas inondée.

Le projet provoque des hausses importantes de la hauteur de la ligne d'eau en période de crue, pouvant atteindre voire dépasser 1 m. D'après l'étude d'impact, le projet n'a pas d'impact sur le risque d'inondation en amont ou en aval du périmètre du projet.

L'étude d'impact est peu précise concernant les conséquences de cette augmentation de la hauteur des crues sur la sécurité des biens et des personnes, notamment au regard des usages futurs des terrains concernés.

L'Ae recommande au pétitionnaire d'évaluer les conséquences de l'augmentation de la hauteur des crues sur la sécurité des biens et des personnes.

3.1.4. La pollution des sols et l'eau

Les bâtiments de l'usine Steinheil ont été démolis entre 2012 et 2014. Un bassin étanche a été construit en 2015 et 2 500 m³ de boues polluées provenant du vide sanitaire de l'usine y sont stockés. Ce bassin est surveillé par 2 piézomètres. Des analyses réalisées en novembre 2017 ont montré l'absence d'impact significatif de ce bassin sur les eaux souterraines. La nouvelle route passera à 10 m du bassin.

À partir de 1981, la société Steinheil s'est équipée d'une station d'épuration pour le traitement de

ses eaux usées et des pâtes d'impression. Les bassins de décantation contiennent encore des boues issues de l'activité industrielle.

Les eaux de ruissellement des chaussées seront collectées dans 2 bassins de 622 m³ et 306 m³ puis rejetées dans la Bruche à un débit régulé.

Au vu de la nature du projet et des modalités de gestion des eaux pluviales, la création de la route n'aura pas d'impact sur les eaux ou les personnes en lien avec la pollution existante sur le site, à l'exception des zones de compensation hydraulique situées au droit de l'ancien site industriel ; l'Ae relève que le dossier indique que certaines zones de compensation seront en eau dès la crue annuelle. L'Ae s'est interrogée sur les risques de pollution des eaux superficielles et souterraines en cas d'ennoyage régulier du site pollué et de ses bassins de stockage et de décantation encore remplis de produits pollués.

L'Ae recommande au pétitionnaire d'évaluer les impacts sur la qualité des eaux superficielles et souterraines des mesures de compensation hydraulique situées sur des terrains pollués, et en cas de risque de pollution des eaux de rechercher des solutions alternatives pour la compensation hydraulique.

3.1.5. Le paysage et le patrimoine

Le projet n'est pas concerné par des servitudes liées aux monuments historiques.

Le projet va modifier le paysage en fond de vallée au niveau de l'entrée sud de Rothau. L'entrée de ville est déplacée puisqu'elle se fera par la nouvelle route devant l'église.

L'étude d'impact présente 2 photomontages montrant l'intégration paysagère du projet au niveau de la place du Général de Gaulle. L'étude d'impact ne permet pas d'apprécier de façon complète l'impact paysager du projet, sa visibilité depuis les habitations riveraines, et la qualité paysagère de la nouvelle entrée d'agglomération telle qu'elle sera perçue par les automobilistes arrivant à Rothau depuis la nouvelle route.

L'étude d'impact indique sans plus de précisions que des aménagements paysagers sont prévus.

Il est nécessaire de les présenter et d'expliquer en quoi ils améliorent l'intégration paysagère du projet.



Figure 10: Vue de l'extrémité nord du projet

Le photomontage de la figure 10 précédente interpelle sur la lisibilité, la qualité et la sécurisation de la situation du projet après travaux pour les différents usages urbains (piétons, vélos, usagers de la rue, habitants de la commune...) et usages purement routiers de la déviation se connectant à cet endroit.

L'Ae recommande au pétitionnaire de :

- **compléter l'étude d'impact avec des photomontages permettant d'apprécier les vues depuis la nouvelle route et les vues depuis les environs sur la nouvelle route ;**
- **présenter les mesures d'intégration paysagère et de sécurisation des espaces publics du projet et leurs effets et les principes d'aménagement urbain notamment au niveau de la Place du Général de Gaulle.**

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 présente clairement le projet, les différentes thématiques abordées et les conclusions de l'étude.

L'Ae recommande au pétitionnaire de mettre à jour le résumé non technique en fonction des suites qui seront données à ses recommandations précédentes.

METZ, le 12 septembre 2023

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

Jean-Philippe MORETAU