

Préfecture du Bas-Rhin
Direction de la Coordination des Politiques Publiques
et de l'Appui Territorial
Bureau de l'Environnement et de l'Utilité Publique

Autorisation environnementale

Installation soumise à autorisation au titre du Code de l'environnement
dans le domaine de l'eau

Enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale présentée
par la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
(DREAL) Grand Est pour l'aménagement de la RN-59
entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat - Déviation de Châtenois
à Châtenois

**Observations et propositions adressées par le public à la commission d'enquête
sur la boîte mail de la préfecture du Bas-Rhin (pref-autorisation-environnementale@bas-rhin.gouv.fr).**

1° - J d GRANDINI :

le 17/04/2019 – 11h27

Bonjour Mmes et M les commissaires enquêteurs,

Je suis POUR le contournement de Chatenois.

Je dis qu'il y a URGENCE de le réaliser enfin après des décennies de retard et de procédures.

Je dis OUI il faut déroger à l'interdiction du code de l'environnement et que le Préfet donne cette autorisation environnementale.

En même temps ou tout de suite il faut IMPERATIVEMENT INSTAURER la taxe sur les camions étrangers en transit (équivalent à la Maude Allemande) sur cet axe mais aussi sur toute l'Alsace.

Il faut que les autorités RENONCE à vouloir faire passer tous les camions par le tunnel Maurice Lemaire de Ste Marie.

Il faut AMELIORER les pistes cyclables et chemins de randonnées (GR, Compostel et autres) dans le cadre du projet et autoriser la piste et chemin le long du Giessen.

Il faut profiter des travaux génie civil et terrassement de ce chantier pour SUPPRIMER la pollution visuelle et paysagère que constituent toutes les lignes aériennes électriques et téléphoniques qui pullulent dans le secteur.

Il faudrait améliorer l'accès au contournement en venant de l'autoroute (sens Strasbourg Colmar) par la création d' une sortie avant la route (59) Sélestat Chatenois puis la longer et enfin se connecter sur le giratoire. Cela ferait une sortie spécifique Tunnel et vallées de Villé et Ste Marie au lieu d'aller

Mise à jour le : 20/05/2019

plus loin et de se connecter sur un giratoire déjà surchargé à certaines heures. Les emprises foncières qui doivent être ex DDE existent déjà.
il faudrait aussi améliorer la sécurité entre Val de Villé et Lièpvre.

Donc OUI au contournement de Chatenois et OUI à l'autorisation de réaliser (urgence) les travaux nécessaires au contournement déviation de Chatenois et des travaux connexes et annexes.

Bien cordialement,
J d GRANDINI

2° - Christophe CLEMENT :
le 19/04/2019 – 14h55

Bonjour

Je me suis déplacé en mairie pour observer les plans du contournement en Mairie.

Sur le grand plan je n'ai pas trouvé l'ensemble des légendes.

Au niveau des compensations:

Concernant l'avenir du vieux chemin de sélestat.

Passera t'il bien sous la départementale et sur l'autoroute?

Y aura t'il une piste cyclable (et non une bande) et une voie piétonne jusque Sélestat

Que signifient les symboles au niveau neurerweg et sur le point OA6

Des mesures antibruits couvrant bruit autoroute et accès jusqu'au contournement seront elles prises?

Bien à vous
CLEMENT Christophe

3° - Pierre ERNST (15 route Romaine - Châtenois) :
le 30/04/2019 – 14h29

Bonjour,

Je voudrais remercier tous les intervenants à la réunion publique du 29 au soir à Châtenois ,celle-ci nous a éclairés sur de nombreux points mais, bien-sûr ,pas tous.

Je n'ai pas pu poser les questions suivantes:

Que se passera -t-il si un avis défavorable est émis ?

Quel est le coût de l'ensemble des études environnementales menées depuis le début du processus engagé depuis plus de 40 ans?

Quel est le surcoût des mesures compensatoires et autres proposées?

N'aurait-on pas pu déplacer dans un endroit sûr et adapté les plantes et la faune protégées du secteur en leur offrant un milieu plus propice qu'au bord d'une voie express qui sera toujours polluante ? Avec les économies alors réalisées n'aurait pas pu ,en compensation pour le genre humain qui fait partie aussi de l'environnement, créer un piste cyclable entre Sélestat et Lièpvre ou des parkings de covoiturage aux endroits névralgiques .Quels sont les changements environnementaux fondamentaux ,depuis la précédente enquête de 2012, qui laisseraient penser à un succès de la présente ?

Les décideurs de 2012 sont-ils conscients des dégâts de la pollution causés à l'être humain en rejetant alors le projet.

Peut-on parler de non assistance à personnes en danger?

En vous remerciant vivement de vos réponses

Bien à vous

Pierre Ernst

4° - Catherine MEYER :

le 03/05/2019 – 13h51

Mesdames et Monsieur les Commissaires,

J'ai assisté à la réunion publique à Châtenois le 29 avril et me permets de mettre par écrit une ou deux remarques suite à celle-ci.

D'une part , habitant Châtenois, je ne peux que constater l'urgence à sortir les riverains de la RN 59 d'une situation qui devient invivable.

Cependant je fais mienne la phrase d'un Monsieur qui a pris la parole lors de la réunion publique et qui disait qu « il s'agit d'une solution d'un autre âge », comme à mon avis toute initiative qui fait de la route le moyen incontournable de se déplacer à l'heure actuelle.

N'aurait-il pas été judicieux de mettre à profit les quarante ans de tergiversation et d'étude pour trouver une alternative efficace aux déplacements routiers dans les vallées et aussi sur la A 35. On n'en serait peut être pas là aujourd'hui.

Les associations et la Dreal n'étant pas d'accord sur les chiffres, j'ai effectué mon propre comptage hier dans la journée:partant sur une circulation de 10h/jour j'ai trouvé une circulation moyenne de 12 000 Poids lourds/jour à 12 h et pour confirmer en refaisant le comptage le soir 9700 poids lourds/jour à 18 heures.Le chiffre exact devant probablement se situer entre les deux. Je ne vous apprendrai rien en disant qu'il ne s'agit pour l'essentiel pas d'un trafic de desserte mais de transit. Une première mesure à prendre serait à mon sens une réelle alternative de ferroustage. Le déplacement d'une partie du trafic sur L'Allemagne, n'est qu'un pis aller, tout comme le sera le contournement de Châtenois : un simple déplacement des sources de pollution et non une réduction de celle-ci.

Pour en revenir à Châtenois, comme dit ci-dessus, le contournement est une solution d'urgence ne faisant que déplacer le problème de quelques centaines de mètres. La pollution due au trafic ne disparaîtra pas et gageons qu'elle s'accroîtra dans les années à venir , continuant à peser sur la santé des riverains et mettant en péril les milieux naturels qui auront été déplacés avec la route.

Mise à jour le : 20/05/2019

La Dreal concède une augmentation de 400 à 500 passages/jour de poids lourds pour délester les cols vosgiens, je ne suis pas sûre que l'avenir confirmera ces chiffres et même s'il devait en être ainsi situation va vite devenir intenable en amont de Châtenois.

J'espère que, comme l'a suggéré une personne, des mesures de la nuisance sonore et de qualité de l'air seront faites et portées à la connaissance du public, ainsi peut être qu'avant le passage à 2X2 voies, se rendra t-on compte qu'il ne s'agit que d'un sparadrap sur une une jambe de bois et mettra t-on en place de réelles solutions de diminution du trafic : aire de covoiturage, ligne de bus avec passages réguliers, piste cyclables...je ne parle pas du train puisqu'on en a démonté la ligne.

Cordialement,

Catherine Meyer

5° - Claude FRISON :

le 08/05/2019 – 15h41

bonjour,

dans le cadre de l'enquête publique en objet, et suite à ma rencontre avec les commissaires-enquêteurs, qui m'ont apporté quelques éclaircissements, je vous apporte ci-dessous l'ensemble de mes commentaires, suggestions et questions restées sans réponse.

D'UN POINT DE VUE GLOBAL

L'Alsace est une région où le réchauffement se fait fortement ressentir. Il ne devrait plus y être question d'augmenter les surfaces goudronnées et étanches.

Par ailleurs, la disparation accélérée des espèces animales et végétales, récemment encore confirmée, ne devrait pas être aggravée délibérément.

Un projet vieux de 45 ans peut sans honte être réexaminé et remis en cause, à la lumière de ces constats, et aussi de bien d'autres données actuelles sur la dégradation de notre environnement.

SUR LE PROJET

Il est aberrant de mettre en place une nouvelle route à 3 puis 4 voies, desservant des vallées où l'issue ne se fera jamais que sur deux voies. Le projet est surdimensionné par rapport également à l'espace disponible, ceci dès l'entrée dans le val de Villé.

DIMENSION LOCALE DU PROJET

La nationale actuelle est essentiellement utilisée en desserte locale, pour les allers et retours domicile/travail des habitants. L'ambition est d'augmenter considérablement le trafic, en amenant un grand nombre de camions sur le parcours. Cet aspect n'a pas été présenté clairement aux habitants, qui imaginent encore pour la plupart que la déviation mettra fin aux gênes actuelles des riverains.

Mais qu'est-ce qu'une heure ou deux d'embouteillage par jour dans les rues de Châtenois, au grand maximum, au regard des nuisances qu'apportera un trafic incessant : bruit, pollution, destruction définitive du paysage et des milieux naturels ?

En effet, une circulation augmentée, en surplomb du sol naturel, et qui plus est au nord de Châtenois – du côté des vents dominants – apportera un surcroit de dérangements sur un large périmètre, notamment tout le secteur habité du nord de la commune. Le vent du nord transportera quotidiennement vers le sud bruit et particules, sans commune mesure avec la situation actuelle.

Mise à jour le : 20/05/2019

PROPOSITIONS DE COMPENSATION EN MATIERE DE PAYSAGE

Une étude paysagère est indispensable, qui n'apparaît pas dans le dossier actuel. L'ouverture des vues depuis la route des vins vers le val de Villé devra être préservée, les ouvrages devront être accompagnés d'une végétation appropriée, notamment via la plantation d'arbres à grand développement, de haies et pelouses intégralement d'espèces locales. Les talus devront être particulièrement soignés et abondamment végétalisés, mais sans occulter les perspectives vers la plaine et les différents châteaux.

Un suivi sur plusieurs années sera incontournable pour éviter l'envahissement de l'emprise par les espèces que sont la Renouée du Japon et le Robinier.

PROPOSITIONS DE COMPENSATION EN MATIERE D'HABITATS NATURELS

Le lit majeur du Giessen présente de grandes opportunités de restauration des habitats. Un suivi régulier pourrait permettre de réduire puis supprimer les Renouées du Japon, ce qui rouvrira des espaces de sous-bois, lisières et clairières propices aux espèces tant végétales qu'animales menacées par le chantier.

PROPOSITIONS COMPLEMENTAIRES POUR LA CONSERVATION DES ESPECES

Sols, hygrométrie, et modes de gestion doivent être réunis pour que se pérennisent toutes les espèces patrimoniales du secteur. Au-delà des transplantations, qui seront sans doute confiées aux personnes les plus compétentes, les propriétaires et exploitants, voire les autres usagers, devraient être sensibilisés aux meilleures pratiques.

Avons-nous cette certitude, notamment pour les parcelles où les plantes protégées seront installées ?

PROPOSITIONS EN MATIERE DE BRUIT

Une étude plus poussée que la simulation présentée dans le dossier est indispensable. En effet, l'impact des vents dominants n'y est pas pris en compte. Or les habitants de Châtenois savent que bruits et odeurs arrivent essentiellement par le nord. De vraies mesures anti-bruit devront être prises, et pour cela une meilleure information des castinétains les plus concernés devra être apportée.

PROPOSITIONS EN MATIERE DE POLLUTION

Alors là, je ne vois pas, hormis l'interdiction stricte de circuler sur ce parcours, à tout véhicule polluant, tous les jours et les nuits où la situation météorologique sera critique et induira une alerte à la pollution...

Je vous remercie de bien vouloir tenir le plus grand compte des éléments ci-dessus, et reste à votre disposition pour toutes précisions.

Claude Frison

6° - Colette Marchal (24 rue du Général de Gaulle - 68700 Wattwiller) :

le 09/05/2019 – 10h24

Madame, Monsieur, je souhaite apporter ici ma contribution à l'enquête publique relative au contournement de Châtenois.

Je ne comprends pas que l'on en soit toujours à vouloir rogner les terres agricoles au bénéfice du moteur à essence ou diesel. Nous disposons aujourd'hui de suffisamment de connaissances, de données chiffrées, de statistiques pour comprendre l'urgence qu'il y a à réduire l'utilisation des

Mise à jour le : 20/05/2019

énergies fossiles. Aujourd'hui, la priorité devrait être le rail : introduire ou réintroduire dans toutes les vallées le tram-train, moyen de déplacement doux, très peu polluant (certes, le nucléaire n'est pas propre, mais on choisit un moindre mal en attendant d'évoluer vers d'autres sources d'énergie).

Aussi, je vous demande de renoncer à ce projet de contournement, projet d'une époque révolue. Pensons aux générations futures.

Je vous saurai gré de bien vouloir confirmer l'insertion de cet avis dans le dossier de l'enquête publique.

Bien cordialement

Colette Marchal

7° - **Thierry VETTER :**

le 09/05/2019 – 21h35

Bonjour,

Je ne réponds pas directement à cet enquête d'utilité publique, mais vous soumet une réflexion à propos des travaux actuellement en cours sur le réaménagement du carrefour du Danielsrain, directement lié à ce projet.

<http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/giratoire-du-danielsrain-r6939.html>

J'ai déjà écrit à la DREAL il y a deux mois, mais n'ai pas encore obtenue de réponse à ce jour (Numéro d'accusé d'enregistrement : 155343809500).

Si ce carrefour est très accidentogène et méritait bien un réaménagement, c'est également un point de passage régulièrement fréquenté par les randonneurs en tout genre (marcheurs comme VTTistes), dont je fais partie.

De nombreux sentiers de randonnées démarrent de Hurst ou de l'air de repos toute proche, et plusieurs sentiers balisé du club vosgien relient ces deux points en traversant la RN59.

[https://www.geoportail.gouv.fr/carte?](https://www.geoportail.gouv.fr/carte?c=7.346598908008974,48.276464066610686&z=16&10=GEOGRAPHICALGRIDSYSTEMS.MAPS.SCAN25TOUR.CV::GEOPORTAIL:OGC:WMTS(1)&permalink=yes)

[c=7.346598908008974,48.276464066610686&z=16&10=GEOGRAPHICALGRIDSYSTEMS.MAPS.SCAN25TOUR.CV::GEOPORTAIL:OGC:WMTS\(1\)&permalink=yes](https://www.geoportail.gouv.fr/carte?c=7.346598908008974,48.276464066610686&z=16&10=GEOGRAPHICALGRIDSYSTEMS.MAPS.SCAN25TOUR.CV::GEOPORTAIL:OGC:WMTS(1)&permalink=yes)

Or j'ai toujours trouvé cette section plutôt dangereuse, car entre le carrefour et l'air de repos, il faut longer la route nationale sur près de 200 mètres, avec un accotement quasi inexistant à cet endroit.

Or d'après les plans que j'ai pu consulté du futur giratoire, le détour engendré augmentera encore cette distance, où cyclistes et marcheurs seront obligé d'emprunter la voie, en contact direct avec le trafic (voitures et poids lourds).

C'est pourquoi je souhaiterais savoir si un aménagement particulier pour ces usagers avait été étudié? Comme par exemple, des passages piétons, un accotement élargi, une bande cyclable, un tunnel, une passerelle, ou que sais-je encore...

Il serait peut-être par exemple possible de réaménager le futur ancien tracé de la RN59 en chemin forestier.

En passant cette section, j'ai souvent remarqué un vieux chemin en friche, juste au niveau du virage, rendu inaccessible par la glissière de sécurité et qui à l'air de monter le pied de la montagne en direction d'une habitation signalé sur les cartes, mais qui n'a plus l'air d'exister aujourd'hui.

Je ne sais pas où conduit ce chemin, mais si il mène bien à l'air de repos, il serait alors possible de créer un itinéraire continue, à l'abri de la circulation, en le liant au tracé actuel de la RN59 qui sera déclassé et en le complétant par un sentier menant au futur giratoire. Le club vosgiens pourrait alors très bien le baliser, pour inciter tous le monde à l'emprunter, et ne resterait alors plus qu'à

sécuriser le giratoire, par un doublement de passages piétons et bande cyclable.

Avec le ruisseau, la voie de chemin de fer et la route nationale, il est assez compliqué de traverser la vallée, d'un versant à l'autre. Et il n'y a pas vraiment d'autre point de passage que celui-ci entre Lièpvre et Val de Villé. De ce fait, toutes les traversés pédestres dans le secteur doivent sans doute se concentrer sur ce carrefour.

D'ailleurs, la piste cyclable arrivant de la plaine et passant par Hurst (juste derrière l'usine), offre elle aussi un point d'accès privilégié vers cet aire de repos, comme point de départ de randonnée (après avoir traversé et longé la route nationale).

C'est pourquoi il serait bien dommage de ne pas profiter des travaux en cours pour en rendre la traversé plus sûr, face au très fort trafic de la RN59.

Thierry Vetter



8° - O. BERGEROT :

le 12/05/2019 – 15h28

Madame, Monsieur,

Habitante de Châtenois depuis maintenant 15 années, je tenais à m'exprimer sur ce projet de déviation.

J'utilise régulièrement la RN 59 pour me rendre à Villé et en dehors des heures de pointe ce qui représente environ 2 heures par jour, la circulation est très fluide.

Effectivement la circulation est fortement ralentie au moment de ces heures de pointe mais à mon avis cela ne justifie pas de telles travaux qui auront un impact environnementale déplorable.

Ne serait-il pas plus judicieux d'envisager un aménagement de la RN 59 ? Je souhaite vivement que le site naturel qui longe le Giessen soit préservé.

Mise à jour le : 20/05/2019

Je vous remercie d'avance .

Veillez agréer, Madame, Monsieur mes meilleurs salutations.

O.Bergerot

9° - Alice MOREL, Présidente de l'Association du Massif Vosgien (16 Rue Charles De Gaulle - 88400 GERARDMER) :
le 14/05/2019 – 11h23

Monsieur le Commissaire enquêteur,

Notre association qui regroupe les 580 communes du massif des Vosges suit avec attention le projet de déviation de Châtenois, maillon indispensable pour la mise en œuvre d'un schéma d'ensemble de la circulation des poids lourds à l'échelle du Massif.

Nous avons à ce titre participé à la réunion publique qui a eu lieu le 29 avril 2019 pour prendre connaissance des différents éléments du dossier soumis à l'enquête publique.

Dans ce cadre, nous vous faisons parvenir le texte adopté par le bureau de notre association réuni ce mardi 14 mai à Gérardmer.

Vous souhaitant bonne réception de ce document,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, l'expression de mes salutations respectueuses.

Alice Morel

Présidente



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RNS9 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

10° - Mairie de PLAINFAING :

le 14/05/2019 – 16h29

Bonjour,

Suite au mail de l'Association du Massif Vosgien de ce jour, je vous prie de trouver ci-joint le document signé par Mr le Maire s'associant à cette démarche.

Vous en souhaitant bonne réception.

Bien cordialement.

Christine GRANDCOLAS, Secrétaire Générale

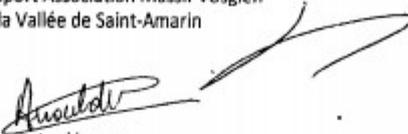
C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche

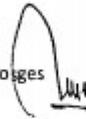


François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien

Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Patrick LAUEVÉE,
Maire de Plainfaing
Vice-Président de la Communauté d'Agglomération
de Saint-Dié des Vosges



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

11° - Mairie de GRANDRUPT :

le 14/05/2019 – 18h14

Monsieur le Préfet,

Je vous prie de trouver en PJ le document établi par l'association du massif vosgien auquel je m'associe en tant que maire de la commune de Grandrupt.

Salutations distinguées.

Le maire : Christian HARENZA



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruèche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges

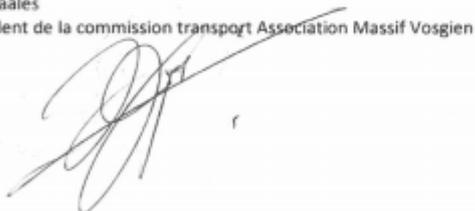


Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien

Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



ehoukan HAREKZA, maire de Grandrupt, 88140



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

14/05/19 11:38

Déviation Châtenois - enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019

à :

Madame le Maire,
Monsieur le Maire,

Comme vous le savez, notre association suit avec attention le projet de déviation de Châtenois, maillon indispensable pour la mise en œuvre d'un schéma d'ensemble de la circulation des poids lourds à l'échelle du Massif.

Nous avons à ce titre participé à la réunion publique qui a eu lieu le 29 avril 2019 pour apporter notre soutien à ce projet.

Dans ce cadre, nous vous faisons parvenir une copie du texte adressé au commissaire enquêteur par le bureau de notre association réuni ce mardi 14 mai à Gérardmer.

Vous pouvez vous associer à cette démarche en retournant ce document avec votre signature à l'adresse électronique suivante pref-autorisation-environnementale@bas-rhin.gouv.fr **avant ce vendredi 17 mai 2019 à 17h30.**

Bien cordialement,

Alice Morel

Présidente

Association du Massif Vosgien
16 Rue Charles De Gaulle
88400 GERARDMER

Alice Morel
Châtenois
Maire-2A
le 14/05/2019



Pièce jointe (1)



Déviation Châteno...

12° - Mairie de HOHROD :

le 14/05/2019 – 20h21

Bonjour,

veuillez en trouver en fichier joint mon soutien à ce projet important pour le massif des Vosges

Bernard H. FLORENCE, Maire de Hohrod



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

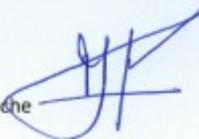
Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier **soutien** au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruère



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien

Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

13° - Mairie de LA BRESSE :

le 15/05/2019 – 09h39

Monsieur Le Préfet,

Suite à l'enquête publique concernant la déviation de Châtenois, nous vous remettons ci-joint le texte intitulé "*Régularisation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois*" transmis par l'Association du Massif Vosgien au commissaire enquêteur chargé du dossier et visé par M. Hubert ARNOULD, Maire de La Bresse.

Recevez nos cordiales salutations.

Karen MATHIEU, Assistante de la DGS



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villié et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RNS9 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche

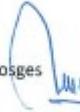


François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture-Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

14° - Mairie d'ODEREN :

le 15/05/2019 – 11h05

Bonjour,

Je vous prie de bien vouloir trouver en PJ la motion de soutien au projet de déviation de Châtenois.

Bien cordialement

Francis ALLONAS, Maire d'ODEREN



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier encore plus dense, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Banhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien

Francis ALLONAS
Maire



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

15° - Mairie du BONHOMME :

le 15/05/2019 – 11h31

Bonjour,

Veillez trouver ci-joint un texte signé par Monsieur le Maire dans le cadre de l'enquête publique sur la déviation de Châtenois à l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur.

Veillez m'accuser bonne réception de ce courriel svp.

Cordialement.

Anaïs SIESS, Secrétaire générale



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Banhomme et Saôles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RNS9 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche

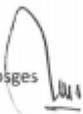


François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien

Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Le Maire,
Jean-François BOTTINELLI



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

16° - J.-C. Dousteysier, Maire de VENTRON (88):

le 15/05/2019 – 14h08

Membre de l'association des Élus du Massif Vosgien, j'apporte avec mes collègues le soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « *Autorisation environnementale - Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-vosges et Sélestat - Déviation de Châtenois* ».

J.-C. Dousteysier,
Maire de VENTRON - 88 -



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RNS9 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

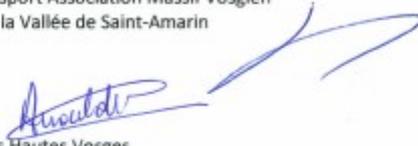
C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier **soutien** au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

17° - Mairie de LA PETITE RAON :

le 15/05/2019 – 16h03

Madame, Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint un document concernant la régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien.

Vous en souhaitant bonne réception.

Cordialement.

Maryline VERONESE, Adjoint Administratif



ASSOCIATION DU
MASSIF VOSGIEN

Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RNS9 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

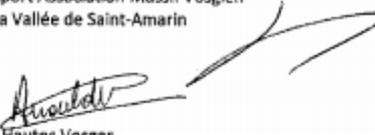
C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruère

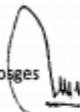


François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien

Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Jean RABOLT,
Maire de LA PETITE-RAON
Communauté d'Agglomération
de SAINT-DIE-DES-VOSGES



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

18° - Mairie de CHATAS (88):

le 15/05/2019 – 19h02

Monsieur le Préfet,

Je vous prie de trouver en PJ le document signé faisant état de mon soutien à ce projet.

Salutations distinguées.

Le maire : Brigitte GAMAIN



ASSOCIATION DU
MASSIF VOSGIEN

Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier encore plus dense, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Banhomme et Sadles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villedieu et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RNS9 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruère



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Sâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Le maire :

Le Maire,
Brigitte GAILLARD



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

19° - Mairie de COMBRIMONT (1 place de la Mairie 88490 COMBRIMONT) :
le 16/05/2019 – 09h33

Bonne réception
Bien cordialement

Isabelle MASSON, *Secrétaire de Mairie*



ASSOCIATION DU
MASSIF VOSGIEN

Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Sadles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devaient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RNS9 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châteaufort ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien

LE MAIRE
Annie-Marie BARTH



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

20° - Mairie de CLAIREGOUTTE:

le 16/05/2019 – 09h35

Bonjour,

Vous trouverez ci-joint le document de soutien signé par Monsieur le Maire, Gilles Grosjean.

Bonne journée

Cordialement

Stéphanie LAINE



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

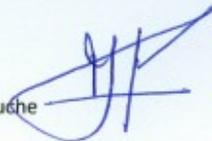
Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier **soutien** au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RNS9 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche

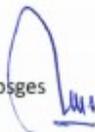


François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Gilles GROSJEAN,
Maire de Clairegoutte
Vice-Président de la Communauté de Communes Rahin et Chérimont
Membre du Bureau et Comité syndical du Parc naturel régional des Ballons des Vosges



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

21° - Mairie de SAINT BLAISE LA ROCHE (1, Route de Colroy - 67420 SAINT BLAISE LA ROCHE) :

le 16/05/2019 – 11h19

Madame, Monsieur,

La commune de Saint-Blaise-la-Roche, traversée par la RD424 et la RD1420, fait partie des rares communes entre Strasbourg et Saint-Dié-des-Vosges qui n'ont pas de déviation.

Nous subissons au quotidien un trafic de poids lourds important qui excède les riverains en raison des nuisances sonores, des dégradations très rapides des tampons d'assainissement, des dégradations des bordures de trottoir et des dangers que représentent cette forte circulation auprès des piétons.

A ce titre, nous nous joignons et soutenons la démarche des élus du Massif concernant le projet de déviation de Châtenois qui fait actuellement l'objet d'une enquête publique (cf. document ci-joint).

En vous souhaitant bonne réception de ces informations,

Bien cordialement,

Le Maire, Gérard DESAGA



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier encore plus dense, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelalre,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien

Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Le Maire,
Gérard DESAÇA



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

22° - Jeanne Stoltz-Nawrot, Maire de Husseren-Wesserling :
le 16/05/2019 – 11h35

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique concernant le projet de déviation de Châtenois, nous souhaitons nous associer au courrier de l'AMV, les conditions de circulation sur la RN66 desservant notre vallée constituant un enjeu majeur.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, cordialement,

Jeanne Stoltz-Nawrot, Maire de Husseren-Wesserling



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

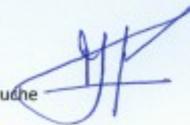
Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche

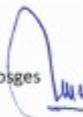


François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien

Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

23° - Mairie de CLOROY LA ROCHE:

le 16/05/2019 – 11h42

Bonjour,

Concernant le projet de déviation de Châtenois, nous nous associons à cette démarche par le document joint.

Cordialement,

LOMBARD Laurence, Secrétaire de mairie



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

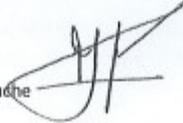
Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particuliers.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

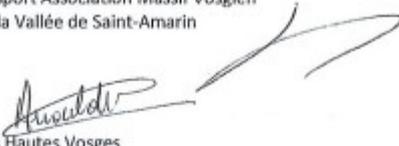
C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien

Emile FLUCK
Maire de Colroy la Roche





Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

24° - Mairie d'HURBACHE :

le 16/05/2019 – 11h45

Bonjour,

La commune d'Hurbache s'associe à la démarche de l'Association du Massif Vosgien relative à la déviation de Châtenois.

Vous trouverez ci-joint, le texte signé par mes soins.

Bien cordialement

Patrick VILLAUME, Maire d'Hurbache



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RNS9 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RNS9 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Chôtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruèche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien

Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Patrick Villaume,
Maire d'Hubaché



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

25° - Mairie de SAALES :
le 16/05/2019 – 15h02

Bonjour,
Je vous prie de trouver en pièce jointe un document concernant la déviation de Châtenois.
Sincères salutations

Dorothée CHRETIEN, Secrétaire de Mairie



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



**l'Adjoint au Maire
Claude BRIGNON**

Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

26° - Mairie d'AUBURE :
le 16/05/2019 – 09h39

Avec nos meilleures salutations



ASSOCIATION DU
MASSIF VOSGIEN

Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RNS9 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RNS9 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Brusche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien

Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Marie-Faule GAY
Maire d'Aubure



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

27° - Mairie de BACCARAT :

le 16/05/2019 – 16h35

Madame, Monsieur,

Monsieur Christian GEX, Maire de BACCARAT, s'associe à la démarche de l'Association du Massif Vosgien concernant la déviation de CHATENOIS.

A ce sujet, vous trouverez en pièce jointe, le courrier de l'Association du Massif Vosgien revêtu de la signature de Monsieur Christian GEX.

Je vous en souhaite bonne réception.

Bien cordialement.

Marie-Claire DIVOUX, Secrétaire du Maire et du DGS



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devaient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

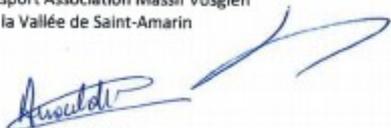
C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Christian GEX
Maire de BACCARAT



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

28° - ALSACE NATURE :
le 16/05/2019 – 17h37

Bonjour,
Veuillez trouver ci-joint les observations d'Alsace Nature au sujet de l'enquête publique sur le projet de déviation de Chatenois

Bien cordialement
François LARDINAIS, Coordinateur Bas-Rhin



Partout où la nature a besoin de nous

Strasbourg, le 16 mai 2019

Région et Bas-Rhin

8 rue Adèle Riton
67000 Strasbourg
Tél : 03.88.37.07.58
Fax : 03.88.25.52.66
siegeregion@alsacenature.org
www.alsacenature.org

Monsieur le Président de la
commission d'enquête
Mairie de Châtenois
81 rue du Maréchal Foch
67730 CHATENOIS

Nos réf : G4136/JCC/FL-09/2019

Suivi par : François Lardinats

Tél - courriel : 0388370758 - francois.lardinats@alsacenature.org

Objet : **Projet de contournement de Châtenois - enquête publique
pour l'autorisation environnementale**

Monsieur le Président,

Nous avons pris connaissance du projet de contournement de Châtenois, et tenons à apporter par la présente, l'avis de notre fédération sur un certain nombre de points.

1/ Remarques générales sur ce projet de déviation et portant atteinte à l'environnement

Ce dossier environnemental n'est tout simplement pas à la hauteur des véritables enjeux de ce projet. Il nous est présenté un ancien projet, dont l'objectif principal est de répondre à une problématique locale (nuisances dans la traversée de Châtenois, congestion aux heures de pointe, sécurité routière...), alors que dans la réalité ce projet servira surtout à absorber et à concentrer une grande partie du transit des poids lourds utilisant actuellement l'ensemble des cols vosgiens. C'est d'autant plus vrai que l'Etat, sensé financer 50% du montant pour environ 30 M€, laisse en réalité APRR, payer sa part. APRR serait-il le simple financeur d'un projet d'amélioration d'une problématique locale à Châtenois ? En tant que gestionnaire du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, la société APRR a tout intérêt à ce que le transit de véhicules par le tunnel augmente. Cet investissement privé pour le contournement pose question. L'objectif ne serait-il pas au final d'optimiser un axe de transit entre l'Alsace et les Vosges ? Pour régler le problème des riverains de Châtenois, on autoriserait la réalisation d'une infrastructure qui constituera un appel d'air et augmentera fatalement la circulation dans la vallée.

Pour info, le financement déguisé d'APRR est notifié dans un document du Sénat et a été avoué publiquement par le responsable du projet suite à une question posée lors de la soirée publique du lundi 29 avril à Châtenois.

D'une manière générale, et concernant les enjeux environnementaux, l'avis de l'Autorité environnementale de janvier 2012, résumait à lui seul le contexte environnemental :

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

2/ Remarques sur quelques éléments du dossier d'enquête publique

p2 Préambule

La traversée de Châtenois, dans le département du Bas-Rhin (67), est le dernier secteur engendrant des difficultés sur l'itinéraire Saint-Dié-des-Vosges / Sélestat. La RN59 dans ce secteur se trouve en milieu totalement urbanisé. Avec un trafic de l'ordre de 20 500 véhicules/jour dont 5% de poids lourds, la RN 59 engendre des problèmes de sécurité et d'importantes congestions sources de nuisances (bruit, pollution) pour les riverains.

Le dossier est fallacieusement présenté, dans le sens où il laisse croire que la traversée de Châtenois serait le "dernier secteur engendrant des difficultés sur l'itinéraire Saint-Dié / Sélestat"... "engendrant des problèmes de sécurité"... alors que la portion de 7 kms de RN59, entre le giratoire du Val de Villé et celui de Lièpvre, portion très sinueuse et la plus mortelle, ne sera pas aménagée. De la même façon qu'un certain nombre d'accidents ont également lieu sur l'actuelle voie rapide (3 voies), autre portion de 7 kms entre le giratoire de Lièpvre et le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines. Voir pièce annexe (accident mortels à l'automne 2018).

Le dossier fait **totalement** abstraction de cette double problématique.

C'est d'autant moins sérieux que ce projet de déviation va se coupler avec une forte restriction du transit actuel des camions par les différents cols vosgiens (Bonhomme, Saales, Hantz...), et qui viendront s'engouffrer sur ces 2 x 7 kms successifs actuellement déjà les plus mortels.

Ce report, d'ores et déjà programmé, aurait à minima du induire des études sérieuses et complémentaires concernant ces dits reports et **leurs évidentes conséquences environnementales** : pollution de l'air, accident routier et risque de pollution (tant de la coulée verte et bleue du Giessen, que des 14 kms de RN59 sinueux et déjà accidentogènes).

Pour mémoire : la pollution de la nappe phréatique par un seul accident de camion sur la RN83 près de Benfeld, il y a plus de 30 ans, a induit la fermeture d'un puits de captage d'eau potable près d'Erstein, avec un impact financier pour les contribuables... Qu'en sera-t-il dans la trame verte et bleue du Giessen ? Ou encore le long des 7 kms de RN59, non aménagés en accotements et bassins de récupération des polluants ?

Il est surprenant et contradictoire de lire dans un courrier de l'association des maires du massif vosgien (adressé au commissaire enquêteur), que ces élus sollicitent le report des camions de leurs vallées respectives vers le seul Val d'Argent, **en évoquant chez eux (vallée de la Bruche et du Bonhomme) des problématiques de pollution de l'air...** sans que cela ne les dérange de les transférer et de les concentrer sur le seul Val d'Argent !

Alsace Nature tient tout de même à préciser qu'elle partage la nécessité de répondre à la problématique actuelle des camions dans les cols vosgiens... mais pas en "bricolant" de cette façon-là... La problématique "transports" n'est pas limitée à l'unique traversée de Châtenois... Elle concerne tout le Centre Alsace, toute l'Alsace et même le transport européen des marchandises... Tout devrait être remis à plat (taxe allemande, écotaxe,

transport ferroviaire, covoiturage, plateforme multimodale...) dans une véritable politique des transports.

Si certains cherchent encore à minimiser ces reports de camions peu et mal chiffrés dans le dossier, nul doute que les maires des autres vallées, mais aussi les actionnaires du véritable financeur APRR (qui va financer la part Etat - 50 % - 30 M€), se chargeront de rappeler aux autorités concernées que les camions devront obligatoirement passer par le Val d'Argent, puis le tunnel.

Concernant le bruit, la déviation va certes soulager une centaine de riverains (qui rappelons le conserveront un trafic résiduel de 4 à 8000 véhicules selon les études !), mais elle viendra nouvellement impacter une centaines de personnes en situation de handicap (autistes, très sensibles au bruit et ayant besoin de calme) du centre APEI, qui seront sans doute invités à ne plus trop passer de temps dans leur jardin, actuellement "havre de paix"... au risque de se confronter, soit au bruit, ou alors à la pollution atmosphérique. Bien entendu, le maître d'ouvrage a prévu un mur anti-bruit ... et sans doute anti-pollution !



Photo Alsace Nature : centre APEI et coulée verte sur laquelle passerait la déviation

Pour mémoire, l'Autorité environnementale, dans son rapport de janvier 2012, avait déjà interpellé le maître d'ouvrage sur un certain nombre de points et avait déjà raison de penser qu'une « *appréciation de l'impact de l'ensemble du programme d'aménagement de l'itinéraire Sélestat/Saint-Dié était nécessaire* », tant du point de vue des trafics engendrés que de la sécurité routière... car les effets environnementaux induits ne le seront pas que sur la partie déviée de Châtenois.

p3 Préambule

L'aménagement de la déviation est prévu à 2X2 voies avec une première phase de réalisation à 2X1 voies sur voie lente avec créneaux de dépassement.

2x1voies ou 2x2 voies ? Les ouvrages d'art sont-ils tous dimensionnés pour une éventuelle future 2x2 voies ? Les remblais du tunnel, actuellement stockés, seront-ils tous évacués vers l'emprise du projet pour le moment limité à une 2x1 voies avec créneaux de dépassement, comme s'il s'agissait déjà d'une future 2x2 voies ? Sous couvert d'une hypothétique et future 2x2x voies, ne cherche-t-on pas à évacuer coûte que coûte la totalité des gravats stockés actuellement au Danielsrain simplement pour s'en débarrasser ?

p18 1.1.1.1 Fonctions de déplacement

faciliter la traversée des Vosges et ainsi les échanges entre l'Alsace et la Lorraine et notamment entre les pôles de Nancy et Colmar ;

En ligne directe entre les pôles de Nancy et Colmar, se trouve le col du Bonhomme (avec plus de 1200 camions/j). Pourquoi encore ne pas le notifier aussi directement dans le dossier ? Les chiffres sont pourtant connus, mais le dossier ne les mentionne pas, alors que le report des camions vers le seul Val d'Argent est déjà programmé ? ce report de trafic a été reconnu avoué lors de la soirée publique du lundi 29 avril à Châtenois.

p 18-19 1.1.1.2 Objectifs de protection de l'environnement, du paysage et des sites

l'acquisition de secteurs à forte valeur écologique ou à fort potentiel patrimonial, en compensation des impacts résiduels à la biodiversité, ou leur conventionnement.

Des mesures spécifiques au secteur viticole sont également prévues :

un profil en long rabaissé dans ce secteur, permettant les écoulements d'air froid de manière naturelle ;

"Impacts résiduels à la biodiversité"... Nous déplorons cette formulation très réductrice et fort peu révélatrice des enjeux patrimoniaux des secteurs impactés, alors que l'autorité environnementale et le dossier d'enquête lui-même évoquent sur certains points des impacts forts et majeurs. Est-il utile de rappeler que ce projet emprunte une trame verte et bleue sur un linéaire de 4 kms ? L'autorité environnementale le confirme.

Le simple fait d'acquiescer, dans l'environnement proche, des secteurs à forte valeur écologique, peut-il être considéré comme une compensation ? Un milieu naturel existant et déjà riche en biodiversité ne peut pas compenser une diminution liée au projet.

L'intérêt viticole a été clairement privilégié aux dépens de l'environnement. En effet et selon la logique de l'évitement, le tronçon situé à l'Est de la D35 aurait pu, sur une grande partie de son linéaire, suivre le talus dépressionnaire situé au Sud du lit majeur du Giessen, au lieu de le couper en deux le long d'un axe Ouest-Est, au mépris de la trame verte et bleue, au mépris de la biodiversité, au mépris d'un couloir biologique stratégique entre la plaine et les deux vallées vosgiennes.

p19 1.1.2 Rappel des études et décisions antérieures

1.1.2.1 Historique

À la suite d'une concertation soutenue et continue avec les acteurs locaux, la décision ministérielle du 20 août 1999 a approuvé l'Avant-projet sommaire (APS) de la déviation de Châtenois. Une Déclaration d'Utilité publique a été prononcée le 15 mars 2001 par arrêté préfectoral.

Comme indiqué très clairement dans le dossier, un APS approuvé il y a 20 ans, alors qu'on ne parlait pas encore de Natura 2000, sans les acteurs locaux associatifs, sans leur association fédérative Alsace Nature, alors qu'on ne parlait pas encore de perte de biodiversité tel qu'on le réalise aujourd'hui, alors qu'on ne parlait pas encore de la nécessité de préserver les trames vertes et bleues (avec des programmes régionaux et coûteux de remise en état).

Ce dossier aurait à minima nécessité une réactualisation de son APS sur des données plus sérieuses que l'APS modificatif du 28 sept 2009.

Le dossier d'études préalable valant avant-projet sommaire modificatif (APSM), prend en compte le parti d'aménagement conforté de la RN59 suite à l'approbation des Schémas de Services Collectifs de Transport le 18 avril 2002 (abrogés par ailleurs depuis). L'axe a ainsi vocation à être une liaison de desserte interrégionale sans fonction de trafic de grand transit (ce trafic empruntant les autoroutes contournant le massif Vosgien : A4 au nord et A 36 au sud).

p20 1.1.3 Le choix du projet parmi les différents partis envisagés

1.1.3.1 Présentation des fuseaux étudiés

Lors des études préalables à la première DUP, trois partis d'aménagement ont été envisagés :

1. Ne rien faire ;
2. Aménager la RN59 sur place ;
3. Dévier la RN59 (tracé neuf).

La première DUP date de 2002. Nous regrettons que cette DUP en raison de son antériorité n'ai pas eu à respecter la procédure environnementale ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Aucune étude sérieuse (chiffrée et techniquement réalisée), n'a envisagé le réaménagement sur place de la route actuelle. Et pourtant, l'Autorité environnementale l'avait souligné dans son rapport de janvier 2012 :

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

- *présenter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme d'aménagement de l'itinéraire Sélestat/Saint-Dié;*
- *élargir le champ d'examen des partis d'aménagement possibles en présentant, conformément à l'article R 122-3 II 3° du code de l'environnement, des variantes de moindre impact environnemental, notamment la **variante à 2x1 voie avec amélioration de l'exploitation des itinéraires existants.***"

Au-delà de son intérêt pour l'environnement naturel, déplacer plusieurs maisons situées le long de l'actuelle RN59 aurait été une solution financière peut-être moins coûteuse... mais apportant une tranquillité définitive aux familles concernées (nouvelles maisons aux normes d'isolation actuelles, plus de bruit ni de pollution de l'air sachant que les études évaluent le trafic résiduel à 4000/8000 véhicules/jour)
Nous déplorons l'absence d'études alternatives, celles produites n'allant que dans le sens du projet de contournement.

Du point de vue de l'accidentologie notamment, de 1996 à 2009 sur la section concernée, 19 accidents ont été dénombrés avec un bilan de 22 blessés et 4 tués.

Ces chiffres manquent de précision... secteur urbanisé ou RN59 non concernée par la déviation ?

Nous déplorons l'amalgame fait par les élus locaux sur la nécessité de cette déviation et les quelques 110 victimes réparties sur l'ensemble de l'axe Châtenois-Ste-Marie-aux-Mines.

Le futur contournement n'aurait eu qu'un faible impact sur ces regrettables accidents, les secteurs les plus accidentogènes se trouvant hors projet, aucuns aménagements n'y sont prévus.

Le projet apportera-t-il réellement une réponse à la sécurité routière sur l'ensemble des deux vallées en engendrant une hausse du trafic sur des infrastructures qui resteront inchangées ?

p21

Pour ce qui concerne la capacité de l'infrastructure, deux solutions ont été étudiées : une solution à 2x1 voie et une solution à 2x2 voies. Les nuisances importantes subies par les riverains de Châtenois (pollution de l'air, bruit, sécurité routière) sont causées par le trafic routier important qui emprunte l'actuelle RN 59 dans la zone agglomérée. Un des objectifs de l'opération est de réduire ces nuisances.

Les modélisations de trafic ont montré qu'une déviation à 2x1 voie maintient un trafic relativement important sur l'actuelle RN 59 (environ 8 000 véhicules par jour) et ainsi des nuisances encore fortes. A contrario, la solution de déviation à 2x2 voies ramène le trafic sur l'actuelle RN 59 à des valeurs beaucoup plus faibles (environ 4 000 véhicules/jour), et permet une diminution très sensible des nuisances.

Et pourtant le projet est une fausse 2x2 voies ! En réalité une 2x1 voies avec des zones de dépassement à 2 voies et des approches de giratoires réduites à 1 voie.

Pas de quoi résoudre les actuels problèmes de congestion mais surtout, cela va engendrer par voie de conséquence un trafic résiduel dans Châtenois, plutôt proche des 8000 véhicules/jour. Il est bien noté "diminution très sensible des nuisances", nous exprimons de grandes réserves sur leur réelle efficacité.

Afin de mieux cerner l'objectif d'amélioration de la sécurité porté par le projet de déviation de Châtenois, il est intéressant de préciser que sur la section concernée pour la période de 1996 à 2009, le nombre d'accidents s'élève à 19 avec un bilan de 22 blessés et 4 tués. Depuis 2010, 4 accidents ont été recensés sur la portion de l'actuelle RN59 qui sera déviée à la mise en service du projet, avec un bilan de 10 blessés et 2 tués (jusqu'à mi-2018). Nous sommes très loin des plus de 111 victimes souvent citées par certains élus et acteurs locaux. La majorité des accidents ont donc bien eu lieu sur les parties de la RN59 qui ne seront pas aménagés.

L'augmentation du trafic a vocation à perdurer en raison de la baisse des tarifs du tunnel Maurice Lemaire depuis le 1er février 2016 combinée à la réglementation poids lourds dans les cols vosgiens qui a vocation à se durcir à la mise en service du projet de déviation de Châtenois, rendant cet itinéraire de franchissement des Vosges encore plus attractif, voir obligatoire.

On comprend mieux l'intérêt de l'APRR de financer ce contournement afin d'améliorer les bénéfices du transit via le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines.

p22 à 24 version V1S

- Impacte la zone inondable sur environ 2000m
- Coupe le Muehlbach dont le tracé est dévié.
- Passage optimisé dans le vignoble.

Globalement plus pénalisant pour l'environnement il devra être assorti de mesures d'accompagnement nécessaires dans la traversée du vignoble. La solution retenue dans le dossier d'APS est donc la variante V1S, choix approuvé par la décision ministérielle du 20 août 1999.

Les risques de pollution de la nappe, du fait d'une emprise plus importante dans la zone la plus vulnérable ;

On admet un risque pour la nappe mais cela ne gêne pas le projet de rester en zone inondable sur environ 2000 m et d'augmenter considérablement le risque "accident" par le transfert de plus de 2000 camions depuis les autres cols vosgiens (aucune étude n'évalue d'ailleurs ce transfert !).

p46

Le projet nécessite de remblayer le lit majeur du Giessen, en rive droite, pouvant modifier l'enveloppe de la zone inondable. Le volume de remblais en lit majeur est estimé à 39 500 m³ et la surface soustraite à l'expansion des crues à 80 600 m².

Nous rappelons que le projet actuel de mise en place de digues de protection des crues à la hauteur de Sélestat a déjà soustrait une surface considérable d'expansion des crues du Giessen en aval, avec des travaux autorisés et en voie d'achèvement, alors même que les zones de compensation ne sont pas encore à ce jour trouvées et n'étaient d'ailleurs pas une condition au démarrage des travaux, selon l'arrêté préfectoral.

Le dossier de la déviation ne prend pas ce problème d'expansion de crues dans toute sa globalité alors même que l'on prend des risques en impactant la fonctionnalité hydrologique du Giessen et ses affluents.

p47 RUBRIQUE 3.3.1.0.

Le bureau d'étude Esope a réalisé une expertise en 2012, visant à identifier et délimiter les zones humides au sein de la zone d'étude, sur critères botaniques et pédologiques, conformément à l'arrêté du 24 juin 2008 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du code de l'environnement, modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009. Une actualisation de l'expertise zones humides a été effectuée par Biotope au cours de l'année 2016 puis en 2017 et enfin en 2018, suite à la modification de la réglementation. Au final, 2,1 ha de zones humides seront impactés par la réalisation du projet.

La France a ratifié en 1986 la convention de RAMSAR

Nous en rappelons brièvement les principes.

La convention a pour mission « La conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides par des actions locales, régionales et nationales et par la coopération internationale, en tant que contribution à la réalisation du développement durable dans le monde entier ».

Les zones humides sont vitales pour la survie de l'humanité. Elles sont parmi les milieux les plus productifs de la planète; berceaux de la diversité biologique, elles fournissent l'eau et la productivité dont des espèces innombrables de plantes et d'animaux dépendent pour leur survie.

Les zones humides sont indispensables pour les avantages infinis ou « services écosystémiques » qu'elles procurent à l'humanité, de l'apport d'eau douce à l'alimentation et aux matériaux de construction en passant par la biodiversité, la maîtrise des crues, la recharge des nappes souterraines et l'atténuation des changements climatiques.

Le contournement de Châtenois, autorisera à couper en deux une coulée verte sur 4 kms de son linéaire et impactera irrémédiablement une zone humide remarquable.

Les niveaux d'eau relevés correspondent au niveau de la nappe phréatique au moment des investigations (en octobre 2015). Ces relevés ont été effectués sur une des années les plus chaudes et ne reflètent pas la moyenne du plafond de la nappe.

p74 3.4.6 Captage d'alimentation en eau potable (AEP)

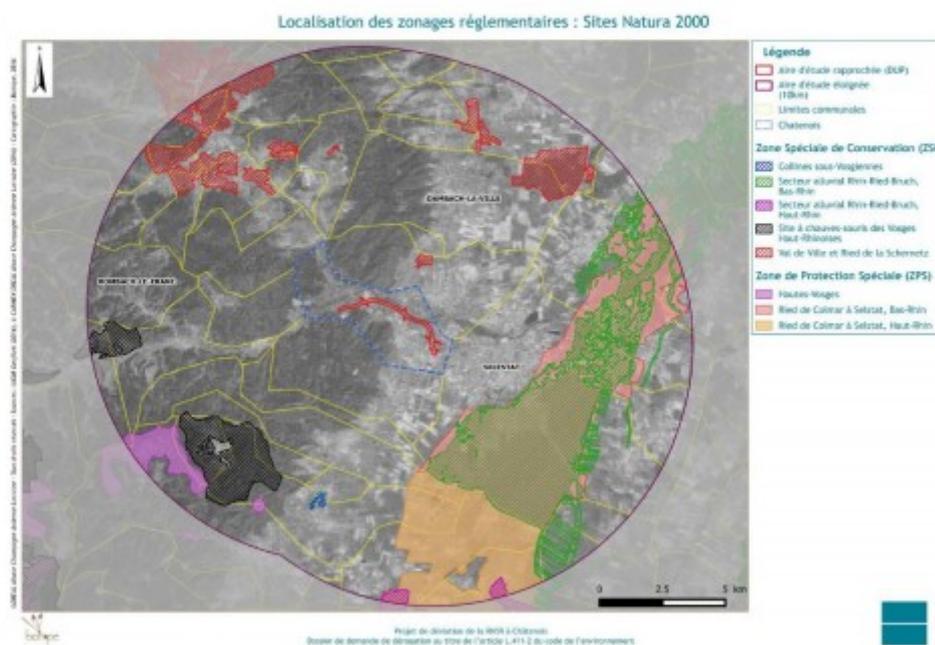
2 captages, sur Kintzheim et Sélestat, sont situés à l'aval du projet, de l'autre côté de l'A35.

A noter, la présence de plusieurs sources ou puits dans la zone d'étude.

La perméabilité des terrains et la présence de plusieurs captages d'eau potable à l'aval du projet rendent la zone d'étude très sensible vis-à-vis de la ressource hydrogéologique.

Nous réitérons nos remarques dans le préambule : la pollution de la nappe phréatique par un seul accident de camion sur la RN83 près de Benfeld, il y a plus de 30 ans, a induit la fermeture d'un puits de captage d'eau potable près d'Erstein, avec un impact financier pour les contribuables. Qu'en sera-t-il dans la trame verte et bleue du Giessen ? Ou encore le long des 7 kms de RN59, non aménagés en accotements et bassins de récupération des polluants dans une zone qualifiée de "très sensible".

p96 Natura 2000



Le secteur de Chatenois ne figure pas à l'inventaire des sites Natura 2000. Une étude réalisée en 2012 par les associations Imago et Odonat démontrent la présence d'espèces Natura 2000. Ce secteur aurait donc mérité de figurer dans la liste des sites Natura 2000 mais a été probablement écarté afin de réduire les mesures d'incidences liées au projet de contournement.

p123/124

Le dossier fait l'impasse sur l'une des prairies fleuries les plus remarquables de tout le Centre-Alsace. Elle se trouverait en limite Nord du projet et pourrait être préservée si le dossier apportait des garanties sur sa protection durant la phase "chantier".

Cette prairie recèle en particulier une station fort intéressante d'orchis morio (plus de 6000 pieds), ce qui en fait la 2ème station la plus importante d'Alsace pour cette espèce, après la station de Mackwiller en Alsace Bossue.

A ce jour et après signalement auprès du maître d'ouvrage, la seule réponse a été de dire que cette orchidée ne figurait pas sur la liste des espèces protégées. Nous déplorons cette absence de considération pour la « nature ordinaire ».

128

Une belle population de blaireaux (espèce protégée dans le Bas-Rhin) occupe les lieux mais n'est pas mentionnée dans le dossier. Le secteur étant occupé depuis fort longtemps cela interroge sur la partialité de l'étude.

Nous demandons une meilleure prise en compte des espèces présentes, les dispositifs permettant le passage de la faune nous semblent insuffisant.

Nous rappelons que le SRCE Alsace identifie sur la commune de Châtenois et à proximité plusieurs corridors écologiques, d'intérêt national et régional.

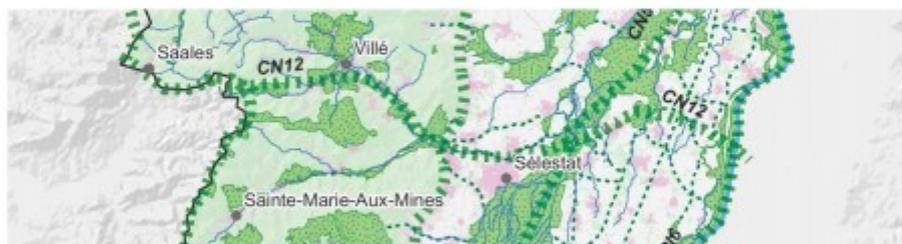


Illustration 68 : Extraction de carte du SRCE illustrant les corridors d'intérêt nationaux

ID SRCE	Corridor d'intérêt national	Lien vers les territoires limitrophes	Justification par rapport à la cohérence nationale et supra-régionale	Principaux types de milieux	Exemple d'espèces cibles (dans le liste des espèces déterminantes SRCE)
CN4	Péniont rognon et collines sous-sogennes	Allemagne (Fosch-Coré)	Axe couloir rhodanien, vallée du Doubs, (plaine d'Alsace, nord) de l'Allemagne (continuité milieux ouverts thermophiles)	Milieux thermophiles (gélusiers, forêts, bûches, falaises, marais, ...) Milieux rocheux et talasses	Pie-grèche grise, Pie-grèche à tête rousse, Chevêche chevreche, L'Azuré vert, Chat sauvage Espèces des milieux thermophiles et des milieux rocheux, espèces des vergers et des prairies
CN12	Voges moyennes, vallée du Gerssen et Ried Centre-Alsace	Allemagne (Lorraine)	Continuité massif vosgien (glanchet/forêt noire)	Cours d'eau vigeiens Milieux alluviaux (forêts et milieux ouverts humides) Prairies et milieux agricoles extensifs Forêt de plaine et montagne	Azuré des paluds, Azuré de la Sangsorbie, Gobemouche noir, Chat sauvage Espèces des cours d'eau et des milieux alluviaux associés, espèces des milieux forestiers et des prairies

Tableau 34 - Tableaux descriptifs des corridors concernés par le zone du projet, voir la base du SRCE.

A cela s'ajoute 3 corridors d'importance régionale : le C166, le C167 et le C169 qui correspondent à des cours d'eau, dont les espèces privilégiées sont l'Azuré des paluds, l'Azuré de la Sangsorbie, le Chat sauvage et le Tattler des prés (cf. illustration ci-dessous, extraction du SRCE Alsace 2014)

A cela s'ajoute 3 corridors d'importance régionale : le C166, le C167 et le C168 qui correspondent à des cours d'eau, dont les espèces privilégiées sont l'Azuré des paluds, l'Azuré de la Sanguisorbe, le Chat sauvage et le Tarier des prés (cf. illustration ci-dessous, extraction du SRCE Alsace 2014).

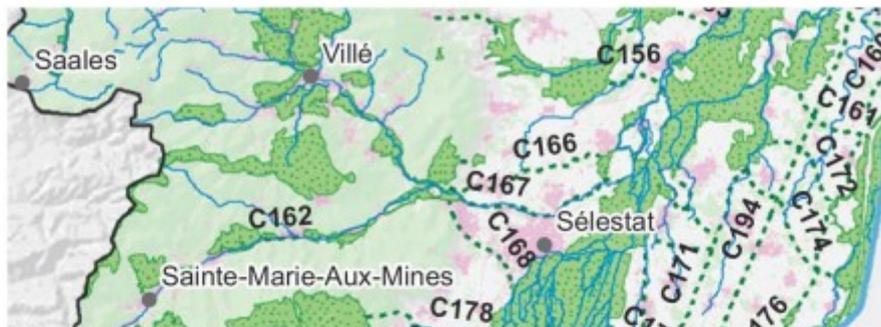


Illustration 69 : Corridors d'importance régionale, extrait du SRCE Alsace 2014

Vous remerciant de bien vouloir prendre en compte nos observations et espérant que des réponses seront apportées à nos questionnements, nous vous prions de croire, monsieur le Président, en l'assurance de notre considération distinguée.

Hubert Jaeger
Groupe local Val de Villé

Ute Ruf
Groupe local Liepvrette

Christelle Biry
Groupe local Ried Centre
Alsace

29° - Ute RUF, Habitante de Ste Marie aux Mines (15 rue jacob amann) :

le 16/05/2019 – 22h59

Bonjour Mme et M Les enquêteurs,

Concernent le dossier soumis à l'enquête publique J'ai les remarques suivants

- Les mesures compensatoires prévus dans l'étude d'impact ne sont en grand partie pas acceptable parce qu'il s'agit seulement de maintenir de parcelle qui se trouve déjà dans un bon état écologique (donc déjà occupé par des populations faunistique p.e oiseaux) . Au delà du maintien de l'existante, ces mesures apportent aucun Plus-value et ne peuvent donc pas être considéré comme mesures compensatoires (= offrir des nouveaux habitats aux espèces impactés). Seul la transformation des parcelles actuellement sans valeur /à faible valeur écologique (p.e. les champs de maïs le long de la Liepvrette) en zone naturelle pourrait générer des nouvelle fonction écologiques (habitats pour les insectes, les oiseaux, les chauve-souris etc..).
- Les conséquences écologiques sur le tronçon Val de Villé – Tunnel Maurice Le Maire n'ont pas été prise en compte. Et pourtant il est prévue de transformer cette route en une axe interrégional pour le transit vosgien, donc augmentation de nombre de voitures/camions considérable sur ce troncon avec des impacts à prévoir (faune / flore suite à l'augmentation de la pollution et du bruit).
- Dans le périmètre de l'étude d'impact (Contournement de Chatenois) il manque la prise en compte des effets indirects sur la faune suite à cette nouvelle infrastructure qui traverse une zone naturelle (p.e. impact du bruit sur la reproduction des oiseaux, perte des habitats de chasse pour les chauve-souris, isolation de populations, interruption des échanges génétique entre les populations de deux côtés de la nouvelle route etc.)
- Le Contournement coupe des corridors écologiques sans remettre des liaisons efficaces (un pont pour un chemin agricole ne peut pas remplacer un pont pour la faune) entre les deux côtés de la nouvelle route (p.e. pont uniquement pour la faune, mur d'évitement de collision pour les chauve-souris etc)
- La compensation de la perte du volume de rétention des eaux par les mesures prévus n'est pas assuré. L'impact en cas de crue centennale n'est pas seulement une question de volume, mais aussi de vitesse de courant de l'eau, des turbulences etc. Seul une modélisation fine pourrait montrer l'impact du Contournement en cas de Crue centennale et l'efficacité des mesures prévue en amont.
- La liste des espèces Annexe II et IV de la directive FFH est incomplète (p.a. grande probabilité de la présence de *Muscardinus avellanarius*). Manque également les Carabidae, Coleoptera, de lichens et de bryophytes etc.

Merci de tenir compte de ces remarques.

Ute Ruf

30° - Cindy et Christophe DAVID - Patricia et Boris DERVIEUX :

le 16/05/2019 – 23h20

Bonjour,

Je vous fais parvenir ci-joint le courrier à l'attention du Président de la commission d'enquête.

Merci

Cordialement,

Cindy DAVID

Cindy et Christophe DAVID
Patricia et Boris DERVIEUX
rue des Frères Matthis
67730 CHATENOIS

M. le Président de la Commission d'enquête

Châtenois, le 15 mai 2019

Objet : Enquête publique sur la déviation de Châtenois

Monsieur le Président,

Il y a 45 ans, nous n'étions pas nés, et pourtant on parlait déjà du futur contournement de Châtenois

parce que le trafic était déjà très important, que la RN 59 était une route dangereuse et que les riverains subissaient de gros désagréments.

Il y a 45 ans déjà, cette déviation paraissait être une nécessité.

Entre temps, le flux de voitures et de camions s'est accru de manière considérable, le nombre de personnes tuées sur cette route accidentogène a continué d'augmenter, les riverains, bien qu'habitant dans une petite ville, ne peuvent plus aspirer à une vie tranquille, à la sécurité, à respirer un air sain. Ils ont fait le choix de vivre à la campagne mais ne bénéficient pas de la qualité de vie qu'ils devraient avoir.

Tous les matins, au départ de Châtenois, il nous faut prévoir une marge de 10 à 15 minutes, selon l'heure à laquelle on part, pour accéder à l'autoroute, tellement ça bouchonne.

Pourtant nous vivons à la campagne.

Le soir, à partir de 16h15, des bouchons se forment. Depuis 2 ans environ, le trafic est ralenti aussi en début d'après midi lorsque les gens repartent travailler. A 18h, il faut compter 20 minutes au moins de bouchons pour rentrer chez soi, que l'on sorte de l'autoroute ou que l'on vienne juste de Sélestat.

Pourtant nous vivons à la campagne.

Et nous nous arrêtons à Châtenois. Qu'en est-il pour les personnes se rendant dans la Vallée de Villé ou le Val d'Argent ? , car les bouchons se répercutent bien plus loin encore.

Après une journée de travail, enfin rentrés, nous aspirerions à profiter de notre extérieur, aérer la maison, pourtant ça n'est pas possible, les voitures et camions passent sans répit aucun, stagnent, klaxonnent et les gaz d'échappement s'élèvent dans l'air, pénètrent dans nos maisons. Les particules fines qui ont un impact jusqu'à 500 mètres à partir du lieu d'émission, polluent tout Châtenois et le Val de Villé.

Nous respirons quotidiennement un air vicié.

Pourtant nous vivons à la campagne.

Nous sommes arrivés à Châtenois il y a un peu plus d'une dizaine d'année, et le trafic, bien que

déjà très soutenu, n'était pas aussi important. Il s'intensifie toujours plus.
Les voitures et camions passent maintenant toute la journée, jusque tard dans la nuit. Le trafic connaît un court répit entre minuit et 3 heures du matin, puis les camions reprennent la route.
Impossible de dormir la fenêtre ouverte alors que nous habitons au flanc de la colline qui entoure Châtenois, avons vue sur la forêt et le château de l'Ortenbourg. Quel paradoxe !
Bouchons, stress dû aux bouchons, accidents, pollution de l'air, pollution sonore...
Les habitants de Châtenois subissent et souffrent quotidiennement et n'en peuvent plus.
Et pourtant ils vivent à la campagne !

C'est pourquoi ils suivent avec le plus grand intérêt chaque avancée du dossier sur la déviation, depuis de nombreuses années.

Ils font confiance aux élus, aux professionnels, aux spécialistes qui ont travaillé si longuement pour élaborer un projet qui leur permettrait enfin de revivre, de vivre tout simplement.

Nous sommes si proches de l'aboutissement et nous en remettons à vous qui saurez comprendre que ce contournement est plus qu'une nécessité, il est notre unique solution.

Tout le travail réalisé depuis toutes ces années doit aboutir.

Nous avons assisté à la réunion que vous avez présidée le 29 avril 2019 et avons écouté tous les interlocuteurs avec attention.

Nous sommes les premiers convaincus qu'une enquête environnementale est nécessaire, nous avons une grande conscience écologique et transmettons ces valeurs primordiales à nos enfants au quotidien.

Evidemment que ce projet doit respecter et protéger la faune, la flore et l'eau.

De nombreuses études ont donc été faites et des mesures compensatrices seront mises en place pour respecter l'équilibre naturel.

Il faut faire confiance aux professionnels qui ont travaillé dur.

Il y aura toujours des détracteurs, quelle que puisse être la forme du projet. Une adhésion de la part de tous serait impossible.

Ce qui est important de relever, c'est que parmi le peu de personnes qui a dit son opposition lors de cette réunion, aucune n'habite Châtenois ou ses alentours proches.

Comment peuvent-elles comprendre ce que nous subissons, impuissants, tous les jours ?

Et surtout, comme lors de notre intervention applaudie ce soir-là, nous souhaiterions reposer cette question essentielle : « S'il faut protéger les animaux, les végétaux, la nature en somme, qui protège l'homme ? L'être humain ne fait-il pas partie de la nature ? »

Nous vous remercions pour l'intérêt que vous porterez à ce courrier, et espérons que vous nous aurez entendus, lors de la réunion ou ailleurs, nous tous, habitants de Châtenois et des environs.

Nous vous prions, d'agréer, Monsieur le Président, nos salutations distinguées.

Cindy et Christophe DAVID
Patricia et Boris DERVIEUX

31° - Jean-Luc FRISON :

le 17/05/2019 – 09h28

Bonjour,

dans le cadre de l'enquête publique en objet, je vous apporte ci-dessous mes commentaires et suggestions ainsi que les questions qui pour moi restent ouvertes.

D'UN POINT DE VUE GLOBAL

L'Alsace est une région très peuplée et très fortement urbanisée si on la compare à ses voisines, en particulier aux plateaux lorrains et champenois. Ceci s'accompagne d'immenses zones commerciales et d'un réseau routier extrêmement dense.. Une étude récente a montré que bon nombre d'écoles de la région sont situées dans des zones où la pollution dépasse largement le seuil couramment admis. Dans ce contexte, tout doit être mis en œuvre pour nous et plus encore pour nos enfants pour éviter de rogner encore sur ce qui reste d'espace naturel et pour éviter tout projet qui, pris globalement au-delà des intérêts particuliers, ne pourra qu'augmenter la pollution dans la région.

SUR LE PROJET

Ce projet, déjà très contestable à la base, est surdimensionné dans la mesure où il prévoit des tronçons à 3 et 4 voies, ce qui de plus deviendra par la suite un argument pour dupliquer d'autres tronçons et en faire à terme une véritable autoroute. Cela ne se justifie pas au vu du trafic actuel et tout hypothèse visant à augmenter le trafic sur cet axe n'est pas acceptable. C'est pourtant bien ce qui est prévu, notamment par le report du trafic poids lourds des cols voisins sur cet axe. Bien sûr, il est question de limiter le nombre de camions au transit entre Alsace et Lorraine, mais si le respect de cette réglementation est aussi contrôlé que le transit par les cols Vosgiens (les opérations de comptage réalisées par les associations ont montré que des centaines de camion empruntent ces cols en fraude chaque nuit), quelle raison a t-on donc de croire dans ce contexte que le trafic camion n'augmentera pas beaucoup plus que les 50% annoncés?

DIMENSION LOCALE DU PROJET

Actuellement, la RN59 sur ce tronçon est surtout utilisé par les gens résidant en vallée pour se rendre à leur travail en plaine, à défaut d'en trouver sur place. L'augmentation de trafic prévu devrait se faire principalement au niveau du transit des camions. Ces camions fonctionnant toujours tous au diesel apporteront une augmentation significative de la pollution, ceci d'autant plus que le vent vient souvent du nord et que le nouvel axe étant prévu en surplomb, Châtenois récupèrera une grosse partie des nuisances. Si les riverains immédiats de l'actuelle RN59 auront l'impression d'y gagner, pris plus globalement le bilan sera négatif.

PROPOSITIONS DE COMPENSATION EN MATIERE DE PAYSAGE

Le dossier actuel ne comprend pas d'étude paysagère. Le nouvel axe en surplomb viendra couper les perspectives dans une zone jusqu'à présent préservée. Je sais qu'il s'agit d'un secteur humide, mais n'y a t-il pas moyen d'éviter cette nuisance paysagère ? A l'entrée de la vallée de Munster, le contournement de Wintzenheim s'est fait pour l'essentiel en creux avec même une couverture partielle à proximité du centre de Wintzenheim, ce qui permet de limiter les nuisances. Quelle que soit la solution finalement retenue, il faudra étudier sérieusement l'intégration paysagère du projet avec notamment des plantations appropriées. Voir aussi combien de passages doivent être prévus

pour le passage des piétons, cyclistes et de la faune sauvage.

PROPOSITIONS DE COMPENSATION EN MATIERE D'HABITATS NATURELS

Il faudrait profiter du saccage induit par le projet pour éradiquer les plantes invasives dans ce secteur, en particulier la renouée du Japon .

PROPOSITIONS EN MATIERE DE BRUIT

Compte tenu des vents dominants la partie nord de Châtenois sera particulièrement exposée au bruit ; l'hypothèse d'un axe implanté en contrebas du sol voir avec une couverture partielle comme évoquée plus haut limiterait aussi les nuisances sonores.

PROPOSITIONS EN MATIERE DE POLLUTION

C'est malheureusement tout notre modèle de société qui est à revoir avec une distance moyenne domicile travail qui ne fait qu'augmenter et un trafic de marchandise qui se fait presque en totalité par camion.

Pour rappel, le tunnel de Sainte-Marie aux Mines était ferroviaire autrefois et une partie significative du transport de marchandise se faisait sur le rail ; il est toujours possible d'inverser les choses comme cela se fait chez certains de nos voisins.

En espérant que certaines de ces remarques seront prises en compte,
Cordiales salutations,
Jean-Luc Frison

32° - Fédération du bas-Rhin pour la Pêche et la protection du Milieu Aquatique (Lieu-dit « La Musau » RD 228 - 67203 OBERSCHAEFFOLSHEIM) :
le 17/05/2019 – 11h10

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous vous prions de trouver joint les observations de notre fédération quant au projet d'aménagement de la RN-59, déviation de Chatenois.

Vous en souhaitant bonne réception

Franck MILOT, Directeur



Monsieur le Commissaire Enquêteur

Oberschaeffolsheim, le 16 mai 2019

N/Réf : FM/19

Objet : Enquête publique RN-59 à Chatenois 67730

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Par arrêté en date du 12 avril 2019, Monsieur le Préfet de la Région Grand Est a prescrit l'ouverture d'une enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale présentée par la DREAL, pour l'aménagement de la RN-59 à Chatenois. Dans ce cadre, après consultation en mairie de Chatenois des informations disponibles le 14 mai dernier, nous nous permettons de vous adresser nos observations à ce propos.

De par nos compétences attachées à la protection des milieux aquatiques et notre rôle de tête de réseau des structures associatives de la pêche de loisir (comprenant sur ce territoire l'AAPPMA de Chatenois et le Comité Technique de Gestion Piscicole du Bassin Giessen), nos remarques ne concernent que le seul volet milieux aquatiques.

Ainsi, pour reprendre les éléments fournis par l'étude d'impact, tant dans sa partie diagnostics que celle relative aux mesures compensatoires, nous attirons l'attention sur le fait que nous avons trouvé peu de précisions techniques concernant les franchissements du ou des cours d'eau. Le Muehlbach, principalement impacté par l'aménagement, accueille des espèces piscicoles à très faible capacité de saut et de nage (loche franche, goujons...). Même si nous sommes en présence d'espèces, au regard des données historiques, de nature commune, les ouvrages installés et leurs aménagements annexes devront prendre en compte l'ensemble des composantes et garantir l'ensemble des fonctionnalités (transparence, vitesse d'écoulements au sein des ouvrages, gradient lumineux...).

De même qu'en terme de continuité et de répartition des débits, à défaut de connaître s'il existe un règlement d'usage et de gestion des écoulements à cet endroit,

**Fédération du Bas-Rhin pour la Pêche
et la Protection du Milieu Aquatique**

Lieu-dit La Musau - route départementale 228 - 67203 Oberschaeffolsheim
Tél. 03 88 10 52 20 - Fax 03 88 10 52 29
Courriel : federation@peche67.fr - Site : www.peche67.fr

Mise à jour le : 20/05/2019

et d'en apprécier de faite les contours, il nous semble que priorité doit être donnée aux écoulements dans le Muehlbach, et non pas à ceux aujourd'hui constatés préférentiellement dans le chenal artificiel, bétonné et stérile traversant la ville de Chatenois.

Avant travaux, nous sollicitons le fait qu'un soin tout particulier soit apporté au fait que l'ensemble du Muehlbach, dans l'emprise des travaux, routiers et de génie écologique, fasse l'objet d'une pêche dite de purge, méthode permettant d'extraire et de protéger le peuplement piscicole des impacts chantiers.

En phase travaux, nous insistons sur le fait que nos structures, à l'échelle départementale ou plus locale via les interlocuteurs privilégiés que sont l'AAPPMA de Chatenois et le Comité de Gestion Piscicole du Bassin Giessen se devront d'être associés, disposant en notre sein de niveaux de veilles, d'expertises ou de connaissances à même d'apporter des plus-values (tant sur les poissons que les espèces exotiques envahissantes).

Au titre des mesures compensatoires, des suivis relatifs aux espèces piscicoles et macro invertébrés benthiques sont programmés, à fréquence régulière et sur des périodes significatives. A la marge de la seule intention, nous souhaitons qu'effectivement ses protocoles puissent être mis en œuvre, puisque de nature à nous renseigner sur les évolutions du Muehlbach et de tendre à apprécier, à échéance, le gain de nature généré. D'ailleurs, et pour avoir du sens, la notion même de suivi devrait débuter avant même le démarrage du chantier.

Aussi, compte tenu des aménagements prévus de génie écologique sur ce cours d'eau, permettant, tel en est l'objet, l'amélioration de son fonctionnement hydraulique et biologique, nous pensons qu'il doit être recherché dès maintenant la possible reconnexion avale de ce dernier au Giessen.

Gageons que ces observations soient prises en compte.

Nous vous prions d'agrèer **Monsieur le Commissaire Enquêteur**, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

**Pour le Président
et par ordre**



**Le Directeur
Franck MILOT.**

33° - Mairie de SCHIRMECK:

le 17/05/2019 – 11h15

Bonjour,

Je vous fais parvenir en PJ le courrier adressé au commissaire enquêteur par le bureau de l'association du massif vosgien, co-signé par M. Laurent BERTRAND, Maire de Schirmeck.

Vous en souhaitant bonne réception.

Cordialement,

Christelle MATHIEU



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier encore plus dense, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

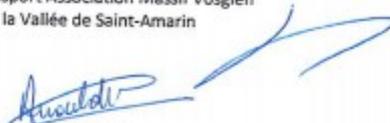
C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châteinois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Laurent BERTRAND,
Maire de Schirmeck
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

34° - Président de la Communauté de Communes de la Vallée de SAINT-AMARIN :
le 17/05/2019 – 13h52

A l'attention du Commissaire enquêteur :

Bonjour,

Je vous prie de trouver en PJ un avis de Monsieur le Président de la CCVSA, François TACQUARD, quant au projet de déviation de Châtenois.

Vous en souhaitant bonne réception,

Cordialement,

Thomas GOLLÉ, Directeur Général des Services



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier **soutien** au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruèche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien

Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

35° - Nasséra SAHRAOUI :
le 17/05/2019 – 16h10

Bonjour,

Je souhaite m'exprimer au sujet de l'enquête publique RN-59 à Châtenois.

J'emprunte tous les jours l'axe Châtenois- SAINT DIE du lundi au vendredi aux heures de pointe et j'ai rarement été ennuyé par des saturations de circulation, à part quelques ralentissements qui sont tout à fait supportables. Je m'interroge sur le coût que représente les travaux de la déviation de Châtenois par rapport aux quelques difficultés de circulation et aussi sur l'impact environnemental que va occasionner ses travaux.

Pour ces raisons, je ne suis pas favorable à ces travaux.

Cordialement,

Nasséra SAHRAOUI

36° - Mairie de SAINT-AMÉ :
le 17/05/2019 – 16h11

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête publique (15 avril -17 mai 2019) pour le dossier « *Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois* », veuillez trouver ci-joint un document de l'Association du Massif Vosgien signé également par Mme le Maire de Saint-Amé en signe de soutien au projet de déviation.

Vous en souhaitant bonne réception,

Meilleures salutations.

Nicolas THIVET, DGS



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

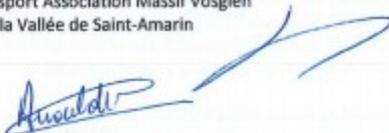
C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RNS9 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruèche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Sauxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Marcelle ANDRÉ,
Maire de Saint-Amé
Communauté de Communes de la Porte
des Vosges Méridionales.



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

37° - Alain FERRY, Maire de Wisches-Hersbach, Député honoraire. :
le 17/05/2019 – 16h50

Madame, Monsieur,

Je vous fais part de mon avis très favorable au contournement de Châtenois car d'une part il permettrait de désenclaver Châtenois et d'autre part il permettrait d'améliorer la mobilité du massif vosgien.

Bien cordialement.

Alain FERRY

38° - - Mairie d'ANDLAU :
le 17/05/2019 – 17h21

Madame, Monsieur,

Nous vous prions de prendre connaissance du courrier de l'association du massif vosgien avec la signature de M. le Maire.

Nous vous en souhaitant bonne réception.

Bien à vous.

Mme Myriam MICHEL, Adjoint Administratif



ASSOCIATION DU
MASSIF VOSGIEN

Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

Le Maire,
Fabien BONNET



39° - Mairie de DIEFFENBACH-AU-VAL :

le 17/05/2019 – 17h35

Madame, Monsieur,

Veillez trouver ci-joint la réponse du Maire de Dieffenbach-au-Val à l'enquête publique concernant le projet de déviation de Châtenois.

Cordialement,

Frédérique LANTZ
Secrétaire de Mairie



Régulation de la circulation des poids lourds dans le Massif Vosgien : Un nouveau combat et l'urgence de réaliser la déviation de Châtenois

Les cols du Massif Vosgien sont depuis longtemps des lieux de passage d'une importante circulation de poids lourds en transit, allant de l'Alsace à la Lorraine et vice versa, mais aussi venant de plus loin et allant plus loin. Cette circulation trop importante génère de grands problèmes dans des vallées étroites et très urbanisées où existent peu de déviations : problèmes de sécurité, nuisances sonores, pollution atmosphérique et coût financier d'entretien des routes pour les communes situées sur ces axes. Plus de 100 000 habitants en subissent chaque jour les nuisances.

Lors de la fermeture du Tunnel de Sainte-Marie en 2000, nos cols et nos routes ont été saturés par un trafic routier **encore plus dense**, un peu atténué par une nouvelle réglementation mise en place en 2000, utile mais très insuffisante :

- Elle permet par exemple à un poids lourd qui vient de très loin de passer par nos cols s'il s'arrête en Alsace-Lorraine,
- Celle concernant le trafic de nuit et celle concernant les matières dangereuses apparaissent comme beaucoup trop laxistes et incomplètes en laissant place à de trop nombreuses dérogations.

C'est pourquoi, les élus du Massif Vosgien, regroupés dans l'Association du Massif Vosgien (AMV), se sont battus pour que les travaux s'effectuent le plus rapidement possible pour mettre aux normes le tunnel de Sainte-Marie qui devait prendre une part notable du trafic interrégional dans le cadre d'un schéma d'ensemble, défendu par tous les élus du Massif, sans exception, avec quatre niveaux de service pour la circulation des poids lourds dans le Massif :

- 1^{er} niveau : Le trafic de poids lourds de grand transit doit être totalement interdit dans le Massif vosgien et dévié vers le nord (A4) et le sud (RN 19) ;
- 2^{ème} niveau : Le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines doit accueillir uniquement le trafic interrégional de poids lourds ce qui nécessite la finalisation de l'aménagement de la RN59 comprenant la déviation de Châtenois.
- 3^{ème} niveau : Les cols principaux (Bussang, Bonhomme et Saâles) doivent être strictement réservés à un trafic de poids lourds de cabotage interdépartemental.
- 4^{ème} niveau : les autres cols ne doivent accepter qu'une circulation strictement locale.

Ces restrictions ne devraient pas concerner l'accès aux entreprises du Massif qui doit bien entendu être totalement libre en journée. Par contre, le trafic de nuit des poids lourds de toute sorte et le transport des matières dangereuses doivent être totalement interdits, sauf cas très particulier.

Mais douze ans après la réouverture du tunnel, ce schéma de circulation n'est toujours pas en place et la déviation de Châtenois a pris un très grand retard.

Cette déviation est essentielle pour les habitants de Châtenois, des vallées de Villé et de Sainte-Marie-aux-Mines et au-delà pour l'ensemble des vallées du massif.

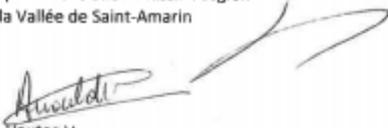
C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruère



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien



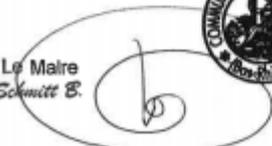
Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



*Je salue et soutiens pleinement à cette
occasion*

17 MAI 2019

Le Maire
Schmitt B.



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

40° - Mairie de RIBEAUVILLÉ :
le 17/05/2019 – 17h58

Bonjour Madame, Monsieur,

Merci de bien vouloir tenir compte de ce courriel.

Mes salutations distinguées,

David FESSELET, DGS

C'est la raison pour laquelle les élus de l'Association du Massif Vosgien réunis en Bureau ce mardi 14 mai 2019 à Gérardmer apportent leur entier soutien au projet de déviation tel qu'il est présenté dans le dossier mis à l'enquête publique du 15 avril au 17 mai 2019 sous l'intitulé « Autorisation environnementale – Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châteaufort ».

Alice Morel,
Présidente de l'Association du Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche



François Tacquard,
Président de la commission transport Association Massif Vosgien
Communauté de Communes de la Vallée de Saint-Amarin

Hubert Arnould,
Maire de La Bresse
Communauté de Communes des Hautes Vosges



Patrick Lagarde,
Maire de Cleurie
Communauté de Communes des Hautes-Vosges



Hervé Vaxelaire,
Conseiller municipal de Saulxures-sur-Moselotte
Président de la commission agriculture Association Massif Vosgien

Jean Vogel,
Maire de Saâles
Vice-Président de la commission transport Association Massif Vosgien



Je m'associe à la démarche de
l'Association du Massif Vosgien (AMV).

M. Jean-Louis CHRIST

Maire de Ribeauvillé



Association du Massif Vosgien (AMV) – 16 rue Charles de Gaulle – 88400 GERARDMER
Courriel : assocmassifvosgien@orange.fr

Document clos le lundi 20 Mai 2019 à 14h00.

Les mails parvenus sur la boîte dédiée après la clôture de l'enquête publique, à savoir après 23h59 le 17 mai 2019 ne sont pas pris en considération.
