

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Grand Est

Aménagement de la RN59 entre Saint-Dié-des-Vosges et Sélestat – Déviation de Châtenois

Enquête publique relative à l'autorisation environnementale du projet

Compte-rendu de la réunion publique du 29 avril 2019 Châtenois, espace Les Tisserands

La réunion a duré 2h05 et a réuni environ 290 participants.
19 interventions du public.

En tribune pour la maîtrise d'ouvrage :

- Guy TREFFOT, chef du service transports à la DREAL Grand Est
- Laurence FELTMANN, chef du pôle maîtrise d'ouvrage routière – Strasbourg à la DREAL Grand Est
- Sébastien ISEL, responsable de l'opération à la DREAL Grand Est
- Aurélie MICHEL, bureau d'études Biotope, responsable de l'agence Grand Est
-
- Christelle BASTIDE, bureau d'études Biotope, chef de projet environnement
-
-

En tribune pour la commission d'enquête :

- Jean-Dominique MONTEIL, président
- Dominique BRAUN-BECK, membre titulaire
- Monique HUTTER, membre titulaire

Modération :

- Claude CHARDONNET, C&S Conseils

Déroulé de la réunion :

1. Ouverture de la réunion publique par Jean-Dominique MONTEIL, président de la commission d'enquête
2. Mot d'accueil de Luc ADONETH, maire de Châtenois
3. Introduction de Claude CHARDONNET, modératrice
4. Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage
5. Echanges avec le public
6. Clôture de la réunion

1. Ouverture

Jean-Dominique MONTEIL, président de la commission d'enquête, se présente et précise qu'il est accompagné des membres titulaires de la commission d'enquête, Mme Dominique BRAUN-BECK et Mme Monique HUTTER.

Il déclare cette réunion publique ouverte en précisant qu'elle se terminera à 21h00 au plus tard.

Il signale que conformément à l'article R123-17 du code de l'environnement, un enregistrement audio est en cours, et que le public sera notifié de la fin de cet enregistrement à la fin de la réunion.

Il rappelle qu'une réunion publique d'information et d'échange n'est pas obligatoire pendant une enquête publique. Cependant, au vu de l'article R123-17 du code de l'environnement, une réunion publique d'information et d'échange est apparue nécessaire aux yeux de la commission d'enquête, compte tenu de l'importance, de la nature et de l'impact environnemental de l'opération projetée. Cette réunion est également apparue nécessaire car la commission d'enquête estime contribuer ainsi à la démocratisation de la procédure d'enquête publique. Il précise avoir, en qualité de président de la commission d'enquête, obtenu l'accord du porteur de projet, la DREAL Grand Est service transports / pôle maîtrise d'ouvrage routière – Strasbourg.

Il remercie le porteur de projet, la DREAL Grand Est service transports, ainsi que la Mairie de Châtenois d'avoir bien voulu donner une suite favorable à la demande de réunion publique de la commission d'enquête, et d'en organiser la publicité, la logistique et la sécurité, avec pour objectif de donner, au maximum, la possibilité au public de s'exprimer.

Il assure que cette réunion publique constitue un temps fort riche en enseignements pour la commission d'enquête.

Il rappelle que du 13 février 2012 au 31 mars 2012, s'est tenue une enquête publique intitulée « Projet de déviation de CHATENOIS préalable :

- à la déclaration d'utilité publique (avis favorable assorti de 12 recommandations) ;
- au classement de la déviation dans le réseau routier national avec attribution du statut de route express (avis favorable assorti de 2 recommandations) ;
- à la mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS) de Châtenois (avis favorable assorti de 1 recommandation) ;
- au déclassement de la RN 59 actuelle et à son classement dans la voirie des collectivités (avis favorable).

Il note qu'un arrêté ministériel du 10 octobre 2012, prorogé en 2017 jusqu'en 2022, déclare d'utilité publique les acquisitions et travaux nécessaires à la réalisation du projet de déviation de Châtenois, dans le cadre de l'aménagement de la RN 59 entre Saint-Dié et Sélestat, à la mise en compatibilité du plan d'occupation des sols (POS) de la commune de Châtenois et au classement de la déviation de Châtenois dans le réseau routier national avec attribution du statut de route express.

Il précise que l'enquête publique actuellement en cours fait suite à la déclaration d'utilité publique du projet : il s'agit d'une enquête de type environnementale, et qui comprend deux volets :

- un volet au titre de la Loi sur l'Eau en application des articles L. 214-1 à L. 214-3 du code de l'environnement ;
- un volet portant autorisation environnementale comprenant une demande de délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1^o, 2^o et 3^o au titre du 4^o de l'article L. 411-2 du code de l'environnement en vue d'obtenir l'autorisation environnementale qui permettra de démarrer les travaux.

Il signale les objectifs de cette réunion :

- apporter une information générale sur le dossier, son contexte, ses objectifs, ses caractéristiques, ses enjeux environnementaux, ses mesures compensatoires ;
- recueillir les attentes du public, ses remarques, avis et propositions.

Il précise que cette réunion publique fera l'objet d'un compte rendu qui sera annexé au rapport d'enquête, et que la commission d'enquête a jugé nécessaire de se faire assister par un animateur extérieur, spécialisé dans la conduite des débats publics, en la personne de Mme Claude CHARDONNET.

Il remercie le public de son attention et laisse la parole à M. Luc ANDONETH, Maire de Châtenois pour son mot d'accueil, après lequel Claude CHARDONNET présentera la façon dont cette réunion va se dérouler.

2. Mot d'accueil du maire de Châtenois

Luc ADONETH, maire de Châtenois, salue le public et la présence de nombreux maires du secteur, en particulier des vallées de Sainte-Marie et de Villé et de la communauté de communes de Sélestat, ainsi que du député de la circonscription. Il salue également les membres du conseil municipal et adjoints au maire, présents en nombre, ainsi que le président de la commission d'enquête, les représentants de la DREAL Grand Est et membres du bureau d'études environnemental Biotope.

Il relève l'assistance nombreuse à cette réunion, ce qui témoigne selon lui de l'importance du sujet qui concerne la vie quotidienne des habitants de Châtenois, en particulier des riverains de la RN59, mais aussi de ceux des deux vallées et de façon plus générale du Centre-Alsace, qui sont tous impactés à des degrés divers par les bouchons de Châtenois.

Il indique avoir organisé cette réunion d'information dans le cadre de l'enquête publique environnementale sur le projet de déviation de Châtenois. Il souligne que les innombrables procédures approchent de leur terme sur ce projet dont les prémisses ont démarré il y a 45 ans, et qu'entre-temps, le sinistre décompte des victimes de la RN59 a continué à enfler avec 111 victimes depuis 1976, à la fois des jeunes, enfants, pères et de mères de famille, personnes âgées, dont les familles ont été bouleversées de manière irréversible. Il ajoute à ce décompte les blessés qui ont été marqués dans leur chair et leur âme par cette route. Il relève que le début des travaux est désormais proche et devrait se tenir à l'automne 2019 si l'ensemble du processus avance correctement.

Il souligne tout d'abord la nécessité écologique du contournement de Châtenois, commune qui connaît entre 3 et 5 km d'embouteillages chaque matin et chaque soir, avec des centaines de voitures avançant au pas, ce qui laisse une empreinte écologique très importante. Il signale que l'ATMO Grand Est, organisme indépendant, a mené en 2018 une campagne de mesure de la qualité de l'air au rond-point du Val-de-Villé, qui a conclu à une forte concentration en monoxyde d'azote et en particules PM10 sur le site de Châtenois aux heures de pointe du trafic, ce qui souligne l'influence du trafic sur la qualité de l'air et confirme la perception des riverains.

Il ajoute que le contournement est aussi une nécessité sociale et humaine, au-delà des questions de dangerosité qui touche dans leur chair les riverains chaque journée, et en particulier pour les enfants qui vivent dans le bruit. Il précise que certains habitants sont contraints de prendre leur véhicule pour se rendre à leur travail à l'extérieur des vallées, et que les embouteillages leur font parfois perdre jusqu'à 1 h, ce qui est autant de temps qui pourrait être plus opportunément consacré à leurs enfants. Il souligne également que l'absence de contournement est un véritable frein économique pour les entreprises des vallées et que le projet prend en compte la richesse environnementale du territoire : à cet égard, il remercie les agriculteurs et viticulteurs propriétaires de parcelles qui ont permis de trouver

plus de 50 hectares de terres pour réaliser les mesures environnementales compensatoires. Il remercie la DREAL et la chambre d'agriculture qui ont facilité cette recherche de solutions foncières, ainsi que ses adjoints MM. Christian OTTENWAELDER et Stéphane SIGRIST, fortement impliqués en ce sens. Il précise que la commune a aussi mis dans la balance son patrimoine foncier dans la zone concernée pour trouver les surfaces nécessaires. Il rappelle que la qualité de ce travail collectif a été reconnue par le Conseil national de protection de la nature, qui a rendu un avis favorable au projet le 21 décembre 2018, ce qui a permis de lancer l'enquête publique en cours.

S'il convient que ce contournement ne résoudra pas tous les problèmes, il souligne qu'il s'est fortement engagé en sa faveur depuis 2014 en interpellant plusieurs fois l'Etat dans des instances officielles, estimant qu'il est une avancée pour la vie et pour l'homme. Il considère que le combat ne sera pas fini une fois le contournement réalisé, et qu'il en restera trois autres à mener qui peuvent fédérer tout le monde.

Tout d'abord, il souhaite demander instamment à la future Collectivité européenne d'Alsace la mise en place d'une écotaxe sur l'A35 afin de renvoyer de l'autre côté du Rhin les poids-lourds qui circulent gratuitement en France, et de diminuer le nombre de poids-lourds qui franchissent les Vosges. Il rappelle que l'abandon de l'écotaxe a été entériné en 2014 par la ministre socialiste Ségolène ROYAL et un gouvernement soutenu par les écologistes, et qu'il a coûté plus d'un milliard d'euros à la nation.

Il relève par ailleurs l'aspect dangereux et accidentogène de la portion entre la fin du futur contournement de Châtenois et celui de Lièpvre, et appelle les élus de la vallée de Sainte-Marie à porter cette cause auprès des autorités, avec le soutien de la commune de Châtenois.

Enfin, il entend exiger de l'Etat une régulation forte du passage du massif vosgien, et salue à ce titre la présidente de l'Association des élus du Massif vosgien (AMV), en limitant le trafic du tunnel et en interdisant le trafic de transit afin d'obliger à le contourner par l'autoroute du sud ou du nord. Pour ce faire, il indique que la municipalité interpelle les services de l'Etat depuis plusieurs années sur le fonctionnement du giratoire, les routes d'accès étant saturées aux heures de pointe. Il précise qu'il a interpellé le préfet à ce sujet en janvier 2019 et qu'il n'a toujours pas obtenu de réponse, et juge absurde de dépenser 60 millions d'euros si l'accès aux autoroutes reste embouteillé.

Il dit espérer que les préfets mettront en pratique les propos du président de la République Emmanuel MACRON sur les maires en tant que connaisseurs du terrain, et évoque la poursuite du travail collectif pour mener à bien les améliorations nécessaires et rendre l'axe Fribourg – Saint-Dié plus rapide et fluide. Il appelle à ce que le contournement de Châtenois, tant attendu, se fasse au plus vite, et remercie les habitants pour leur soutien et leur collaboration.

3. Introduction de la réunion

Claude CHARDONNET, modératrice de la réunion, précise que son rôle est de veiller à la circulation de la parole lors de cette réunion, au sein de la tribune ainsi qu'entre le public et la tribune. Elle rappelle que cette réunion publique, organisée selon le souhait de la commission d'enquête, a pour objectif de partager l'information sur le projet et de communiquer au maître d'ouvrage et à la commission d'enquête les questions, préoccupations et avis du public. Elle invite les futurs intervenants à être les plus concis possibles, et présente le déroulé de la réunion.

4. Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage

→ Voir diaporama joint projeté en séance

Laurence FELTMANN, chef du pôle maîtrise d'ouvrage routière à la DREAL Grand Est – Strasbourg, relève que l'assistance est très nombreuse et précise que la DREAL Grand Est est en charge de la maîtrise d'ouvrage du projet. Elle présente la tribune et les acteurs du projet :

- La DREAL est assistée d'un maître d'œuvre chargé de la conception technique du projet, à savoir le groupement de bureaux d'études composé de Segic / Era pour le suivi des travaux, ainsi que de Coredia.
- Le bureau d'études Biotope a réalisé une grande partie des études environnementales qui constituent le socle du dossier soumis à l'enquête publique en cours.
- La DREAL est également assistée d'Ecoscop et Artelia pour le suivi environnemental des travaux et des mesures compensatoires ; de M. BOGÉ pour Systra, négociateur foncier à l'œuvre depuis plus de deux ans pour l'achat des différents terrains ; et d'un SPS, coordonnateur chargé principalement de vérifier la sécurité sur le chantier.

Sébastien ISEL, responsable de l'opération à la DREAL Grand Est, présente le projet :

- Les raisons du projet ;
- Les principales caractéristiques du projet ;
- Le plan du projet ;
- L'état d'avancement du projet ;
- Le calendrier prévisionnel.

Christelle BASTIDE et Aurélie MICHEL, bureau d'études Biotope, présentent les enjeux environnementaux concernant les espèces protégées et les zones humides :

- Les enjeux écologiques liés à la flore ;
- Les enjeux écologiques liés aux insectes ;
- Les enjeux écologiques liés aux oiseaux ;
- La synthèse des enjeux écologiques ;
- La mise en œuvre de la démarche Eviter-Réduire ;
- Les sites de compensation ;
- Les mesures de compensation en faveur des papillons ;
- Les zones humides impactées par le projet ;
- La compensation des zones humides impactées.

Sébastien ISEL, responsable de l'opération à la DREAL Grand Est, présente les enjeux environnementaux en matière hydraulique :

- Le dispositif d'assainissement ;
- L'impact du projet sur le lit majeur du Giessen ;
- La compensation hydraulique ;
- La reprise du Muehlbach et la renaturation.

5. Echanges avec le public

Paul DROUILLON, vice-président de la communauté de communes du Val d'Argent chargé de la transition énergétique, se dit choqué par l'affirmation de la 1^e diapositive selon laquelle la déviation de Châtenois constitue le dernier maillon difficile de la liaison Saint-Dié – Sélestat, estimant qu'il s'agit en fait de l'avant-dernier, le dernier étant la liaison entre la déviation du val d'Argent et cette liaison.

Une co-responsable d'un groupe local dans le val d'Argent souligne que pendant le chantier du contournement, des arrêtés vont probablement restreindre le trafic de poids-lourds dans les cols vosgiens et les contraindre à se reporter dans le val d'Argent et le tunnel Maurice-Lemaire. A cet égard, elle souhaite savoir dans quelle mesure l'étude d'impact tient

compte de ce report, estimant que les conséquences du projet vont bien au-delà de son périmètre.

Jean LACHMANN, président de l'Association de Défense de l'Environnement et de la qualité de l'Air de la Population de Chatenois, de Scherwiller et des environs (ADEAP), relève que les membres de son association sont très nombreux à cette réunion et assure tout d'abord que ceux-ci sont favorables au projet qui constitue une nécessité environnementale. Il fait part cependant de deux inquiétudes : d'une part, les effets du grand contournement ouest de Strasbourg, qui va selon lui conduire un flux important de véhicules et en particulier de poids-lourds à emprunter l'A35 et à traverser l'Alsace du nord au sud ; et d'autre part, la réalisation de l'autoroute au nord de l'Alsace, entre Kandel et Lauterbourg, qui va selon lui entraîner un flux de trafic routier très important, en particulier de poids-lourds. Il souligne également la pollution que ces deux projets vont amener et note que sur la RN59, les poids-lourds constituent 5 à 10 % du trafic mais représentent 50 % de la pollution aux microparticules. Il convient, en tant que riverain, que le projet va probablement diminuer le bruit sur la RN59 mais ajoute que la pollution aux microparticules a des effets dans un rayon de 500 à 600 m. Il signale au président de la commission d'enquête qu'il va prochainement verser des éléments très précis à l'enquête publique pour dénoncer ces risques qu'il juge dramatiques pour l'Alsace centrale et les riverains de la RN59.

- **Reports de trafic sur la RN59 et autres projets routiers**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, précise que l'étude d'impact réalisée en 2012 pour obtenir la déclaration d'utilité publique prenait bien en compte le durcissement de la réglementation dans les cols vosgiens. Elle ajoute que selon les études du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), ce durcissement, qui consistera à n'autoriser dans les cols concernés que les poids-lourds qui chargent et/ou déchargent de part et d'autre du massif, devrait entraîner une augmentation de l'ordre de 400 à 500 poids-lourds par jour dans le tunnel Maurice Lemaire, les évolutions du trafic dans les cols et sur la RN59 dépendront évidemment des contours précis de la réglementation qui sera finalement mise en œuvre. Elle explique que sur la RN59, ne seront autorisés que les poids-lourds qui chargent et/ou déchargent en Alsace-Lorraine, ce qui est déjà le cas de la réglementation actuelle : à titre d'exemple, un véhicule faisant le trajet Bâle-Paris devra emprunter soit l'A4 au nord, soit l'A36 au sud. Elle signale qu'en 1998, 18 500 véhicules par jour effectuaient la traversée de Châtenois dont 14 % de poids-lourds soit près de 2500 PL, contre 1 000 aujourd'hui et au maximum 1 500 sur la future déviation. Elle précise qu'au-delà de la déviation de Châtenois, 60 % du trafic devrait emprunter le tunnel, et 40 % devrait se diriger vers le Val de Villé.

Elle assure par ailleurs que le projet d'autoroute prolongeant l'autoroute A35 vers le nord à Lauterbourg côté allemand n'est pas à l'ordre du jour

Guy TREFFOT, DREAL Grand Est, confirme, à la lumière des récents échanges entre la DREAL et les autorités des Lands du Bade-Wurtemberg et de Rhénanie-Palatinat, qu'il n'existe pas de projet pour la traversée de la forêt du Buchwald, à hauteur de Kandel.

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, indique qu'environ 1 000 poids-lourds par jour ont été transférés de l'Allemagne à la France du fait de la mise en service en 2005 de la « LKW Maut ». Elle précise que l'étude de caractérisation du trafic de poids-lourds en Alsace va être affinée dans les prochains mois, notamment en tenant compte de l'éventuelle mise en œuvre d'une taxe poids-lourds par la Collectivité européenne d'Alsace. Elle ajoute que le Grand contournement ouest de Strasbourg ne va pas entraîner de report de trafic puisque l'autoroute A35, aujourd'hui entièrement gratuite, va devenir payante sur le contournement de Strasbourg.

- **Section entre la déviation de Châtenois et la déviation de Sainte-Marie-aux-Mines**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, assure que le réaménagement de la section entre la fin de la déviation de Châtenois et la déviation de Sainte-Marie-aux-Mines, qui a fait l'objet d'une concertation à la fin des années 1990, n'est pas abandonné mais que l'Etat a souhaité commencer par la déviation de Châtenois. Elle précise que la DREAL a mandaté le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema) pour évaluer plusieurs scénarios d'aménagement de cette section, dont le plus simple consiste à reprendre les points les plus dangereux comme le giratoire du Danielsrain ; la modification du virage en sortie de Lièpvre, où s'est produit récemment un accident mortel, devrait être réalisée dès cette année. Elle ajoute que les scénarios étudiés, envisagés avec ou sans créneau de dépassement, pourraient inclure des aménagements comme une bande dérasée (espace de dégagement) à droite, et un dispositif central d'un mètre de large, franchissable mais permettant de séparer les voies. Elle ajoute que le projet d'aménagement retenu sur cette section pourrait être inscrit dans le prochain contrat de plan Etat-Région (CPER).

Un habitant de Châtenois prend acte des réponses de la DREAL Grand Est selon lesquelles la déviation de Châtenois n'entraînerait pas d'augmentation du trafic. Il indique avoir lu ou entendu que le gestionnaire actuel du tunnel participerait au financement du projet et demande, si c'est exact, quel serait son intérêt dans la mesure où le trafic n'augmenterait pas.

Un habitant de Villé relève que la déviation ne sera pas totalement aménagée en 2x2 voies mais en 2x1 voie avec des créneaux de dépassement : il estime que cela va à l'encontre des notions de sécurité routière et de conduite apaisée.

Il rappelle que le dossier de l'enquête d'utilité publique menée en 2012 contenait 307 pages détaillées sur l'environnement et en particulier sur la faune. Il demande quel est l'intérêt de réaliser une nouvelle enquête publique environnementale et pourquoi le projet n'a pas pu avancer plus vite.

Un habitant de Maisongoutte demande si le projet prévoit l'aménagement de pistes cyclables dans la vallée de Villé et s'il est possible d'aménager un parking de covoiturage dans cette même vallée pour permettre aux habitants des deux vallées d'emprunter les transports en commun (SNCF) pour se rendre à Sélestat.

- **Financement du projet par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, signale que la renégociation de la convention de l'ensemble des concessions d'Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR), dont celle du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines, a débouché en 2016 sur un décret qui a prolongé la durée des concessions d'APRR de dix mois, de janvier 2035 à novembre 2035 ; en contrepartie, APRR s'est engagé entre autre à financer la déviation de Châtenois à hauteur de 30 millions d'euros, ce qui correspond à la part de l'Etat. Elle précise que ceci se justifie par la prise en compte du durcissement de la réglementation pour les poids-lourds dans les cols vosgiens, qui va entraîner un report de trafic sur la RN59 et qui implique donc de réaliser la déviation de Châtenois.

Guy TREFFOT, DREAL Grand Est, ajoute que la négociation entre l'Etat et APRR avait pour objet de rendre le tunnel de Sainte-Marie attractif à travers la baisse de son tarif, à la fois pour les poids-lourds et les usagers courants, et qu'elle a également permis de mobiliser 30 millions d'euros pour la déviation de Châtenois. Il précise que la Commission européenne a validé le résultat de cette négociation, entré en vigueur il y a presque trois ans.

- **Justification de l'enquête publique en cours, relative à l'autorisation environnementale du projet**

Sébastien ISEL, DREAL Grand Est, indique que les études réalisées dans le cadre de l'enquête de 2012 portaient sur les différents volets du projet parmi lesquels l'environnement et qu'elle avait pour but de définir l'utilité publique du projet. Le projet a depuis été déclaré d'utilité publique, le projet a été affiné et il convient désormais d'obtenir l'autorisation environnementale pour démarrer les travaux, autorisation faisant l'objet de l'enquête publique en cours. Elle a ainsi pour but d'obtenir une dérogation à l'interdiction de détruire des espèces protégées et d'autoriser le projet au titre de la loi sur l'eau grâce à la mise en œuvre de mesures compensatoires pour les espèces protégées, pour les zones humides et pour les enjeux hydrauliques.

- **Largeur de la chaussée sur la déviation**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, indique que la déclaration d'utilité publique porte bien sur un périmètre en 2x2 voies et que l'Etat a décidé de réaliser le projet en plusieurs phases : la première phase consiste en une 2x1 voie avec des créneaux de dépassement qui ont vocation à faciliter le dépassement des poids-lourds, notamment en sortie de giratoire où ils ralentissent. Elle assure qu'une route en 2x1 voie assurera pleinement la fluidité du trafic et rappelle qu'il est prévu un terre-plein central permettant de séparer les deux sens de circulation.

- **Pistes cyclables**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, signale que le projet prévoit de rétablir une piste cyclable venant de Lièpvre, au niveau du franchissement de la voie ferrée à l'ouest (à hauteur de l'OA1 sur le plan du projet du diaporama, diapositive n° 6). Elle ajoute qu'au niveau du giratoire de la RD424 (val de Villé), les ouvrages de franchissement du cours d'eau (OA1bis et OA1ter sur le plan du projet du diaporama, diapositive n° 6) comprennent une banquette permettant de faire passer les vélos, ce qui permet de garantir la continuité cyclable le long de la route.

- **Création d'un parking de covoiturage**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, indique que le projet ne prévoit pas de parking de covoiturage car la DREAL ne dispose pas de compétence en la matière. Elle précise que la DREAL est néanmoins prête à mettre à disposition des emprises en faveur d'un tel ouvrage (si elle en dispose), voire à le cofinancer si des collectivités locales souhaitent en créer un. Elle indique qu'à ce jour, seul le Conseil départemental du Bas-Rhin a évoqué un tel projet, à l'extrémité est du tracé.

Guy TREFFOT, DREAL Grand Est, confirme que le covoiturage relève de la compétence des autorités organisatrices de transport et que la DREAL, maître d'ouvrage du contournement de Châtenois, est très ouverte pour échanger à ce sujet avec les collectivités locales et faciliter les projets le cas échéant, notamment d'installation d'aires de covoiturage.

Daniel REININGER, président d'Alsace Nature, indique que son association juge totalement inadmissibles, tout comme le maire de Châtenois, la gêne et les nuisances causées par la circulation sur la RN59. Il assure également qu'Alsace Nature convient de l'aspect très dangereux de cette route, surtout à partir du giratoire du val de Villé jusqu'à Lièpvre, mais considère que ce projet, vieux de 45 ans, ne réglera pas le problème de sécurité et apporte des solutions d'un autre siècle. Il juge que le report de poids-lourds sur la RN59, estimé par la DREAL à 500 véhicules, est sous-évalué, et considère que le financement du projet par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) est motivé par leur volonté d'en attirer davantage, sachant que les poids-lourds auront un choix de passage limité en Alsace (soit au nord par Saverne, soit au sud par Belfort, soit au centre par la vallée de Sainte-Marie). Il

estime que le val d'Argent est appelé à recevoir l'essentiel de ce flux mais que rien n'est prévu pour améliorer la situation sur cette partie et que l'Etat n'a pas les moyens de ses ambitions pour la RN59, tandis qu'APRR finance les 30 millions d'euros correspondant à la part de l'Etat pour le contournement de Châtenois.

Il considère également que la DREAL sous-évalue le transfert de poids-lourds entre l'Allemagne et la France et que le grand contournement ouest de Strasbourg sert à écouler le trafic européen plutôt qu'à régler les problèmes de circulation de Strasbourg. Il convient de l'inexistence d'un projet routier transfrontalier au nord de l'Alsace mais assure que les Allemands ont trouvé une autre solution qui va entraîner un afflux de 13 000 camions supplémentaires cherchant nécessairement à traverser l'Alsace vers l'ouest. Il estime également que les Allemands ont abandonné le tronçon Fribourg-Sélestat pour rejoindre Saint-Dié et passent plutôt par le sud ou le nord.

Il estime que la hausse drastique de la circulation attendue selon lui sur le contournement de Châtenois va faire encourir une double peine aux riverains situés entre la traversée de Châtenois et le futur contournement, avec une augmentation du bruit et de la pollution des deux côtés. Il souligne l'enjeu de santé publique que représente le problème de la pollution atmosphérique, qui cause 48 000 morts par an en France et qui ne peut pas être réglée selon lui en éloignant la circulation des habitations. Il considère que le projet aurait été beaucoup plus constructif en intégrant un parking de covoiturage et en étudiant des solutions alternatives pour éviter les embouteillages à Châtenois.

Il relève que la vidéo du projet disponible en ligne¹ ne montre aucun poids-lourd sur le contournement, ce qui est en porte-à-faux avec sa vocation, et estime que la circulation à venir sur la RN59 est mésestimée, peut-être à dessein.

Enfin, il ajoute qu'Alsace Nature s'est opposée dès l'origine à l'aménagement en 2x2 voies et avait obtenu des garanties pour le maintien en 2x1 voie lors de l'enquête d'utilité publique. Il craint que l'aménagement en 2x2 voies cache la volonté de créer une autoroute à terme.

Un membre d'Alsace Nature demande à la DREAL d'apporter des précisions sur l'évaluation du nombre de camions qui se reporteraient des cols vosgiens vers le val d'Argent. Sachant que les chiffres de trafic dont dispose son association sont les suivants : 800 PL à Bussang, 1 300 au col du Bonhomme, et 800 à 1 000 au col du Saales.

Il relève que l'Etat ne va pas financer le projet, comme l'indiquait un document du Sénat, et propose d'exiger que l'Etat investisse immédiatement quelques millions d'euros dans une plateforme multimodale avec accès direct en gare de Sélestat, comme proposé par certains élus, ou dans le déménagement du centre de l'Association de Parents d'Enfants Inadaptés et de Personnes Handicapés (APEI) Centre Alsace.

Un habitant de Scherwiller demande s'il est prévu de mesurer ou s'il a été mesuré la circulation des voitures et des poids-lourds, ainsi que le niveau sonore et la qualité de l'air à différents endroits du tracé et dans différents rayons autour de la route (50, 100 ou 500 m). Le cas échéant, il invite à poursuivre de telles mesures sur plusieurs années afin de montrer la pertinence de l'ouvrage.

• **Reports de trafic sur la RN59**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, indique que la DREAL dément l'afflux de 13 000 poids-lourds supplémentaires et s'appuie sur l'étude du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), qui a évalué le taux de report des poids-lourds en Alsace en fonction des différents aménagements. Elle précise que les décomptes réalisés en 2008 vont être mis à jour d'ici la fin de l'année 2019.

Elle rappelle que ne seront autorisés sur la RN59 que les poids-lourds qui chargent ou déchargent en Alsace-Lorraine, et que des contrôles seront effectués par des agents de la DREAL afin de vérifier le respect de cette règle.

¹ A cette adresse : <http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/description-du-projet-a17977.html>

Guy TREFFOT, DREAL Grand Est, invite à mesurer les craintes d'afflux de trafic que susciterait le grand contournement ouest de Strasbourg au regard de la mise à 2x3 voies de l'autoroute allemande A5 de Rastatt à Fribourg.

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, précise que le durcissement de la réglementation dans les cols vosgiens va principalement bénéficier au col du Bonhomme (environ 400 poids-lourds en moins sur 1300 par jour aujourd'hui), et que l'impact diminue lorsqu'on s'éloigne de la RN59, avec une baisse estimée à environ 100 poids-lourds par jour dans le col de Saales.

Guy TREFFOT, DREAL Grand Est, ajoute que le trafic de poids-lourds ne va pas disparaître sur les axes parallèles à la RN59 compte tenu de la nécessité de desservir les bassins de vie.

- **Autres projets routiers locaux**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, assure que la DREAL prévoit toujours de réaliser à terme les aménagements entre la future déviation de Châtenois et celle de Sainte-Marie, même s'ils ne sont pas encore financés. Elle ajoute que le choix de réaliser en premier la déviation de Châtenois répond au fait que le trafic se divise entre le val de Villé et le val d'Argent au niveau de la déviation.

- **Aménagement de la déviation en 2x2 voies**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, rappelle que la déclaration d'utilité publique prévoit un aménagement en 2x2 voies et que la DREAL est tenue de respecter ce choix. Elle précise que cet aménagement se fait en plusieurs phases mais ne donnera jamais lieu à une autoroute et restera limitée à 90 km/h, avec comme vocation de rejoindre le réseau routier de la future Collectivité européenne d'Alsace.

- **Maîtrise et mesure des impacts de la future déviation sur le plan acoustique et la qualité de l'air**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, signale qu'il est prévu d'installer des écrans acoustiques le long de la future déviation : à l'ouest, un écran de 2 m de haut de part et d'autre du giratoire 424 au nord de la route; et à l'est à partir de l'ouvrage agricole OA2 (*voir plan du projet sur la diapositive n° 6*), un écran de 3,50 m de haut au sud de la route. Elle indique que tous les seuils réglementaires sont respectés (60 décibels le jour et 55 la nuit), notamment vis-à-vis du centre de l'Association de Parents d'Enfants Inadaptés et de Personnes Handicapés (APEI) Centre Alsace.

Elle signale que selon l'ATMO Grand Est, l'amélioration de la qualité de l'air s'améliorera sur une échelle de trois à cinq ans essentiellement grâce au renouvellement des véhicules. Elle précise qu'un poids-lourd « Euro VI » émet sensiblement autant de CO₂ (510 mg/km) qu'une voiture diesel classique (450 mg/km), et sensiblement autant de particules fines (1,5 mg/km contre 1,3 mg/km) : ce progrès s'explique par le fait que les dispositifs permettant de réduire les émissions sont proportionnellement moins coûteux pour un poids-lourd que pour un véhicule particulier.

Elle indique enfin que si l'arrêté préfectoral n'est pas encore écrit, ce type de projet voit généralement la mise en place d'une commission de suivi, comme c'est le cas actuellement pour la rocade de Strasbourg, dont la commission se réunit deux fois par an pour suivre la mise en œuvre des mesures compensatoires et des engagements de l'Etat. Elle estime qu'en l'espèce, une telle commission pourrait se réunir un an après la mise en service, puis trois ans après, puis cinq ans après.

- **Financement du projet**

Guy TREFFOT, DREAL Grand Est, rappelle que la DREAL a la responsabilité des investissements sur l'ensemble du réseau routier national dans le Grand Est et que tous modes confondus, l'investissement conjoint de l'Etat et des collectivités (Région, Départements, grandes agglomérations) est de 1,2 milliard d'euros sur 2015-2020, dont 550 millions pour la route, 550 millions pour le réseau ferré, le reste correspondant à des projets essentiellement portuaires. Il souligne la rareté de l'argent public alors que des projets doivent être menés à bien sur l'ensemble du territoire, ainsi que l'attention portée à la réalisation d'aménagements véritablement nécessaires. Il ajoute que les investissements de l'Etat prennent le chemin du développement durable, comme en témoigne le projet d'aménagement de l'axe A351 – RN4, à l'ouest de Strasbourg, pour y faire circuler un bus à haut niveau de service exploité par la Région Grand Est.

Jean-Marc BURRUS, maire de Sainte-Croix-aux-Mines et vice-président de la Communauté de communes du val d'Argent, souligne l'importance du projet pour le développement de la vallée au niveau économique et démographique alors que de plus en plus d'habitants quittent le secteur. Il souscrit aux propos du maire de Châtenois selon lesquels la déviation de Châtenois est une étape et considère qu'il ne servirait à rien de supprimer les embouteillages en aval pour les déplacer en amont vers la vallée de Sainte-Croix-aux-Mines, et juge nécessaire de réaliser au plus vite le tronçon entre Châtenois et la déviation de Lièpvre - Sainte-Croix-aux-Mines.

Il indique avoir envoyé une lettre avec accusé de réception à la DREAL le 15 avril, dans laquelle il demande si le projet prévoit des écrans acoustiques le long de la déviation et des capteurs pour mesurer la qualité de l'air. Il souligne que les élus locaux, s'ils sont favorables au développement économique, souhaitent un équilibre avec les enjeux écologiques et n'entendent pas sacrifier le val d'Argent pour satisfaire d'autres villes, celui-ci n'ayant pas vocation à accueillir des embouteillages qui se reporteraient.

Antoine HERTH, député de la 5^e circonscription du Bas-Rhin, relève l'importance du travail réalisé sur le volet environnemental et rappelle son soutien au projet.

Il fait part de son souhait que les équipes travaillant aujourd'hui sur ce projet soient maintenues en vue de la création de la Collectivité européenne d'Alsace et du transfert des routes nationales qui va de pair, afin d'éviter un allongement des délais.

Il juge les mesures compensatoires très intéressantes et demande quelles mesures sont prévues pour limiter, lors des travaux, une colonisation des Renouées du Japon, très présente en amont et qui a colonisé en particulier les berges de la Lièpvrette.

Une habitante de Châtenois relève que les travaux ne démarreront pas sans avoir obtenu les autorisations nécessaires et craint qu'ils soient reportés pour une raison ou une autre, compte tenu de l'opposition courante à ce type de projet. Elle souligne que les habitants de Châtenois subissent depuis des années les nuisances générées par la situation actuelle, se dit inquiète des interventions d'Alsace Nature et demande si ses membres habitent au bord de la RN59. Elle se dit particulièrement soucieuse de l'environnement et indique rouler en voiture électrique mais invite à faire preuve de bon sens et à faire de l'être humain la priorité au regard des nuisances que subissent les riverains. Elle signale qu'il y a deux ans, à la suite d'une intervention des pompiers chez elle pour un autre incident, ceux-ci lui ont demandé, au regard du taux de CO₂ dans le sang observé sur elle et ses enfants après une prise de sang, si elle travaillait dans une grande ville, ce qui n'est pas le cas, ou si elle fumait, ce qui n'est pas le cas non plus : ils en ont conclu que ces résultats étaient dus à sa situation en bord de route. Elle souligne qu'un très grand nombre de morts est lié à la pollution de l'air et que la pollution sonore entraîne des dépressions. Elle appelle ainsi à donner la priorité à l'être humain tout en tenant compte de la nature, ce qui a selon elle été fait au travers des innombrables études réalisées sur le projet par des professionnels et spécialistes de la question.

Marcel BAUER, président de la Communauté de communes de Sélestat, maire de Sélestat et conseiller départemental, indique que sa position sur le projet est connue de tous et propose de répondre aux questions concernant les itinéraires cyclables et le projet d'aire de covoiturage au niveau du giratoire du val de Villé.

Il signale que le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) Sélestat Alsace centrale qui réunit 4 communautés de communes, a réalisé une étude en vue de l'élaboration d'un plan global de déplacements et envisage, selon le souhait des élus, de créer une aire de covoiturage sur ce secteur. Il précise que les intercommunalités et communes concernées financeraient ce projet, sans exclure une contribution du Département, de la Région et de l'Etat.

Il ajoute qu'il n'était pas possible de réaliser un itinéraire cyclable tant que la déviation n'était pas achevée mais qu'il est bien prévu d'en aménager un après sa mise en service, qui pourrait aller de Sélestat à Châtenois, voire jusqu'au val de Villé.

Il remercie la maîtrise d'ouvrage pour la qualité de son travail, précise que les élus locaux ont l'habitude de travailler avec les services de l'Etat et se dit confiant dans l'aboutissement du projet et le fait que le bon sens primera.

Jean-Dominique MONTEIL, président de la commission d'enquête, indique que la commission accorde une bonne vingtaine de minutes supplémentaires à cette réunion compte tenu du léger retard au lancement et du fait que l'assistance est très nombreuse.

- **Vidéo du projet en ligne**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, précise que la vidéo du projet disponible en ligne² n'a pas vocation à être représentative du trafic prévisionnel mais qu'elle a été réalisée pour l'enquête d'utilité publique de 2012, avec pour objectif de montrer ce à quoi ressemblerait la déviation. Elle ajoute que cette simulation a été mise à jour récemment, avec le bon emplacement des murs antibruit notamment, mais qu'elle ne vise pas du tout à être conforme à l'étude de trafic.

- **Risque de report de trafic**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, assure qu'une fois réalisée la déviation de Châtenois, il n'y aura pas d'embouteillages dans le secteur de Lièpvre ou de Sainte-Croix-les-Mines puisqu'il est attendu un flux de 10 000 véhicules par jour, ce qui est bien en-dessous du seuil de congestion (estimé autour de 20 000 véhicules par jours pour une 2x1 voie). Elle précise que le problème de sécurité observé sur cet itinéraire va cependant devoir être traité.

- **Suivi de la qualité de l'air et de la performance des écrans acoustiques**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, indique que le suivi de la qualité de l'air et de la performance des écrans acoustiques sera fait après la mise en service.

- **Continuité de la maîtrise d'ouvrage**

Guy TREFFOT, DREAL Grand Est, indique à l'adresse d'Antoine HERTH, député de la 5e circonscription du Bas-Rhin, que le projet de création de la Collectivité européenne d'Alsace, qui reprendra les compétences de l'Etat en matière de routes, n'empêche pas les équipes de la maîtrise d'ouvrage d'être pleinement mobilisées sur le projet de déviation et ne change pas leur façon de travailler. Il précise que la DREAL est en discussion avec les services du Département pour préparer le chantier et mettra tout en œuvre pour lancer les travaux dans les meilleurs délais.

² A cette adresse : <http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/description-du-projet-a17977.html>

- **Lutte contre la Renouée du Japon**

Christelle BASTIDE, Biotope, indique que les espèces envahissantes sont une des principales pertes de biodiversité dans le monde en raison de leur compétition avec des espèces indigènes. Elle signale qu'il est prévu de réduire leur proportion au niveau des zones de compensation avec des zones de fauchage, en veillant à ce que les espèces soient bien détruites, et une absence d'intervention en bord de cours d'eau pour limiter leur dissémination. Elle ajoute que des mesures plus générales seront mises en œuvre : par exemple, les engins en contact avec ces secteurs comprenant des espèces invasives seront nettoyés avant d'être utilisés ailleurs ; également, une mesure de suivi environnemental est prévu pour vérifier que de telles espèces ne se développent pas.

- **Maîtrise foncière des mesures compensatoires**

Sébastien ISEL, DREAL Grand Est, relève l'inquiétude exprimée au sujet de la maîtrise foncière des mesures compensatoires et rappelle qu'il s'agit d'un engagement pris en particulier à l'égard du Conseil national de protection de la nature, qui a rendu d'emblée un avis favorable sur le projet, ce qui n'est pas fréquent, et qui a souligné l'engagement du maître d'ouvrage. Il indique que la DREAL se veut confiante à ce sujet et travaille beaucoup avec les exploitants agricoles du secteur qui ont tous été identifiés, le conventionnement des parcelles nécessaires étant proche. Il ajoute que la première tranche de travaux (barreau est de Châtenois), qui sera lancée en 2019, ne touche pas les milieux naturels (zones inondables, zones humides, espèces protégées) : il a donc été convenu avec les services instructeurs que ces premiers travaux pourraient être lancés dès la signature de l'arrêté d'autorisation environnementale mais sans nécessairement les signatures de l'ensemble des conventions.

Guy TREFFOT, DREAL Grand Est, souligne que le niveau d'exigence environnemental est élevé sur ce projet, comme sur tous les projets d'infrastructures, et que la DREAL s'est particulièrement investie pour relever le défi avec l'ensemble des acteurs du territoire qu'il remercie à cet égard. Il indique avoir bon espoir d'obtenir les autorisations pour démarrer les travaux dès cet été et les poursuivre en 2020 sur le cœur de la déviation.

Luc ADONETH, maire de Châtenois, remercie les participants pour leur participation nombreuse, ainsi que la variété et la pertinence de leurs questions. Il rappelle que l'objet de la réunion est d'éclairer la commission d'enquête et invite les personnes qui souhaitent que les travaux démarrent au plus vite à lever la main.

Une grande majorité de la salle lève la main.

Un habitant de Châtenois souligne qu'une partie importante de la population de Châtenois se trouve en situation de danger en fin d'après-midi en raison d'une cohorte de véhicules qui traversent toute la commune par la rue du Vieux chemin de Sélestat et le cœur de Châtenois pour reprendre la RN59 au niveau de la gare. Il demande ce qu'il est prévu à cet égard, estimant que le contournement n'empêchera pas ces automobilistes de traverser Châtenois.

Un habitant du val de Villé se dit favorable au contournement de Châtenois et confiant dans le sérieux et la qualité des études réalisées. Il estime en revanche que ce projet date d'un autre âge et regrette que la jeune génération présente dans les rues tous les vendredis ne soit pas représentée à cette réunion. Il considère que les études, si elles ont été faites sérieusement, n'ont pas pris en compte les alternatives à ce projet qui risque d'attirer un flux considérable de camions, et énonce celle qu'il avait proposée lors des élections cantonales de 2004, à savoir une voie unique alternative qui dépend du flux pendulaire, comme cela se pratique en Autriche, en Suisse, en Suède ou au Canada.

Par ailleurs, il juge tendancieux de comparer les émissions d'un poids-lourd « Euro VI » avec celles d'une voiture diesel qui émet plus de 400 grammes de CO₂ par km, sachant que les 4x4 les plus imposants n'atteignent même pas la moitié.

Une habitante de Sélestat demande si la route actuelle va être réaménagée et juge important de dissuader les conducteurs de l'emprunter. Elle souhaite savoir en particulier si elle va être réaménagée pour les cyclistes, alors qu'elle est aujourd'hui très désagréable à utiliser à vélo.

Un habitant de Châtenois précise qu'il a été riverain pendant 24 ans de la RN59 et invite à avoir une pensée pour les gens morts sur cet axe.

Il demande si l'étude environnementale prend en compte l'utilisation des pesticides, en espérant que leur utilisation excessive ne viendra pas contrecarrer un autre type de pollution.

Alice MOREL, présidente de l'association des maires et présidents de communautés des Vosges (AMV88), précise que son association regroupe 580 communes classées en zone de montagne. Elle indique être venue à cette réunion pour s'informer sur le projet, ses enjeux environnementaux qu'elle juge très bien expliqués, les mesures compensatoires, le financement et les délais. Elle ajoute qu'elle a écouté avec attention les témoignages sur ce projet qui, au premier rang, concerne les habitants de Châtenois mais aussi ceux des deux vallées les plus proches, à savoir le val d'Argent et le val du Villé. Elle relève des enjeux en matière de santé et de bruit, auxquels les élus sont tous sensibles, ainsi que de sécurité. Elle dit approuver ce projet mais note que les services de l'Etat ont compris l'importance de traiter la liaison jusqu'à Lièpvre, notamment pour des questions de sécurité.

Elle indique que ce projet est très observé par l'ensemble des vallées sur les versants alsacien et lorrain, et que les niveaux de trafic énoncés par la DREAL font l'objet de nombreuses discussions avec les services de l'Etat et les maires. Elle exprime la suggestion, émise par les communes, que les engagements de l'Etat soient inscrits dans ce qui pourrait être un schéma de circulation des poids-lourds à l'échelle du massif, qui serait partagé par les maires dans l'ensemble des vallées, afin de ne pas considérer seulement les projections de trafic dans le tunnel et à Châtenois, mais dans chaque vallée. Elle signale que son association versera ses propositions à ce sujet à l'enquête publique en cours. Elle précise que pourrait être réalisé, plus largement, un schéma des transports et des déplacements pour la traversée du massif, qui tiendrait compte par exemple du fait que certaines vallées ont la chance d'être desservies par le train.

Elle note que cette réunion transmet de nombreuses informations qui seront partagées avec ses collègues élus, et formule le souhait que le projet puisse aboutir dans les délais prévus, avec la mise en place des réglementations nécessaires.

• **Avenir de la traversée de Châtenois**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, confirme que de nombreux automobilistes utilisent un raccourci routier au sein de Châtenois qui participe à la congestion du secteur. Elle indique que le projet devrait entraîner la diminution aux trois quarts du trafic dans Châtenois, et que cet itinéraire deviendra moins intéressant pour ces automobilistes que la RN59 une fois la déviation réalisée.

Elle indique que le projet prévoit bien la remise en état de la section avant déclassement, sachant qu'elle va en partie revenir au Département et en partie à la commune.

Luc ADONETH, maire de Châtenois, confirme qu'une partie de la route qui traverse Châtenois va basculer dans le giron communal et que ce sujet a fait l'objet de réflexions. Il signale que le conseil municipal a provisionné cette année une petite somme pour, en fonction de l'avancée du projet, faire travailler des architectes-urbanistes. Il souligne qu'il s'agit d'un projet long et qu'il faudra retravailler l'ensemble de l'axe sur 1,5 km, avec des pistes cyclables et un rétrécissement en perspective. Il affirme qu'au lendemain de la mise en service du contournement, il prendra un arrêté qui interdira le passage de cette route aux poids-lourds sauf desserte locale.

- **Mise en place de voies à fonctionnement pendulaire et examen des alternatives**

Laurence FELTMANN, DREAL Grand Est, note que la solution alternative évoquée consistant à mettre en place des voies à fonctionnement pendulaire, c'est-à-dire dont le sens de circulation changerait pendant la journée le matin, a été évoqué ces dernières années mais qu'elle ne fonctionne que pour des itinéraires fermés, comme c'est le cas pour le pont de Saint-Nazaire qui n'a ni accès riverain, ni croisement. Elle ajoute qu'un tel dispositif coûte très cher en équipements .

Guy TREFFOT, DREAL Grand Est, assure qu'un maître d'ouvrage d'un projet d'infrastructure routière se doit d'évaluer en amont les multiples façons de traiter un problème de mobilité, incluant la mise en place de transports en commun et l'amélioration de l'existant. Il souligne que c'est seulement lorsque toutes ces solutions ont été examinées qu'il est procédé à l'examen d'une nouvelle route. Il ajoute que lors de l'enquête publique de 2012, l'Autorité environnementale avait reproché à la DREAL de ne pas avoir expertisé l'ensemble des alternatives, notamment celle des transports en commun : dans sa réponse, la DREAL avait démontré que c'était impossible à l'époque – et ce serait sans doute encore le cas aujourd'hui –, même en mobilisant l'ensemble de la flotte de cars du Département.

- **Proposition de l'AMV88**

Guy TREFFOT, DREAL Grand Est, assure que l'Etat est prêt à travailler avec les élus et l'AMV88 comme il l'a déjà fait par le passé. Il rappelle que le sujet de la régulation des poids-lourds dans le massif vosgien remonte au printemps 2000, lors de la fermeture du tunnel Maurice Lemaire aux PL intervenue après le dramatique accident qui a touché le tunnel du Mont-Blanc: l'Etat a mené à l'époque une très large concertation avec les élus du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et des Vosges qui a entraîné une évolution de la réglementation. Il ajoute que lorsque le tunnel a été complètement fermé pour travaux pendant plus de 4 ans dans un passé récent, la DREAL a pris contact avec l'ensemble des partenaires, ce qu'elle sera prête à faire de nouveau au moment du chantier de la déviation. Il souligne que ce problème touche d'autres axes que la RN59 dont les riverains sont parfois très proches, comme il a pu l'observer en 2003-2004 sur un chantier. Il relève la complexité du problème puisqu'il est également nécessaire de donner la possibilité aux poids-lourds de desservir et d'approvisionner les territoires, par exemple s'agissant du pétrole issu du port de Strasbourg.

- **Usage de pesticides**

Sébastien ISEL, DREAL Grand Est, assure que la DIR Est, gestionnaire de la RN59, n'utilise pas de pesticides pour les abords des chaussées. Il précise que les agriculteurs concernés par les mesures compensatoires du projet ont signé avec la DREAL des conventions qui prohibent l'utilisation de pesticides. La DREAL n'est pas compétente et n'a pas de levier d'action pour les usages de pesticides sur les autres parcelles agricoles.

6. Clôture de la réunion

Jean-Dominique MONTEIL, président de la commission d'enquête, remercie les participants d'être venus nombreux, la DREAL Grand Est pour sa participation à ce moment fort, Claude CHARDONNET pour la modération de la réunion, M. le Maire de Châtenois pour la mise à disposition de la salle. Il invite les participants à exprimer des observations dans les registres mis à la disposition du public, par e-mail ou par courrier. Il signale les prochaines dates des permanences de la commission d'enquête publique qui se tiennent à la mairie de Châtenois, dans la salle du conseil municipal : le samedi 4 mai, de 9 h à 12 h ; le mardi 7 mai de 16 h à 19 h ; le vendredi 17 mai de 14 h 30 à 17 h 30. Il rappelle que l'enquête publique se poursuit jusqu'au vendredi 17 mai inclus. Au nom de la commission, il souhaite une agréable fin de soirée aux participants.