

PREFET DE LA REGION LORRAINE

Évaluation environnementale du dossier d'aménagement d'un accès routier et de stationnement
sur la commune de Ventron

Avis de Monsieur le Préfet de la Région Lorraine
Autorité compétente en matière d'environnement

Portée et cadre réglementaire du présent avis

Le présent avis est émis au titre de l'Evaluation Environnementale du projet et porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le dossier d'aménagement d'un accès et de stationnement sur la Station Frère Joseph sur la commune de Ventron (Vosges).

Le cadre réglementaire est constitué des articles L.122-1 et R.122-7 du Code de l'Environnement.

Cet avis comporte une analyse du contexte du projet, du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient, ainsi qu'une évaluation de la prise en compte de l'environnement, en particulier la pertinence des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts.

Il vise à éclairer le public sur la façon dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux. Ces enjeux sont liés, en application de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, aux thèmes suivants : faune et flore, sites et paysages, sol, eau, air, climat, milieux naturels et équilibres biologiques, protection des biens matériels et du patrimoine culturel, commodité du voisinage (bruit, odeurs, vibrations, émissions lumineuses), hygiène, santé, salubrité et sécurité publiques. De plus, les interrelations entre ces éléments ainsi que les effets cumulés avec d'autres projets doivent aussi être étudiés.

Cet avis n'est pas destiné à se prononcer sur l'opportunité du projet en lui-même.

Le document évalué est l'étude d'impact datée du 16 octobre 2015.

Saisie par courrier de Monsieur le président du Conseil Départemental des Vosges du 22 octobre 2015, pour un accusé de réception au 26 octobre 2015, l'Autorité Environnementale s'est appuyée pour la rédaction du présent avis sur la contribution de la DREAL Lorraine (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement), de la Préfecture des Vosges (Direction départementale des territoires) et de l'Agence Régionale de Santé de Lorraine (ARS – Délégation territoriale des Vosges).

Analyse de l'Autorité Environnementale

Analyse du contexte du projet

La demande émane du Conseil Départemental des Vosges, qui souhaite réaliser l'aménagement d'un nouvel accès routier (400m de linéaire) et l'aménagement de nouveaux stationnements à la station Frère Joseph, sur la commune de Ventron, dans l'objectif de sécuriser l'accès à la station et organiser les stationnements à proximité des équipements hôteliers. Le projet s'inscrit dans un programme d'ensemble plus large d'unité touristique nouvelle (UTN) menée par la SAS Leduc, et visant à développer l'offre touristique.

Il est à noter que la description du projet d'aménagement proposée dans l'étude d'impact souffre de quelques imprécisions, pour ce qui est notamment de l'utilisation à terme de l'ancienne route longeant la tourbière comme emplacement de parkings sauvages, ainsi que du nombre de places de parking effectivement créées, en particulier en lien avec l'augmentation de la fréquentation de la station projetée suite au projet d'UTN.

Par ailleurs, un projet similaire de modernisation de la station de Rouge Gazon est en cours à proximité du projet de Ventron.

Le projet a fait l'objet d'un examen au cas par cas au titre de la rubrique 6 (infrastructures routières) du tableau annexé à l'article R122-2 du code de l'environnement, qui a conclu par arrêté DREALF04112P0019 du 3 septembre 2012 à la nécessité de réaliser une étude d'impact, compte tenu notamment des enjeux environnementaux du territoire. Le projet a également fait l'objet d'un cadrage préalable à l'Etude d'impact en date du 13 avril 2012.

Les impacts potentiels du projet concernent principalement la gestion des sols et des eaux pluviales, le milieu naturel et les espèces (suppression d'habitats, continuités biologiques), l'insertion paysagère et les nuisances induites (trafic, pollution, bruit, phase travaux).

De nombreux enjeux environnementaux caractérisent la zone d'implantation du projet, dont un certains sont soumis à une protection règlementaire. Le projet d'aménagement est inclus dans le site Natura 2000, Zone de protection spéciale FR4112003 « Massif Vosgien ». La commune est également concernée par la Zone spéciale de conservation « Massif du Grand Ventron » FR41100196, à environ 3.8km du projet. Le projet est aussi situé au sein de la Zone naturelle d'intérêt Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type I, également espace naturel sensible (ENS) « Tourbière de l'étang des Buttes », et à proximité immédiate la ZNIEFF de type I, également ENS « Tourbière de Fondrofaing ». La commune de Ventron est par ailleurs concernée par deux ZNIEFF de type I « Massif du grand Ventron » et « tourbière de Vinterges », ainsi qu'une ZNIEFF de type II « Crête du Ballon d'Alsace au Ventron », situées dans le Nord Est du ban communal. La zone d'étude s'inscrit au sein du Parc Naturel Régional (PNR) Ballon des Vosges. Enfin, le site de l'Ermitage du Frère Joseph constitue un site classé au titre de la politique du paysage.

Analyse du caractère complet de l'étude d'impact

L'étude d'impact relative au dossier de d'aménagement d'un accès (RD43E) et de stationnements sur la station du Frère Joseph respecte l'ensemble des exigences réglementaires de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

L'étude comprend en annexe une évaluation des incidences Natura 2000 complète. Cette évaluation, proportionnée aux enjeux du projet, traite de l'ensemble du programme de réaménagement de la station Frère Joseph, projet dans lequel est incluse la route qui est l'objet du présent dossier, et conclut à l'absence d'incidence sur les sites concernés par le projet.



Articulation avec les plans et programmes

Le dossier d'étude d'impact vérifie l'articulation du projet avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire. Il s'attache à démontrer la compatibilité du projet avec le Schéma Directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhin-Meuse, dans sa version 2010-2015. Le nouveau SDAGE, pour lequel la consultation du public s'est achevée à l'été 2015, aurait pu être abordé. Le schéma régional de cohérence écologique, adopté par arrêté préfectoral le 20 novembre 2015, et dont les documents supports sont publics et disponibles, aurait du être mentionné. Le massif du Ventron y est en effet défini comme réservoir de biodiversité surfacique, notamment pour les milieux alluviaux et humides. Il aurait également convenu d'analyser l'articulation du projet avec le nouveau schéma de gestion cynégétique (approuvé par arrêté préfectoral n°464/2013/DDT du 26 juillet 2013), ainsi qu'avec la Charte du Parc Naturel Régional Ballon des Vosges sur le territoire duquel s'implante le projet.

Analyse de la qualité et du caractère approprié des informations contenues

Cette partie de l'avis de l'Autorité Environnementale porte sur la pertinence des informations figurant au sein de l'étude d'impact.

1. Analyse du résumé non technique

Le résumé non technique est clair et lisible, il reprend fidèlement les principaux points de l'étude d'impact, pour le projet d'aménagement routier et son intégration dans l'aménagement global de la station.

2. Analyse de l'état initial

Au titre du **milieu physique**, il est à noter que le projet s'implante dans la vallée du Ventron qui présente une topographie de profonde vallée, dont les versants sont sculptés en petits cirques glaciaires, particulièrement entaillés par le réseau hydrographique. Les nombreux affluents du ruisseau du Ventron, lui-même affluent de la Moselotte, découpent les versants en plusieurs vallons globalement parallèles. La station de ski se localise sur le versant Sud de la vallée du Ventron au sein d'un petit cirque glaciaire caractérisé par de fortes pentes et des dénivelés importants. La station se situe entre 856m d'altitude à l'Ouest et 881m à l'Est. La topographie locale se caractérise par la présence d'une butte boisée actuellement contournée par la RD43E, d'un dénivelé de 19 à 45m environ.

Concernant les eaux, le projet s'implante au droit de la nappe du socle vosgien, qui présente une certaine vulnérabilité du fait de l'absence de couche imperméable en surface. La zone étudiée n'interfère avec aucun périmètre relatif à une zone de protection de captage (carte page 44). S'agissant de l'hydrographie, la zone d'étude s'inscrit dans le bassin versant de la Moselle Vosgienne, et le Ventron est le principal cours d'eau concerné par le projet. Sur la zone du projet, de petits affluents du Ventron s'écoulent et rejoignent les deux étangs des buttes également présents sur la station en bordure de la RD43E. Ce cours d'eau présente une bonne qualité biologique et une assez bonne qualité physique.

Le **milieu naturel** constitue l'enjeu le plus important dans une zone particulièrement riche et sensible sur le plan environnemental. Le site s'implante notamment au sein du site Natura 2000 « Massif Vosgien », classé au titre de la directive oiseaux. L'étude propose une synthèse des inventaires floristiques et faunistiques réalisés au cours de l'année 2013, et qui mettent en avant une vingtaine d'habitats biologiques dont 11 sont reconnus d'intérêt communautaire et dont deux sont qualifiés de prioritaires (bas marais acides à Molinie Bleue et Myrtilles, pour 1.15ha, et landes et pelouses acidiphiles à Nard pour 0.09ha).

Au titre de la flore, l'étude note la présence de plusieurs espèces patrimoniales et protégées, concentrées sur la tourbière de l'Etang des Buttes, zone humide qui présente un cortège diversifié typique de ce type de formations. Un pied de Nivéole printanière a également été identifié sur le site, à proximité du bâtiment hôtelier. Concernant la faune, cette zone de montagne se caractérise

par une avifaune relativement peu diversifiée, mais protégée pour un certain nombre des espèces recensées. Les boisements qui entourent la zone d'étude sont les milieux les plus riches en espèces d'avifaune nicheuses parmi lesquelles le Bouvreuil pivoine, la mésange noire, le pic noir, et la pie grièche écorcheur qui sont toutes quatre protégées, à des niveaux plus ou moins élevés. Un enjeu non négligeable est à relever sur les amphibiens, qui gravitent autour des plans d'eau qui constituent leur site de reproduction : les espèces concernées sont notamment le crapaud commun, la grenouille rousse, le triton alpestre ainsi que le triton palmé. L'accès routier actuel à la station constitue un obstacle au déplacement de ces espèces de leurs habitats à leur secteur de reproduction, et dès lors un secteur de mortalité important. Un enjeu reptile (couleuvre à collier notamment) est recensé au niveau de la tourbière. Plusieurs espèces patrimoniales de chiroptères ont également été contactées sur le site. Enfin, au titre de l'entomofaune, il est à noter que l'ensemble des inventaires met en avant là encore l'intérêt fort de la tourbière en tant qu'habitat d'espèces rares en Lorraine. Plusieurs espèces de rhopalocères (papillons de jour) traduisent la richesse du milieu, de caractère humide et montagnard. Il faut noter notamment la présence (peu abondante) du Nacré de la Canneberge, et du Petit Collier argenté, ainsi que du Moiré des fétuques. Enfin et selon la même logique, l'on recense différentes espèces patrimoniales d'odonates (Cordulie alpestre notamment) et d'orthoptères caractéristiques de ce type de milieu humide.

Concernant la trame verte et bleue sur le site, les éléments du dossier mettent en avant les ruptures de continuité constituées par les infrastructures de la station de ski.

Une carte de synthèse est proposée par niveau d'enjeu (page 72) : elle met en avant la tourbière comme présentant les enjeux les plus importants, en ce qu'elle représente l'habitat d'espèces protégées.

Les enjeux relatifs au **paysage** sont étudiés, et mettent en lumière la situation particulière de la zone d'étude, au sein d'un territoire identifié pour son paysage remarquable, les Hautes Vosges granitiques. La communauté de communes de la Haute Moselotte a aussi mis en place un Plan de Paysage en avril 2004, qui identifie sur la station les grands équilibres à maintenir (page 105). Enfin, l'Ermitage du Frère Joseph, bâtiment constitué d'une ancienne chapelle et d'un logement érigés en 1757, situé sur la butte boisée, est inscrit en site classé et monument historique.

Concernant le **milieu humain**, l'accent doit être mis sur les infrastructures routières liées à l'exploitation de la station de ski et dont les défaillances évoquées sont à l'origine du projet de nouvel aménagement routier : le volume de trafic routier sur la RD43E est lié à la fréquentation de la station, allant actuellement jusqu'à 1200 véhicules par jour, dans tous les sens, en hiver, sur une infrastructure en cul de sac. S'agissant des stationnements, la station dispose d'équipements éclatés en plusieurs zones, situation qui engendre la création de zones de stationnement sauvages préjudiciables à l'environnement fragile de la station.

Les enjeux touristiques et économiques relatifs à la station, ainsi que les équipements de cette dernière sont décrits de manière assez précise (à partir de la page 94) en lien avec le projet d'unité touristique nouvelle (UTN) qui constitue le programme de travaux dans lequel est inclus la route.

3. Analyse des variantes envisagées, des impacts et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Au titre du **milieu physique**, il est à noter l'importance des déblais générés par les terrassements nécessaires à la construction de la route et des stationnements (12 000m³) sur une zone à la topographie marquée. L'équipement a été conçu afin de les limiter au maximum. Il n'est toutefois pas clairement précisé au dossier quelle sera l'utilisation finale des déblais (il est simplement indiqué que ces derniers atteindront une hauteur de 13 mètres, concentrés en entrée du site, page 111) ni la provenance exacte des remblais (4500 m³ pour l'aménagement des parkings en terrasse), qui semblent être constitués d'apport de matériaux extérieurs au chantier d'après les éléments indiqués page 113.



Concernant l'occupation du sol, le calcul des zones imperméabilisées par le projet est réalisé au regard de l'ensemble du programme d'UTN. Si l'on considère uniquement les travaux liés à l'aménagement routier, la somme des surfaces supplémentaires imperméabilisées représente 2275 m². Toutefois, les travaux qui seront engagés pour le reste de l'UTN permettront la remise en herbe de 4630 m², ce qui permet de réaliser un impact positif sur l'occupation des sols de +2100 m² environ de surface en herbe. Le dossier ne précise pas la manière dont seront mis en œuvre ces travaux de remise en herbe (destruction des surfaces imperméabilisées, gestion des déchets, suivi du succès de la végétalisation ...).

Ces éléments, relatifs à la remise en herbe d'une partie des surfaces actuellement imperméabilisées, sont utilisés au dossier comme support à l'hypothèse d'une réduction globale, une fois le projet réalisé, des surfaces imperméabilisées sur la station. L'étude d'impact du projet conclut sur cette base à une absence d'impact du ruissellement des eaux lié à la route ainsi que des charges polluantes que ces eaux pourraient conduire à infiltrer dans le milieu naturel. Toutefois, le fait qu'il existe une compensation globale des surfaces imperméabilisées ne permet pas de conclure à un équilibre général des impacts en termes de ruissellement, tant d'un point de vue quantitatif (l'infiltration des eaux n'étant pas équivalente selon la nature des sols et leur topographie), que qualitatif (les impacts de l'infiltration d'eaux de ruissellement, chargées en polluants, étant différente selon la localisation).

Par ailleurs, en utilisant à l'appui de la démonstration une concentration moyenne annuelle de charge polluante, le dossier ne tient pas compte de la concentration de la pollution des effluents lors des périodes de grande fréquentation de la station, ni de l'augmentation générale de la fréquentation attendue suite à la réalisation du projet d'UTN (+ 91% du trafic automobile sur ce tronçon de route). La qualification des impacts dans le dossier, qui justifie l'absence de mise en place d'équipement de traitements, est donc discutable.

Concernant les impacts du projet sur le **milieu naturel**, le dossier fait état des impacts directs liés à la destruction d'habitats naturels. La Pessièrre hyper acidiphile est la plus impactée (suppression de 0.5ha), mais ne constitue pas un milieu qui présente un état de conservation satisfaisant. L'impact est donc relativement faible. Au titre de mesure compensatoire, il est prévu l'aménagement d'une lisière dans les 15 premiers mètres de part et d'autre de l'emprise routière. Il aurait convenu dans le dossier d'étude d'impact d'indiquer clairement que cette mesure est présentée en compensation du défrichement de la Pessièrre, ainsi que de développer davantage les éléments relatifs à la manière dont elle déploiera ces effets positifs sur la faune et la flore.

Le dossier évoque la destruction d'une espèce protégée, la nivéole printanière, tout en affirmant que son origine anthropique (plante utilisée pour ornement dans les jardins et espaces verts) dispense cette destruction du dépôt d'un dossier de demande de dérogation. Même si l'impact de cette destruction semble considéré comme faible, cette affirmation est toutefois réglementairement erronée.

Par ailleurs, il est indiqué la présence d'un talus colonisé par la Renouée du Japon (espèce invasive), qui constitue une menace pour les autres habitats biologiques. Il est préconisé à ce titre l'évacuation des terres polluées avec mise en décharge contrôlée.

S'agissant de la faune, il est prévu d'éviter les périodes de reproduction de l'avifaune afin que l'abattage des arbres ne conduise pas à la destruction d'individus d'oiseaux protégés. En tenant compte de ces mesures, l'impact résiduel est considéré nul. Le défrichement conduit aussi à la destruction d'habitat de ces espèces protégées, pour une surface qui est considérée comme non significative au regard des zones toujours disponibles pour l'habitat des différentes espèces.

L'effet de fragmentation du milieu et la rupture de la continuité écologique sont jugés comme porteurs de faibles impacts dans le dossier, au regard de l'échelle (massif vosgien) à considérer, ainsi qu'à la faible fréquentation de la route. La encore, il aurait convenu de mener cette analyse au regard de l'hétérogénéité des périodes de fréquentation de la station.

De manière générale, la conception du projet de route a toutefois permis de prendre en compte et d'éliminer certains de ses impacts potentiels. Notamment le tracé de la route s'attache à



éviter les zones qui portent le plus d'enjeu, en particulier les différentes zones humides (tourbières et plans d'eau). Pour autant, il est indiqué que le projet d'UTN dans son ensemble, qui a pour objectif d'augmenter la fréquentation de la station, aura quant à lui potentiellement des effets négatifs liés à la perturbation de ces habitats naturels, et en particulier les plus sensibles, tourbière, cours d'eau, plan d'eau. Ces impacts ne sont que trop peu détaillés. Une garantie est toutefois apportée du fait qu'une protection réglementaire (arrêté de protection biotope) concernant la tourbière de l'Etang des Buttes, devrait être mise en œuvre et permettre d'assurer la protection et le suivi du site.

En matière d'impact sur la **qualité de l'air**, les effets du projet évolueront en fonction de la croissance du trafic liée à l'augmentation de la capacité d'accueil de la station. En outre, ces pics de pollution de l'air devraient intervenir en période de pic de fréquentation.

La **sensibilité paysagère** du site a été prise en compte dans l'étude d'impact. Il est précisé notamment que le défrichement n'impacterait pas les vues depuis la vallée. L'étude d'impact conclut à une bonne prise en compte de l'environnement en s'appuyant sur l'aménagement des parkings en terrasse, la remise en herbe des abords du site, l'installation de la lisière, l'insertion paysagère des nouvelles constructions. Les photomontages proposés manquent toutefois de précision pour rendre effectivement compte de cet impact.

4. Qualité du dossier

Le dossier est d'une qualité suffisante au regard des enjeux portés par le projet, lisible et correctement illustré.

5. Evaluation des risques sanitaires

La zone d'emprise du projet n'est pas située en périmètre de protection de captages d'eau potable destinée à la consommation humaine et n'engendrera pas de risque sanitaire pour les populations. Toutefois, l'impact de l'augmentation de la capacité d'accueil du site sur les débits des sources actuellement utilisées pour l'alimentation en eau potable (arrêté préfectoral DDASS/SE/684/02 du 11 juillet 2002) est à considérer. L'exploitant devra anticiper cette augmentation en suivant les débits des sources. Dans l'arrêté préfectoral, il est indiqué un débit moyen disponible en période normale de 188m³/j et en période très sèche de l'ordre de 93m³/j. Dans le cas où un nouveau captage devrait être créé ou utilisé, il conviendra de prendre attache des services de l'Agence Régionale de Santé pour engager la procédure d'autorisation préfectorale et de contrôle sanitaire de l'eau.

Prise en compte de l'environnement - Conclusions

Le dossier d'étude d'impact relatif à l'aménagement d'un accès et de stationnement pour la station Frère Joseph sur la commune de Ventron s'avère dans l'ensemble satisfaisant pour évaluer les impacts du projet d'aménagement routier et de stationnements sur l'environnement.

Pour une prise en compte plus complète de l'environnement, l'articulation avec le projet global d'unité touristique nouvelle (UTN), aurait mérité d'être plus précisément détaillé, notamment au regard de l'augmentation de la fréquentation (+ 91%) qu'il induit, et qui aura des impacts sur les nombreux enjeux environnementaux mentionnés au dossier.

23 DEC. 2015

Le Préfet,
Pour le Préfet,

Pour le Préfet de la Région Lorraine
Le secrétaire Général pour les Affaires Régionales

Simon BABRE

