

Acte Certifié exécutoire

Envoi : 22/02/2011

Réception par le Prefet : 22/02/2011

Publication : 25/02/2011



Pour le Président du Conseil Général
et par délégation
Ludovic LIONS
Chef du Service Administratif de
l'Assemblée

Conseil Général Haut-Rhin

Extrait des délibérations de la Commission Permanente

N° CP-2011-2-3-17

Séance du vendredi 18 février 2011

LIAISON ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS BILAN DE CONCERTATION

La Commission Permanente du Conseil Général,

- VU l'article L 3211-2 du Code Général des Collectivités Territoriales relatif aux compétences de la Commission Permanente,
- VU la délibération n° CG 2010-1-1-4 du 19 mars 2010 relative aux délégations de compétences du Conseil Général à la Commission Permanente,
- VU le rapport du Président du Conseil Général qui présente le bilan de la concertation, demande à la Commission Permanente de bien vouloir l'approuver et de bien vouloir décider que le dossier définitif du projet sera arrêté par une prochaine délibération de la Commission Permanente,

APRES EN AVOIR DELIBERE

Considérant, d'une part, les divers avis donnés par le public et les administrations consultées, dans les registres mis à disposition ou par courrier, ainsi que des remarques formulées lors des réunions publiques, et, d'autre part, les réponses qui y sont apportées, dont le rapport rend compte,

1^{ère} décision :

- approuve le bilan de la concertation au titre de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme, tel que décrit ci-après :

I. DEROULEMENT DE LA PREMIERE PHASE DE LA CONCERTATION (au stade des études préliminaires)

Les dates de l'exposition et des réunions publiques relatives à la première phase de la concertation, portant sur les études préliminaires, ont été publiées dans l'Alsace des 19 et 21 novembre 2006 et dans les DNA des 14 et 21 novembre 2006, par voie d'affichage en mairie et sur des panneaux aux entrées des communes concernées entre le 15 novembre 2006 et le 15 décembre 2006.

L'exposition des études préliminaires avec registres d'observations mis à disposition du public a eu lieu pendant 3 semaines, du 21 novembre au 15 décembre 2006, aux heures d'ouverture des Mairies d'AMMERTZWILLER, BERNWILLER, BURNHAUPT-LE-BAS, DIDENHEIM, FROENINGEN, GALFINGUE, HEIDWILLER, HOCHSTATT, ILLFURTH, SAINT-BERNARD, SPECHBACH-LE-BAS, SPECHBACH-LE-HAUT.

Les réunions de clôture de l'exposition publique ont eu lieu à ILLFURTH (entre 120 et 150 personnes) et SPECHBACH-LE-BAS (environ 200 personnes) le 20 décembre 2006 et à BURNHAUPT-LE-BAS (entre 80 et 100 personnes) le 21 décembre 2006.

II. BILAN INTERMEDIAIRE DE LA PREMIERE PHASE DE LA CONCERTATION (au stade des études préliminaires)

1. Restitution des avis des registres

Le présent chapitre propose dans un premier temps une restitution des registres branche par branche, en regroupant les communes concernées. Pour chacune de ces branches, les expressions ont été classées en fonction des items suivants, identiques pour chaque branche :

- L'opportunité du projet,
- Les variantes,
- Les anciens fuseaux (branche SUD uniquement),
- Les caractéristiques du projet,
- Les études/l'exposition (branche SUD uniquement),
- La concertation/la décision.

Les réponses du Conseil Général sont apportées dans un second temps.

A. La branche *NORD* (ILLFURTH, DIDENHEIM, FROENINGEN, HOCHSTATT)

▪ L'opportunité du projet

- De nombreux avis expriment une véritable impatience à voir se réaliser le projet :
 - La situation devient, pour les riverains (en particulier rue de Spechbach, rue d'Altkirch ou rue de MULHOUSE à ILLFURTH) véritablement invivable. Le trafic est considéré comme beaucoup trop important (15 000 véhicules, dont un nombre important de poids lourds), posant essentiellement des problèmes de sécurité (vitesse excessive) et de nuisances (sonores, olfactives, fissures, poussière, etc,...) qualifiées par certains « d'insupportables ». Certains évoquent le risque d'accident mortel compte tenu de cette situation ;
 - L'impatience est d'autant plus fortement exprimée que le projet est évoqué, selon certains, depuis 1992 et que l'on en est au même point en 2006 ;
 - Cette impatience se manifeste notamment par une pétition de riverains de la Communauté de Communes d'ILLFURTH (notamment des riverains de WALHEIM et des riverains d'ILLFURTH, route d'Altkirch, route de MULHOUSE entre le carrefour de la mairie et SPECHBACH-LE-BAS, Grand-rue et rue de Spechbach) ;

- Un avis reproche au Conseil Général d'avoir perdu du temps en ayant étudié le fuseau Grand Est.
- Face à cette situation, certains en appellent à une véritable solidarité pour faire avancer le projet.
- Au regard de ce contexte, les nuisances éventuelles subies par d'autres communes avec le projet ne seront pas comparables à celles de certaines autres communes de la branche NORD. Formulé autrement, l'intérêt général doit prévaloir sur les intérêts particuliers, au nom de la préservation de la vie humaine et de la sécurité avant tout.
- Le contournement est également nécessaire pour la redynamisation économique de la région.
- Il est urgent d'agir pour résoudre le problème et il ne faut surtout pas perdre de temps et faire avancer ce projet « serpent de mer ».
- Par ailleurs, certains estiment que le projet est logiquement dû aux habitants, qui paient leurs impôts et taxes au même titre que les autres sans pouvoir bénéficier de retombées. Une route « décente » serait donc un juste retour des choses.
- Quelques avis considèrent qu'il ne faut pas se laisser « piéger » par les opposants (le cas échéant qualifiés de « rétrogrades » ou « dogmatiques ») et qu'il faut, à l'inverse, faire confiance aux ingénieurs et techniciens pour que ce projet avance. D'aucuns critiquent la position qui consiste à vouloir des déviations, mais chez le voisin. Enfin, un avis considère que le Sundgau ne perdra pas sa qualité paysagère avec ce projet.
- Certains proposent de commencer le projet par la branche NORD et la branche OUEST, qui paraissent comme étant, a priori, les plus consensuelles.
- Un avis estime que, les riverains étant excédés, des actions plus « musclées » pourraient être envisagées si le projet n'avance pas.
- Une personne se demande toutefois si, avec une diminution attendue du nombre de poids lourds (taxe) et la réactivation du canal à grand gabarit Rhin-Rhône, la liaison est encore nécessaire.
- Dans ce contexte, quelques personnes se disent toutefois satisfaites de voir que le projet avance.
- Un courrier de l'Association pour la Qualité de Vie dans le Sundgau dénonce le non fonctionnement du mécanisme de contrôle de la croissance des agglomérations mis en place dans le cadre du Schéma Directeur. Elle demande la quantification des émissions de gaz à effet de serre par le Maître d'Ouvrage. L'association annonce que le projet ne pourra pas répondre aux attentes des Maires d'HOCHSTATT, de FROENINGEN et d'ILLFURTH, car les habitants de ces localités représentent déjà 40 % du trafic enregistré à HOCHSTATT. L'association souhaite l'abandon du projet. Elle préconise un aménagement de la branche OUEST sous forme de déviations courtes. Elle s'oppose aux solutions SUD entre SPECHBACH-LE-BAS et HEIDWILLER. Enfin, elle demande l'abandon du giratoire prévu à l'entrée SUD de SPECHBACH-LE-BAS.

▪ **Les variantes**

- Quelques avis s'expriment sur les différentes variantes :
 - Plusieurs personnes demandent avant tout que le projet se fasse « avec n'importe quelle variante ».
 - Trois avis s'expriment en faveur de la variante NORD1 (plus directe et moins coûteuse) et neuf pour la NORD2 (même si plus coûteuse, car plus éloignée du village et avec une meilleure insertion paysagère).
 - Deux avis pour la SUD1 et un pour la SUD2.
 - Deux avis pour la OUEST1, un pour la OUEST 2/2B.

▪ **Les caractéristiques du projet**

- Plusieurs expressions ne souhaitent pas de giratoire entre HOCHSTATT et DIDENHEIM afin de raccorder l'actuelle voie rapide et la branche NORD de la liaison : ce point est déjà saturé et il paraît « impensable » d'y envoyer encore plus de voitures. Il conviendrait plutôt d'envisager une connexion à un autre endroit (sortie DORNACH - BRUNSTAT). Un autre avis propose un échangeur « à lunettes » à ce niveau.
- Un avis souhaite également un projet en « X » plutôt qu'en « Y », c'est-à-dire avec une quatrième branche vers la RD 432 à ILLFURTH.
- Un éclairage est apporté sur le fait qu'une diminution de 3dB correspond à une perception du bruit diminué de 50 %.
- Une personne propose que le tracé épouse au mieux le relief existant.
- Une personne, directement concernée par le projet sur le plan foncier et économique, souhaite que l'on prenne en compte ses contraintes afin d'en minimiser les inconvénients. Par ailleurs, une personne demande que la variante NORD2 veille à ne pas couper les parcelles agricoles. Une autre demande un remembrement afin de partager les impacts fonciers.
- Les propriétaires de la ferme de l'Oberfeld demandent un remembrement, des ouvrages agricoles, des protections acoustiques et des plantations pour l'insertion paysagère.
- Un passage à gibier est demandé sur le ban de HOCHSTATT.
- Parallèlement au projet, il ne faut pas oublier de sécuriser la route de DIDENHEIM.

▪ **La concertation/la décision**

- Plusieurs avis estiment nécessaire de donner la priorité à la sécurité, au coût et à l'écologie.
- Parallèlement, certains considèrent qu'il faut rappeler que le choix doit se faire avant tout en prenant en compte le bien-être des gens, de manière prioritaire à la faune et la flore. Sur cette base, l'intérêt général doit prévaloir sur les oppositions.
- Concernant la concertation, certains expriment un espoir - dont ils souhaitent ne pas en être déçus - alors que d'autres constatent, avec l'exposition, qu'il y a eu des avancées dans le projet.

- Un avis estime que la concertation ne concerne pas toutes les communes touchées (WALHEIM). Une autre expression porte sur un certain manque d'objectivité dans les informations données (coupes topographiques, contraintes, etc,...).

- **Réponses du Conseil Général**

- **Réalisation du projet**

Le projet présentant avec ses trois branches un ensemble cohérent, le Conseil Général a décidé de le présenter comme tel à la Déclaration d'Utilité Publique. Les trois branches seront donc réalisées en même temps.

- **Pertinence du projet par rapport au canal du Rhône au Rhin**

Le canal à grand gabarit Rhône-Rhin est un projet à long terme dont on ne connaît pas les caractéristiques. Il n'est pas certain qu'il permettra un délestage important des axes routiers ici concernés. Par ailleurs, la diminution éventuelle ne concerne que le nombre de poids lourds et non les véhicules légers. La liaison routière est donc nécessaire à la fluidité du trafic, à la sécurisation des traverses d'agglomération et à la diminution des nuisances dans les villages.

- **Urbanisme et croissance des agglomérations**

Le Schéma Directeur du Sundgau autorise, sans préjudice, des possibilités d'extensions urbaines, ainsi que l'extension limitée à l'enveloppe des possibilités d'extensions urbaines de cette commune majorées de 30 % (sauf en cas de transfert de possibilités d'extensions urbaines d'une commune à l'autre, dans le cadre de P.O.S. - ou de P.L.U. - intercommunaux), des zones urbaines et des zones destinées à l'urbanisation hors du périmètre aggloméré initial à la date du Schéma Directeur arrêté.

Dans le souci d'une gestion parcimonieuse des possibilités d'extension urbaine, le Schéma Directeur du Sundgau autorise une ouverture à l'urbanisation des zones d'extension urbaine gérée de manière progressive dans le temps et préparée préalablement par la mise en œuvre d'actions adaptées aux conditions locales et aux enjeux pour la commune.

- **Pollution de l'air**

Une étude Loi sur l'Air (de type II selon la définition de la note méthodologique annexée à la circulaire Equipement/Santé/Écologie du 25 février 2005) a été réalisée par le bureau d'études ARIA Technologie. Elle conclut que la mise en place du projet entraînera une légère augmentation des émissions par rapport à la situation de référence sans le projet. Globalement, les concentrations de polluants augmenteront dans des zones inhabitées avec la mise en place du projet mais diminueront dans les zones habitées, ce qui constitue un impact positif.

- **Étude de trafic**

Une étude de trafic a été menée. Elle conclut à une baisse du trafic sur la RD 432 dans les localités de HOCHSTATT, de FROENINGEN et d'ILLFURTH de près de 50 %, trafic se reportant sur la liaison. Cette baisse significative permettra d'améliorer la qualité de vie et la sécurité dans les traverses de ces communes.

- **Raccordement sur le giratoire Sud de la Rocade Ouest de MULHOUSE**

Le giratoire sera agrandi avec des entrées à 2 voies et réaménagé pour un fonctionnement optimal jusqu'à un horizon 2034. Un giratoire est de plus nécessaire du point de vue de la sécurité routière pour marquer la rupture entre la Rocade Ouest de MULHOUSE à 2 x 2 voies et la liaison à 2 voies afin que l'utilisateur modifie son comportement.

- **Forme du projet en Y**

Le projet en Y permet de diminuer le trafic de près de 50 % dans les traverses de WALHEIM, TAGOLSHEIM, ILLFURTH, FROENINGEN, HOCHSTATT. Le trafic résiduel est constitué des usagers locaux. La diminution des nuisances en traverse d'agglomération est donc déjà très

importante. La quatrième branche du X (vers la RD 432 à ILLFURTH) présente donc un intérêt réduit tout en ayant des conséquences importantes en coût, en impact sur l'environnement (nouvelle traversée de la vallée de la Largue, ...), l'agriculture, ...

- **Relief**

Les tracés proposés doivent respecter des règles de conception précises. Ils épousent au mieux le relief tout en respectant les règles de l'art.

- **Agriculture**

Pour compenser l'impact sur l'agriculture, le Conseil Général a conventionné avec la Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural pour la constitution progressive d'un portefeuille foncier.

A cette première solution de compensation s'ajoute la possibilité d'un aménagement foncier sur demande des Commissions Communales ou Intercommunales d'Aménagement Foncier qui seront constituées après avis de la Commission Départementale d'Aménagement Foncier.

Le nombre et la position exacte des ouvrages agricoles seront étudiés lors de la phase ultérieure et soumis à concertation.

- **Acoustique**

La ferme de l'Oberfeld se trouve après réalisation du projet dans une zone d'ambiance sonore calme. Il n'y a donc pas de dispositifs antibruit prévus.

- **Aménagements paysagers**

Le détail des aménagements paysagers sera étudié lors de la phase ultérieure et soumis à concertation.

- **Environnement**

Les mesures réductrices telles que l'aménagement d'un passage faune seront étudiées lors de la phase ultérieure. Toutefois, il est déjà proposé de réaliser un ouvrage hydraulique mixte permettant le passage de la petite faune.

- **Sécurisation de la route de Didenheim**

Les communes seront libres, après réalisation des travaux, de réaliser les aménagements nécessaires à la sécurité de leur traversée.

B. La branche SUD (SPECHBACH-LE-BAS, SPECHBACH-LE-HAUT, HEIDWILLER et ST BERNARD)

- **L'opportunité du projet**

- En premier lieu, quelques expressions à SPECHBACH-LE-BAS (et une à SPECHBACH-LE-HAUT) portent sur le caractère indispensable, voire urgent, du projet «quel qu'il soit», compte tenu, en particulier, des nuisances subies.
- Une personne (SPECHBACH-LE-HAUT) dit «bravo» à la route et demande de laisser faire les spécialistes.
- A l'inverse, plusieurs avis (HEIDWILLER) se déclarent opposés à toutes les variantes proposées, estimant que ce sera un «enfer» si le projet se fait et qu'il n'appartient pas au contribuable de payer les frais d'entretien d'une route qu'il n'a

pas souhaitée. Certains considèrent que décider de faire ce projet est «irresponsable». D'autres demandent aux communes intéressées de reprendre le tracé sur leur ban. Une personne exprime la volonté de préserver le cadre paysager unique d'HEIDWILLER.

- Quelques opinions précisent que la commune de SPECHBACH-LE-BAS est, de plus, la seule à avoir accepté que le projet passe sur son ban sans condition. Un autre avis précise qu'HEIDWILLER n'a pas demandé la route et n'a pas à en accepter les nuisances.
- Une expression demande en priorité le développement des transports en commun.

▪ **Les variantes**

- Un grand nombre d'expressions (92 dénombrées à SPECHBACH-LE-BAS) reprennent le «billet» du Conseil Municipal de SPECHBACH-LE-BAS qui exprime la préférence pour le tracé SUD2, «situé en limite de ban avec HEIDWILLER».
- D'autres avis (14) exprimés hors document pré-imprimé par la mairie, s'expriment également en faveur de la variante SUD2, certains complétant leur avis en se disant, «à défaut» favorables à la SUD3. Une personne se dit prête à «sacrifier» une partie de ses terrains pour la variante SUD2.
- La variante SUD1 a également ses partisans :
 - Plusieurs avis sur HEIDWILLER (15) s'expriment en faveur de cette variante, parfois qualifiée de «moins chère» et, même si ce choix est parfois fait par défaut, de «moins mauvaise».
 - Certains considèrent qu'il serait irresponsable de construire en zone inondable, qualifiant même cette perspective «d'impensable» et précisent qu'il ne faut pas reproduire les erreurs déjà commises ailleurs (ARLES, REDON).
 - Une autre personne précise que cette variante est la seule à permettre des protections phoniques (on ne peut pas insonoriser un viaduc).
- Toutefois, la SUD1 donne lieu, sur SPECHBACH-LE-BAS, à un inventaire de ses différents désavantages :
 - Elle est, ainsi que les SUD3/3bis, considérée comme «inacceptable» ou inadaptée.
 - Pour un nombre important d'habitants, le tracé SUD1 est celui qui apportera le plus de nuisances sonores et visuelles.

Sa distance par rapport aux premières habitations sera de 20, 25 ou 50 m seulement, notamment par rapport au giratoire de l'entrée SUD de SPECHBACH-LE-BAS. Cet aspect est d'ailleurs, selon certains, contradictoire avec certains avis ou documents officiels, comme le Schéma Directeur (qui prévoit que les tracés doivent être accompagnés d'une prise en compte maximale des risques de transfert de nuisances, afin d'assurer la mise en oeuvre de protections adéquates) ou encore dans le Plan Local d'Urbanisme de SPECHBACH-LE-BAS (distance minimum de 300 m).

- Ce même tracé entraînera la destruction de terres agricoles et ne facilitera pas le maintien des agriculteurs.

- A SPECHBACH-LE-HAUT, quelques avis demandent de repousser le tronc commun de la branche OUEST vers GALFINGUE, afin de l'éloigner des premières maisons et limiter ainsi le bruit et la pollution.
- Deux personnes (SPECHBACH-LE-BAS et HEIDWILLER) estiment que déplacer les nuisances ne sert à rien.

▪ **Les anciens fuseaux**

- A SPECHBACH-LE-BAS, les avis exprimés sur la base du document pré imprimé par la mairie sont en faveur de la variante SUD2, «tout en considérant toujours et encore que le choix du fuseau Grand EST est la solution apportant le moins de nuisances à tous les villages concernés». Toutefois, on notera que concernant ce document pré imprimé :
 - Quelques avis biffent la mention «partagent l'avis du Conseil Municipal».
 - D'autres barrent la mention concernant le fuseau Grand EST.
- Le fuseau Grand EST, non retenu par le Conseil Général, est également un sujet de débat entre quelques personnes à SPECHBACH-LE-BAS : certains estiment qu'il est le moins pénalisant et qu'il captera mieux les trafics et ne comprennent pas les raisons de son abandon. D'autres le considèrent comme utopique et pensent qu'il risque de retarder l'avancement du projet.
- A HEIDWILLER, le fuseau OUEST donne lieu, lui aussi, à de nombreuses expressions de la part des habitants :
 - Cette solution est qualifiée comme étant «la meilleure». Elle respectait à la fois la décision du Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU) et le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), elle était moins onéreuse et plus respectueuse de l'environnement.
 - Certains s'interrogent sur les raisons de l'abandon de ce fuseau OUEST, d'autres se demandent s'il n'y avait pas des intérêts particuliers ou politiques en jeu.
 - Un avis va jusqu'à demander que ce fuseau OUEST, «occulté sans concertation», donne lieu à des études plus sérieuses.

▪ **Les caractéristiques du projet**

- Une personne demande la concomitance des travaux de la branche SUD et de la branche OUEST.
- Il est demandé la mise en place de murs antibruit tout le long du tracé (sur la branche SUD1 pour une personne (d'HEIDWILLER), ainsi que des barrières végétales.
- Une autre s'interroge sur la possibilité d'avoir un tracé le long du canal, d'autres se demandent ce que deviendrait le projet si le canal à grand gabarit Rhin-Rhône était lancé.
- Un avis (SPECHBACH-LE-HAUT) demande des revêtements limitant les bruits de roulement.
- A SAINT BERNARD, des avis s'expriment sur l'emprise, a priori plus importante, de l'échangeur à lunettes au croisement de la RD 19. Certains préfèrent la solution

giratoire, une personne attirant l'attention sur les risques pour la fluidité du trafic dans cette hypothèse.

- Une personne (SPECHBACH-LE-HAUT) se demande si la route pourra un jour être élargie.
- Des inquiétudes sont émises quant à la tenue des remblais face à une crue de la Largue.
- Un avis propose une solution en tunnel.

▪ **Les études/l'exposition**

- Certains avis mettent l'accent sur les incohérences des informations données sur les panneaux d'exposition par rapport à des étapes précédentes de concertation : giratoire plus proche du village de SPECHBACH-LE-BAS (SUD1), coût plus élevé, etc...
- La question des photos est également critiquée : certains estiment que, étant prises quand le maïs est haut, les photos ne rendent pas compte de l'impact paysager du projet en hiver. Un autre avis considère qu'elles ne correspondent pas au réel point de vue.
- Le bruit est également considéré comme imparfaitement pris en compte : le maïs haut est plus protecteur en matière de nuisances sonores. Le bruit est également différent en fonction des conditions météorologiques. De plus, le projet présenté ne prévoit aucune infrastructure contre le bruit. Enfin, sur HEIDWILLER, la topographie ainsi que les vents dominants sont mal pris en compte sur le plan des impacts sonores.
- La classification d'une partie de la commune de SPECHBACH-LE-BAS en «zone d'habitations de maisons isolées» est considérée comme inexacte voire «farfelue».

▪ **La concertation/la décision**

- Des avis à SPECHBACH-LE-BAS considèrent que les études sont orientées et menées sur la seule base du critère financier et du respect de la procédure, sans considération pour les nuisances causées aux habitants.
- D'autres, sur HEIDWILLER, considèrent qu'il n'y a pas de vraie concertation (absence du fuseau OUEST) ou encore que la décision est prise d'avance. Une personne parle de «diktat».
- Par ailleurs, l'avis des habitants est considéré comme n'étant pas pris en compte, contrairement à ce qui avait pu être affirmé par le passé. Il est évoqué un «copinage». Dans le même esprit, certains avis portent sur la priorité à accorder aux habitants (qualité de vie et sécurité) plutôt qu'à des critères environnementaux (zone Natura 2000, espèces protégées).
- Il est mentionné que le choix de la SUD1 est contraire à l'avis du Conseil Municipal de SPECHBACH-LE-BAS.
- Plus généralement, il est demandé un respect des décisions des riverains, de la considération et un arrêt de la politique «au coup par coup».

- **Réponses du Conseil Général**

- **Développement des transports en commun**

Aucun exemple récent en matière de développement des transports en commun ne montre un effondrement de la part du trafic routier. L'utilisation de la route reste systématiquement prépondérante.

La réalisation du projet reste donc justifiée.

- **Fuseau Grand EST**

La variante « Grand EST » a été étudiée à deux reprises.

Une première fois entre 1999 et 2001 dans le cadre du Schéma Directeur du Sundgau qui ne l'a pas retenue.

A la suite de la demande des communes, le Conseil Général a accepté de réétudier cette variante. Après consultation des communes en 2003, cette nouvelle étude a abouti à ne pas retenir, pour la seconde fois, cette variante, pour les raisons suivantes :

- Techniquement très délicate, car se situant dans une zone d'instabilité géologique forte (cailloutis du SUNDGAU) ;
- Impact sur le paysage et sur l'environnement très important. La variante traverserait en particulier des zones boisées au relief très prononcé ce qui nécessiterait des terrassements (déblais) très conséquents (pouvant dépasser 100 m de large pour une largeur de la route de 10 m) ;
- Raccordement à la RD 419 au Sud problématique, du fait de la présence de la voie ferrée d'une part et de la nécessité d'un recalibrage à 2 x 2 voies de la RD 419 en traversée d'ALTKIRCH d'autre part ;
- Nécessiterait, de plus, outre l'impact sur la zone inondable de la vallée de la Largue, d'empiéter également sur la zone inondable de l'Ill (près de 300 m d'après l'étude de modernisation du réseau routier du Sundgau), en particulier dans le cas d'un passage au-dessus de la voie ferrée (passage à plus de 12 m au-dessus de la voie ferrée actuelle) ;
- Moindre attractivité de l'itinéraire compte tenu des fortes pentes à adopter, avec le risque de non report des poids lourds sur ce nouvel itinéraire ;
- Non acceptée par la plupart des communes concernées de la vallée de l'Ill qui craignent de nouvelles nuisances, ainsi que par les communes d'ASPACH et d'HEIDWILLER ;
- Nuisances supplémentaires pour les riverains à ALTKIRCH.

- **Fuseau Ouest entre les deux SPECHBACH et SAINT-BERNARD**

La variante Ouest n'a également pas été retenue suite aux études présentées en 2003, car :

- Elle se situerait très près des habitations entre les communes de SPECHBACH et SAINT-BERNARD (nuisances acoustiques).
- Cette variante traverserait la vallée de la Largue au niveau de son point de départ sur la RD 466 très proche du Sud du village de SPECHBACH-LE-BAS.
- Cette variante traverserait le périmètre de protection du captage de SPECHBACH-LE-BAS, captage peu profond qui ne dispose que d'une couverture très réduite de loess (soit une grande sensibilité de la ressource).
- Ce fuseau OUEST, conforme au Schéma Directeur, a été catégoriquement refusé par les communes de SPECHBACH-LE-BAS, SPECHBACH-LE-HAUT et SAINT-BERNARD en 2003. Celles-ci invoquent en effet une forte intercommunalité qui pourrait être remise en cause par ce fuseau.

- **Réalisation du projet**

Le projet présentant avec ses trois branches un ensemble cohérent, le Conseil Général a décidé de le présenter comme tel à la Déclaration d'Utilité Publique. Les trois branches seront donc réalisées en même temps.

- **Caractéristiques du projet**

Le Schéma Directeur prévoit la réalisation de routes à deux voies. La liaison ne sera donc pas élargie dans le futur.

- **Variante SUD1**

Le tracé étant en déblai, les nuisances sonores et visuelles sont réduites par rapport aux autres tracés Sud. De plus, il est possible de prévoir des compensations supplémentaires, comme, par exemple, la mise en place d'un merlon.

- **Un tracé suivant le canal**

Un tracé suivant le canal n'est pas acceptable du point de vue hydraulique et environnemental, puisqu'il couperait la zone inondable de la Largue et la zone Natura 2000 sur une plus grande distance.

- **Agriculture**

Pour compenser l'impact sur l'agriculture, le Conseil Général a conventionné avec la Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural pour la constitution progressive d'un portefeuille foncier.

A cette solution de compensation s'ajoute la possibilité d'un aménagement foncier sur demande des Commissions Communales ou Intercommunales d'Aménagement Foncier qui seront constituées après avis de la Commission Départementale d'Aménagement Foncier.

- **Tracé dans la zone inondable**

Les structures proposées pour la construction de la route en zone inondable sont adaptées pour résister aux crues de la Largue (matériaux insensibles à l'eau et confortement de talus contre l'érosion).

- **Méthodologie des études bruit**

Pour déterminer les niveaux de bruit, un modèle informatique est utilisé, qui se base sur une modélisation du site en trois dimensions intégrant la topographie, le bâti, les sources de bruit (routes, voies ferrées...) et les obstacles (écrans, murs, talus,...).

Les conditions météorologiques considérées pour caler le modèle de calcul sont celles relevées lors des périodes de mesures.

Une fois le modèle calé, les hypothèses météorologiques utilisées par celui-ci correspondent à des conditions à moitié favorables à la propagation du son en période diurne et entièrement favorables à la propagation du son en période nocturne. Les niveaux de bruit prévisionnels calculés dans ces conditions donneront des valeurs toujours excédentaires par rapport à celles calculées avec des conditions météorologiques homogènes théoriques. Ce principe conduit donc à mieux protéger les riverains.

L'étude bruit a été traitée pour toute la liaison y compris les giratoires. Les giratoires sont étudiés avec une vitesse de 30 km/h pulsée – décélération, arrêt, accélération - (ce qui génère 2 dB de plus que le bruit d'une situation fluide). Cela revient donc à maximiser les protections acoustiques.

- **Etude acoustique**

Réglementairement, les habitations à protéger sont celles dont le niveau de bruit en façade, lié à la création de la nouvelle voie, sera supérieur ou égal à 60 dB en période diurne et

55 dB en période nocturne. Quelque soit la variante privilégiée pour l'enquête publique, le maître d'ouvrage veillera à ce que les seuils réglementaires de bruit soient partout respectés.

Dans certains cas, des protections phoniques seront mises en place.

Néanmoins, certaines variantes, en particulier sur la Branche SUD, modifient les conditions d'exposition au bruit de certaines habitations, conditions qui deviennent moins favorables. Cette évolution s'accompagne toutefois d'une très nette amélioration des conditions de bruit – et de sécurité – sur l'actuelle RD 466, parfois pour les mêmes habitations (côté actuellement exposé à la route). Le bilan global, sur le plan du bruit est donc nettement positif.

▪ **Compatibilité avec les documents d'urbanisme et notamment avec le Schéma Directeur du Sundgau**

En cas d'incompatibilité de la solution qui sera retenue par le Conseil Général, la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, et notamment du Schéma Directeur, sera soumise à enquête publique à l'occasion de la procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

C. La branche OUEST (BURNHAUPT-LE-BAS, GALFINGUE, AMMERTZWILLER, BERNWILLER)

▪ **L'opportunité du projet**

- Un certain nombre d'avis s'expriment en faveur du projet, qui présenterait plusieurs avantages :
 - Il est nécessaire dans la perspective de sécuriser la traversée des communes.
 - Il est nécessaire de contourner BERNWILLER et SPECHBACH-LE-HAUT.
 - Il est indispensable au désenclavement du Sundgau et au bien-être des habitants.
 - Le projet permettra de délester la RD 8bis.
- A l'inverse, certains remettent en cause cette opportunité, sur la base de différents motifs :
 - Le projet n'est pas cohérent avec le Schéma Directeur des vallées de la Thur et de la Doller.
 - Plusieurs avis ne souhaitent pas voir la commune de BURNHAUPT-LE-BAS à nouveau «amputée» de terrains pour un projet dont, selon eux, l'utilité publique n'est pas démontrée. Un autre avis estime ce projet inutile car l'agglomération de BURNHAUPT-LE-BAS est déjà contournée.
 - Le contournement de SPECHBACH-LE-HAUT et BERNWILLER ne doit pas apporter de nuisances supplémentaires à BURNHAUPT-LE-BAS.
 - Le projet va consommer des terres agricoles sans pour autant améliorer le trafic routier. Cette amélioration, pour d'autres, ne sera que temporaire.
 - Il est, pour certains, préférable de renoncer au projet, au profit d'autres modes de déplacement.

- Aucune solution n'est proposée pour fluidifier la circulation aux heures de pointe et l'échangeur A 36 est à modifier complètement.
- Un courrier remet en cause l'utilité de la branche OUEST une fois les branches NORD et SUD réalisées.
- Certains proposent de retenir d'autres priorités :
 - Elargir la RD 466 jusqu'au giratoire de BURNHAUPT-LE-BAS.
 - Créer une nouvelle sortie d'autoroute loin de tout village.
 - Engager en premier lieu la liaison ALTKIRCH – MULHOUSE, qui suffira peut-être à délester BERNWILLER.

▪ **Les variantes**

- De nombreux avis en faveur de la variante OUEST1 sur les registres de BURNHAUPT-LE-BAS :
 - C'est la seule compatible avec le Schéma Directeur, les investissements du Conseil Général sur la déviation existante et les intérêts des différents acteurs.
 - Elle est la moins consommatrice de terres agricoles.
 - C'est celle qui perturberait le moins l'étang.
 - Elle serait la plus favorable aux entreprises (vitrine sur la RD 466).
 - C'est la variante la moins chère.
 - Certains souhaitent toutefois que ce choix de la variante OUEST1 soit accompagné d'aménagements, tels que l'agrandissement du passage inférieur au débouché de la rue de la Croix à BURNHAUPT-LE-BAS, l'entrée à deux voies pour les giratoires prévus à la sortie NORD de BURNHAUPT-LE-BAS ainsi que celui du «Capharnaüm», le contournement du giratoire du «Capharnaüm», la sécurisation de la traversée de la chaussée au niveau de la sortie d'autoroute en provenance de MULHOUSE vers BURNHAUPT-LE-BAS, l'agrandissement de la voie entre le raccord de la variante OUEST1 à la RD 466 et le «Capharnaüm» en deux voies dans le sens liaison vers l'A 36 et l'aménagement de pistes cyclables dans le cadre du raccordement des pistes entre la Doller et le Sundgau.
- D'autres acteurs ont une préférence pour la variante OUEST3 (SPECHBACH-LE-HAUT et BERNWILLER) :
 - Elle est moins consommatrice de terrains agricoles. A l'inverse, les autres tracés «massacreraient» les terres agricoles.
 - Elle permet le meilleur accès à l'autoroute.
 - C'est la variante qui crée le moins de nuisances sonores, dans la mesure où on la rapproche de la forêt et où elle est la plus éloignée des habitations.
- Un avis s'exprime en faveur du tronç commun et pour la variante OUEST2 ou 2B.
- Certains avis s'expriment plutôt en défaveur de l'une ou de l'autre variante OUEST :
 - Contre les variantes OUEST2B et 3 car elles ne sont pas cohérentes avec le Schéma Départemental d'Aménagement et d'Urbanisme Thur-Doller,

consomment de l'espace et dénaturent le paysage. Certains les refusent afin de préserver leur ban communal.

- Les communes de BURNHAUPT-LE-BAS (favorable à la variante OUEST1) et BERNWILLER (favorable à la variante OUEST3) prennent des délibérations opposées à la variante 2A, y ajoutant la variante 2B, compte tenu de l'impact de ces dernières sur l'agriculture.
- Certains expriment uniquement une opposition à la variante OUEST3 et OUEST1.
- Un avis s'oppose aux variantes OUEST1, 2 et 3 car elles enverraient le trafic sur BURNHAUPT-LE-BAS.
- Enfin, des opinions portent sur les autres branches que la branche OUEST :
 - Les variantes SUD2 et NORD2 sont préférées par certains car elles contournent les lieux de vie.
 - La variante NORD2 est moins bruyante que la NORD1. Cette dernière n'a, pour un acteur, qu'un seul mérite : son coût. Un autre estime au contraire que la différence de coût entre ces deux variantes est négligeable au regard d'un aménagement durable et qu'il ne faut donc pas en tenir compte.
 - La variante NORD2 s'inscrit mieux dans le paysage que la NORD1. Elle est par ailleurs plus adaptée pour HOCHSTATT.
- Il est demandé, par une personne, un tracé plus proche de la forêt/le plus loin du village. Une autre demande à l'inverse que l'on ne touche pas à la forêt.
- Deux avis portent sur la nécessité de rejoindre directement le giratoire de l'échangeur de BURNHAUPT-LE-BAS avec l'A 36 dit « du Capharnaüm » et de rejoindre ILLFURTH de manière plus directe.

▪ **Les caractéristiques du projet**

- Une personne souhaite que BURNHAUPT-LE-BAS ne se laisse pas encercler et préserve ses intérêts, sous peine de voir le village mourir.
- Plusieurs avis portent sur la nécessité de mettre en place des protections acoustiques au droit des zones habitées.
- D'autres demandent la mise en place de passage à faune.
- Il est demandé une augmentation du gabarit du passage inférieur pour la desserte de la rue de la Croix à BURNHAUPT-LE-BAS, afin de faciliter le passage des engins agricoles, des secours, etc...
- La sortie de BURNHAUPT-LE-BAS est considérée comme trop dangereuse, de même que l'entrée de l'A 36.
- Des riverains du lotissement Rebgarten à SPECHBACH-LE-HAUT demandent que le tracé soit éloigné vers le NORD pour éviter les nuisances acoustiques.
- Il est demandé de faciliter l'accès des secours à l'A 36.
- Deux personnes souhaitent voir prises en compte les pistes cyclables, en particulier avec un raccordement des réseaux de pistes cyclables entre Doller et Sundgau.

- Un avis porte sur la nécessité de garder le tracé de la RD 26 afin d'économiser l'argent des travaux.
 - Le projet doit également être l'occasion de mener un remembrement.
 - Une personne demande un point de raccordement Nord de la branche NORD plutôt vers BRUNSTATT que vers DIDENHEIM afin d'éviter les embouteillages, une autre demandant un autre raccordement avec la Rocade OUEST de MULHOUSE.
 - Un acteur souhaite un projet en « X » plutôt qu'en « Y », c'est-à-dire avec une quatrième branche vers la RD 432 à ILLFURTH.
 - Un avis porte sur le gabarit minimum des passages inférieurs (au minimum 4 m de large et 4 m de haut).
 - Une personne s'inquiète de la réalisation d'un giratoire en sortie Nord du village de BURNHAUPT-LE-BAS dans le cas du réaménagement de la RD 26 complémentaire aux variantes OUEST1 et OUEST2A.
 - Un participant favorable aux variantes OUEST1 et OUEST2A souhaite de plus la mise en place d'un giratoire à la place du passage à gabarit réduit.
- **La concertation/la décision**
 - Un avis exprime sa satisfaction de voir un avancement dans le projet.
 - Un autre regrette que le monde agricole n'ait pas été convié lors de la création du projet.

- **Réponses du Conseil Général**

- **Nuisances sonores**

Quelque soit la variante privilégiée pour l'enquête publique, le maître d'ouvrage a l'obligation de s'assurer que les seuils réglementaires de bruit soient partout respectés.

Pour les différentes variantes, aucune autre protection acoustique que celles déjà présentées n'est nécessaire.

- **Passage faune**

Le détail (caractéristiques, emplacement) des passages grande faune et petite faune sera pris en compte lors des études ultérieures.

- **Agriculture**

Pour compenser l'impact sur l'agriculture, le Conseil Général a conventionné avec la SAFER pour la constitution progressive d'un portefeuille foncier.

A cette solution de compensation s'ajoute la possibilité d'un aménagement foncier sur demande des Commissions Communales ou Intercommunales d'Aménagement Foncier qui seront constituées après avis de la Commission Départementale d'Aménagement Foncier.

Les caractéristiques des ouvrages d'art seront déterminées lors de la phase ultérieure et soumises à concertation.

- **Forme du projet en Y**

Le projet en Y permet de diminuer le trafic de près de 50 % dans les traverses de WALHEIM, TAGOLSHEIM, ILLFURTH, FROENINGEN, HOCHSTATT. Le trafic résiduel est constitué des usagers locaux. La diminution des nuisances en traversée d'agglomération est donc déjà très importante. La quatrième branche du X (vers la RD 432 à ILLFURTH) présente donc un intérêt réduit tout en ayant des conséquences importantes en coût, en impact sur l'environnement (nouvelle traversée de la vallée de la Largue, ...), l'agriculture, ...

- **BURNHAUPT-LE-BAS**

- **Compatibilité avec le Schéma Directeur des vallées de la Thur et de la Doller**

Seule la variante OUEST1 serait compatible. Le Schéma Directeur des vallées de la Thur et de la Doller, approuvé le 26 avril 1995, ne prévoit aucune liaison routière nouvelle sur BURNHAUPT-LE-BAS, et met en avant une "zone sensible d'intérêt agricole" dans le secteur concerné par les différentes variantes (sauf la variante OUEST1 qui ne touche pas le périmètre du Schéma Directeur).

Le Schéma Directeur des vallées de la Thur et de la Doller pourra, le cas échéant, être mis en compatibilité avec le projet dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

- **Gabarit du passage inférieur rue de la Croix**

La hauteur du passage à gabarit réduit de 2.65 m peut être portée à 4.30 m, compatible avec le passage des véhicules courants.

- **Remplacement du passage inférieur rue de la Croix par un giratoire**

Le remplacement du passage inférieur par un giratoire pénalise l'utilisateur de la route départementale en ajoutant sur son trajet un point de ralentissement supplémentaire.

- **Entrées à deux voies sur les giratoires et modification du giratoire dit « du Capharnaüm»**

Les entrées sur giratoire seront aménagées à deux voies lorsque le trafic le justifie.

Le giratoire de l'échangeur de BURNHAUPT-LE-BAS avec l'A 36, dit «Capharnaüm», sera aménagé pour permettre un fonctionnement satisfaisant (entrées à 2 voies de la RD 26 et de la RD 466 et sortie à deux voies sur la bretelle A 36 vers MULHOUSE).

Ainsi, les tests montrent que la branche venant de BURNHAUPT-LE-BAS présentera, à l'heure de pointe du matin, une réserve de capacité très acceptable et un temps d'attente moyen beaucoup plus faible qu'aujourd'hui.

- **Création d'un échangeur nouveau sur A 36**

Ce point relève de la Société d'Autoroute Paris-Rhin-Rhône (SAPRR).

- **Tracé de la RD 26**

Le tracé doit respecter des contraintes géométriques d'approche sur les carrefours et de visibilité. De ce fait, il ne pourra pas suivre exactement le tracé actuel de la RD 26 qui ne respecte pas les recommandations en vigueur.

- **Raccordement des pistes cyclables**

Une liaison cyclable entre la vallée de la Doller et le Sundgau constitue un sujet à traiter à part de la liaison. Le Schéma Départemental des Pistes Cyclables ne l'ayant pas prévu, ce projet sera étudié lors de la révision de ce Schéma.

- **Tracé direct jusqu'au giratoire de l'échangeur de BURNHAUPT-LE-BAS avec l'A 36**

Cette solution a été écartée lors des études préalables menées en 2004 et présentées à l'époque aux communes, car trop pénalisante pour l'environnement, l'hydrologie et l'agriculture, et difficilement compatible avec un projet de zone d'activités ou de loisirs d'intérêt départemental inscrit au Schéma Directeur des vallées de la Thur et de la Doller, à proximité de la gravière.

- **Effet du giratoire carrefour Nord sur le trafic dans le village de BURNHAUPT-LE-BAS**

L'amélioration du carrefour peut effectivement entraîner une modification des conditions et des habitudes d'entrée dans le Nord du village. Le projet maintient cependant les accès plus au Sud à la commune avec une possibilité de diffusion des différents usagers.

- **Effet de vitrine pour les commerces de la Zone Artisanale de BURNHAUPT-LE-BAS**

Les variantes OUEST1 ou OUEST2A sont effectivement plus favorables que les variantes OUEST2B et OUEST3 pour cet aspect socio-économique.

- **Accès des secours à la liaison ALTKIRCH-MULHOUSE-BURNHAUPT-LE-BAS**

L'accès des secours directement à la liaison sera facilité. Le détail des aménagements nécessaires sera étudié lors de la phase avant-projet.

- **SPECHBACH-LE-HAUT**

- **Nuisances acoustiques sur la rue Steinwal et lotissement Rebgarten**

Le tracé est situé à un peu plus de 280 m de la maison la plus proche dans le lotissement. En outre, cette zone du lotissement est à la cote 286 NGF, le projet est à la cote 288 NGF, entre les deux se trouve le point haut du terrain naturel à 292 NGF environ au Nord du lotissement. Le secteur bâti est donc protégé par un positionnement judicieux du tracé. Plus à l'Ouest, le lotissement est moins protégé car le projet est à la cote 290 NGF, sur la ligne de crête.

Le tracé peut toutefois être légèrement décalé plus au Nord et donc éloigné de SPECHBACH-LE-HAUT. La distance actuelle du projet à GALFINGUE étant de 1000 m environ, ce léger décalage ne sera pas impactant pour cette commune.

- **BERNWILLER**

- **Utilité de la branche OUEST une fois les deux autres branches réalisées**

Dans le Sundgau, le manque de routes structurantes et modernes permettant d'assurer une liaison de bonne qualité entre la RD 419 d'une part et A 36-MULHOUSE d'autre part, est particulièrement criant.

Actuellement, les RD 18V et RD 432 captent la quasi-totalité des flux du Sundgau en relation avec MULHOUSE. Les flux vers l'A 36 ou les territoires situés au Nord de l'A 36 utilisent eux principalement la RD 466.

Ainsi, le trafic dans les traversées des deux SPECHBACH et de BERNWILLER est en augmentation modérée mais constante (en 2005 de 5 700 à 6 700 véhicules/jour dans la traversée de SPECHBACH-LE-BAS, de 4 700 à 6 700 véhicules/jour dans la traversée de SPECHBACH-LE-HAUT, de 4 700 à 4 900 véhicules/jour dans la traversée de BERNWILLER dont 500 poids lourds/jour sur la RD 466). Ce trafic conséquent engendre des problèmes de sécurité dans ces traverses et dégrade le cadre de vie.

Les études de trafic menées jusqu'alors sur la liaison ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS ont conclu que la seule construction de la liaison ALTKIRCH - DIDENHEIM ne permettrait pas de diminuer sensiblement le trafic dans les traversées des deux SPECHBACH et de BERNWILLER.

Pour confirmer cette conclusion, considérons que la branche OUEST ne soit pas réalisée et considérons un véhicule au départ de la région d'ALTKIRCH et traversant la zone d'étude. En fonction de sa destination, il utilisera soit la liaison ALTKIRCH-DIDENHEIM, soit continuera à traverser les villages de SPECHBACH-LE-BAS, SPECHBACH-LE-HAUT et BERNWILLER :

- MULHOUSE et A 36 Direction Allemagne : les usagers utiliseront effectivement la liaison ALTKIRCH -DIDENHEIM. Ces usagers, toutefois, utilisent actuellement dans leur très grande majorité les RD 432, RD 8b III et RD 18V pour rejoindre MULHOUSE ou l'Allemagne et ne traversent donc pas les deux SPECHBACH et BERNWILLER.
- COLMAR- STRASBOURG : La RD 68 Rcade Ouest de MULHOUSE supporte un trafic de près de 30.000 véh/j et l'A 36 aux abords de MULHOUSE un trafic de plus de 80.000 véh/j ce qui entraîne de nombreux bouchons aux heures de pointe. Suivant la période de la journée, cet usager préférera donc traverser les deux SPECHBACH et BERNWILLER pour rejoindre par la suite l'ancienne RN 83 moins chargée (trafic de l'ordre de 20.000 véh/j) pour se rendre vers COLMAR ou STRASBOURG, et ce, d'autant plus que le trajet est similaire en distance.
- CERNAY - THANN et vallée de la Thur : le passage par MORSCHWILLER-LE-BAS puis la RN 66 implique un allongement de parcours de près de 20 % (6 km), tout en nécessitant de passer par la RD 68, voie sur laquelle le trafic est très dense notamment aux heures de pointe. Les usagers à destination de CERNAY, THANN ou la vallée de la Thur préféreront donc continuer à traverser les deux SPECHBACH et BERNWILLER.
- MASEVAUX et vallée de la Doller : les usagers utiliseront vraisemblablement la RD 466 actuelle.
- A 36 – direction BELFORT : l'utilisation de la RD 466 actuelle subsistera. La mise en place de signalisation incitant les véhicules à passer par MORSCHWILLER ne sera pas respectée compte tenu de l'allongement de parcours en résultant (près de 15 km).

Ces différents éléments corroborent la conclusion des études de trafic menées.

Au-delà de cette analyse des trafics, cette branche est fortement soutenue par les municipalités des deux SPECHBACH et de BERNWILLER, compte tenu de son impact bénéfique au niveau des traversées des différentes communes (diminution des accidents, des nuisances acoustiques et de la pollution atmosphérique).

Ces différents points justifient la réalisation simultanée des différentes branches de la liaison ALTKIRCH – MULHOUSE - BURNHAUPT-LE-BAS.

Les impacts négatifs de cette réalisation seront atténués par la mise en place de mesures d'accompagnement et d'insertion notamment dans les domaines agricole et naturel.

2. Réunions publiques.

Le présent chapitre propose un exposé branche par branche des points, autres que ceux déjà mentionnés dans les registres, abordés lors des réunions avec le public.

A. La branche NORD (ILLFURTH, DIDENHEIM, FROENINGEN, HOCHSTATT)

- Monsieur WAECHTER estime que tous les impacts n'ont pas été pris en compte. Il considère que ce projet ne constitue pas une véritable déviation et va favoriser l'étalement urbain de MULHOUSE, qui va aggraver l'émission des Gaz à Effet de Serre (GES). Enfin, entre BERNWILLER et BURNHAUPT-LE-BAS, la consommation d'espaces naturels et agricoles est significative car trois routes sont peu distantes l'une de l'autre. Il souligne que ces points sont à traiter dans l'étude d'impact.
- Le Maire d'ILLFURTH indique qu'il ne faut pas croire que, si la route ne se fait pas, l'augmentation des émissions de GES ne se produira pas. Le trafic existe et il est intense (surtout les poids lourds).
- Un élu d'ILLFURTH énonce le fait que les véhicules du futur seront moins polluants que ceux d'aujourd'hui.
- La majorité des gens sont favorables au projet afin de préserver la santé et la vie des habitants. Une personne évoque le fait que des poids lourds traversant le village transportent des matières dangereuses.
- Des Maires confirment que les traversées des villages par les poids lourds en transit pourront être interdites une fois la liaison en service.
- Un participant demande si la route est suffisante à 2 voies et si une possibilité d'élargissement à 2 x 2 voies existe.
- Le Maire de SPECHBACH-LE-BAS craint qu'une fois le contournement de HIRSINGUE en service, les véhicules ne se reportent pas sur la liaison ALTKIRCH-MULHOUSE-BURNHAUPT-LE-BAS mais continuent à utiliser la RD 432 en traversant WALHEIM et ILLFURTH.
- Un riverain de la RD 432 à ILLFURTH propose de commencer le projet par la branche NORD et la branche OUEST, qui paraissent, a priori, les plus consensuelles.
- Une intervenante n'est pas favorable à une nouvelle liaison, le développement du transport par voie fluviale et des transports collectifs sont les seuls moyens efficaces.
- La variante NORD2 est préférée par beaucoup de personnes présentes dans la salle (même si plus coûteuse, car plus éloignée du village et avec une meilleure insertion paysagère) ; même si plusieurs personnes se déclarent en faveur de la variante NORD1.
- Une personne déconseille le raccordement de la liaison sur le giratoire entre HOCHSTATT et DIDENHEIM. Ce point est déjà saturé aux heures de pointe. Elle propose plutôt de se rattacher sur l'actuelle Rcade Ouest de MULHOUSE.
- Pour décourager les poids lourds à traverser les villages, une personne propose des aménagements urbains comme des chicanes afin de réduire la vitesse. Ainsi, le transit sera dévié sur la liaison plus facilement.

▪ Réponses du Conseil Général

- Les communes seront libres, après réalisation des travaux, de procéder aux aménagements nécessaires à la sécurité de leur traversée.
- Le projet à 2 voies permet de fluidifier le trafic et d'améliorer les conditions de vie dans les traversées d'agglomération. Une 2x2 voies n'est pas à l'ordre du jour et n'était pas souhaitée par les communes.
- Le Conseil Général indique qu'une fois l'ensemble du contournement de HIRSINGUE réalisé conformément au Schéma Directeur, les habitants de HIRSINGUE pourront se rendre directement à MULHOUSE sans traverser ILLFURTH et WALHEIM.
- Le projet formant avec ses trois branches un ensemble cohérent, le Conseil Général a décidé de le présenter comme tel à la Déclaration d'Utilité Publique.
- Au niveau de la jonction de la branche NORD sur l'existant, un raccord direct sur le contournement Ouest de MULHOUSE n'est pas souhaitable en matière de sécurité routière. Un aménagement marquant la transition entre une 2 x 2 voies et une 2 voies est nécessaire pour modifier le comportement des usagers. C'est le rôle du giratoire actuel qui sera toutefois réaménagé pour garantir un fonctionnement satisfaisant.

B. La branche SUD (SPECHBACH-LE-BAS, SPECHBACH-LE-HAUT, HEIDWILLER, ST BERNARD)

- Le Maire de SPECHBACH-LE-BAS regrette que la solution Grand EST ait été abandonnée dans le Schéma Directeur du Sundgau alors qu'elle minimisait les impacts, que l'intervention de la commune en commission de conciliation et les délibérations de plusieurs communes en faveur du Grand EST n'aient pas été suivies par le Conseil Général. Il pense que la solution SUD2 a été trop décalée vers HEIDWILLER mettant ainsi cette commune dans l'impossibilité de l'accepter.
- Le Maire d'HEIDWILLER considère que les variantes ne respectent pas le Schéma Directeur du Sundgau qui promettait l'absence de nouvelles nuisances. Il souligne que la traversée de la zone Natura 2000 doit être absolument évitée, de par la loi. De ce fait, la variante SUD1 apparaît comme la seule variante qui sera autorisée. Il s'agit donc d'une solution «forcée» sans vraie étude de variante. Il propose que l'ancienne solution OUEST, mais en tranchée couverte, soit envisagée.
- Une autre personne fait remarquer que la nature du terrain est la même sur le fuseau «Grand EST» et celui retenu.
- Une personne demande si toutes les branches seront faites en même temps. Elle craint que la branche OUEST ne soit pas construite.
- Des personnes se plaignent de la proximité du giratoire des variantes SUD1 et SUD3. L'une d'elles pense que le trafic ne sera pas dévié. C'est une nouvelle liaison avec sa propre circulation : une nuisance supplémentaire.
- Un riverain craint que les protections acoustiques autour du giratoire soient très difficiles.
- Une personne demande pourquoi la variante SUD2, autrefois SUD30, empiète aujourd'hui sur le ban d'HEIDWILLER.

- Au niveau du bruit, Monsieur WAECHTER indique que celui-ci sera plus important pour une solution en remblais ou en viaduc qu'une solution en déblai ou enterré. Il indique qu'il faut descendre le profil en long de la solution SUD1.

Pour lui, une route avec des remblais dans la vallée de la Largue n'est pas compatible avec le Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Largue.

- Un participant craint que les études bruit ne tiennent pas compte des éléments météorologiques.
- Un élu s'étonne que les coûts annoncés ici soient 2 à 3 fois supérieurs à ceux donnés dans les études il y a 3 ans (exemple de SUD30 devenue SUD2).

▪ **Réponses du Conseil Général**

- Le Conseil Général explique qu'il existe une espèce végétale rare protégée sur le tracé de l'ancienne SUD30 ce qui explique le décalage de la solution SUD2.
- Des difficultés techniques ont été rencontrées mettant en péril la faisabilité d'une voie dans le fuseau « Grand Est » (voir réponse page 11 pour plus de détails).
- La solution OUEST présente des inconvénients déjà rappelés précédemment. De plus, une solution OUEST avec tranchée couverte est très onéreuse. L'exemple de la déviation de WINTZENHEIM est cité : 800 m coûtent 50 millions d'euros.
- Le projet est présenté à la Déclaration d'Utilité Publique dans son ensemble, si le projet se fait, toutes les branches seront réalisées.
- Les études bruit tiennent compte de la propagation du bruit selon les données météorologiques et topographiques du site.
- Au droit du giratoire des dispositifs anti-bruit sont prévus.

C. La branche OUEST (BURNHAUPT-LE-BAS, GALFINGUE, AMMERTZWILLER, BERNWILLER)

- Le Maire de BURNHAUPT-LE-BAS considère que la commune a déjà été amputée d'emprises importantes lors de la réalisation de l'A 36. Conscient des soucis des communes voisines, il choisit la variante OUEST1.
- Le Maire de BERNWILLER considère que des variantes OUEST1 et 2A coupent l'itinéraire traditionnel des scolaires et deux roues vers BURNHAUPT-LE-BAS et s'y déclare défavorable. Il s'inquiète de l'absence de point de vue paysager depuis BERNWILLER et s'étonne que l'ambiance sonore sur son village soit identique entre les variantes OUEST1 et 3.
- Le Président du Syndicat Intercommunal du Schéma des Vallées de la Thur et de la Doller rappelle que ce Schéma ne prévoit pas de liaison nouvelle à BURNHAUPT-LE-BAS.
- Le Maire de GALFINGUE n'est pas demandeur de la liaison et ne souhaite donc pas la variante OUEST3 qui coupe la forêt. Il se prononce pour la variante OUEST2B avec un raccordement direct sur le giratoire de l'A 36.
- Un élu de SPECHBACH-LE-HAUT se déclare en faveur d'une liaison directe vers le giratoire de l'A 36.

- L'exploitant agricole implanté à côté de la pépinière à BURNHAUPT-LE-BAS s'inquiète des nuisances acoustiques et des prélèvements de terres que lui occasionneraient les variantes OUEST3 et OUEST2B.
- Des élus de BURNHAUPT-LE-BAS considèrent que la déviation de BURNHAUPT-LE-BAS existe déjà et qu'un nouveau tracé sur la commune est inutile.
- Un exploitant agricole de GALFINGUE pose la question du remembrement et souhaite qu'une réunion spécifique ait lieu avec la Chambre d'Agriculture et les exploitants.
- Un exploitant demande également que le gabarit des ouvrages permette le passage des engins agricoles.
- Un représentant du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) souhaite des précisions sur l'aménagement proposé rue de la Croix pour la sortie de la caserne des pompiers.
- Un riverain demande si une piste cyclable est prévue.

▪ **Réponses du Conseil Général**

- Le Conseil Général confirme que les variantes OUEST1 et OUEST2A incluent le réaménagement et la sécurisation des RD 466 et RD 26 vers l'A 36. Des chemins parallèles seront prévus pour les agriculteurs et pourront être utilisés par les piétons et les vélos.
- Il souligne qu'il n'est pas prévu de phasage mais une Déclaration d'Utilité Publique globale pour la liaison. C'est l'option retenue actuellement pour un projet cohérent et global.
- Le Département rappelle que le raccordement direct sur l'A 36 a été écarté à cause de ses atteintes sur la zone de loisirs ou d'activités d'intérêt départemental prévue autour du plan d'eau et parce qu'il ne desservait pas la zone artisanale de BURNHAUPT-LE-BAS.
- Pour l'activité agricole, le Conseil Général a conventionné avec la SAFER pour la constitution progressive d'un portefeuille foncier, actuellement (Décembre 2006) de près de 120 ha. A cette solution de compensation s'ajoute la possibilité d'un remembrement sur demande du monde agricole et de la commune. Des réunions de concertations seront organisées lors de la phase Avant-Projet avec la Chambre d'Agriculture qui a par ailleurs été invitée aux réunions publiques.
- Le Département organisera la concertation avec le SDIS sur l'accès rue de la Croix lors de la phase d'études d'Avant-Projet.
- Il précise que la problématique des vélos sera intégrée sans pour autant réaliser une piste cyclable tout au long de la liaison mais en utilisant les routes existantes et les chemins de défrètement.
- Dans le cadre des études d'Avant-Projet, un plan des chemins rétablis indiquant également les liaisons possibles piétons et deux roues sera établi en concertation avec la Chambre d'Agriculture et les exploitants agricoles.

3. Avis des administrations

L'avis des services de l'Etat suivants a été sollicité.

- La Chambre d'Agriculture
- Le Service Navigation de MULHOUSE
- La Direction Régionale de l'Environnement
- La Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt
- Le Centre Régional de la Propriété Forestière
- La Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
- La Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports
- La Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
- Le Service Départemental d'Incendie et de Secours
- Le Conseil Supérieur de la Pêche
- Le Service Urbanisme et Risques de la Direction Départementale de l'Equipement
- L'Office National des Forêts
- La Préfecture du Haut-Rhin
- La Sous-Préfecture d'ALTKIRCH
- La Sous-Préfecture de MULHOUSE
- La Sous-Préfecture de THANN.

Les principaux points des avis des administrations sont repris ci-dessous.

- **Office National des Forêts**

- **Branche OUEST**

OUEST 2

L'ONF considère que la solution OUEST2 a un faible impact en lisière du bas de la forêt de GALFINGUE. Si ce tracé devait être retenu, il faudrait si possible éviter de rogner la lisière existante pour ne pas la déstabiliser.

OUEST 3

Par contre, la solution OUEST3 présente un très fort impact sur les forêts communales de BERNWILLER, SPECHBACH-LE-HAUT et SPECHBACH indivisé et GALFINGUE. La route crée une saignée d'environ 1,5 km qui isole une partie du massif forestier du Kaufholz.

Ce tracé provoque une destruction massive d'habitats forestiers avec tout le cortège floristique et faunistique qui lui est associé. Cette coupure perturbe fortement les déplacements de la faune et dans une moindre mesure de la flore (graines, pollen) de ce massif boisé.

La réalisation de cette route perturberait beaucoup la gestion de ces forêts, il faudrait parallèlement revoir le réseau de pistes et chemins qui dessert ce massif et principalement celui qui a été isolé.

Le fort impact négatif sur la qualité du paysage est souligné.

Ce tracé en forêt crée de nouvelles lisières qui mettront beaucoup de temps à se stabiliser. Il comportera de forts risques de chutes d'arbres sur l'emprise de la route en cas de vent, de pluies verglaçantes et lors d'attaques parasitaires sur les bois.

Pour mémoire, cette forêt a été le cadre de combats en 1914-1918 et il est vraisemblable que des engins explosifs soient enterrés.

Selon l'ONF, ce tracé ne devrait pas être retenu. Il comporte de forts impacts sur la gestion forestière, la faune, la flore, sur les paysages et ne garantit pas la sécurité des usagers sauf à augmenter l'emprise de la route ce qui augmentera encore les impacts environnementaux et paysagers.

Branche SUD

L'ONF considère que la solution SUD2 présente un impact en lisière du bas de la forêt communale de SPECHBACH-LE-BAS sur environ 200 m. Si ce tracé devait être retenu, il faudrait si possible éviter de rogner la lisière existante pour ne pas la déstabiliser.

Branche NORD

L'ONF souligne le faible impact en lisière pour le tracé NORD2. Si ce tracé devait être retenu, il faudrait éviter de rogner la lisière existante pour ne pas la déstabiliser.

- **Service Départemental d'Incendie et de Secours**

La liaison n'appelle aucune observation de la part du SDIS. Toutefois, il est demandé de prévoir une hauteur de 3,50 m minimum pour tous les passages sous pont constituant un accès unique à une zone d'intervention.

- **Direction Départementale de la Jeunesse et des Sports**

Le projet n'appelle pas de remarques particulières.

- **Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement**

En ce qui concerne les carrières et notamment les gravières, certaines communes sont comprises dans les limites de la ZERC n° 3 et ne comportent pas de secteurs exploitables. Il s'agit des communes suivantes : BURNHAUPT-LE-HAUT, BURNHAUPT-LE-BAS, HOCHSTATT, DIDENHEIM, BERNWILLER et GALFINGUE.

Pour les remblais et les matériaux de viabilité, il conviendra d'une part de limiter au maximum leurs besoins par le choix de la variante retenue et d'autre part d'acquérir les matériaux d'apport des carrières autorisées.

Quant aux installations industrielles, il est relevé notamment la proximité des silos de l'Entreprise Walch à BURNHAUPT-LE-BAS dont il conviendra de tenir compte des distances d'isolement.

- **Chambre d'Agriculture**

Branche NORD

Le tracé NORD1 est souhaité, car il est moins impactant au regard du foncier agricole et le réaménagement parcellaire sera plus facile à réaliser entre le projet et le massif forestier à proximité.

Branche OUEST

Le tracé OUEST3 est souhaité prioritairement, car il donne un accès plus direct entre le carrefour de SPECHBACH-LE-HAUT et BURNHAUPT-LE-BAS et que le tracé est moins impactant pour l'espace agricole.

Si toutefois le tracé OUEST3 ne devait pas être retenu, la Chambre d'Agriculture porte son choix sur le tracé OUEST1 pour lequel le prélèvement de foncier est le moins important.

Branche SUD

Compte tenu du manque d'information relatif à la zone inondable de la Largue et des demandes de compensation ou d'extension des zones de crues potentielles, la Chambre d'Agriculture ne peut pas statuer sur le tracé le moins impactant du point de vue agricole.

En ce qui concerne les carrefours, les élus sollicitent la création de ronds points car ceux-ci sont moins consommateurs de foncier et desservent plus aisément toutes les directions.

Vis-à-vis des structures agricoles, il est demandé de mettre en place des aménagements fonciers avec inclusion d'emprises sur l'ensemble des communes concernées. Il sera possible de mettre en place des commissions intercommunales d'aménagement foncier afin d'aboutir à un réaménagement parcellaire cohérent. Ces commissions pourraient se calquer sur les trois branches du projet.

La zone d'étude est concernée par la culture de betterave sucrière. De ce fait, il faut prévoir des chemins de défruitements et des accès aux carrefours pour les engins transportant les récoltes (estimés à 30 par jour).

Parallèlement, il est demandé d'organiser, au moment de la réalisation du projet, une rencontre afin de programmer la campagne de récolte avant les travaux (circuits de récoltes, implantation des cultures, etc...).

- **Préfecture du Haut-Rhin**

La Préfecture du Haut-Rhin ne se prononce pas sur le projet.

Compte tenu de son importance, ainsi que des enjeux paysagers et environnementaux qui peuvent en découler, la Préfecture propose que celui-ci fasse l'objet d'un examen en pôle d'aménagement et de développement durable.

- **Direction Régionale de l'Environnement**

Le choix des variantes SUD1, NORD1 et OUEST2A apparaît pour la DIREN comme un compromis dans la recherche d'un tracé respectueux du principe d'équilibre entre les différents enjeux environnementaux de ce territoire.

Par ailleurs, le raccordement des trois branches devra faire l'objet d'une analyse fine, afin de limiter les impacts environnementaux et paysagers.

La variante retenue devra en particulier limiter les emprises sur les espaces naturels et agricoles tout en minimisant les effets de coupure sur les cours d'eau et les effets de barrière liés aux remblais.

Outre le rétablissement des continuités hydrauliques, voire la recherche de la transparence des ouvrages routiers, des propositions sont attendues en matière de :

- Gestion conservatoire des habitats naturels remarquables tels que les zones humides bordant le Kaufholz, de la vallée de la Largue, du vallon du Weihergraben ainsi que les lisières du massif de Galfingue.
- Rétablissement des continuités écologiques au niveau de chaque branche (passages pour petite et grande faune) le long des cours d'eau et aux abords des massifs forestiers et aménagement de rampes permettant le franchissement du canal du Rhône au Rhin.

- **Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt**

La DDAF a été rencontrée le 22 mars 2007 pour lui présenter les différentes variantes et plus particulièrement l'étude hydraulique menée dans le cadre du franchissement de la vallée de la Largue. La conclusion de cette réunion était que l'étude fait apparaître assez nettement que seule la variante dite SUD1 pourrait présenter une incidence hydraulique acceptable. Il s'agit de la variante la plus au Nord parmi celles qui ont été envisagées ; elle présente l'avantage de ne quasiment pas emprunter la zone inondable (ni les zones à fort intérêt écologique), contrairement aux autres scénarios, qui créent des effets de compartimentage du lit majeur.

Dans son courrier du 26 juillet 2007, la DDAF précise que la traversée de la vallée du Krebsbach par la solution avec remblai a pour conséquence d'entraver l'écoulement des crues. Afin que ce projet soit compatible avec les prescriptions du règlement du PPRI de la Largue, les seules solutions acceptables sont celles qui envisagent un viaduc.

- **Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales**

Dans son courrier du 20 août 2007, la DDASS indique que l'étude air menée est conforme aux textes en vigueur. Les concentrations maximales en polluants imputables au trafic routier sont inférieures aux valeurs réglementaires françaises ainsi qu'aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, même en ajoutant une valeur « bruit de fond ». Malgré l'augmentation attendue de la population, l'indice pollution/population calculé pour le benzène diminue fortement, baisse essentiellement due à la diminution des concentrations.

La DDASS souhaite que le choix du tracé porte sur le scénario présentant l'impact de la pollution de l'air le plus faible possible sur la santé des populations riveraines exposées.

4. LES CONCLUSIONS DU BILAN INTERMEDIAIRE

Les études préliminaires et le bilan intermédiaire (bilan provisoire de la première phase) ont été approuvés par la Commission Permanente du 19 octobre 2007 sur les bases suivantes :

a. Choix de la variante à approfondir :

A l'issue de la comparaison des variantes proposées menées dans le cadre des études préliminaires, et sur la base du bilan provisoire de la première phase de la concertation, au stade de ces études préliminaires, il a été décidé d'approfondir la variante Sud1 améliorée/Nord1/Ouest2A, soit branche par branche les solutions suivantes :

- Pour la branche SUD, la solution SUD1 en la modifiant sur les points suivants :
 - Décalage du giratoire vers le SUD-EST en limite de zone inondable ;
 - Décalage du tracé vers le SUD en restant, dans le respect des règles de l'art en matière de conception routière, en limite de zone inondable et directement au NORD de la station d'épuration ;
 - Renforcement des protections acoustiques pour présenter des niveaux de bruit au moins globalement équivalents à ceux de la solution SUD2 ;
 - Franchissement de la vallée du Krebsbach avec un viaduc d'une portée qui sera déterminée lors des études ultérieures.
- Pour la branche NORD, la solution NORD1 ;
- Pour la branche OUEST, la solution OUEST2A en la modifiant sur les points suivants :
 - Léger décalage vers le NORD du giratoire sur la RD 19 pour éloigner la route des derniers lotissements de la commune de SPECHBACH-LE-HAUT ;
 - Décalage vers l'OUEST du giratoire de raccordement à la RD 466 existante pour favoriser un trajet plus direct ;
 - Hauteur du passage inférieur Rue de la Croix portée à 4,30 m.

Le giratoire situé entre les trois branches sera également décalé vers l'OUEST pour favoriser son insertion dans l'environnement.

b. Programme de l'opération

Sur la base du bilan provisoire de la première phase de concertation, au stade de ces études préliminaires, il a été également décidé de préciser le programme sur un certain nombre de points, dont les principaux sont les suivants :

- L'ensemble des points d'échange sera traité en carrefours giratoires du fait de la moindre consommation d'espace et du niveau de sécurité plus élevé que ce type d'aménagement présente par rapport à toute autre solution. Les études de trafic montrent par ailleurs que ce type d'aménagement est tout à fait adapté aux flux de trafic attendus;
- Au niveau de l'échangeur de BURNHAUPT-LE-BAS avec l'A 36, le giratoire « du Capharnaüm » ainsi que le carrefour en croix en sortie d'autoroute A 36 en provenance de MULHOUSE vers BURNHAUPT-LE-BAS seront réaménagés dans le cadre du projet afin de les sécuriser.

Le programme précisé complet est annexé au présent rapport.

c. Enveloppe financière prévisionnelle :

Au vu de l'estimation du maître d'œuvre pour la solution qu'il a été choisi d'approfondir, il a été décidé de porter la part de l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux d'un montant de 54 M € TTC (valeur juin 2005) à un montant de 84,5 M € TTC.

L'estimation de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération a ainsi été établie, au stade des études préliminaires, à 92 000 000 € TTC (valeur juin 2007).

III. DEROULEMENT DE LA SECONDE PHASE DE LA CONCERTATION (au stade des études d'avant Projet)

Les dates de l'exposition et des réunions publiques relatives à la seconde phase de la concertation, portant sur les études d'avant projet, ont été publiées par voie d'affichage en mairie et sur des panneaux aux entrées des communes concernées entre le 28 avril et le 26 mai 2009.

L'exposition des études préliminaires avec registres d'observations mis à disposition du public a eu lieu pendant 3 semaines, du 5 au 26 mai 2009, aux heures d'ouverture des Mairies d'AMMERTZWILLER, BERNWILLER, BURNHAUPT-LE-BAS, DIDENHEIM, FROENINGEN, GALFINGUE, HEIDWILLER, HOCHSTATT, ILLFURTH, SAINT-BERNARD, SPECHBACH-LE-BAS, SPECHBACH-LE-HAUT.

Les réunions de clôture de l'exposition publique ont eu lieu le 9 juin 2009 à SPECHBACH-LE-BAS, le 10 juin 2009 à BERNWILLER et le 11 juin 2009 à ILLFURTH.

IV. BILAN DE LA SECONDE PHASE DE LA CONCERTATION (au stade des études d'avant projet)

1. Restitution des avis des registres

Le présent chapitre propose une restitution des registres branche par branche, en regroupant les communes concernées. Sous chaque remarque figure, en italique, la réponse du Conseil Général.

a. Tracé global

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de BERNWILLER
- Un particulier indique que le tracé proposé est identique à celui du SDAU (juin 2000), que toute autre proposition a été écartée pour raison environnementale et que ce tracé ne résout pas les problèmes de trafic important vers le Moenschberg.

*Le tracé proposé a été retenu à la suite de la première phase de la concertation publique lors de laquelle différentes variantes contrastées ont été proposées.
La réalisation de cette liaison permettra de diminuer fortement le trafic également dans les communes de TAGOLSHEIM, WALHEIM, ILLFURTH, ZILLISHEIM, BRUNSTATT. La circulation sera donc en général plus fluide sur la RD 432 ce qui facilitera l'accès au Moenschberg.*

- Une personne indique qu'Alsace Nature n'a jamais été consultée sur cette liaison.

Alsace Nature a été informée au même titre que le public.

- L'objectif présenté "d'amélioration de la fluidité du trafic" risque de ne pas être atteint, que sera-t-il proposé pour corriger le tir ?

Le trafic sera fluidifié puisque les usagers n'auront plus à traverser de villages. Les problèmes de congestion de l'échangeur avec l'A 36 à BURNHAUPT-LE-BAS et du giratoire de la Rocade Ouest de MULHOUSE seront de plus supprimés suite au réaménagement de ces points d'échange.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de FROENINGEN

- Deux avis sont favorables à la liaison.
- La Commune de FROENINGEN apporte son soutien inconditionnel à la nouvelle liaison.
- Le Comité de Soutien à la Nouvelle Liaison MULHOUSE-ILFFURTH-ALTKIRCH et BURNHAUPT-ALTKIRCH (Comité de soutien MIABA) est favorable à la liaison et souhaite une réalisation rapide de la liaison.

b. La branche NORD (ILLFURTH, DIDENHEIM, FROENINGEN, HOCHSTATT)

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie d' AMMERTZWILLER
- Carrefour Branche Ouest/Branche Nord : une personne demande si une solution "Saut de mouton" ne serait pas plus adaptée : moins de giratoires donc moins de pollution générée par les freinages et les accélérations.

La solution saut de mouton a été étudiée lors des études préliminaires et présentée lors de la première phase de la concertation publique, toutefois la solution giratoire a été retenue.

La solution "saut – de - mouton" présente :

- Une emprise très supérieure à celle d'un giratoire (4 fois supérieure),
- Un impact plus important dans un environnement naturel déjà sensible (confluence de 3 cours d'eau, emprise dans le vallon, hauteur de remblai importante),
- Un enclavement de parcelles agricoles,
- Des échanges avec la branche Ouest fortement ralentis, malgré une meilleure fluidité entre la branche Sud et la branche Nord,
- Un coût des travaux nettement supérieur (+4.5 millions € HT).

- Giratoire de la Rocade Ouest de MULHOUSE (ROM) :

Une personne demande pourquoi la branche Nord débouche sur le giratoire de la Rocade Ouest de MULHOUSE.

Une autre propose de faire aboutir la branche Nord sur la sortie MULHOUSE de l'A 36 et l'entrée l'ILLBERG et UNIVERSITE de l'A 36. Cela éviterait d'engorger davantage le giratoire.

Un giratoire est nécessaire du point de vue de la sécurité routière pour marquer la rupture entre la Rocade Ouest de MULHOUSE à 2 x 2 voies et la liaison à 2 voies afin que l'utilisateur modifie son comportement.

Le giratoire sera agrandi à 36 m de rayon (pour un rayon existant de 25 m) avec des entrées à 2 voies (depuis la future liaison et la R.O.M.) et réaménagé pour un fonctionnement optimal jusqu'à un horizon 2035.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de DIDENHEIM
- Un avis souligne que la solution avant-projet du Département paraît assez judicieuse. En revanche, cette personne souhaite mettre de la végétation contre les nuisances sonores et diminuer des déblais coûteux.

Concernant la végétation, des recherches ont montré qu'il faut une épaisseur de forêt de 100 m pour obtenir une efficacité acoustique significative. Par contre, le fait d'implanter une végétation le long du projet aurait un impact visuel important, ce qui aurait pour effet une diminution de la gêne en général.

Le projet a été optimisé pour équilibrer et limiter au maximum les déblais et les remblais. Un certain nombre de règles de l'art (notamment les pentes et rampes de la route) doivent toutefois être respectées, sous peine de rendre le projet moins attractif pour les véhicules (les poids lourds notamment).

- Le responsable sectoriel d'Alsace Nature indique que la solution de créer une nouvelle infrastructure pour diminuer le trafic dans les communes ne répond pas à une logique de développement durable. En effet, la destruction d'espaces naturels et agricoles ne peut plus, selon lui, être tolérée. Il faut développer les transports en commun et le covoiturage.

Des solutions alternatives comme le développement des transports en commun sont bien évidemment souhaitables, dans le Haut-Rhin comme ailleurs, et le Conseil Général investit dans le développement de son réseau de transports interurbains (30 M€ en 2009) et dans le ferroviaire, bien qu'il n'ait pas de compétence réglementaire dans ce domaine (12 M€ pour le TGV Rhin-Rhône en 2009).

Néanmoins, les solutions pour répondre à la fois aux attentes des habitants en terme de déplacements, de qualité de vie et de développement durable supposent un ensemble de solutions, dont des solutions routières qui constituent aussi un support du développement des transports en commun. Il est illusoire de penser que l'on peut supprimer les routes.

On notera qu'aucun exemple récent en matière de développement des transports en commun ne montre un effondrement de la part du trafic routier. L'utilisation de la route reste systématiquement prépondérante.

La réalisation du projet reste donc justifiée.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de FROENINGEN
- Une préférence est exprimée pour l'option 1 de la branche Nord
- Des inquiétudes sur la capacité du giratoire actuel de la Rcade Ouest de MULHOUSE à absorber le trafic de la future liaison et proposition de rejoindre la Rcade Ouest à hauteur de la sortie vers BRUNSTATT.

Tout d'abord au niveau de la jonction de la branche NORD sur l'existant, un raccord direct sur le contournement OUEST de MULHOUSE n'est pas souhaitable en matière de sécurité routière. Un aménagement marquant la transition entre une 2x2 voies et une 2 voies est nécessaire pour modifier le comportement des usagers. C'est le rôle du giratoire actuel qui sera toutefois réaménagé pour garantir un fonctionnement satisfaisant. (cf. réponse pour AMMERTZWILLER).

Ensuite, la capacité des giratoires a été étudiée. Les dimensions et les caractéristiques géométriques des giratoires permettent un bon écoulement du trafic jusqu'en 2035. Le giratoire de la ROM sera modifié pour lui permettre d'absorber le trafic : rayon plus grand (36 m au lieu de 25 m actuellement), entrée à deux voies en venant de la Rocade Ouest de MULHOUSE et de la future liaison.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de GALFINGUE
- Une personne exprime le fait que la commune de GALFINGUE est enclavée par ces nouvelles routes et craint les futures nuisances. Mais la personne reste consciente des objectifs de l'opération.
- Une personne demande si des passages à faune sont prévus.

La faune se déplaçant souvent le long de cours d'eau / fossés, tous les ouvrages hydrauliques sont empruntables par la petite faune (prise en compte d'une section supérieure à la section hydraulique théorique nécessaire).

D'autres passages spécifiques « petite faune » sont également prévus.

Enfin, quatre passages « grande faune » sont prévus, sur les axes principaux de déplacement des animaux.

- Un habitant demande pourquoi deux routes qui encerclent GALFINGUE, plutôt qu'une route à 2x2 voies qui entraînerait une baisse du coût.

La forme du « Y » donnée par la liaison permet de délester l'ensemble des villages du trafic de transit tout en en assurant leur desserte.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de HOCHSTATT
- Le Comité de Soutien à la Nouvelle Liaison MULHOUSE-ILFFURTH-ALTKIRCH et BURNHAUPT-ALTKIRCH (Comité de soutien MIABA) est favorable à la liaison et souhaite sa réalisation rapide. Il doute cependant de l'efficacité du giratoire reliant la Rocade Ouest de MULHOUSE à l'entrée Nord de HOCHSTATT pour canaliser la circulation sur la nouvelle voie.

La capacité des giratoires a été étudiée. Les dimensions et les caractéristiques géométriques des giratoires permettent un bon écoulement du trafic jusqu'au moins 2035. Le giratoire de la ROM sera modifié pour lui permettre d'absorber le trafic : rayon plus grand (36 m au lieu de 25m), entrée à deux voies en venant de la Rocade Ouest de MULHOUSE et de la future liaison.

- Sept avis sont favorables quelque soit la solution retenue. La réalisation de la liaison est jugée urgente.
- Un avis favorable à l'option 1, en raison de l'impact moindre sur les terres agricoles.
- Le Conseil Municipal d'HOCHSTATT se déclare favorable au projet, soutient l'option 1 pour la branche NORD, souhaite un réaménagement soigné du giratoire de la Rocade Ouest de MULHOUSE et une enquête d'utilité publique dès l'année 2009.
- Un avis est favorable au projet, mais demande un raccordement direct à l'A 36, sortie vers MULHOUSE SUD direction ALTKIRCH.

La capacité des giratoires a été étudiée. Les dimensions et les caractéristiques géométriques des giratoires permettent un bon écoulement du trafic jusqu'au moins 2035.

Le giratoire de la Rocade Ouest de MULHOUSE sera modifié pour lui permettre d'absorber le trafic : rayon plus grand (36 m au lieu de 25 m), entrée à deux voies en venant de la Rocade Ouest de MULHOUSE et de la future liaison.

- Des interrogations sur la manière de compenser l'impact agricole. La voie multifonction génère également un impact. N'est-il pas possible de la positionner le long de la forêt ou du ruisseau ?

Les impacts sur le foncier agricole (emprise des aménagements) et la déstructuration du parcellaire, pourront être compensés dans le cadre d'une opération d'aménagement foncier (ou "remembrement") selon l'article L 123-24 du Code rural (ex "article 10") si la profession le demande.

La voie multifonction, telle qu'elle est proposée le long du projet, et combinée avec les franchissements proposés, permet de rétablir la circulation agricole et les accès à toutes les parcelles.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de ILLFURTH
- Un membre d'Alsace Nature souhaite que les passages en déblai soient couverts (→ tranchée couverte). Pour lui, l'utilité du projet n'est pas évidente. Il souhaite un investissement dans le Tram-Train, les pistes cyclables et les trottoirs entre villages. *Le Conseil Général investit dans la route, comme il le fait avec ce projet, mais également dans les autres modes de transport (transports en commun, pistes cyclables, etc...).*

Montants des budgets 2009 dans ces domaines :
Transports scolaires + 45 lignes interurbaines : 30 M€
Itinéraires cyclables : 5 M€
TGV Rhin-Rhône : 12 M€
Tram-Train : 2 M€.

On notera qu'aucun exemple récent en matière de développement des transports en commun ne montre un effondrement de la part du trafic routier. L'utilisation de la route reste systématiquement prépondérante.

La réalisation du projet reste donc justifiée.

L'objectif de la nouvelle liaison est bien de dévier le trafic de transit hors des villages et de sécuriser leurs traversées. La circulation des modes doux (piétons, cycles) sera donc facilitée dans les villages et entre les villages.

Les tranchées couvertes engendreraient un surcoût très important (de l'ordre de 8.5 millions € / 100 m).

- Huit avis favorables au projet, dont le Maire de WALHEIM, le Maire d'ILLFURTH et son adjoint.
- Le Comité de Soutien à la Nouvelle Liaison MULHOUSE-ILLFURTH-ALTRKIRCH et BURNHAUPT-ALTKIRCH (Comité de soutien MIABA) est favorable à la liaison et souhaite sa réalisation rapide. Le MIABA souhaite un branchement direct de la nouvelle liaison à l'actuelle voie rapide, en amont du giratoire existant entre HOCHSTATT et DIDENHEIM. Il souhaite également un raccordement direct d'ILLFURTH vers la liaison (créer un X au lieu du Y actuel : liaison entre le projet et l'axe ILLFURTH, TAGOLSHEIM, LUEMSCHWILLER..., cela éviterait un passage par SPECHBACH-LE-BAS).

Raccordement au giratoire de la Rocade Ouest de MULHOUSE : Cf. réponses apportées plus haut.

Le projet en Y permet de diminuer le trafic de 30 à 50 % dans les traversées de WALHEIM, TAGOLSHEIM, ILLFURTH, FROENINGEN, HOCHSTATT. Le trafic résiduel est constitué des usagers locaux. La diminution des nuisances en traverse d'agglomération est donc déjà très importante. La quatrième branche du X (vers la RD 432 à ILLFURTH) présente donc un intérêt réduit tout en ayant des conséquences importantes en coût, en impact sur l'environnement (nouvelle traversée de la vallée de la Largue, ...), l'agriculture, ...

- Le tracé n'améliora pas la circulation, en effet 6000 véh/jour viennent de WITTERSDORF pour aller au Moenchsberg.

La réalisation de cette liaison permettra de diminuer fortement le trafic également dans les communes de TAGOLSHEIM, WALHEIM, ILLFURTH, ZILLISHEIM, BRUNSTATT. La circulation sera donc en général plus fluide sur la RD 432 ce qui facilitera l'accès au Moenschberg.

- Un membre du Comité Directeur d'Alsace Nature souhaite des déviations courtes et s'oppose à un projet d'axe structurant qui dénaturera les paysages du Sundgau. Il souhaite un moratoire sur les projets routiers, un développement des transports en commun, une relocalisation des commerces dans les communes. Il estime que dans le contexte de crise actuel, tous les travaux routiers importants devraient être suspendus.

Une étude sur l'insertion dans le paysage a été menée pour intégrer au mieux la liaison dans le site.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de SPECHBACH-LE-HAUT
- Une personne pense que certains tronçons sont trop proches des habitations. Les isophones indiquent un impact sur ces habitations. La personne souhaite que le maximum soit mis en oeuvre pour réduire les nuisances sonores, notamment par l'utilisation de revêtement de chaussées 'anti-bruit'.

Il existe des revêtements acoustiques qui permettent de diminuer le bruit pendant quelques temps, mais ils perdent leur qualité en 3 ou 4 ans, et comme ils retiennent davantage l'eau, ils nécessitent plus de sel à l'hivernage.

c. La branche SUD (SPECHBACH-LE-BAS, SPECHBACH-LE-HAUT, HEIDWILLER et ST BERNARD)

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de SPECHBACH-LE-BAS
- Trois avis favorables au projet, dont un habitant sous réserve de l'encaissement de la route et la création de murs anti-bruit, et dont le Maire de SPECHBACH-LE-BAS
- Beaucoup de personnes s'inquiètent et sont opposées à un tracé aussi proche des habitations :

Selon une personne, la solution Sud 2 paraît être la meilleure solution, mais pourquoi passer si près du village ? La nature sera défigurée, alors qu'il est possible de passer ailleurs.

La Vallée de la Largue est riche en zones naturelles sensibles et en espèces protégées, richesse qui a justifié son inscription en zone Natura 2000. Avant qu'un projet ne soit autorisé à traverser une telle zone, il faut démontrer qu'aucune autre solution n'est

techniquement réalisable. Or, la solution présentée qui limite l'impact par rapport à celle que la personne souhaite est bien techniquement réalisable.

La vallée de la Largue est de plus concernée par un PPRI qui n'autorise que les infrastructures les moins impactantes en matière de zone inondable.

Les administrations (DIREN tout particulièrement) qui instruisent les dossiers de demande de traversée de ce type de zone se sont opposées à la solution Sud2.

La solution proposée découle de la solution Sud 1 améliorée et a été ajustée de façon à passer le plus loin possible des maisons, sans impacter la zone inondable et les zones naturelles sensibles, inscrites au niveau européen (Natura 2000). Elle sera implantée en contrebas, très peu visible, et son impact sonore sera inférieur ou équivalent à celui de la solution Sud 2, grâce à des protections acoustiques complémentaires (et non nécessaire du point de vue de la réglementation) qui seront mises en place.

Le contournement devait débarrasser la commune des 6000 véh./jour. Le projet proposé permettra à 15000 véh./jour de circuler à proximité des habitations, c'est inacceptable.

Le contournement permettra de dévier le trafic de transit du village de SPECHBACH-LE-BAS, ce qui améliorera très nettement la qualité de vie des habitations situées le long de la RD 466.

Cet axe sera également utilisé par le trafic transitant actuellement par la Vallée de l'Ill délestant d'autant ces villages, ce qui explique un trafic important sur la liaison et qui induit une diminution des nuisances dans ces traversées d'agglomérations.

Est-il vraiment nécessaire de passer si près des habitations et de construire un viaduc générateur de nuisance ?

Le Conseil Général a pris en compte les demandes des riverains et a très nettement optimisé la solution Sud1 présentée au public fin 2006.

Son tracé a été décalé au plus proche de la zone inondable tout en limitant au maximum l'empiètement sur cette dernière et ce afin de respecter les contraintes imposées par le PPRI et la zone NATURA2000.

Pour limiter l'impact acoustique sur les habitations, le tracé a été de plus abaissé au maximum et des protections acoustiques complémentaires (et non nécessaires du point de vue de la réglementation) seront mises en place afin que l'impact sonore soit inférieur ou équivalent à celui de la variante Sud 2 qui traversait la zone inondable et le site NATURA2000.

La construction du viaduc est nécessaire pour ne pas aggraver le risque d'inondation.

Selon plusieurs personnes, le tracé doit passer en limite de ban communal (avec HEIDWILLER) ou longer le canal

Un tracé suivant le canal n'est pas acceptable du point de vue hydraulique et environnemental, puisqu'il couperait la zone inondable de la Largue et la zone Natura 2000 sur une plus grande distance.

Le tracé passera trop près des habitations, dans le SDAU il était prévu qu'aucune nouvelle nuisance ne serait créée, ce qui n'est pas le cas.

Le projet permettra de nettement améliorer la qualité de vie des habitations situées le long de la RD 466.

Le projet aura par contre un impact pour les habitations situées le long de son tracé. Les nuisances ont toutefois été très considérablement réduites suite aux modifications apportées au projet après la première phase de la concertation publique. Son tracé a été décalé au plus proche de la zone inondable tout en limitant au maximum l'empiètement sur cette dernière et ce afin de respecter les contraintes imposées par le PPRI et la zone Natura 2000.

Pour limiter l'impact acoustique sur les habitations, le tracé a été de plus abaissé au maximum et des protections acoustiques complémentaires (et non nécessaires du point de vue de la réglementation) seront mises en place afin que l'impact sonore soit inférieur ou équivalent à celui de la variante Sud 2 qui traversait la zone inondable et le site Natura 2000. Les niveaux de bruit résultant seront très inférieurs au seuil réglementaire.

Le tracé doit passer à au moins 200 m des habitations.

Les habitations les plus proches sont situées à 150 m en moyenne.

Pour limiter l'impact acoustique sur les habitations, le tracé a été de plus abaissé au maximum et des protections acoustiques complémentaires (et non nécessaires du point de vue de la réglementation) seront mises en place afin que l'impact sonore soit inférieur ou équivalent à celui de la variante Sud 2 qui traversait la zone inondable et le site NATURA2000. Les niveaux de bruit résultant seront très inférieurs au seuil réglementaire.

- o De nombreuses demandes et propositions (5) de remembrement sont exprimées :

Les parcelles sont coupées en biais ou en leur milieu. Ceci détruit le travail fait dans les années 50 (remembrement). Il est nécessaire de prévoir un nouveau remembrement.

« Le projet détruit les meilleures terres agricoles de la commune. Ces terres ont pour vocation de nourrir les hommes et des milliers d'hectares sont détruits chaque année au profit de l'urbanisme ».

« Un remembrement est nécessaire pour égaliser les pertes de terres ».

Un agriculteur souhaite en particulier que les terres du village au portefeuille à la SAFER soient prioritairement redistribuées aux agriculteurs Spechbachois plutôt que de les céder aux Aspachois.

Les impacts sur le foncier agricole (emprise des aménagements) et la déstructuration du parcellaire, pourront être compensés dans le cadre d'une opération d'aménagement foncier (ou "remembrement") selon l'article L 123-24 du Code rural (ex "article 10") si la profession le demande.

Est-ce que des accès sont prévus pour l'ensemble des parcelles ?

Les impacts sur les accès aux parcelles seront réduits par le réaménagement de chemins et d'ouvrages de franchissement, de façon à rétablir les itinéraires d'accès à l'ensemble des îlots d'exploitation.

- o Une personne souhaite savoir quelles seront les limitations de vitesse.

La vitesse sera limitée à 90km/h sur la liaison.

- Plusieurs remarques concernent directement la concertation :

Plusieurs personnes considèrent que les avis des habitants ne sont pas pris en compte et que le tracé est imposé.

« Tient-on compte des demandes des habitants concernés ? »

« Les personnes concernées ont-elles quelque chose à dire ? »

« Ce tracé personne n'en voulait, il n'y a pas de concertation avec les riverains. »

« Il n'y a pas eu de concertation auprès des agriculteurs. »

Les variantes de chacune des trois branches ont été retenues à l'issue de la première phase de concertation suite aux avis formulés par le public et les administrations: il s'agit des variantes Sud 1A améliorée, NORD 1, OUEST 2A.

Suite aux différentes observations le projet a été très sensiblement modifié depuis la 1ère concertation. Les principales modifications apportées sont les suivantes :

Branche Ouest :

- Sécurisation du carrefour Ouest du diffuseur de BURNHAUPT-LE-BAS avec l'A 36 ;
- Hauteur libre du passage inférieur de BURNHAUPT-LE-BAS portée à 4,30 m ;
- 2 options de raccordement sur la RD 466 à BURNHAUPT-LE-BAS ;
- Eloignement du tronc commun de la branche OUEST des dernières habitations de SPECHBACH-LE-HAUT.

Branche Nord :

- Décalage vers l'Ouest du giratoire central pour minimiser son impact sur le vallon humide du Weihergraben ;
- Etude de deux options agricoles ;
- Ajustement du tracé juste avant le vallon du Weihergraben ;
- Réaménagement du giratoire de la Rocade Ouest de MULHOUSE.

Branche Sud :

- Décalage du giratoire de SPECHBACH-LE-BAS et de l'ensemble du tracé au plus près de la zone inondable ;
- Abaissement maximum du tracé ;
- Franchissement du vallon du Krebsbach par un viaduc de 60 m.

- Le giratoire sur la RD 466 doit être déplacé au Sud de la Largue

Ces tracés ont été étudiés aux études préliminaires. Ils n'ont pas été retenus. Compte tenu de leur impact hydraulique, la DDAF et la DIREN s'y sont opposées.

- Une personne doute de la capacité de l'ouvrage de la Largue, situé sur le Spechbacherweg au SUD EST de SPECHBACH-LE-BAS, à supporter une moissonneuse batteuse. Il propose de créer un nouvel ouvrage, éventuellement submersible, soit près du giratoire d'entrée Sud de SPECHBACH-LE-BAS soit près de la station d'épuration.

Des modifications pourront être apportées sur les rétablissements agricoles (élargissement, reconstruction partielle ou totale). Dans tous les cas, une solution sera proposée pour rétablir l'accès.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de HEIDWILLER
- Le Comité de Soutien à la Nouvelle Liaison MULHOUSE-ILFFURTH-ALTKIRCH et BURNHAUPT-ALTKIRCH (Comité de soutien MIABA) est favorable à la liaison et souhaite une réalisation rapide de la liaison. Il doute cependant de l'efficacité du giratoire reliant la Rocade Ouest à l'entrée Nord de HOCHSTATT pour canaliser la circulation sur la nouvelle voie.

Cf. réponses apportées plus haut.

- Un habitant indique que la nature sera fortement dégradée

Le projet aura indubitablement un impact sur l'environnement. Des mesures d'insertion dans l'environnement et des mesures compensatoires seront mises en oeuvre.

- Une inquiétude se fait sentir sur les risques d'augmentation des inondations et sur le risque de comblement des zones de creusement compensatoires.

De manière générale, le risque d'inondation n'est pas accru car les mesures réductrices et compensatoires sont prises en compte dans le projet (ouvrage de décharge, creusements compensatoires, ...). Une étude hydraulique a été réalisée afin de vérifier que les crues pourront s'écouler en présence du projet.

Les zones de creusement ne seront pas des « trous » proprement dits, mais plutôt des modelages du terrain naturel, sur de faibles profondeurs (10 – 20 cm) et sur de grandes surfaces (4 – 5 ha). Leur volume représente 1.5 fois le volume pris par les remblais dans la zone inondable. Il ne s'y produira pas de dépôts massifs, mais un simple "alluvionnement", normal en zone inondable, et profitable aux sols et à la végétation. Il n'y a donc pas d'entretien spécifique à prévoir.

- La commune de HEIDWILLER se dit fortement impactée par la création de cette liaison : augmentation des nuisances sonores (pas de protection côté HEIDWILLER ; un habitant demande si une étude des nuisances acoustiques a réellement été réalisée). La commune de HEIDWILLER demande une couche de roulement type enrobé acoustique, la mise en place d'écran acoustique absorbant si ceux prévus ne sont que réfléchissants et la mise en place de végétation dense pour absorber le bruit.

Tout d'abord, les études montrent que les niveaux de bruit avec la liaison sont nettement en-dessous des valeurs réglementaires. Toutefois le projet aura effectivement un impact acoustique pour les habitants de HEIDWILLER.

*Ensuite, les murs antibruit sont actuellement prévus réfléchissants (LBA classique prévue dans la vallée du Krebsbach pour SPECHBACH-LE-BAS) :
Ils seront prévus absorbants (merlon prévu ou écran « béton - bois »).*

Concernant la végétation, des recherches ont montré qu'il faut une épaisseur de forêt de 100 m pour obtenir une efficacité acoustique significative. Par contre, le fait d'implanter une végétation le long du projet aura un impact visuel important, ce qui aura pour effet une diminution de la gêne en général.

Il est en effet envisageable, pour protéger davantage les habitants de HEIDWILLER de mettre en place un cordon, hors zone inondable et hors zone Natura 2000, en prolongement de celui existant le long de la rivière, tel que présenté sur ces Schémas :

d. La branche OUEST (BURNHAUPT-LE-BAS, GALFINGUE, AMMERTZWILLER, BERNWILLER)

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de AMMERTZWILLER
- Une remarque concerne l'option 2A, un particulier demande si on ne pourrait pas accoler en parallèle la liaison à la route existante (RD 466) et la raccorder directement sur le giratoire au Sud de BURNHAUPT-LE-BAS, évitant ainsi la création d'un giratoire supplémentaire ainsi que le coût induit.

La création d'une seconde route directement parallèle à la route existante augmenterait les emprises sur l'agriculture, l'impact sur l'environnement et le coût. D'un point de vue géométrique, le raccordement de deux branches parallèles sur un même giratoire n'est pas faisable.

De plus, le temps perdu par le franchissement d'un giratoire est en moyenne de quelques dizaines de secondes, ce qui reste très acceptable.

- Il est indiqué que le carrefour du «Capharnaüm» devrait être traité en urgence, que c'est un point noir.

Le carrefour est pris en compte et sera réaménagé dans le cadre du projet.

- Un particulier demande s'il est impératif de construire des passages supérieurs agricoles, si l'on ne pourrait pas les combiner et les utiliser pour un autre trafic, ou créer des chemins d'accès parallèles à la liaison pour relier les chemins agricoles existants, si cela ne coûterait-il pas moins cher ?

Des chemins parallèles à la liaison sont prévus, mais le franchissement de la liaison pour permettre le rétablissement de tous les accès agricoles et limiter les allongements de parcours est indispensable.

Cette phase de concertation doit également permettre de valider les franchissements proposés, ou le cas échéant, de décider d'en supprimer si jugés inutiles par les utilisateurs.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de BERNWILLER

- Un particulier s'interroge sur la nécessité de la branche Ouest. Sera-t-elle utilisée ? Un phasage devrait être proposé. Une 1ère phase pour réaliser les branches Nord et Sud et une 2ème phase pour la branche Ouest, s'il s'avère que du trafic de transit subsiste sur la RD 466.

Les études de trafic menées sur la liaison ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS ont conclu que la seule construction de la liaison ALTKIRCH - DIDENHEIM ne permettrait pas de diminuer sensiblement le trafic dans les traversées des deux SPECHBACH et de BERNWILLER. En effet les usagers transitant actuellement par la RD 466 n'accepteront pas l'allongement de parcours qu'entraînera le transit par la branche Nord de la liaison puis la Rcade Ouest de MULHOUSE, et ce d'autant plus que le réseau autour de MULHOUSE est globalement très fréquenté et doit supporter de nombreux ralentissements en période de pointe.

Au-delà de cette analyse des trafics, cette branche est fortement soutenue par les municipalités des deux SPECHBACH et de BERNWILLER, compte tenu de son impact bénéfique au niveau des traversées des différentes communes (diminution des accidents, des nuisances acoustiques et de la pollution atmosphérique).

Le projet formant donc avec ses trois branches un ensemble cohérent et nécessaire, le Conseil Général a par conséquent décidé de le présenter comme tel à la Déclaration d'Utilité Publique.

Un phasage précis des travaux à proprement parlé sera étudié plus précisément lors de la phase PROJET.

- Un particulier demande pourquoi on ne réalise pas un tracé direct vers l'A 36 en traversant la forêt, que cela permettrait d'éviter la lisière riche d'un point de vue faunistique.

Cette solution a été écartée lors des études préalables car trop pénalisante pour l'environnement, l'hydrologie et l'agriculture, et difficilement compatible avec un projet de zone d'activités ou de loisirs d'intérêt départemental inscrit au Schéma Directeur, à proximité de la gravière, comme il l'a déjà été indiqué dans le bilan intermédiaire de la concertation du 19 octobre 2007.

- Une observation souligne que pour aller de BERNWILLER à l'A 36, il faudra traverser 4 giratoires, et que cela risque d'engendrer des bouchons entre chaque giratoire.

La capacité des giratoires a été étudiée. Les dimensions et les caractéristiques géométriques des giratoires permettent un bon écoulement du trafic jusqu'au moins 2035.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de BURNHAUPT-LE-BAS
- Le Maire de BURNHAUPT-LE-BAS a émis un certain nombre de remarques :

L'option 1 semble trop consommatrice d'espace agricole. Une préférence est exprimée pour un raccordement encore plus en amont.

Un raccordement plus en amont ne permettrait plus le raccordement avec la RD 466 actuelle allant vers BERNWILLER compte tenu de la répartition des branches.

Concernant les nuisances sonores : entre le giratoire du stade et celui du «Capharnaüm», une réflexion mérite d'être menée quant à la mise en place de protections acoustiques.

Selon les études acoustiques, les niveaux de bruit seront équivalents à la situation actuelle (l'impact est au maximum de 0.6 dB(A), ce qui n'est pas significatif - un impact est considéré comme significatif à partir de 2dB(A)). On observe même souvent une baisse du niveau de bruit. Cela ne justifie donc pas la mise en place de protections acoustiques.

Cependant, de façon générale sur le projet, l'amélioration des protections acoustiques est possible. Il pourrait être envisagé d'utiliser des déblais excédentaires et non réutilisables en remblais ou en couche de forme pour réaliser des merlons acoustiques. La réalisation de ces protections entraîne cependant des emprises supplémentaires sur la commune de BURNHAUPT-LE-BAS.

Concernant le passage inférieur de la rue de l'Etang : Le passage en soi est une bonne solution, mais sera emprunté par de nombreux usagers (piétons, cyclistes, agriculteurs, pêcheurs...) et la voirie communale de la Zone Artisanale risque d'être usée prématurément. Il y a par ailleurs un problème de desserte agricole en venant du Nord de la commune (pas d'aménagement spécifique ou de chemin de défrèvement, alors qu'il peut y avoir 200 tracteurs par jour en période de récolte). Il n'est pas concevable de reporter tout ce trafic par le village.

Le projet prévoit le rétablissement de l'ensemble des parcelles agricoles. S'ils sont nécessaires, des aménagements complémentaires pourront être réalisés suite à la concertation.

Une phase de complément de concertation a été réalisée du 15 décembre 2010 au 7 janvier 2011. Les observations sont inscrites à ce présent rapport dans le paragraphe concernant ce complément de concertation.

Il n'est pas fait mention dans le projet de la liaison des pistes cyclables de la Doller et du Sundgau, vers ALTKIRCH et DANNEMARIE.

Une liaison cyclable entre la vallée de la Doller et le Sundgau constitue un sujet à traiter à part de la liaison. Le Schéma des Pistes Cyclables ne l'ayant pas prévu, ce projet sera étudié lors de la révision du Schéma Directeur Cyclable.

La liaison entre le nouveau giratoire et celui du «Capharnaüm» devrait reprendre le tracé existant (moins d'emprise sur les parcelles agricoles). La desserte des parcelles agricoles est à préciser sur ce tronçon.

Le tracé doit respecter des contraintes géométriques d'approche sur les carrefours et de visibilité. De ce fait, il ne pourra pas suivre exactement le tracé actuel de la RD 26 qui ne respecte pas les recommandations en vigueur, mais une optimisation sera recherchée. Le projet prévoit le rétablissement de l'ensemble des parcelles agricoles. S'ils sont nécessaires, des aménagements complémentaires pourront être réalisés suite à la concertation.

Giratoire Nord de l'A36 : le Maire est favorable à sa création. Il souhaite cependant avoir des précisions sur le devenir des bretelles délaissées.

Ce point sera à traiter avec l'exploitant de l'A36 (APRR, propriétaire des bretelles). Dans le cadre des études il a été proposé de démolir les chaussées des délaissés.

Accès SDIS : l'accès au SDIS est à faciliter (nécessité d'un accès direct au secteur depuis la liaison en arrivant du Nord). Comment est sécurisée la sortie sur la liaison ? Proposition de créer un chemin de défruitement à l'ouest de la liaison, entre le passage inférieur et le giratoire Nord.

Une réunion est prévue avec les responsables du SDIS dans le cadre de la concertation publique.

Dans le cadre du projet, la sortie sur la liaison a été réalisée suivant les règles de l'art et permet une bonne visibilité du carrefour. L'aménagement a été complété par la mise en place de feux permettant de prévenir la sortie des véhicules du SDIS.

- o Le Président de l'Association Foncière a également fait des observations :

L'option 1 semble moins judicieuse car plus consommatrice d'espace.

Proposition de mettre un giratoire à la sortie de la rue de la Croix.

Un giratoire avait été proposé lors des études préliminaires. Cette solution n'a pas été retenue au bénéfice d'un giratoire avec la RD 26IV.

Cependant dans le cadre de la concertation, compte tenu d'une demande partagée par plusieurs interlocuteurs de revoir les modalités de desserte prévues sur BURNHAUPT LE BAS, il s'est avéré nécessaire d'approfondir ce point. Les solutions envisageables présentant potentiellement des différences substantielles pour le cadre de vie au niveau de cette commune, un complément de concertation a été organisé sur cet aspect. Les observations sont inscrites à ce présent rapport dans le paragraphe concernant le complément de concertation en 2^{ème} phase.

Un itinéraire est à prévoir pour les véhicules agricoles qui viennent du Nord du village.

Le projet prévoit le rétablissement de l'ensemble des parcelles agricoles. S'ils sont nécessaires, des aménagements complémentaires pourront être réalisés suite à la concertation.

Le tronçon entre la sortie du village et le giratoire du «Capharnaüm» génère un délaissé entre l'ancienne et la nouvelle route. Des accès aux parcelles agricoles à gauche et à droite sont nécessaires.

Le projet prévoit le rétablissement de l'ensemble des parcelles agricoles. S'ils sont nécessaires, des aménagements complémentaires pourront être réalisés suite à la concertation.

Des réseaux particuliers sont à prendre en compte (gaz naturel et eau notamment).

Les réseaux sont pris en compte dans les études et les concessionnaires sont contactés.

Une dernière concertation avant le début de l'enquête publique est souhaitée.

Une phase de complément de concertation a été réalisée du 15 décembre 2010 au 7 janvier 2011. Les observations sont inscrites à ce présent rapport dans le paragraphe concernant ce complément de concertation.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de SAINT BERNARD
- Une personne souhaite que la signalisation mise en place indique correctement les accès aux villages. Elle souhaite aussi que l'indication des commerces présents dans les villages soit possible.

Les villages seront indiqués.

Il n'est pas possible de signaler sur la liaison les commerces présents dans les villages (cela constitue une publicité déguisée et surcharge la signalisation et ne permettrait plus à l'utilisateur d'appréhender les indications indispensables à son déplacement.) Cela reste possible dans les agglomérations.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de SPECHBACH-LE-BAS
- Le raccordement ne doit pas se faire au Sud de BURNHAUPT, mais directement sur l'A 36. Cet itinéraire est déjà engorgé tous les matins.

Cette solution a été écartée en études préalables car trop pénalisante pour l'environnement, l'hydrologie et l'agriculture, et difficilement compatible avec un projet de zone d'activités ou de loisirs d'intérêt départemental inscrit au Schéma Directeur, à proximité de la gravière. (cf. bilan de concertation 2006).

On notera que la capacité des giratoires proposés a été étudiée. Les dimensions et les caractéristiques géométriques des giratoires permettent un bon écoulement du trafic jusqu'au moins 2035.

- Avec 5 giratoires à franchir entre BERNWILLER et l'autoroute, le trafic sera saturé.

La capacité des giratoires proposés a été étudiée. Les dimensions et les caractéristiques géométriques des giratoires permettent un bon écoulement du trafic jusqu'au moins 2035.

- Registre d'observations mis à disposition à la Mairie de SPECHBACH-LE-HAUT
- Une personne pense que certains tronçons sont trop proches des habitations. Les isophones indiquent un impact sur ces habitations. La personne souhaite que le maximum soit mis en oeuvre pour réduire les nuisances sonores, notamment par l'utilisation de revêtement de chaussées « antibruit ».

Il existe des revêtements acoustiques qui permettent de diminuer le bruit pendant quelques temps, mais ils perdent leur qualité en 3 ou 4 ans, et comme ils retiennent davantage l'eau, ils nécessitent plus de sel à l'hivernage.

2. Réunions publiques.

Le présent chapitre propose un exposé branche par branche des points, autres que ceux déjà mentionnés dans les registres, abordés lors des réunions avec le public.

A. La branche *NORD (ILLFURTH, DIDENHEIM, FROENINGEN, HOCHSTATT)*

- Rappel de l'urgence :

- Le Maire d'ILLFURTH remercie le Conseil Général pour l'organisation de la réunion, qui d'après lui va permettre d'expliquer le projet. Il mentionne l'importance qu'a le bruit pour la commune de SPECHBACH-LE-BAS et rappelle qu'à ILLFURTH, il y a 15 000 véhicules par jour et une voie ferrée. Cette déviation soulagera le trafic de poids lourds, même si la commune sait qu'elle ne supprimera pas tout le trafic. Elle souhaite qu'elle se fasse le plus vite possible et remercie M. HARTMANN pour son action en faveur de ce projet.

- Raccord à DIDENHEIM :

- Le Vice-président des Transports et Déplacement de la CAMSA pense que le projet va avoir des effets induits, qu'au moment de la mise en place de la nouvelle route, le trafic va se déporter. Il se demande alors quel sera le trafic supplémentaire et quels seront les effets sur la commune de DIDENHEIM. Cette dernière ayant déjà connu une augmentation de trafic avec la Rocade de MULHOUSE, il estime qu'il ne faut pas en rajouter ou envisager une variante pour éviter l'augmentation de trafic dans la commune.
- Un participant fait part de son désaccord à l'assemblée quand à la solution proposée. Selon lui, si la route débouche sur le boulevard urbain, elle arrive sur une voie et paraît plus judicieuse. La circulation dans DIDENHEIM est passée de 3 000 à 18 000 véhicules/jour et de ce fait espère que la liaison pourra soulager en partie la commune de ce trafic.

De plus, il estime que la réglementation poids lourds n'est pas respectée et qu'une cinquantaine de poids lourds traversent la commune chaque jour, malgré l'interdiction. Il pense qu'il faudrait aussi encourager le co-voiturage et informe qu'il y a une zone humide à DIDENHEIM.

- Un particulier souhaite revenir sur la question du rond-point de DIDENHEIM. Jusqu'alors, pour accéder à l'autoroute, il fallait passer par DIDENHEIM. Il comprend que les habitants soient excédés, mais aujourd'hui, malgré la Rocade Ouest de MULHOUSE, ils n'évitent pas DIDENHEIM. Sa suggestion serait d'étudier un embranchement direct de la route au niveau du pont qui rejoint le GIFOP. Cela soulagerait DIDENHEIM au lieu de tout ramener sur ce rond-point.
- M. le Président du Comité de Soutien à la Nouvelle Liaison MULHOUSE-ILFFURTH-ALTKIRCH et BURNHAUPT-ALTKIRCH (Comité de soutien MIABA) profite de l'invitation à s'exprimer et explique qu'en tant que président du MIABA, il est favorable, mais exprime une retenue quant au fonctionnement du giratoire.
- Un habitant estime que le giratoire n'est pas une bonne solution et que la réalisation d'un tunnel dans la colline serait plus judicieuse.

- Trafic :

- Une personne estime qu'un habitant de BERNWILLER, un habitant de SPECHBACH-LE-BAS et un habitant de FROENINGEN (en l'occurrence lui) se sont exprimés pour le projet. La situation actuelle étant impossible, il est tout à fait favorable

au projet. Néanmoins, il s'interroge sur les travaux de la déviation d'ASPACH qui sont en cours et sur la circulation venant de la route de BELFORT, de la vallée de FERRETTE et de WALDIGHOFFEN. Tout ceci ne va-t-il pas se reporter dans SPECHBACH-LE-BAS.

- Un autre participant se demande si les poids lourds ne vont pas passer sur la RD 18bis.
 - Environnement :
- Le propriétaire d'une chasse à FROENINGEN se demande s'il est prévu une déviation des grands gibiers et si la future route sera grillagée.
- M. PLUSKOTA s'adresse à l'assemblée en tant que représentant local d'Alsace Nature. Il informe qu'il est opposé à la création d'une infrastructure routière qui est contraire aux objectifs de développement durable. Il partage l'exaspération des riverains, mais pense que le projet aura un effet d'aspiration, avec une augmentation du trafic et des émissions de gaz à effet de serre et qu'il n'est pas en phase avec le Plan Climat de la CAMSA et détruit des espaces agricoles. Les rétablissements ne comportent pas de réelles mesures compensatoires. Il considère qu'il faut développer les transports en commun, inexistant dans ce secteur et développer le co-voiturage. Il rappelle également que le projet concerne des zones inondables, qui doivent donner lieu à une restitution à hauteur de 1,5 fois l'emprise.

Il estime aussi que le projet a été élaboré en période de croissance continue et qu'aujourd'hui il n'y a plus de croissance. Certains experts considèrent que la consommation sera divisée par 4 dans 10 ans et qu'avec la pénurie du pétrole, le co-voiturage sera la règle. Cette route sera donc dérisoire. Elle entraîne la destruction de la biodiversité. Il se demande pourquoi ne pas réaliser une route couverte, puisqu'elle est en partie en remblais.

- L'adjoint au Maire d'ILLFURTH comprend qu'il y ait des critiques, mais insiste sur le fait que les riverains et les habitants représentent plusieurs milliers de personnes pour qui ce projet sera une vraie amélioration. Le projet répond aux contraintes du développement durable, qui inclut également la santé des hommes. Concernant les émissions de gaz à effet de serre, il pense qu'il y aura encore des voitures en 2035 mais que d'ici là, elles seront propres. Selon lui, le raisonnement d'Alsace Nature ne tient pas.
- Le Maire d'ILLFURTH indique que la commune n'est pas sans préoccupation concernant le climat. Il y a un Plan Climat dans le Sundgau. A ILLFURTH, la voie ferrée cause des nuisances sonores et il espère la réalisation d'un Tram-Train dans le secteur. Des études de transport ont été faites et le souhait d'ILLFURTH est d'avoir un cadencement entre MULHOUSE et ALTKIRCH, avec une voie vers WALDIGHOFFEN et une vers BELFORT, ALTKIRCH étant un nœud ferroviaire. Il regrette que le projet ne soit pas fait de déviations courtes, mais comprend que leur positionnement serait difficile du fait des zones humides.
- Un autre représentant d'Alsace Nature informe qu'il prend acte de la proposition de M. BIHL concernant l'idée de Tram-Train, qui fait son chemin et qu'Alsace Nature en avait déjà fait la suggestion en 2001-2002. La ligne 52 MORSCHWILLER - MULHOUSE transporte quant à elle 1 ou 2 passagers par jour. De ce fait, il conclut que le Conseil Général a mis en place des transports en commun qui ne sont pas utilisés par la population.
- Un habitant de DIDENHEIM conteste l'avis d'Alsace Nature et indique qu'il voit 600 poids lourds par jour à 5 m de sa porte. De ce fait il se déclare pour la réalisation de la liaison. Néanmoins il s'inquiète sur le délai et des risques de retard que pourraient provoquer de possibles recherches archéologiques.
- Un participant s'indigne du rejet d'Alsace Nature sur tous les projets de déplacement (route, canal...).

- Une personne estime que la France dispose d'excellents ingénieurs et qu'il n'y aura certainement plus besoin de pétrole dans quelques années.
 - Accès agricoles :
- Un habitant de la rue de Heimsbrunn à HOCHSTATT s'inquiète quant au devenir des engins agricoles et de l'utilisation des chemins par les véhicules légers, car cette voie est utilisée pour aller à GALFINGUE.
 - Terres agricoles :
- Une agricultrice en retraite de GALFINGUE déclare être pour la route. Ayant assisté à une réunion publique à MORSCHWILLER, elle estime que le giratoire entre GALFINGUE et SPECHBACH-LE-BAS va soulager la traversée de MORSCHWILLER. Elle se demande ce qu'il en est des acquisitions foncières et des remembrements et si les CCAF sont décidées.
- Le Maire d'ILLFURTH : demande si les commissions peuvent être intercommunales.
 - Phasage :
- Un habitant d'HOCHSTATT pour le projet demande si le projet sera fait en une fois ou en plusieurs phases.
- Un participant estime qu'il faut commencer par la commune de FROENINGEN, du fait du nombre de gens favorables au projet.
 - Divers :
- Un habitant de GALFINGUE, industriel à ALTKIRCH, souhaite que cette route se réalise.
- Le Maire de SPECHBACH-LE-BAS : indique que le «nœud» de SPECHBACH-LE-BAS tend à se desserrer et que le projet pourra avancer. Il explique à l'assemblée que la commune s'était mobilisée contre la liaison car elle était pour le Grand Est, mais que désormais elle travaille avec le Conseil Général pour minimiser les nuisances. Les maisons les plus proches sont à 130 m, avec des protections acoustiques qui sont nécessaires. Le Maire déclare faire confiance au Conseil Général et qu'il souhaite que le projet avance rapidement.

▪ **Réponses du Conseil Général**

- Rappel de l'urgence :
- Il est rappelé que cette réunion est la dernière des 3 organisées dans le cadre de la concertation. Le Conseil Général n'avait pas nécessairement besoin de les faire, mais a choisi d'aller beaucoup plus loin que ce qui est nécessaire, car sa volonté est de prendre en compte les remarques (contre ET pour) et de présenter le meilleur projet à l'enquête publique.
- Le Schéma Départemental d'Aménagement et d'Urbanisme avait déjà prévu un certain nombre de routes. Aujourd'hui, il faut donner suite à ce Schéma Départemental d'Aménagement et d'Urbanisme et aux demandes des élus locaux. Le coût de ce projet est d'environ 100 M€. Il est réalisé avec un souci d'améliorer la situation et de sécuriser les déplacements, par exemple avec des bandes dérasées, qui sont plus sûres mais qui consomment plus d'emprise. Il conviendra également de réaliser des chemins de défrètement à l'occasion du projet.
 - Raccord DIDENHEIM :
- Les études de trafic réalisées ne montrent pas d'augmentation de trafic dans DIDENHEIM et permettent de dimensionner de manière efficace le futur giratoire. Il est en cohérence avec le SCOT de MULHOUSE. Concernant le point de raccordement : la Rcade Ouest est une 2 x 2 voies, avec des comportements autoroutiers de la part des

usagers. La liaison ALTKIRCH – MULHOUSE - BURNHAUPT-LE-BAS sera une 2 voies et il est donc nécessaire que les automobilistes comprennent que l'on est sorti d'une voie de type autoroutier pour revenir sur une route classique. Cela nécessite donc un giratoire et empêche tout raccordement direct de ce projet à la Rocade Ouest de MULHOUSE.

- Il avait été question dans les discussions sur le SCOT de réaliser un tunnel dans la colline, mais cela n'a pas été retenu. Le Schéma Départemental d'Aménagement et d'Urbanisme et le SCOT s'imposent. Le projet doit évoluer par rapport à la réglementation, au SCOT et aux marges qui sont données. S'il y a des interdictions, elles doivent être prises en compte.

- Trafic :

- La mise en service de la déviation d'ASPACH dévie ASPACH, mais ne rend pas l'itinéraire vers MULHOUSE ou BURNHAUPT-LE-BAS plus intéressant. Il reste des villages à dévier. Elle va donc régler le problème d'ASPACH, et accueillera plus de poids lourds le jour où la liaison ALTKIRCH-MULHOUSE-BURNHAUPT-LE-BAS sera en service.
- La déviation d'ASPACH prendra tout son sens avec l'ensemble du projet et là, on aura de vrais changements de comportements. Il y aura peut-être des comportements intermédiaires, mais le gros du trafic utilisera la route actuelle et utilisera le contournement d'ASPACH – BURNHAUPT-LE-BAS ou ALTKIRCH.

- Environnement :

- Les inventaires faune-flore ont été faits en 2006-2007 et ont déterminé les lieux de passage de la faune, qui a tendance à suivre les cours d'eau. Des ponts élargis sont donc prévus, pour la faune.
 - La route sera grillagée à proximité des passages à faune afin de rabattre le gibier vers ces passages.
 - L'emprise du projet est de 80 ha sur 17,5 km. Concernant les inondations, il est vrai que le PPRI prévoit une restitution de 1,5 fois le volume utilisé. Dans la vallée de la Largue, puisqu'il s'agit de cette zone, des viaducs seront créés et les terrains sont sur-creusés et retransformés en prairie pour compenser les volumes occupés par les remblais. Il y a donc bien compensation et création de prairies humides en compensation de cultures céréalières.
 - Les services de l'Etat et le Conseil Général ont mis à l'étude des emplacements de parking pour du co-voiturage, notamment pour les gens qui vont vers Bâle. Le Département réalise des routes, mais travaille aussi avec les acteurs et dans le sens de la modernisation, pour éviter les gaz à effet de serre et trouver des solutions durables. Avec le projet, 12 villages vont être épargnés avec 17 km. Si des contournements locaux avaient dû être réalisés pour chaque village, la distance aurait été plus longue, cela coûterait plus cher et cela générerait plus de pollution.
 - Les recherches archéologiques sont une obligation. Les opérations se font en deux étapes : il y a d'abord des pré-fouilles, qui donnent lieu à un rapport de la Direction Régionale des Affaires Culturelles. S'il y a effectivement des fouilles qui sont décidées sur la base de ce rapport, alors le planning sera modifié.
- Accès agricoles :
- Il n'y aura pas d'accès possible entre les chemins et le projet en dehors des giratoires. Il n'y a aucun risque qu'il y ait de la circulation parasite sur les chemins agricoles. Ils sont vallonnés et ne permettent pas de rouler à plus de 40 km/h. Ils ne sont donc pas intéressants pour les véhicules légers.

- Les chemins existants seront rétablis mais il n'y aura pas plus d'accès qu'auparavant. S'il y a du trafic parasite, il ne viendra pas du projet. Concernant les options Nord 1 et Nord 2, le projet est en déblai au droit du chemin de Heimsbrunn: il est donc en dessous du terrain naturel, ce qui constitue un merlon naturel. De plus, les études acoustiques ont montré que les deux options sont équivalentes.
- Le Conseil Général ne fait pas seulement des routes, il a aussi en charge les transports interurbains, dans lesquels il investit 30 M€ /an. Il a investi également, en 2009, 5 M€ sur les pistes cyclables, 12 M€ pour le TGV Rhin-Rhône et 2 M€ pour le Tram-Train, soit un total de 49 M€. De plus, Les transports scolaires sont assurés dans ce secteur comme dans tout le département.
 - Terres agricoles :
- Les acquisitions foncières se font après l'enquête publique. Le Conseil Général a alors le feu vert pour procéder à des acquisitions à l'amiable, à des prix estimés en fonction du secteur agricole concerné. Il y a également diverses indemnités qui peuvent être versées. La problématique agricole est aussi prise en compte pour aider les agriculteurs à retrouver des terrains. Le Conseil Général a d'ailleurs acheté des terrains depuis 6 ans, qui sont disponibles via les SAFER. Il y a 100 ha disponibles en portefeuille : c'est aussi une monnaie d'échanges, avec des terrains accessibles pour les exploitants concernés par le réseau routier. S'il y a d'autres opportunités d'achat de terrains, ils seront acquis afin de ne pas mettre en péril une exploitation. Concernant les remboursements, c'est une possibilité qui dépend de la demande locale. Cela a été mis en place de droit, ce qui signifie que le Conseil Général ne peut pas s'y opposer. C'est alors aux CCAF qu'appartient la décision de lancer ou pas un remboursement. S'il doit avoir lieu, il y a des démarches à faire à temps, pour coïncider avec les travaux.
- Il peut y avoir des CCAF et des CIAF (commission intercommunale d'aménagement foncier) si cela est souhaité.
 - Phasage :
- Le Conseil Général a la volonté de tout réaliser en même temps

B. La branche SUD (SPECHBACH-LE-BAS, SPECHBACH-LE-HAUT, HEIDWILLER, ST BERNARD)

- Impacts :
- Un habitant d'HEIDWILLER estime que le Conseil Général doit faire en sorte qu'il n'y ait pas plus de bruit qu'avant, malgré le fait que le bruit futur soit inférieur au seuil acceptable.
- Une personne demande quelles seront les protections anti-bruit et quelles seront leurs caractéristiques (hauteur, matériaux,...)
- Un autre habitant indique que le bruit monte et qu'un écran de 1,50 m ne peut pas suffire ! Qu'il n'y a qu'à entendre le bruit que fait un scooter qui va de HEIDWILLER à SPECHBACH-LE-BAS pour se rendre compte qu'il y aura quand même du bruit à HEIDWILLER.
- Un participant estime qu'un ouvrage d'art de 60m dans la traversée de la vallée n'est pas suffisant et qu'habitant à proximité il estime que c'est un ouvrage de 240 m qui serait nécessaire.
- M. le Maire de HEIDWILLER indique qu'il y a une législation très précise et qu'actuellement, il ne serait plus question de dB(A), mais d'émergence (c'est le ressenti des personnes). Qu'en voulant baisser le niveau sonore à partir d'une nouvelle route, du

bruit sera exporté et que c'est bien un cas issu du domaine de l'émergence du bruit. Il y a bon nombre de maisons qui, actuellement, n'ont pas de nuisances sonores liées à la route.

- Un habitant d'HEIDWILLER affirme que toutes ces informations sont théoriques. Que s'il était mesuré à HEIDWILLER le bruit d'un moteur d'une mobylette, le Conseil Général comprendrait qu'une route entraîne forcément du bruit supplémentaire. Le bruit monte, et avec les vents dominants Ouest-Est, le bruit va revenir sur la commune de HEIDWILLER. Il demande alors ce que le maître d'ouvrage compte faire pour que le niveau sonore à HEIDWILLER ne soit pas aggravé.
- Un habitant demande à ce que des murs anti-bruit de 4m de hauteur soient réalisés à la place de ceux prévus à 1,50 m.
- Un participant informe qu'il y aurait des revêtements qui absorbent mieux le bruit de la route et demande si ce type de matériaux ne serait pas envisageable ?
- M. Laurent MEYER, Président de l'APER (Association Pour l'Eloignement de la Route) indique que dans le Schéma Directeur, il n'était pas question de déplacer ou d'apporter des nuisances nouvelles. Les différents aménagements sont incompatibles avec le fait que la nouvelle route ne doit pas apporter de nouvelles nuisances. Du point de vue de la promenade, c'est sans doute l'endroit le plus fréquenté par les familles. Le profil en travers matérialisé par l'APER avait 14 m de large. Il faut savoir que la route en fait sera le double : 30 m de large.
Il s'interroge sur l'augmentation de trafic. Sous prétexte de mettre des protections acoustiques, on ne peut pas dire que ça fera moins de nuisances.
Il estime que tout ce qui a été évité ailleurs va être fait sur ce secteur et que le projet va drainer l'ensemble du trafic du Sundgau. Il demande ce qu'il en est par rapport aux prescriptions du Schéma Directeur.
- Un Conseiller Municipal de HEIDWILLER pense qu'il y aura d'autres impacts que le niveau sonore. A 5 minutes de MULHOUSE, il y aura un impact sur le foncier, est-ce que les jeunes pourront toujours s'installer ? Peut être aussi il y aura des impacts sur la délinquance, bien sûr il y aura des impacts positifs sur l'économie de nos villages, mais ce projet nous met dans la banlieue de MULHOUSE... A-t-on une liste exhaustive des impacts pour nous ?
- Un participant demande s'il y a un retour d'expérience, par exemple, de la pénétrante de GUEBWILLER.
 - Coût :
 - Un participant demande s'il existe un estimatif des coûts et des dérives par rapport aux coûts initiaux pour l'ensemble du projet.
 - Canal :
 - Une personne demande si le tracé prend en compte l'éventualité d'un canal à grand gabarit.
 - Donner son avis :
 - Un habitant souhaite savoir qui peut dire oui et qui peut dire non à ce projet. Si quelqu'un peut encore dire non ou si c'est déjà décidé.
 - Un autre habitant pense que les élus présents n'ont pas répondu à la question de savoir qui peut dire non, et que la procédure a simplement été énoncée. La municipalité doit se prononcer : que se passe-t-il si elle dit non ?
 - Phasage :
 - Une personne souhaite savoir si les deux parties du Y vont se réaliser en même temps.

- Giratoire SUD de SPECHBACH-LE-BAS
- Un particulier estime qu'une demande n'a pas été prise en compte. En effet pour le rond point, il avait été demandé de le positionner entre la Largue et le Canal.
- Une autre personne demande pourquoi ce rond point est si important et pense que si on met un rond point à l'entrée du village cela ne le déléstera pas.
- Station d'épuration :
- Un particulier demande pourquoi on ne passe pas au SUD de la station d'épuration.
- Un autre ne comprend pas pourquoi dans certaines vallées il est possible de construire des stations d'épuration dans les zones inondables et non dans celle de la Largue.
- Zone inondable :
- Un particulier ne comprend pas pourquoi il n'est pas possible de donner un coup de pelle en zone inondable, alors qu'un viaduc sera réalisé.
- Terres agricoles :
- Un habitant de SPECHBACH-LE-BAS s'indigne que personne ne parle des expropriations, alors que les meilleures terres sont touchées et que, de ce fait il estime qu'il faut les acheter plus chères.
- Un particulier demande pourquoi la commune SPECHBACH-LE-BAS a donné des terres aux autres villages pour la déviation d'ASPACH.
- Un autre ne comprend pas pourquoi après avoir donné des terres pour la déviation d'ASPACH, les agriculteurs de Spechbach-le-Bas risquent de récupérer des parcelles d'autres communes. Il estime que ni la SAFER, ni le Conseil Général ne veulent lui répondre.
- Un agriculteur demande combien d'ha de terres agricoles seront pris.
- Un autre agriculteur s'inquiète sur le devenir des parcelles qui sont traversées de part en part et ce que deviendront les triangles de terre délaissés.
- Accès agricoles :
- Un éleveur indique qu'en cas d'inondation, les accès prévus ne lui permettront pas d'aller chercher ses bêtes et souhaiterait que les parcelles soient accessibles par l'amont afin d'obtenir la même configuration qu'actuellement. (A ce jour, il y a un accès entre le Canal et la Largue).
- Délibération du Conseil Municipal :
- Un participant demande pourquoi le Conseil Général n'a jamais tenu compte des délibérations du Conseil Municipal depuis 2001.
- SDAU-SCOT :
- Une personne rappelle que tout le projet a été construit sur la base du Schéma Départemental d'Aménagement et d'Urbanisme et demande si c'est le Schéma Départemental d'Aménagement et d'Urbanisme qui va continuer à régir tout ça, car elle a pris connaissance de l'existence du SCOT.
- Pétition :
- Un participant apporte à la tribune une pétition comportant 243 signatures d'opposants au projet tel qu'il est proposé.

▪ Réponses du Conseil Général

- Impacts :

- Le Conseil Général a pris une hypothèse de forte augmentation de trafic. En général, le trafic croît moins vite que ces hypothèses, ce qui permet de maximiser les protections. Au stade actuel, il est encore trop tôt pour définir le type de matériaux, les ouvrages seront d'à peu près 1,50 m. En effet, le bruit est généré par le contact des pneus avec la route et le moteur.

Il existe des revêtements acoustiques qui permettent de diminuer le bruit pendant quelques temps, mais ils perdent leur qualité en 3 ou 4 ans, et comme ils retiennent davantage l'eau, ils nécessitent plus de sel à l'hivernage.

Il est à noter aussi que certains habitants ont du bruit aujourd'hui et en auront moins demain.

- La liaison ALTKIRCH – MULHOUSE - BURNHAUPT-LE-BAS dévie 12 communes, qui voient leur niveau sonore diminuer de manière importante.
- Le viaduc n'est pas un ouvrage qui traverse toute la vallée, il y aura des remblais.
- L'emprise de la route est exactement de 12.50 m et non de 30 m, qui équivaut à l'emprise d'une autoroute.

- Coût :

- Le coût d'une déviation est d'approximativement 11 M€. Le coût total pour dévier 12 villages aurait été de 132 M€, alors que ce projet est actuellement estimé à 92 M€.

- Canal :

- Le projet de canal à grand gabarit a été abandonné par la Ministre Dominique VOYNET, il n'a donc pas d'existence réglementaire.

- Donner son avis :

- La présente concertation n'est pas une concertation « de façade », des concertations ont été menées à chaque étape et le Conseil Général essaie d'apporter des solutions. Si d'autres remarques sont formulées hors concertation, il est possible d'écrire au Conseil Général et ce dernier les prendra en considération. Le Maître d'Ouvrage a l'intention d'avancer dans l'élaboration du projet pas à pas. Le projet a évolué depuis 2006. En 2011, sera organisée, par le Préfet, une enquête d'utilité publique menée par un commissaire ou une commission d'enquête désignée de façon neutre et objective par le Tribunal Administratif de Strasbourg. Cette enquête sera organisée sur la base du dossier soumis à l'enquête élaboré par le Département. Le public pourra s'exprimer une nouvelle fois lors de l'enquête publique. Lors de cette enquête, divers avis seront demandés par le Préfet du Haut-Rhin aux services régionaux de l'Etat, notamment un avis important sur l'étude d'impact faisant partie intégrante du dossier soumis à l'enquête publique. Puis, l'avis du commissaire ou de la commission sera remis au Préfet et au Département. Ensuite, le Conseil Général devra se prononcer sur l'intérêt général de l'opération, via une délibération dite « portant Déclaration de Projet ». Le Préfet prendra ou pas un arrêté portant Déclaration d'Utilité Publique. Le public aura encore la possibilité de faire un recours contre l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique.

- Phasage :

- L'ensemble du projet est global. Des tronçons pourront se faire plus rapidement que d'autres, mais c'est un projet d'ensemble.

- Giratoire SUD de SPECHBACH-LE-BAS :

- L'accès au village est utile pour les personnes qui travaillent à ALTKIRCH ou en Suisse.
- On ne peut pas positionner un rond point dans une zone inondable, ce n'est pas possible, dans la mesure où il existe d'autres solutions techniquement réalisables. La

question a été posée aux services de l'Etat, qui ont fait part de leur refus catégorique par courrier officiel.

- Station d'épuration :

- La zone inondable de la Largue est maintenant classée Natura 2000, la contrainte est très forte et la route devra impacter le moins possible cette zone.

- Zone inondable :

- Aujourd'hui, il est impossible de supprimer un volume qui accepte de l'eau. Il n'est possible de remblayer une zone inondable qu'en compensant les remblais, c'est précisé dans les PPRI.

- Terres agricoles :

- Les agriculteurs sont aussi pris en compte dans cette concertation. Les propriétaires ne sont expropriés que s'ils ne veulent pas vendre à l'amiable. La SAFER a mis en place un portefeuille de terres pour permettre de proposer une solution, mais c'est elle qui prend en charge cela, ce n'est pas le Conseil Général qui décide.

- Sans doute un remembrement sera nécessaire, dans ce cas le problème de la traversée des terres agricoles ne se posera pas. Il ne faut cependant pas attendre la Déclaration d'Utilité Publique pour en faire la demande.

- Il est à noter que l'emprise est de 80 ha. La SAFER a plus de 100 ha en portefeuille. Le Conseil Général a payé plus de 1 million d'euros pour cela. Quand l'opportunité se présente, la SAFER achète des terrains. Cela permet de les tenir à disposition des agriculteurs pour compenser les surfaces perdues.

- Accès agricoles :

- Le Conseil Général fera le nécessaire pour rétablir les accès agricoles.

- Délibération du Conseil Municipal :

- La situation a évolué et a repositionné celle de 2001. Le projet d'aujourd'hui a été complètement refondu à la suite des remarques exprimées dans les réunions publiques et issues des délibérations des conseils municipaux. Cependant, pour des raisons techniques ou réglementaires, Le Conseil Général ne peut pas tout intégrer.

- SDAU-SCOT :

- Les SDAU restent en place jusqu'au moment où ils seront remplacés par les SCOT. Le SCOT est en cours d'élaboration. Le SCOT devra intégrer tout ce qui est commencé par le SDAU, mais le SCOT pourra réglementer de manière différente.

C. La branche OUEST (BURNHAUPT-LE-BAS, GALFINGUE, AMMERTZWILLER, BERNWILLER)

- Etude sonore :

- Un particulier s'étonne de ne pas avoir vu d'étude sonore sur GALFINGUE.

- Prise en compte de la faune :

- Ce même particulier s'interroge également sur les passerelles à gibiers, dans la mesure où on constate une recrudescence de sangliers et que la présence du gibier sur la route est très accidentogène. Il demande comment ces passages sont prévus.

- Choix du tracé :

- Le Maire d'AMMERTZWILLER estime que le contournement de BURNHAUPT-LE-BAS n'est pas compréhensible. Pour les automobilistes qui vont à MULHOUSE, il y a des bouchons depuis le silo Walch, il demande s'il n'est pas possible de faire mieux.

- Il demande aussi s'il n'est pas possible pas de pousser la branche Ouest plus au Nord vers la forêt pour moins impacter le monde agricole.
- Il estime que pour la protection de l'environnement, il aurait été plus judicieux de garder un rideau vert en évitant de couper de bonnes terres, d'une manière pas forcément adaptée aux contraintes de l'exploitation. Il est prouvé que pour exploiter une parcelle triangulaire, on consomme 1,5 fois plus d'énergie, que davantage de produits polluants sont utilisés. Quant aux terres près des forêts, il y a le problème de l'orientation par rapport au soleil du matin. Quand on retire 1 ha de bonne terre agricole, on diminue le nombre de terrains pour la production et pour nourrir la planète.
- Il informe que les chemins agricoles de moins de 4 m obligent les agriculteurs à aller sur la route.
- M. le Maire de BERNWILLER indique que la commune est favorable à une liaison directe se raccordant à l'échangeur de BURNHAUPT-LE-BAS depuis le début de la concertation. Il invite le public à ne pas se tromper dans son choix afin d'être sûr d'obtenir une situation meilleure que l'actuelle.
- M. le Maire d'AMMERTZWILLER indique qu'il serait possible de passer à 100m de la forêt. L'impact sur l'environnement avec des cultures de maïs et des céréales, à proximité de la forêt, avec tous les insecticides n'est pas une meilleure solution. Il faudrait que la DIREN puisse entendre cela.
- Il précise que les agriculteurs sont toujours ouverts à la discussion et qu'en suivant la lisière de la forêt, cela aurait évité un remembrement.
- Un habitant de BERNWILLER rejoint l'avis du Maire de BERNWILLER quant au fort trafic à l'heure de pointe et pense qu'il faudrait orienter ce trafic via le rond point de SOPPE.
- M. le Maire de BERNWILLER informe l'assemblée que la commune est favorable à cette liaison, qu'elle ne veut pas garder le trafic dans le village, mais qu'elle n'est pas satisfaite du tracé proposé.
 - Carrefour RD 466 - rue de la Croix :
- M. le Maire de BURNHAUPT-LE-BAS indique que l'entreprise Walch a fait une sortie vers la déviation de BURNHAUPT-LE-BAS. Le SDIS sort aussi vers cette rocade. L'accès du SDIS et l'accès aux camions et tracteurs qui vont au silo sont problématiques. Le feu qui est prévu est mal placé.
- M. le Maire de BURNHAUPT-LE-BAS rappelle que la commune n'a jamais refusé un rond point, que ce serait le Conseil Général qui a indiqué que ce n'était pas possible techniquement.
- Un participant s'inquiète sur la cohabitation entre les piétons, les cycles et les camions au niveau du passage inférieur. Il aimerait connaître la largeur du passage souterrain.
- Une habitante de la Zone Artisanale indique qu'il existe une aire de retournement et s'inquiète du devenir et du remplacement de cette dernière si le trafic passe par la zone.
- M. le Maire de BURNHAUPT-LE-BAS rappelle que la commune a perdu 100 ha de terres pour l'autoroute et que le problème de l'accès sur le rond point ne se pose pas seulement par rapport à la forêt, mais qu'il y a aussi un agriculteur, un pépiniériste et un plan d'eau sur lequel il y a un projet.

- Itinéraire cyclable Doller/Sundgau :

- Une personne souhaite que la liaison cyclable entre Doller et Sundgau soit inscrite dans le cadre du projet et que le trafic en provenance de DANNEMARIE soit pris en compte.

- Phasage travaux :

- Un particulier s'inquiète sur le phasage des travaux et demande si la circulation sera coupée ou déviée.
- Une démonstration sur carte établie par un habitant de BERNWILLER est énoncée afin de convaincre l'assemblée qu'avec la branche Nord et l'accès à l'autoroute via la Rocade Ouest de MULHOUSE, la branche Ouest est un luxe. Lors de l'enquête publique, la démonstration de l'utilité de ce tronçon devra être faite.
- Un autre habitant de BERNWILLER s'indigne et rappelle que la branche Ouest aura surtout pour but de sécuriser la traversée du village. Il indique que certains habitants soutiennent ce projet, et aimeraient qu'il soit maintenu.

- Interdiction de transit :

- Une personne indique que sur la route nationale entre MULHOUSE et BELFORT il y a une interdiction de transit pour les plus de 3.5 T qui ne chargent pas ou ne livrent pas sur l'itinéraire. Elle demande si on ne peut pas en faire de même dans le cas de la liaison afin d'éviter la circulation des PL dans le village.

▪ **Réponses du Conseil Général**

- Etude sonore :

- GALFINGUE est à 1 km du projet. Or dans les études bruit, les niveaux de bruit sont à 500 m. Il n'y en aura donc logiquement pas à 1 km.

- Prise en compte de la faune :

- En ce qui concerne le gibier, des ponts routiers ou hydrauliques seront élargis pour permettre le passage de la faune et des clôtures seront placées en lisière de forêts.

- Choix du tracé :

- En réalisant la Rocade Ouest de MULHOUSE, le Conseil Général prouve que la fluidité fait partie des préoccupations de la collectivité mais que cette dernière ne va pas investir 92 M€ sans avoir des garanties sur la fluidité. Les calculs ont été faits jusqu'en 2035, c'est à dire 20 ans après la mise en service de l'infrastructure.

- Il y a des espèces protégées en lisière, et la DIREN est très regardante, c'est pour cela que le projet n'a pas été rapproché de la forêt. Les administrations compétentes ont été consultées, et une réponse négative indiquant une forte opposition contre un passage en forêt ou en lisière a été reçue en hiver 2007.

- Carrefour RD 466-rue de la Croix :

- Le Maître d'ouvrage a envisagé un passage inférieur car il y avait une demande. Il est important maintenant de savoir quelle proposition peut solutionner le problème. Toutefois, il semble qu'apparaissent de nouveaux aspects et il est nécessaire de se demander s'il faut revenir au rond point.
- Il est proposé de rencontrer la commune, le SDIS et les établissements Walch pour régler ce problème.
- Le passage inférieur sera composé de 2 voies de 3 m et deux trottoirs de 2 m, ce qui va bien au delà du minimum qui se pratique à 1.40 m.

- Si le point de retournement de la Zone Artisanale est nécessaire, il sera conservé. Cependant, il aurait été judicieux de l'indiquer dans la précédente phase de concertation ou dans les registres. La réunion organisée avec la mairie, le SDIS et les établissements Walch sera l'occasion d'en parler plus en détails.
 - Itinéraire cyclable Doller/Sundgau :
- Le trafic en provenance de Dannemarie existe déjà, les usagers prennent la RD 103 et débouchent déjà sur BURNHAUPT-LE-BAS. Il n'y aura donc aucune augmentation de trafic.
- Une voie multifonction revêtue tout le long du projet est réalisée afin de servir aux agriculteurs, mais aussi aux cyclistes et aux piétons. Pour une liaison cyclable spécifique, il faudra voir avec le SDAU ou le SCOT de Thann.
 - Phasage travaux :
- L'objectif pour les travaux est 2012 – 2015. L'aspect phasage n'est pas encore étudié. Normalement, les travaux se font sous circulation, mais ce n'est pas définitif.
- Le bureau d'études de trafic a testé l'hypothèse de ne faire que les branches Nord et Sud, et il a été confirmé que si on ne fait pas la branche Ouest, le trafic ne sera pas dévié des villages de SPECHBACH-LE-BAS, SPECHBACH-LE-HAUT et BERNWILLER.
 - Interdiction de transit :
- Légalement l'interdiction de transit ne peut être réalisée que s'il existe un autre axe routier parallèle qui peut recevoir ce trafic. Actuellement c'est impossible. S'agissant d'un pouvoir de police de la circulation en agglomération, il appartiendra aux Maires de mettre en place une telle interdiction une fois la liaison réalisée. Cependant, il est constaté que sur ce type d'interdiction, les taux d'infractions sont assez importants.

3. Avis des administrations

L'avis des services de l'Etat suivants a été sollicité :

- La Chambre d'Agriculture ;
- La Direction Régionale de l'Environnement ;
- La Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt ;
- La Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales ;
- Le Service Départemental d'Incendie et de Secours.

Les principaux points des avis des administrations sont repris ci-dessous.

- La Chambre d'Agriculture

Tronçon OUEST :

Les agriculteurs souhaitent qu'un seul chemin soit rétabli sur le côté NORD du tracé et que quelques aires de retournement soient aménagées (par exemple au niveau des ponts ou des passages souterrains).

- Ajustements locaux :

- BURNHAUPT-LE-BAS :

Il faut repenser la desserte de la partie NORD du village entre le passage inférieur et le giratoire, afin que les agriculteurs accèdent à la RD 466 sans passer par le village. Dans ce sens, un espace suffisant sera prévu afin de pouvoir manœuvrer entre le passage inférieur et le chemin de défrèvement.

Les parcelles situées au SUD du village ne sont pas rétablies. En effet, le chemin actuel est utilisé par la reprise de la route existante. Il faudra prévoir un rétablissement d'accès.

- Route de GALFINGUE :

Il faut revoir la géométrie du chemin d'accès au bois et au chemin de défrèvement, ce dernier est trop perpendiculaire et étroit du fait du talus prévu. Les agriculteurs en provenance de Bernwiller ne peuvent pas tourner de façon correcte.

- Entre BERNWILLER et SPECHBACH-LE-HAUT

Les agriculteurs estiment que le tracé est plutôt bien positionné, mais ils souhaitent qu'il soit déplacé sur le chemin le plus proche de SPECHBACH-LE-HAUT.

Le chemin agricole reliant BERNWILLER et GALFINGUE est peu utilisé. D'un point de vue agricole, les terrains traversés sont mis en valeur, à l'OUEST par des habitants de BERNWILLER et à l'EST par des habitants de SPECHBACH-LE-HAUT. Ils vont rarement en direction de GALFINGUE.

De ce fait, il apparaît que le projet de rétablissement entre les RD 8 et RD 19 n'est pas nécessaire, la zone pouvant être desservie de part et d'autre par le chemin de défrèvement et les accès depuis les 2 routes départementales.

Des chemins agricoles, situés à proximité du tracé, en particulier au NORD de SPECHBACH-LE-HAUT n'auront plus de raison d'exister.

Dans le cas où la CCAF décide de ne pas se prononcer en faveur d'un aménagement foncier, la Chambre d'Agriculture demande à ce que le démantèlement soit réalisé dans le cadre de l'aménagement routier, comme mesure compensatoire à cet aménagement.

Il n'a pas été possible de déterminer la position des réseaux de drainage qui semblent localement assez nombreux sur ce tronçon.

- Choix de l'option :

L'option n° 2 est retenue. Cette dernière présentant un impact moindre en terme de foncier agricole.

Tronçon SUD

- Problématique des accès dans la partie de la zone inondable de la Largue :

- Sur le côté Ouest, le projet d'aménagement prévoit le démantèlement de l'ancienne RD 466 afin de limiter l'effet de barrage créé par le talus et son remplacement par un chemin de desserte proche du terrain naturel.

Le secteur de la Largue permet aux éleveurs de mettre des animaux en pâture pendant la période estivale. Cependant, en période d'orage, ils doivent être vigilants à la montée

des eaux et venir rapidement chercher les animaux pour les protéger des crues soudaines.

Les agriculteurs souhaitent que la route actuelle soit maintenue en l'état afin d'accéder rapidement aux zones de pâture sans danger.

- Une parcelle de pré est actuellement accessible directement par la RD 466. Le projet d'aménagement ne prévoit pas d'accès à cette parcelle.
- Accès à la partie Est de la future voie :
Le projet routier prévoit de réaménager l'accès à cette zone à partir de HEIDWILLER, par le pont au-dessus du canal. Les agriculteurs précisent qu'actuellement, tous les exploitants agricoles mettant en valeur cette zone (aussi bien de SPECHBACH-LE-BAS que de HEIDWILLER) y accèdent par l'actuelle RD 466. L'accès par le canal est trop étroit et très sinueux et le chemin n'est pas stabilisé, ce qui ne permet pas un passage aisé avec les véhicules agricoles, et ce d'autant plus lorsqu'ils sont chargés (bêtaillère et ou chargement de foin). De plus, le secteur est plus vite inondé près du canal, la zone étant topographiquement plus basse.

Ils demandent à ce qu'un accès soit rétabli à partir de la RD 466, zone topographiquement plus haute et hors d'eau pendant une période plus importante.

La prise en compte de ces demandes est primordiale pour le maintien des élevages et des prés dans la zone inondable de la Largue.

En effet, de nombreux documents d'orientation, en particulier le GERPLAN et Natura 2000, préconisent le maintien des zones enherbées dans ce secteur. L'ensemble de la zone inondable de ce secteur de la Largue est mis en valeur par 6 à 7 éleveurs (de SPECHBACH-LE-BAS, HEIDWILLER, GOMMERSDORF,...) par la mise en pâture. Or, si aucun accès correct n'est maintenu, il est à craindre l'abandon de l'élevage et donc la disparition des prés au profit de la céréaliculture.

Ce changement de mode cultural ne sera certainement pas bon pour la limitation des risques de crue.

- Rétablissement de chemin agricole entre le village et le tracé (au Sud) :
La zone agricole est directement accessible par la rue de HEIDWILLER (nommée Spechbacherweg). Le chemin tel qu'il est projeté n'est pas nécessaire car il couperait le parcellaire rétabli en deux parties, en rendant l'exploitation difficile. La création de ce chemin n'est pas souhaitée.

Tronçon Nord

- Chemins de défrètement le long de la voie nouvelle :

- Extrémité Nord :

Le parcellaire de ce secteur est desservi par un chemin, en bon état, situé le long de la forêt. Dans le cadre de l'aménagement routier, il est proposé de créer un nouveau chemin présentant un intérêt général pour l'ensemble des agriculteurs cultivant des terrains dans la partie Nord du ban communal et permettant de rejoindre la RD sans avoir à traverser HOCHSTATT. Cependant, il risque d'y avoir une redondance avec le chemin existant, qui ponctionnera une emprise supplémentaire de terrains agricoles. Compte tenu du parcellaire existant, les agriculteurs sollicités se sont légitimement posés la question de l'utilité de ce nouveau chemin de défrètement projeté depuis le giratoire sur la RD et jusqu'au premier aménagement de franchissement (passage supérieur).

Au regard de ces éléments, la Chambre d'Agriculture est favorable à la création du chemin de défrètement sous la seule condition de la mise en place d'un aménagement foncier avec inclusion d'emprise, permettant une répartition des prélèvements fonciers sur l'ensemble des propriétaires et des exploitations agricoles. La Chambre d'Agriculture indique aussi que pendant la phase d'aménagement foncier menée en parallèle avec la phase des travaux du chantier routier, et dans l'optique d'une limitation des prélèvements fonciers comme du respect des finances publiques, les agriculteurs concernés et ses services se tiennent à la

disposition des services du Conseil Général, afin de réajuster la position des chemins à créer ou à maintenir.

La barrière sur le giratoire de raccordement à la déviation de DIDENHEIM est à maintenir. Il serait également nécessaire de réglementer le stationnement devant cette barrière (stationnement interdit).

- Près d'ILLFURTH :

La Chambre d'Agriculture est tout à fait favorable à la création des chemins de défrètement en enrobé, comme projeté, à l'exception d'une portion sur ILLFURTH : portion de chemin reliant une portion existante entre la voie future et la zone bâtie et le giratoire. Cette portion mérite d'être seulement empierrée.

Les agriculteurs nous ont par ailleurs signalé que la portion de chemin enrobé venant de la commune d'ILLFURTH n'est pas un chemin hors gel.

- Drainages :

Sur tout le tronçon Nord, les terrains traversés sont drainés. Les agriculteurs ont attiré l'attention sur la problématique de l'hydraulique qui devra être prise en compte. Les exutoires (fossé ou canalisation) devront être prévus et dimensionnés afin de réceptionner les eaux actuellement récoltées (rétablissement des exutoires existants).

Deux secteurs sont particulièrement sensibles :

Au Nord, aux alentours du premier ouvrage de franchissement: le drain principal (Ø 600) collecte l'eau des différents drains répartis sous les parcelles avant d'aboutir dans le ruisseau situé en aval. Il mérite d'être pris en compte. Or, le plan présenté en commune ne laisse apparaître ni son existence, ni son réaménagement.

Les agriculteurs sollicitent le rétablissement de ce drain principal, ainsi que la création d'un voire plusieurs passages sous la voie afin de reconstituer correctement les drains secondaires.

Plus au Sud, à hauteur de l'ouvrage de franchissement de FROENINGEN.

- Choix de l'option :

Afin de faire écho à l'avis émis en début d'année 2007 (choix du tracé Nord 1) et afin de permettre un meilleur réaménagement futur du parcellaire agricole entre la nouvelle route départementale et les boisements à proximité, l'option n° 2 est retenue.

Demandes d'ordre général

- Mesure compensatoire : dans un objectif de limitation des impacts de l'infrastructure sur le foncier agricole, la Chambre d'Agriculture sollicite la mise en place d'aménagements fonciers avec inclusion d'emprise sur l'ensemble des territoires communaux concernés. Elle serait favorable à la création de commissions intercommunales d'aménagement foncier.
- Chemins : sur les chemins de défrètement, il serait nécessaire de créer quelques aires de croisements pour les véhicules agricoles, par exemple à proximité des ponts ou passages souterrains.
- Poursuite de la concertation : les agriculteurs souhaitent qu'un bilan sur le tracé et les aménagements connexes retenus leur soit exposé lors d'une réunion avant que le projet ne soit présenté en enquête publique.

- Sécurité sur les chemins de défrètement : la crainte des agriculteurs réside dans la cohabitation avec les autres usagers du futur chemin de défrètement, en particulier des cycles.
Ils constatent que souvent, les cyclistes, en groupe, utilisent toute la bande de roulement et ne se déportent pas pour permettre un passage plus aisé aux véhicules lourds et peu maniables qui ont toute légitimité à circuler sur ces voies. Ils souhaitent que soient mis en place des panneaux "priorité aux engins agricoles".

◦ La Direction Régionale de l'Environnement

En terme de gestion et d'aménagement de l'espace, ce nouvel ouvrage vient cloisonner et fragmenter des espaces naturels et ruraux et ajouter ainsi une complexité supplémentaire dans un environnement déjà contraint. La logique de construction propre à cet ouvrage s'impose à l'organisation traditionnelle du territoire et à sa géographie ce qui entraîne une difficile insertion de l'ouvrage dans le territoire et un risque de rupture des continuités paysagères et écologiques.

- Observations relatives à l'analyse de l'état initial de l'environnement :

D'une manière générale la qualité et la précision des inventaires réalisés sur la faune et la flore permettent de caractériser les différents enjeux et les contraintes associés aux espèces. Les cartes de synthèse de l'écologie du paysage, comprenant notamment les axes préférentiels de déplacement de la faune, sont des compléments essentiels des études floristiques et faunistiques.

C'est en effet cette approche fonctionnelle et dynamique qui permettra de mieux définir les impacts des infrastructures linéaires projetées.

Au vu des documents précités les observations portent sur les points suivants :

- Le renforcement de la cohérence entre l'identification des axes de déplacement et la carte de synthèse des enjeux.
- La hiérarchisation des axes de déplacement.
- La caractérisation des sites de reproduction et des aires de repos des espèces protégées.
- Observations et prescriptions générales relatives au dossier d'étude d'impact qui sera soumis à l'avis de l'autorité environnementale avant enquête publique :

Afin de sécuriser le dossier sur le plan juridique l'étude d'impact devra notamment :

- Délimiter les zones humides et analyser les incidences du projet sur leur fonctionnalité.
- Présenter une demande de dérogation à la protection d'espèces protégées qui, le cas échéant, pourraient être impactées.
- Définir précisément les mesures de suppression, de réduction et de compensation des impacts adaptées et intégrées dans un projet environnemental élaboré à l'échelle de l'itinéraire routier.
- La prise en compte de Natura 2000 Vallée de la Largue et Vallée de la Doller en application de l'article L 414-4 du code de l'environnement :

° La Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt

La DDAF n'a pas de remarque particulière sur le tracé proposé, élaboré en concertation avec les différents partenaires.

Concernant les ouvrages de franchissement, le projet devra proposer des cadres ou des buses à demi enterrés pour toutes les traversées de cours d'eau, qu'ils soient permanents ou temporaires.

Les ouvrages d'assainissement n'appellent pas de remarque particulière. Toutefois il paraît opportun d'envisager un suivi qualitatif des eaux de rejet sur 2 des bassins (analyse d'eau pour les paramètres MEST, hydrocarbures et PH par an).

Il y a lieu de déposer une demande d'autorisation de défrichement pour les divers massifs boisés affichés sur le tracé.

Au titre de l'évaluation d'incidences Natura 2000, il conviendra de prendre en compte l'effet cumulatif avec les autres projets routiers à venir ou en cours de validation (ex : déviation Aspach). En cas de présence d'espèces protégées animales ou végétales, une demande de dérogation devra être sollicitée auprès de la DIREN Alsace, service instructeur.

° La Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales

- Impact sur les eaux souterraines utilisées pour l'alimentation en eau potable :

L'échangeur de l'autoroute A 36 de BURNHAUPT-LE-BAS est situé dans la Zone B du périmètre de protection rapprochée des captages d'eaux de la Basse Vallée de la DOLLER, ayant fait l'objet d'un arrêté préfectoral du 17 avril 1978 de Déclaration d'Utilité Publique. La DDASS émet un avis favorable à l'aménagement envisagé au niveau de l'échangeur de l'autoroute A 36, qui prévoit de récupérer toutes les eaux pluviales de ruissellement sur les parties neuves du projet, vers un bassin de rétention et de traitement étanche des hydrocarbures et permettant de confiner une éventuelle pollution accidentelle. Par contre, il serait bon que le réseau d'assainissement de l'autoroute soit au préalable vérifié et mis en conformité.

- Impact des nuisances sonores du projet :

Les résultats de l'étude acoustique relative à la création de la voie nouvelle conclut au respect des seuils réglementaires des niveaux sonores de 60 dB(A) sur la période diurne et de 55 dB(A) fixés par l'arrêté du 5 mai 1995 sur la période nocturne, pour les bâtiments d'habitation.

Aucune protection acoustique n'est donc à prévoir dans le cadre de la création de la liaison ALTKIRCH - MULHOUSE - BURNHAUPT-LE-BAS.

- Impact sur la qualité de l'air et la santé :

Les observations et remarques de la DDASS sur le dossier d'études préliminaires sur la qualité de l'air figurant dans son courrier du 20 août 2007 ont été prises en compte.

° Le Service Départemental d'Incendie et de Secours

Le projet du Conseil Général prévoit un passage inférieur pour la rue de la Croix, sous la RD 466. Aucune voie d'insertion ne permet de rejoindre cette route. Pour permettre aux véhicules de secours de la rejoindre, la Direction des Routes et des Transports propose de créer une voie d'accès à l'angle Sud-Est du terrain. Cet accès serait condamné, en temps normal, par une barrière. Des feux tricolores permettraient de sécuriser la pénétration sur la RD 466.

Cette disposition va à l'encontre des principes qui ont conduit la conception du centre de secours. Alors que la plupart des sapeurs-pompiers empruntent la RD 466, puis la rue de la Croix pour rejoindre le Centre de Secours, ils seront obligés de passer par le village. Ce qui équivaut à traverser le village, à passer devant l'école, le centre périscolaire et la place du marché. La perte de temps et les problèmes de sécurité ne sont pas à démontrer.

L'orientation du bâtiment ne correspond plus aux sorties des véhicules. La remise du VSAV, qui est le véhicule le plus sollicité, est actuellement face à la rue de la Croix. Dans la configuration du projet, la sortie de ce véhicule va se retrouver à l'opposé du terrain, obligeant plusieurs manœuvres avant de pouvoir rejoindre la voie d'accès au CS. De plus, il n'est pas possible de déplacer ce véhicule dans une autre remise puisqu'il dispose d'une cellule particulièrement aménagée en raison des contraintes sanitaires. Pour permettre l'accès à la RD 466, il faudra revoir l'ensemble de la voirie entourant le centre de secours, afin d'éviter des manœuvres fastidieuses, sources de perte de temps et d'accidents.

Enfin, au retour d'intervention, les véhicules de secours devront traverser le village pour rejoindre le centre de secours.

Si la rue de la Croix devait disparaître partiellement ou en partie devant le terrain du centre de secours, la situation serait alors aggravée. Il n'est pas envisageable de créer un accès direct depuis la RD 466. La gestion des arrivées des sapeurs-pompiers, avec un étalement important dans le temps, venant du Nord comme du Sud, va paralyser la liaison et le départ des secours. Rien n'est indiqué permettant de comprendre comment sera gérée l'ouverture de la barrière. Les feux passant au rouge, vont bloquer l'accès des sapeurs-pompiers qui sont encore sur la route.

Pour ces raisons, le SDIS souhaite, en remplacement du passage inférieur, la création d'un carrefour giratoire.

V. DEROULEMENT DE LA SECONDE PHASE DE LA CONCERTATION (complément de concertation sur les dessertes de BURNHAUPT-LE-BAS)

Dans le cadre de la seconde phase de concertation, les modalités de desserte de l'agglomération de BURNHAUPT LE BAS envisagées dans l'avant projet, notamment la suppression de l'accès direct à la RD 466 au droit de la rue de la Croix et son remplacement par un passage inférieur, ont fait l'objet de plusieurs observations au travers du registre d'observation, des interventions lors des réunions publiques et des courriers des administrations (SDIS). Ces observations qui portaient notamment sur les difficultés engendrées pour le fonctionnement d'une implantation industrielle et du centre de secours du SDIS ont révélé la nécessité de conduire un approfondissement des réflexions sur la desserte de cette agglomération. Plusieurs scénarii de desserte ont alors été envisagés. Ces scénarii présentant des différences potentiellement substantielles en terme d'impact sur le cadre de vie à BURNHAUPT LE BAS, un complément de concertation sur ce point spécifique a été organisé.

Les dates de l'exposition et des réunions publiques de cette concertation, portant sur les dessertes de la commune de BURNHAUPT LE BAS, ont été publiées le 17 décembre 2010 dans l'Alsace et le 16 décembre 2010 dans les DNA, par voie d'affichage en mairie et sur des panneaux aux entrées des communes concernées entre le 15 décembre 2010 et le 7 janvier 2011.

L'exposition des études d'avant Projet avec registre d'observations mis à disposition du public a eu lieu pendant 4 semaines, du 15 décembre 2010 au 7 janvier 2011, aux heures d'ouverture de la Mairie de BURNHAUPT-LE-BAS.

La réunion de clôture de l'exposition publique a eu lieu à BURNHAUPT-LE-BAS (une trentaine de personnes) le 13 janvier 2011.

VI. BILAN DE LA PHASE DE LA CONCERTATION (complément de concertation sur les dessertes de BURNHAUPT-LE-BAS)

1. Restitution des avis des registres

Le présent chapitre propose une restitution du registre. Sous chaque remarque figure, en italique, la réponse du Conseil Général.

8 avis favorables à la variante 1 (giratoire en entrée Nord de la commune et au niveau du SIDS) sont exprimés dont ceux de la commune, du SDIS, de l'Association Foncière, du directeur des établissements Walch et des pépinières de BURNHAUPT.

5 avis défavorables à la variante 0 (variante présentée lors de la précédente phase de concertation).

1 demande dans le cadre de la variante 1 de la mise en place d'une gestion des flux de circulation dans la rue de la Croix.

La mise en place de mesures de gestion qui relèvent du pouvoir de police du Maire de la commune est compatible avec le projet présenté

3 personnes ainsi que la commune demandent dans le cadre de la variante 1 un passage sécurisé pour les piétons/2 roues.

La mise en œuvre de ce type d'aménagement n'est généralement pas prévue dans ce type de cas. On peut de plus noter qu'au regard de la situation existante, la présence d'un giratoire apporte déjà une amélioration sensible de la sécurité des traversées piétons/2 roues.

Le dédoublement du giratoire du « Capharnaüm » est nécessaire.

Le giratoire dit «Capharnaüm» a été montré lors de la précédente phase de concertation. On peut indiquer que le projet prévoit effectivement une reprise du dimensionnement des branches qui améliorera le fonctionnement et que ce dimensionnement a fait l'objet de vérification tenant compte des trafics futurs.

2 personnes demandent une variante 3 qui contourne la ZAC par le Nord-est et donc limite les nuisances pour les riverains de la RD 466 ; Une proposition d'un tracé rejoignant directement l'échangeur A 36 qui évite la réalisation de plusieurs giratoires et de couper le ban communal de BERNWILLER, sans toucher à la forêt.

Des variantes évitant la réutilisation de la RD 466 au droit de BURNHAUPT LE BAS ont été présentées lors des précédentes phases mais elles ont plutôt fait l'objet d'un refus local y compris du Conseil Municipal.

Ainsi la solution rejoignant directement l'A36 a été écartée lors des études préalables car trop pénalisante pour l'environnement, l'hydrologie et l'agriculture, et difficilement compatible avec un projet de zone d'activités ou de loisirs d'intérêt départemental inscrit au Schéma Directeur, à proximité de la gravière, comme il l'a déjà été indiqué dans le bilan intermédiaire de la concertation du 19 octobre 2007.

Le tracé emprunte pour toutes les variantes présentées la RD 466 actuelle générant des nuisances (bruit) pour les riverains.

Les simulations de trafic ne font pas apparaître d'évolution à la hausse liée à l'aménagement qui n'induit donc pas de nouvelles nuisances.

- Observations ne concernant pas directement l'objet du complément de concertation :
 - L'utilité de la branche ouest n'est pas démontrée ; l'objectif est rempli pour l'essentiel par la branche Nord.

Les études de trafic menées sur la liaison ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS ont conclu que la seule construction de la liaison ALTKIRCH - DIDENHEIM ne permettrait pas de diminuer sensiblement le trafic dans les traversées des deux SPECHBACH et de BERNWILLER. En effet les usagers transitant actuellement par la RD466 n'accepteront pas l'allongement de parcours qu'entraînera le transit par la branche Nord de la liaison puis la Rocade Ouest de MULHOUSE, et ce d'autant plus que le réseau autour de MULHOUSE est globalement très fréquenté et doit supporter de nombreux ralentissements en période de pointe.

Au-delà de cette analyse des trafics, cette branche est fortement soutenue par les municipalités des deux SPECHBACH et de BERNWILLER, compte tenu de son impact bénéfique au niveau des traversées des différentes communes (diminution des accidents, des nuisances acoustiques et de la pollution atmosphérique).

Le projet formant donc avec ses trois branches un ensemble cohérent et nécessaire, le Conseil Général a par conséquent décidé de le présenter comme tel à la Déclaration d'Utilité Publique.

Un phasage précis des travaux à proprement parlé sera étudié plus précisément lors de la phase PROJET.

- Privilégier l'option 2.

2. Réunions publiques.

Le présent chapitre propose un exposé des points abordés lors de la réunion avec le public.

- Dessertes de la commune :
- Le Maire de BURNHAUPT-LE-BAS annonce que par délibération du 10 janvier 2011, le Conseil Municipal a confirmé celle du 6 juillet 2010, à savoir le souhait d'obtenir deux giratoires et un passage inférieur à petit gabarit.
Il explique que le flux augmente de jour en jour. Les entreprises Walch accueille 200 convois agricoles par jour au moment de la moisson. Le pépiniériste reçoit 1200 clients sur une année. Le centre de secours totalise 400 sorties par an. On comptabilise une centaine de personnes sur le sentier des Bunkers. Il serait inconvenable de laisser ces gens sans passage inférieur et les pompiers qui se rendent à la caserne sans accès. Il demande à ce qu'une attention particulière soit aussi attribuée au bruit.
- Le premier adjoint au Maire s'inquiète quant aux rétablissements NORD du village :
- Une participante indique qu'il y a des habitations dans la zone Artisanale et que des enfants se rendent quotidiennement à l'école par ce carrefour.
Selon elle la variante 0 pose un gros problème de retournement pour les poids lourds s'insérant dans la ZAC.
- Un participant demande à quel moment la variante sera définie.
- Le Maire de BURNHAUPT-LE-BAS indique qu'il souhaite la variante 1, car c'est elle qui répond le mieux aux besoins actuels de la commune.

- Bruit :

- Une propriétaire résident dans le bâtiment collectif réalisé près de la RD 466 indique que les habitations sont fortement impactées par le bruit de la route et elle s'inquiète pour le futur. Elle souhaite que soit mise en place, par le biais de la liaison, une protection phonique, suivant les règles de l'art de l'urbanisme.
- Une autre propriétaire de ce même bâtiment explique qu'une protection faite d'arbustes est légère et elle souhaite qu'un merlon soit réalisé en plus de ces arbustes.
- L'adjoint au Maire répond à ces propriétaires en expliquant que c'est au promoteur de prévoir des protections acoustiques si le bâtiment est construit en zone bruyante et que mettre en place un merlon est impossible, car c'est en zone NA1.

- Piste cyclable :

- L'adjoint au Maire insiste sur l'importance du passage cycles et piétons et demande pourquoi elle n'est pas prise en compte par l'itinéraire cyclable entre la Doller et le Sundgau.
Il demande aussi si un éclairage sera prévu pour la traversée des piétons et deux roues.

- Branche Ouest :

- Un agriculteur de BERNWILLER fait part de son désaccord sur les choix proposés et regrette que le raccord de la branche Ouest ne ce soit pas fait sur le giratoire existant au Sud de BURNHAUPT-LE-BAS, il estime que cela aurait moins désorganisé le parcellaire agricole. La déviation de BURNHAUPT-LE-BAS est utile car le giratoire dit du «Capharnaüm» est plus que problématique.
- Un habitant de BERNWILLER nous explique, comme lors de la réunion en 2009 à BERNWILLER, que selon lui l'utilité de la Branche Ouest n'est pas démontrée. Elle coûte 5 fois plus cher en terme de trafic. Un phasage de travaux ne serait pas aberrant : réaliser les branches SUD et NORD en premier, puis la Ouest si cela s'avère vraiment utile.

- Divers :

- Une personne s'interroge sur l'aspect futur du giratoire dit «Capharnaüm».
- Une habitante demande si le Conseil Général a consulté la société APRR pour la réalisation du projet.

▪ **Réponses du Conseil Général**

- Dessertes de la commune :

- La problématique des chemins de défrètement et des rétablissements est prise en compte.
- L'éclairage n'est pas prévu car la voie est hors agglomération. Si la commune fait la demande, il peut être fait, mais cela entraînera une participation de la part du Conseil Municipal.
- Le Conseil Général doit délibérer. En prenant en compte la concertation, la date des Commissions Permanentes dont le calendrier est aussi tributaire des élections cantonales, la délibération sera prise au plus tard au printemps.

- Piste cyclable :

- Il y a un Schéma départemental, la piste souhaitée n'en fait pas partie. Elle peut par contre être envisagée dans le cadre de la territorialisation et, si elle est retenue, bénéficier de subventions du Département.

- Bruit :
 - Réglementairement, le seuil de bruit n'est pas dépassé. La liaison ne crée pas de bruit supplémentaire, le Conseil Général n'est donc pas tenu de mettre en place des protections phoniques. (L'étude bruit sera consultable en mairie lors de l'enquête publique). La possibilité de prendre des mesures supplémentaires à celles présentées (plantations) sera toutefois examinée.
 - Le Conseil Général rappelle que la solution de raccord au giratoire existant au NORD de la commune a été présentée lors des précédentes phases et qu'il a été refusé par le Conseil Municipal et le public.
- Branche Ouest :
 - Le phasage des travaux n'est pas défini, mais la réalisation du giratoire dit «Capharnaüm» peut être aménagé indépendamment du projet.
 - La liaison retire 450 poids lourds par jour de BERNWILLER. La Branche Nord ne captera pas la totalité des poids lourds. Comme il l'a été indiqué dans les précédentes concertations, en 2011, il y aura une enquête d'utilité publique avec un commissaire ou une commission d'enquête. Le public pourra alors s'exprimer une nouvelle fois lors de l'enquête publique, voire, exercer un recours contre l'arrêté préfectoral portant Déclaration d'Utilité Publique qui sera pris après la fin de l'enquête publique.
- Divers :
 - Le giratoire dit «Capharnaüm» a été montré lors de la précédente phase de concertation. Le public s'est exprimé. La présente phase de concertation est réalisée pour la desserte de BURNHAUPT-LE-BAS. Cependant, on peut indiquer que le projet prévoit une reprise du dimensionnement des branches qui améliorera le fonctionnement et que ce dimensionnement a fait l'objet de vérification tenant compte des trafics futurs.
 - Les Services Techniques du Conseil Général ont sollicité APRR lors de la précédente concertation. Les remarques formulées par la société par courrier du 26 juin 2009 et lors de la réunion du 30 juillet 2009 ont été prises en compte et inclus dans les études.

RAPPEL DU PROGRAMME DE L'OPERATION ISSU DE LA CONCERTATION EN PHASE ETUDES PRELIMINAIRES

1. OBJET

L'opération porte sur la création d'une nouvelle liaison routière du réseau structurant principal du Département, assurant une jonction directe, hors agglomération, entre :

- la Rocade Ouest de MULHOUSE (RD 68) ;
- la RD 466, point de raccordement établi entre le Nord de la déviation d'ASPACH et SPECHBACH-LE-BAS ;
- et la RD 466 à hauteur de BURNHAUPT-LE-BAS.

Cette opération doit permettre :

- d'améliorer l'accessibilité du SUNDGAU depuis le Nord du Département, aussi bien à partir de l'agglomération mulhousienne, que de l'autoroute A 36 et de la RN 83 ;
- de délester les traversées de plusieurs communes du trafic de transit.

2. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

La route sera de type R80 à une chaussée à 2 voies :

- avec des caractéristiques conformes à celles définies par la délibération du 10 décembre 2004 du Conseil Général ;
- avec des créneaux de dépassement ;
- avec carrefours giratoires ou dénivelés ;
- sans accès riverains.

3. TRACÉ

Les variantes de tracés à étudier et comparer, qui figurent sur la carte ci-annexée, sont :

- Pour la branche Sud :
 - La variante Sud 10b,
 - La variante Sud 30,
 - Une variante intermédiaire qui prend son origine sur la RD 466 à hauteur du passage sur la Largue et rejoint la variante Sud 20 à hauteur de la station d'épuration,
- Pour la branche Nord :
 - La variante Nord 10,
 - La variante alternative à la variante Nord 20 qui passe au-dessus du réservoir de HOCHSTATT en prenant davantage en compte les contraintes topographiques du site et en limitant au maximum l'impact sur la forêt.
- Pour la branche Ouest entre SPECHBACH-LE-BAS et BERNWILLER :
 - La variante Ouest 22.
- Pour la branche Ouest entre BERNWILLER et BURNHAUPT-LE-BAS :
 - La variante Ouest 22 avec une sous-variante de réaménagement de la RD 466 menant au carrefour avec la RN 466 compris ;
 - La variante Ouest 30 avec une sous-variante de réaménagement de la RD 466 menant au carrefour avec la RN 466 compris ;
 - La variante alternative pour le raccordement Ouest depuis la RD 18 II jusqu'à la RD 466 à hauteur de BURNHAUPT-LE-BAS, avec sous-variantes hors forêt, en lisière et dans la forêt, ainsi qu'avec réaménagement du tronçon de la RD 466 menant au carrefour avec la RD 466 compris.

4. POINTS D'ÉCHANGE

Les variantes à étudier et à comparer pour les points d'échanges sont :

- pour la RD 8bis II entre HOCHSTATT et DIDENHEIM, un carrefour giratoire, afin de marquer clairement la transition entre la Rcade Ouest de MULHOUSE, voie rapide urbaine à 2 x 2 voies, et la nouvelle liaison à 2 voies ;
- pour la RD 466 à BURNHAUPT-LE-BAS, un carrefour giratoire ;
- pour la jonction entre la branche Nord et la branche Ouest, un carrefour dénivelé ou giratoire ;
- pour la RD 19 entre SPECHBACH-LE-HAUT et GALFINGUE, un carrefour dénivelé ou giratoire ;
- pour la RD 18 I entre SPECHBACH-LE-BAS et ILLFURTH, un carrefour dénivelé ou giratoire ;
- pour la RD 466 entre SPECHBACH-LE-BAS et la déviation d'ASPACH, un carrefour giratoire.
- Aucun échange n'est prévu avec la RD 18 II entre BERNWILLER et GALFINGUE.

5. INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

L'aménagement sera conçu de manière à assurer la meilleure insertion possible dans son environnement.

Lorsque des impacts sur l'environnement ne pourront être évités, des mesures de réduction et de compensation, à la hauteur de ces impacts, seront mises en oeuvre.

En particulier, les principales mesures suivantes seront notamment prévues :

- le recueil et le traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme routière, avant rejet dans le milieu naturel ;
- la compensation des volumes prélevés sur les champs d'inondation ;
- des protections acoustiques des habitations à la source (merlons, écrans, etc...) ;
- le rétablissement des itinéraires agricoles coupés par la route ;
- la compensation des espaces naturels impactés par renaturation d'autres espaces ;
- le rétablissement des couloirs de déplacement et des cheminements de la faune.

2ème décision :

- décide que le dossier définitif du projet, tel que requis par l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, sera arrêté par une prochaine délibération de la Commission Permanente.

LE PRESIDENT

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'C' followed by a vertical line and a horizontal stroke, with a small flourish at the end.

Charles BUTTNER

Adopté
voix contre
abstentions

ANNEXE 1

PROGRAMME DE L'OPERATION ISSU DE LA CONCERTATION EN PHASE ETUDES PRELIMINAIRES.

1. OBJET

L'opération porte sur la création d'une nouvelle liaison routière du réseau structurant principal du Département, assurant une jonction directe, hors agglomération, entre :

- la Rocade Ouest de MULHOUSE (RD 68),
- la RD 466, point de raccordement établi entre le Nord de la déviation d'ASPACH et SPECHBACH-LE-BAS,
- et la RD 466 à hauteur de BURNHAUPT-LE-BAS.

Cette opération doit permettre :

- d'améliorer l'accessibilité du SUNDGAU depuis le Nord du Département, aussi bien à partir de l'agglomération mulhousienne, que de l'autoroute A 36 et de la RN 83,
- de délester les traversées de plusieurs communes du trafic de transit.

2. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

La route sera de type R80 à une chaussée à 2 voies :

- avec des caractéristiques conformes à celles définies par la délibération du 10 décembre 2004 du Conseil Général,
- avec des créneaux de dépassement,
- avec carrefours giratoires ou dénivelés,
- sans accès riverains.

3. TRACÉ

Les variantes de tracé à étudier et comparer, qui figurent sur la carte ci-annexée, sont :

- Pour la branche Sud
 - La variante Sud 10b,
 - La variante Sud 30,
 - Une variante intermédiaire qui prend son origine sur la RD466 à hauteur du passage sur la Largue et rejoint la variante Sud 20 à hauteur de la station d'épuration,
- Pour la branche Nord
 - La variante Nord 10,

- La variante alternative à la variante Nord 20 qui passe au-dessus du réservoir de HOCHSTATT en prenant davantage en compte les contraintes topographiques du site et en limitant au maximum l'impact sur la forêt.
- Pour la branche Ouest entre SPECHBACH-LE-BAS et BERNWILLER
 - La variante Ouest 22,
- Pour la branche Ouest entre BERNWILLER et BURNHAUPT-LE-BAS
 - La variante Ouest 22 avec une sous-variante de réaménagement de la RD466 menant au carrefour avec la RN466 compris,
 - La variante Ouest 30 avec une sous-variante de réaménagement de la RD466 menant au carrefour avec la RN466 compris,
 - La variante alternative pour le raccordement Ouest depuis la RD18 II jusqu'à la RD466 à hauteur de BURNHAUPT-LE-BAS, avec sous-variantes hors forêt, en lisière et dans la forêt, ainsi qu'avec réaménagement du tronçon de la RD466 menant au carrefour avec la RD466 compris.

4. POINTS D'ÉCHANGE

Les variantes à étudier et à comparer pour les points d'échanges sont :

- pour la RD8bis II entre HOCHSTATT et DIDENHEIM, un carrefour giratoire, afin de marquer clairement la transition entre la Rocade Ouest de MULHOUSE, voie rapide urbaine à 2 X 2 voies, et la nouvelle liaison à 2 voies ;
- pour la RD466 à BURNHAUPT-LE-BAS, un carrefour giratoire ;
- pour la jonction entre la branche Nord et la branche Ouest, un carrefour dénivelé ou giratoire ;
- pour la RD19 entre SPECHBACH-LE-HAUT et GALFINGUE, un carrefour dénivelé ou giratoire ;
- pour la RD18 I entre SPECHBACH-LE-BAS et ILLFURTH, un carrefour dénivelé ou giratoire ;
- pour la RD466 entre SPECHBACH-LE-BAS et la déviation d'ASPACH, un carrefour giratoire.

Aucun échange n'est prévu avec la RD18 II entre BERNWILLER et GALFINGUE.

5. INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

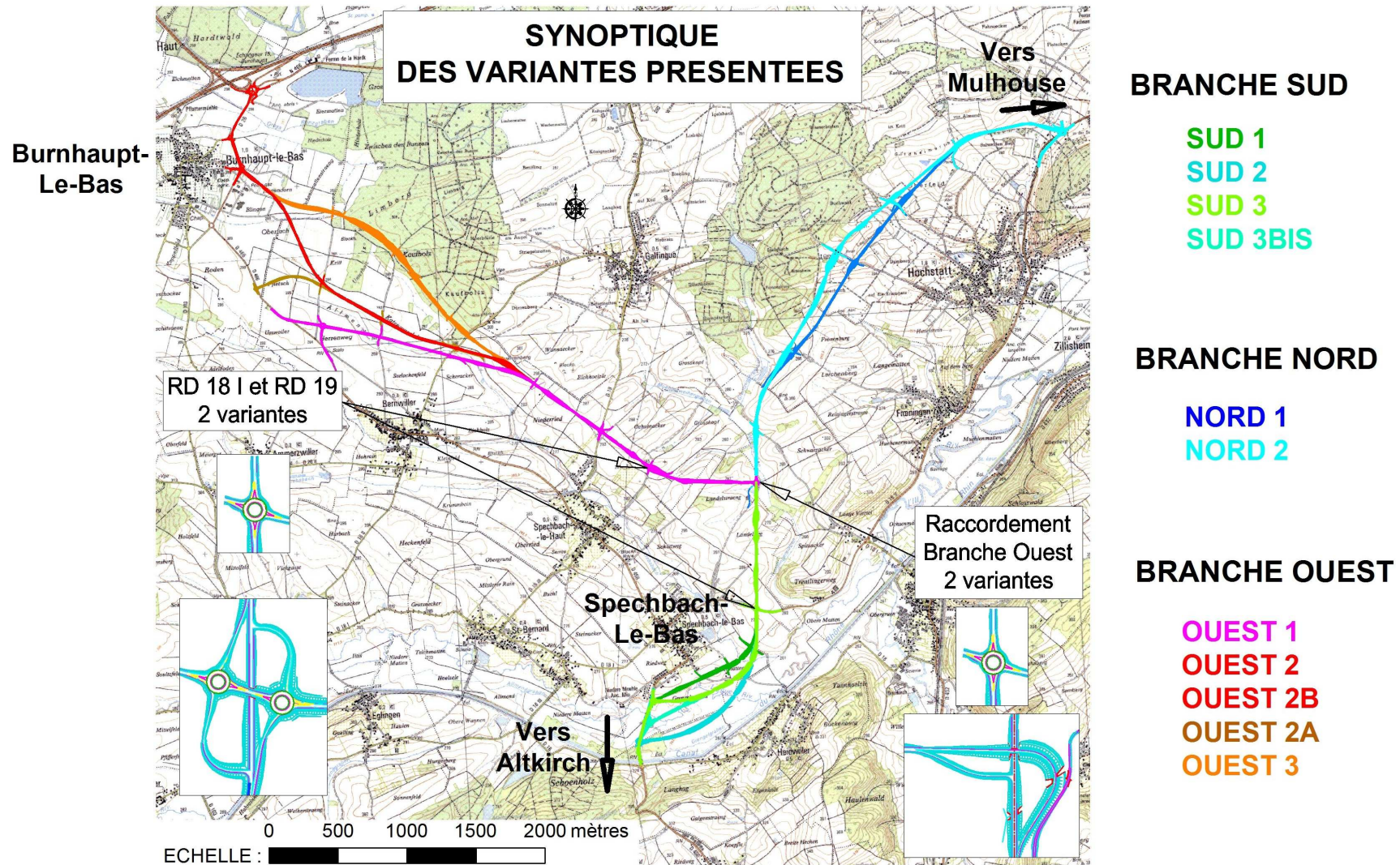
L'aménagement sera conçu de manière à assurer la meilleure insertion possible dans son environnement.

Lorsque des impacts sur l'environnement ne pourront être évités, des mesures de réduction et de compensation, à la hauteur de ces impacts, seront mises en oeuvre.

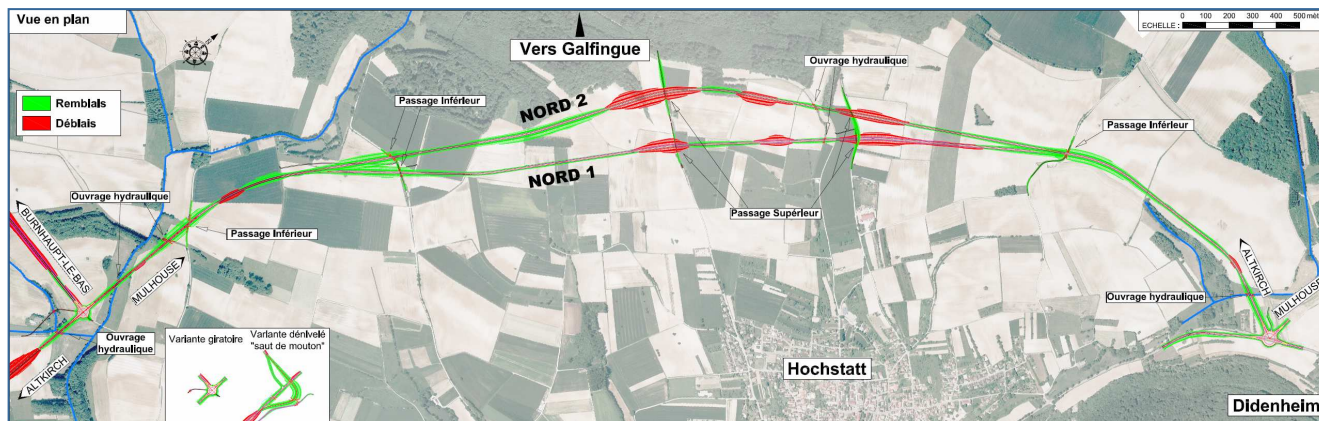
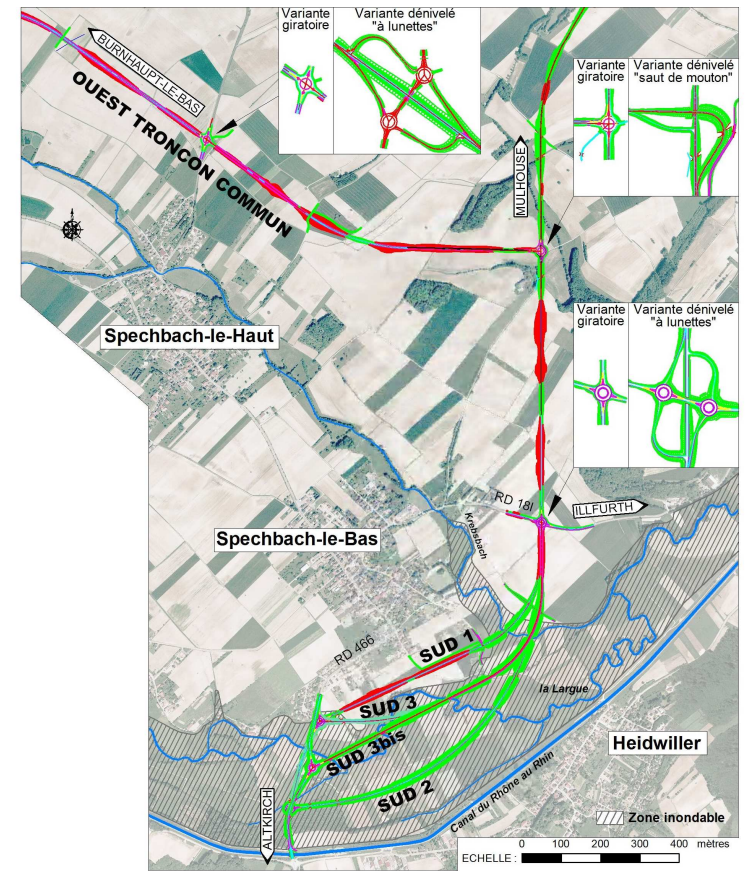
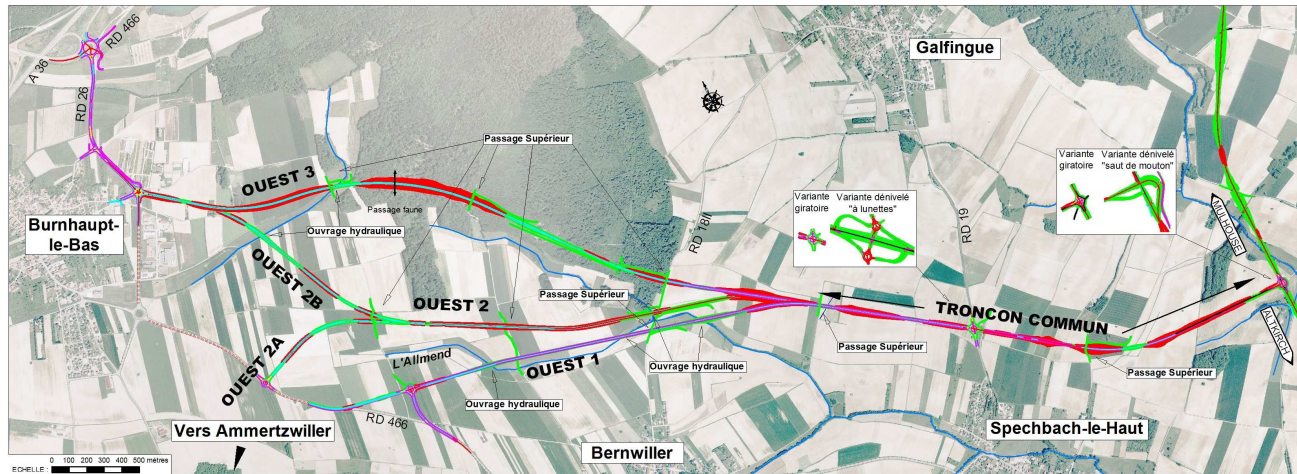
En particulier, les principales mesures suivantes seront notamment prévues :

- le recueil et le traitement des eaux de ruissellement de la plate-forme routière, avant rejet dans le milieu naturel ;
- la compensation des volumes prélevés sur les champs d'inondation ;
- des protections acoustiques des habitations à la source (merlons, écrans, etc...) ;
- le rétablissement des itinéraires agricoles coupés par la route ;
- la compensation des espaces naturels impactés par renaturation d'autres espaces ;
- le rétablissement des couloirs de déplacement et des cheminements de la faune.

Plans présentés lors de la 1^{ère} phase de concertation

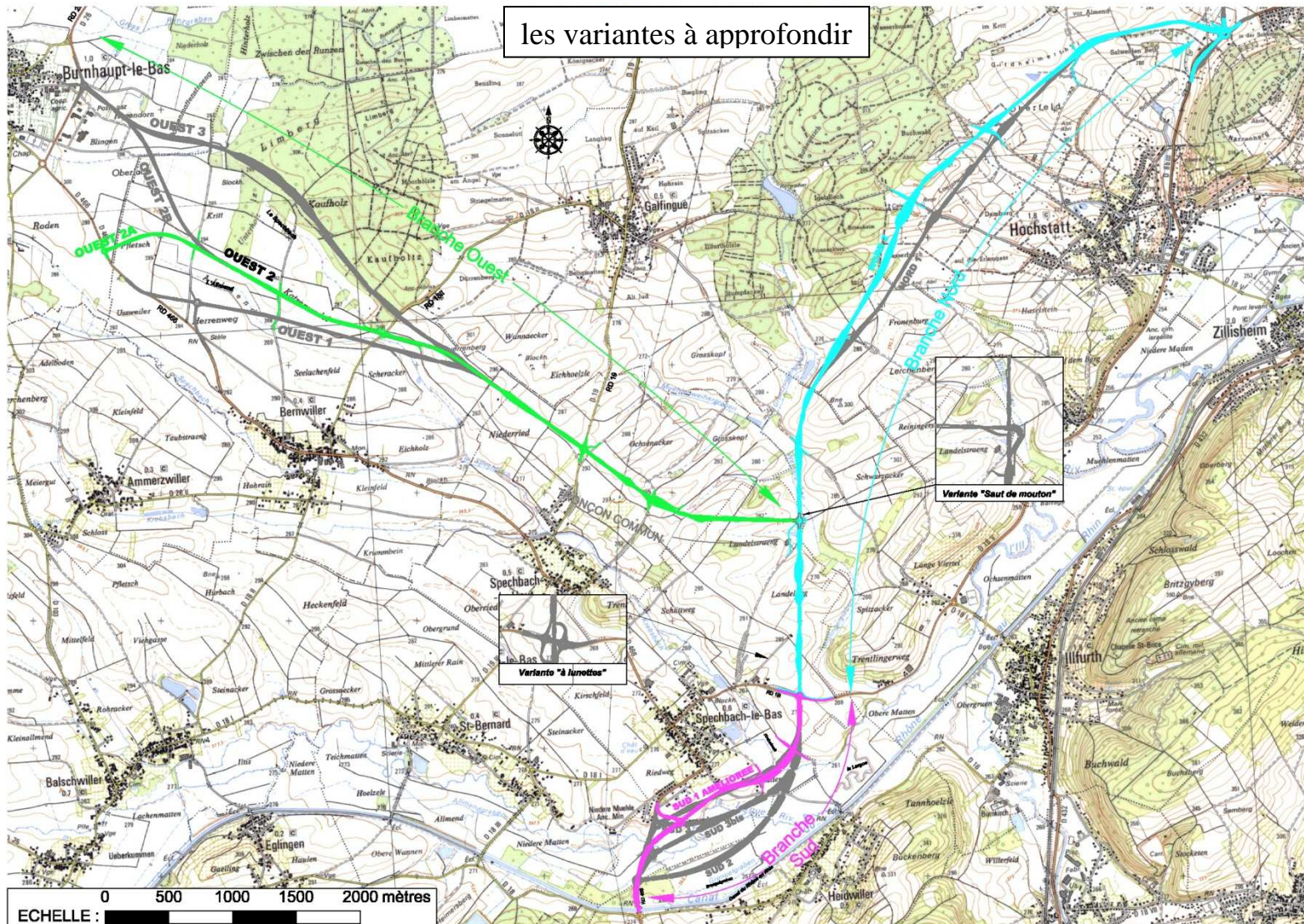


Plans présentés lors de la 1^{ère} phase de concertation

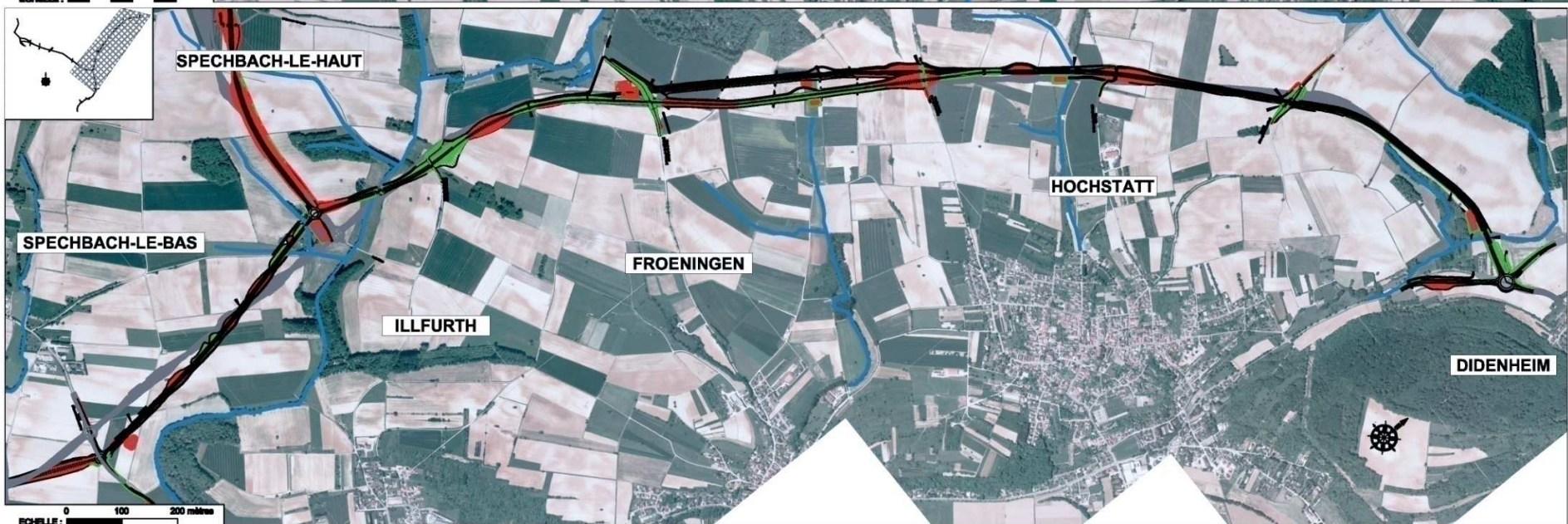


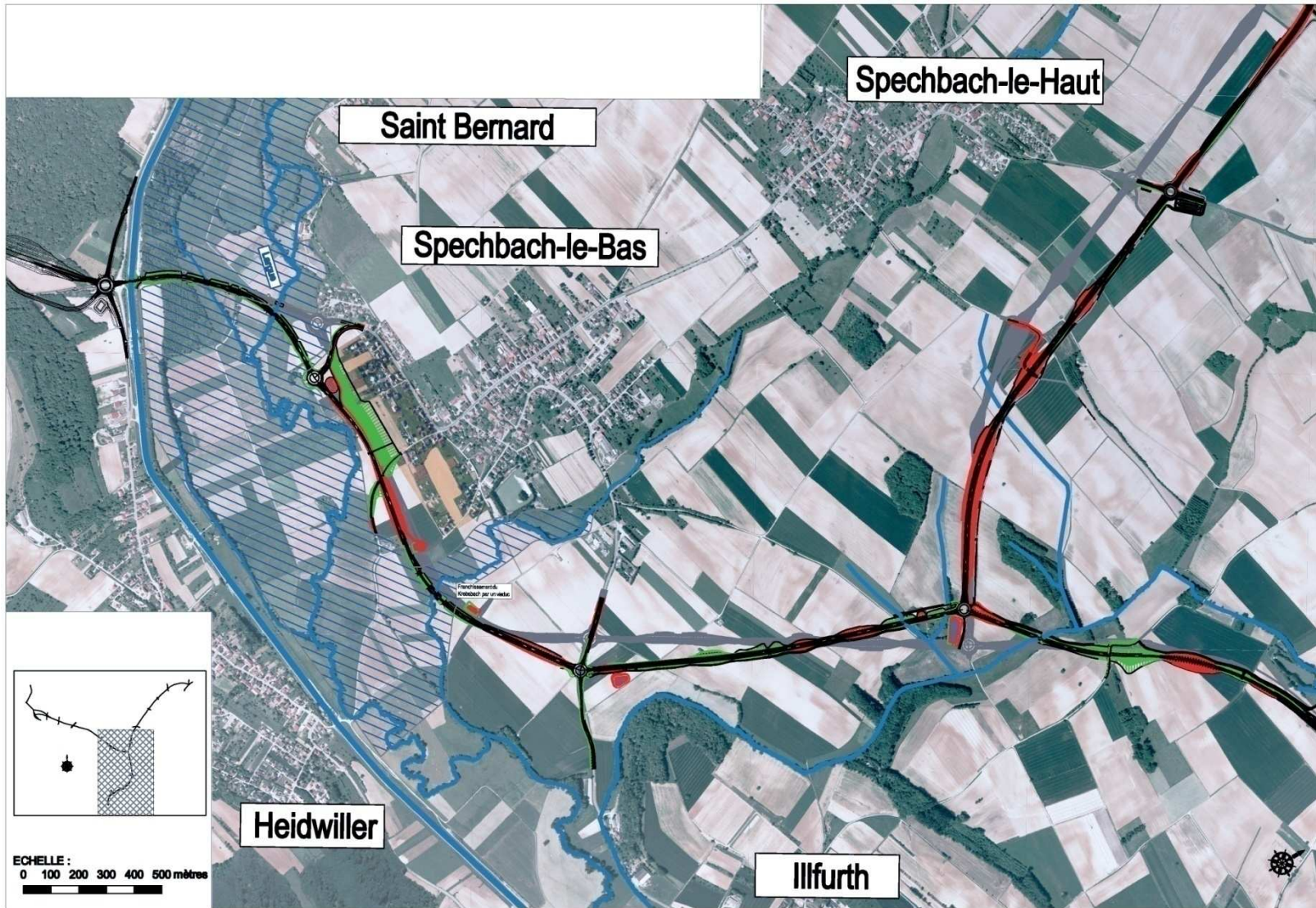
Plans présentés lors de la 2^{ème} phase de concertation

les variantes à approfondir



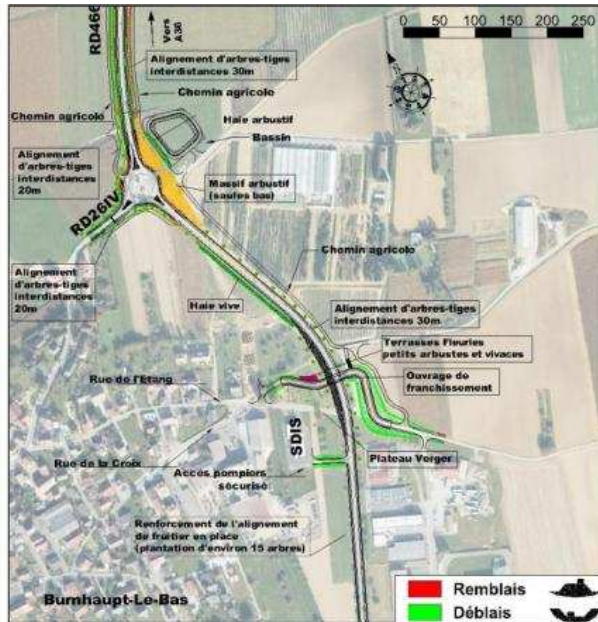
Plans présentés lors de la 2^{ème} phase de concertation



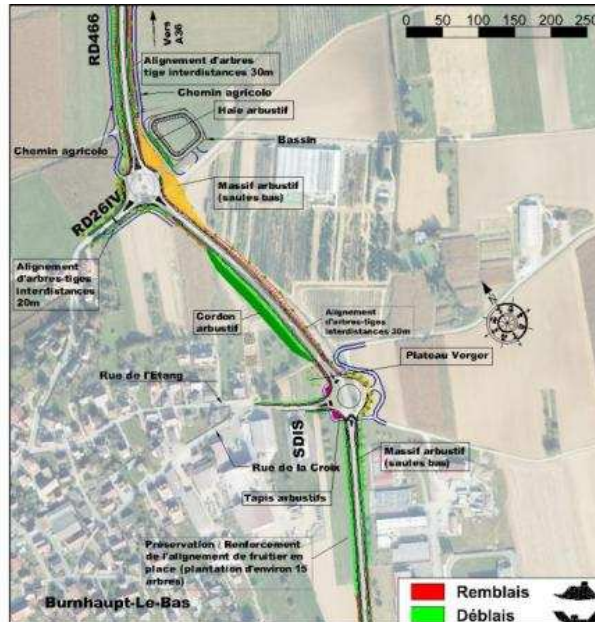


Plans présentés lors du complément de concertation 2^{ème} phase

Variante 0



Variante 1



Variante 2

