

Service instructeur

Direction des Routes et des Transports
Service des Grands Projets Routiers

3^{ème} Commission - N° 2007/VI-3^e/34

Services consultés

Direction des Opérations Foncières
Direction des Affaires Juridiques

**LIAISON ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS
ETUDES PRELIMINAIRES**

Résumé : *Le présent rapport a pour objet d'approuver le bilan provisoire de la 1^{ère} phase de la concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, au stade des études préliminaires, d'approuver ces études préliminaires, de décider, à l'issue de cette 1^{ère} phase de concertation, d'approfondir les études d'une variante « SUD1 améliorée/NORD1/OUEST2A », et à cette fin, de lancer les études d'avant-projet sur la base de cette variante et de réévaluer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération liaison ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS au montant de 92 M€ TTC (valeur juin 2007).*

I – PREAMBULE

Le projet de liaison d'ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur du Sundgau.

En application de ce schéma, une liaison nord-sud entre ALTKIRCH et MULHOUSE en infrastructure neuve doit être créée.

Cette liaison comportera également une branche d'accès à l'échangeur autoroutier de BURNHAUPT-LE-BAS avec l'A36.

La création de la liaison ALTKIRCH –MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS permettra de :

- favoriser l'accessibilité du Sundgau à l'A36 et à l'agglomération Mulhousienne,
- diminuer les trafics de transit, en particulier poids lourds, et les nuisances associées à l'intérieur des agglomérations déviées,
- améliorer la sécurité routière sur le réseau routier structurant et dans les traversées des villages.

Par délibération du 8 juillet 2005, la Commission Permanente a approuvé le programme de cette liaison et à décider de lancer les études préliminaires.

Les modalités de la concertation au titre de l'article L.300-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, sur le projet de cette liaison ont été arrêtées par la Commission Permanente lors de sa séance du 22 septembre 2006, après avoir demandé leur avis aux communes concernées.

II - ETUDES PRELIMINAIRES

Le dossier des études préliminaires, déposé sur le bureau de votre Assemblée, propose les différentes solutions suivantes :

a) Le parti d'aménagement

Les principales caractéristiques de la liaison sont conformes à celles adoptées par le Conseil Général pour une liaison structurante principale, par délibération du 10 décembre 2004 et sont les suivantes :

- ▶ route à 2 voies de catégorie R 80 ;
- ▶ largeur de voie de 3,50 m ;
- ▶ zone de récupération de 2 m de chaque côté ;
- ▶ zone de sécurité, dépourvue de tout obstacle de 7 m de chaque côté ;
- ▶ accès des riverains et franchissement dénivelés des chemins ruraux, regroupés pour limiter leur nombre ;
- ▶ carrefours plans.

b) Les variantes de tracé

Sur la base de la délibération de la Commission Permanente du 8 juillet 2005, deux solutions ont été étudiées pour la branche NORD (NORD 1 et NORD 2), quatre solutions pour la branche OUEST (OUEST 1, OUEST 2A, OUEST 2B, OUEST 3) et quatre solutions pour la branche SUD (SUD 1, SUD 2, SUD 3, SUD 3BIS).

Les tracés de ces variantes figurent sur le plan annexé au présent rapport.

III - 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.

IV - BILAN INTERMEDIAIRE DE LA PREMIERE PHASE DE LA CONCERTATION (au stade des études préliminaires)

IV -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 insupportable. 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 cette situation, 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.
 - Face à cette situation, 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.
 - Compte tenu de cette situation, 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 la 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 - BRUNSTATT). 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 RD432 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 déçu - 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 DUP. 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 destinés 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 / Ecologie 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.

▪ **Etude de trafic**

Une étude de trafic a été menée. Elle conclut à une baisse du trafic sur la RD432 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 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, ...

- **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 anti-bruits 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 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 300m).

- 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 tronç 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 ST BERNARD, des avis s'expriment sur l'emprise, a priori plus importante, de l'échangeur à lunettes au croisement de la RD19. 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 ré-étudier 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 100m de large pour une largeur de la route de 10 m) ;
- Raccordement à la RD419 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 RD419 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 300m 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 12m 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 accepté 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 RD466 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 DUP. 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 dans le modèle 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 30km/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 (coté actuellement exposé à la route). Le bilan global, sur le plan du bruit est donc nettement positif.

▪ **Compatibilité avec les documents d'urbanismes 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 soumis 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 RD8bis.
- 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 A36 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 s'axer sur d'autres priorités :
 - Elargir la RD466 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 RD466).
 - 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 déboucher 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 RD466 et le Capharnaüm en deux voies dans le sens liaison vers A36 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 tronc 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 OUEST2B et 3 car elles ne sont pas cohérentes avec le SDAU 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'A36 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'A36.
 - 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'A36.
 - 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 RD26 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 RD432 à ILLFURTH.
 - Un avis porte sur le gabarit minimum des passages inférieurs (au minimum 4m de large et 4m 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 RD26 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 étudié 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 2.65m peut être portée à 4.30m, 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'A36, dit Capharnaüm, sera aménagé pour permettre un fonctionnement satisfaisant (entrées à 2 voies de la RD26 et de la RD466 et sortie à deux voies sur la bretelle A36 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 A36**

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 RD26 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 des Pistes Cyclables ne l'ayant pas prévu, ce projet sera étudié lors de la révision du Schéma Directeur Cyclable.

- **Tracé direct jusqu'au giratoire de l'échangeur de BURNHAUPT-LE-BAS avec l'A36**

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 RD419 d'une part et A36-MULHOUSE d'autre part, est particulièrement criant.

Actuellement, les RD18V et RD432 captent la quasi-totalité des flux du Sundgau en relation avec MULHOUSE. Les flux vers l'A36 ou les territoires situés au Nord de l'A36 utilisent eux principalement la RD466.

Ainsi, le trafic dans les traversées des deux SPECHBACH et de BERNWILLER est en augmentation modérée mais constante (en 2005 de 5700 à 6700 véhicules/jour dans la traversée de SPECHBACH-LE-BAS, de 4700 à 6700 véhicules/jour dans la traversée de SPECHBACH-LE-HAUT, de 4700 à 4900 véhicules/jour dans la traversée de BERNWILLER dont 500 poids lourds/jour sur la RD466). 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 A36 Direction Allemagne : les usagers utiliseront effectivement la liaison ALTKIRCH -DIDENHEIM. Ces usagers, toutefois, utilisent actuellement dans leur très grande majorité les RD432, RD8b III et RD18V pour rejoindre MULHOUSE ou l'Allemagne et ne traversent donc pas les deux SPECHBACH et BERNWILLER.
- COLMAR- STRASBOURG : La RD68 Rcade Ouest de MULHOUSE supporte un trafic de près de 30.000 véh/j et l'A36 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 RN83 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 RN66 implique un allongement de parcours de près de 20% (6 km), tout en nécessitant de passer par la RD68, 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 RD466 actuelle.
- A36 - direction BELFORT : l'utilisation de la RD466 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.

IV -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.
- Monsieur 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 2x2 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 RD432 en traversant WALHEIM et ILLFURTH.
- Un riverain de la RD432 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 Rocade 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 réaliser les 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 souhaité par les municipalités.
- 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 DUP.
- 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.

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 Nature 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 donnée 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 coûte 50 millions d'euros.
- Le projet est présenté à la DUP 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 pour lors de la réalisation de l'A36. Conscient des soucis des communes voisines, il choisit la variante OUEST1.
- Le Maire de BERNWILLER considère que les 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'A36.
- Un élu de SPECHBACH-LE-HAUT se déclare en faveur d'une liaison directe vers le giratoire de l'A36.
- L'exploitant agricole basé 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 RD466 et RD26 vers l'A36. 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 DUP globale pour la liaison. C'est l'option retenue actuellement pour un projet cohérent et global.
- Le Conseil Général rappelle que le raccordement direct sur A36 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'elle 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 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 Conseil Général organisera la concertation avec le SDIS sur l'accès rue de la Croix lors de la phase d'études d'Avant-Projet.
- Le Conseil Général 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.

V – 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'Agriculteur 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 Départementales des Affaires Sanitaires et Sociales
- Le Service Départemental de l'Incendie et de Secours
- Le Conseil Supérieur de la Pêche
- Le Service urbanisme et risques de la Direction Départementale de l'Equipement.
- L'Office Nationale 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 créé 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 créé 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 200m. 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 Incendie Secours**

La liaison n'appelle aucune observation de la part du SDIS. Toutefois, il est demandé de prévoir une hauteur de 3,50m 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 défruits 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 l'importance du projet, 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 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.

VI - CHOIX DE LA VARIANTE A 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 est proposé d'approfondir 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 RD19 pour éloigner la route des derniers lotissements de la commune de SPECHBACH-LE-HAUT ;
 - Décalage vers l'OUEST du giratoire de raccordement à la RD466 existante pour favoriser un trajet plus direct ;
 - Hauteur du passage inférieur Rue de la Croix portée à 4,30m.

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

VII - PROGRAMME DE L'OPERATION

Sur la base du bilan provisoire de la première phase de concertation, au stade de ces études préliminaires, il est également proposé 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'A36, le giratoire du Capharnaüm ainsi que le carrefour en croix en sortie d'autoroute A36 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.

VIII - ENVELOPPE FINANCIÈRE PRÉVISIONNELLE :

L'estimation du maître d'œuvre montre que la solution retenue n'est pas compatible avec la part de l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux d'un montant de 54 M € TTC (valeur juin 2005).

L'évolution significative de l'enveloppe s'explique par :

- o l'évolution des prix dans les travaux publics (près de 10% en deux ans);
- o des sols présentant des caractéristiques géotechniques nécessitant des ouvrages importants de stabilisation et de drainage des remblais et des déblais ;
- o la nécessité de franchir la vallée du Krebsbach avec un viaduc ;
- o la nécessité de réaménager complètement la RD466 entre les villages d'HEIDWILLER et de SPECHBACH-LE-BAS, la RD466 et la RD26 entre le raccordement de la solution OUEST 2A et l'échangeur avec l'A36, le giratoire de raccordement à la Rocade OUEST de MULHOUSE et les deux carrefours de l'échangeur de l'A36 à BURNHAUPT-LE-BAS.

Par conséquent, il est nécessaire de réévaluer la part de l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux à un montant de 84,5 M € TTC.

Cette part de l'enveloppe financière prévisionnelle affectée aux travaux est susceptible d'évoluer encore, lors de la suite des études, en fonction d'une part de la portée exacte du viaduc pour franchir la vallée du Krebsbach, d'autre part des résultats des études géotechniques en cours, mais également des mesures compensatoires (agricoles, environnementales, humaines) qui devront être mises en oeuvre, et ne seront définitivement arrêtées qu'à l'issue de la seconde phase de concertation lors des études d'avant-projet.

L'estimation de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération s'établit ainsi, au stade des études préliminaires, à 92 000 000 € TTC (valeur juin 2007) selon la répartition suivante :

Opération routière :

Etudes et contrôles (levés, sondages géotechniques, maîtrise d'œuvre, coordination SPS, reconnaissances archéologiques, contrôle extérieur, contrôle topographique, ...)	5 000 000 € TTC
--	-----------------

Déplacement des réseaux (actuellement situés hors du domaine public routier)	500 000 € TTC
--	---------------

Travaux (marchés terrassements, assainissement, chaussées, ouvrages d'art et travaux divers)	84 500 000 € TTC
--	------------------

Total Etudes et Travaux	90 000 000 € TTC
-------------------------	------------------

Acquisitions foncières :

Acquisitions de terrains	2 000 000 € TTC
--------------------------	-----------------

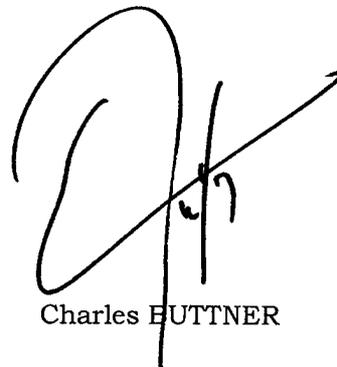
Total général :	92 000 000 € TTC (valeur juin 2007)
------------------------	--

IX - CONCLUSION

En conclusion, je propose à votre Commission de bien vouloir, après délibération :

- Approuver les études préliminaires et le bilan provisoire de la première phase de la concertation au stade de ces études préliminaires ;
- Préciser le programme de l'opération, qui est annexé au présent rapport ;
- Décider d'approfondir les études d'une variante « SUD1 améliorée/NORD1/OUEST2A », telle que décrite au rapport, et de lancer à cette fin les études d'avant-projet sur la base de cette variante ;
- Réévaluer l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération (y compris acquisitions foncières) à un montant de 92 000 000 € TTC (valeur juin 2007) selon la décomposition figurant au rapport ;
- Décider de lancer la deuxième phase de la concertation, au stade des études d'avant-projet.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles EUTTNER

Liaison ALTKIRCH – MULHOUSE – BURNHAUPT-LE-BAS

- PROGRAMME -

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 Rcade Ouest de MULHOUSE (RD 68),
- la déviation d'ASPACH,
- l'échangeur avec l'A36 à hauteur de BURNHAUPT-LE-BAS.

Cette opération doit permettre de:

- favoriser l'accessibilité du Sundgau à l'A36 et à l'agglomération Mulhousienne,
- diminuer les trafics de transit, en particulier poids lourds, et les nuisances associées à l'intérieur des agglomérations déviées,
- améliorer la sécurité routière sur le réseau routier structurant et dans les traversées des villages.

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 éventuellement des créneaux de dépassement,
- avec carrefours giratoires,
- sans accès riverains.

3. TRACÉ

La comparaison des variantes proposées et le bilan provisoire de concertation à l'issue des études préliminaires conduisent à approfondir 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 la mesure des règles de l'art en matière de conception, 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 RD19 pour s'éloigner des derniers lotissements de la commune de SPECHBACH-LE-HAUT ;
 - Décalage vers l'OUEST du giratoire de raccordement à la RD466 existante pour favoriser un trajet plus direct ;
 - Hauteur du passage inférieur Rue de la Croix portée à 4,30m.

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

4. POINTS D'ÉCHANGE

Les solutions à étudier 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 giratoire ;
- ◆ pour la RD19 entre SPECHBACH-LE-HAUT et GALFINGUE, un carrefour giratoire ;
- ◆ pour la RD18 I entre SPECHBACH-LE-BAS et ILLFURTH, un carrefour 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.

Afin de les sécuriser, les carrefours de la RD26 situés entre le point d'arrivée de la liaison et l'échangeur de BURNHAUPT-LE-BAS avec l'A36 seront réaménagés ainsi que les carrefours de l'échangeur, c'est-à-dire le giratoire du Capharnaüm et le carrefour en croix en sortie d'autoroute A36 en provenance de MULHOUSE vers BURNHAUPT-LE-BAS.

5. INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

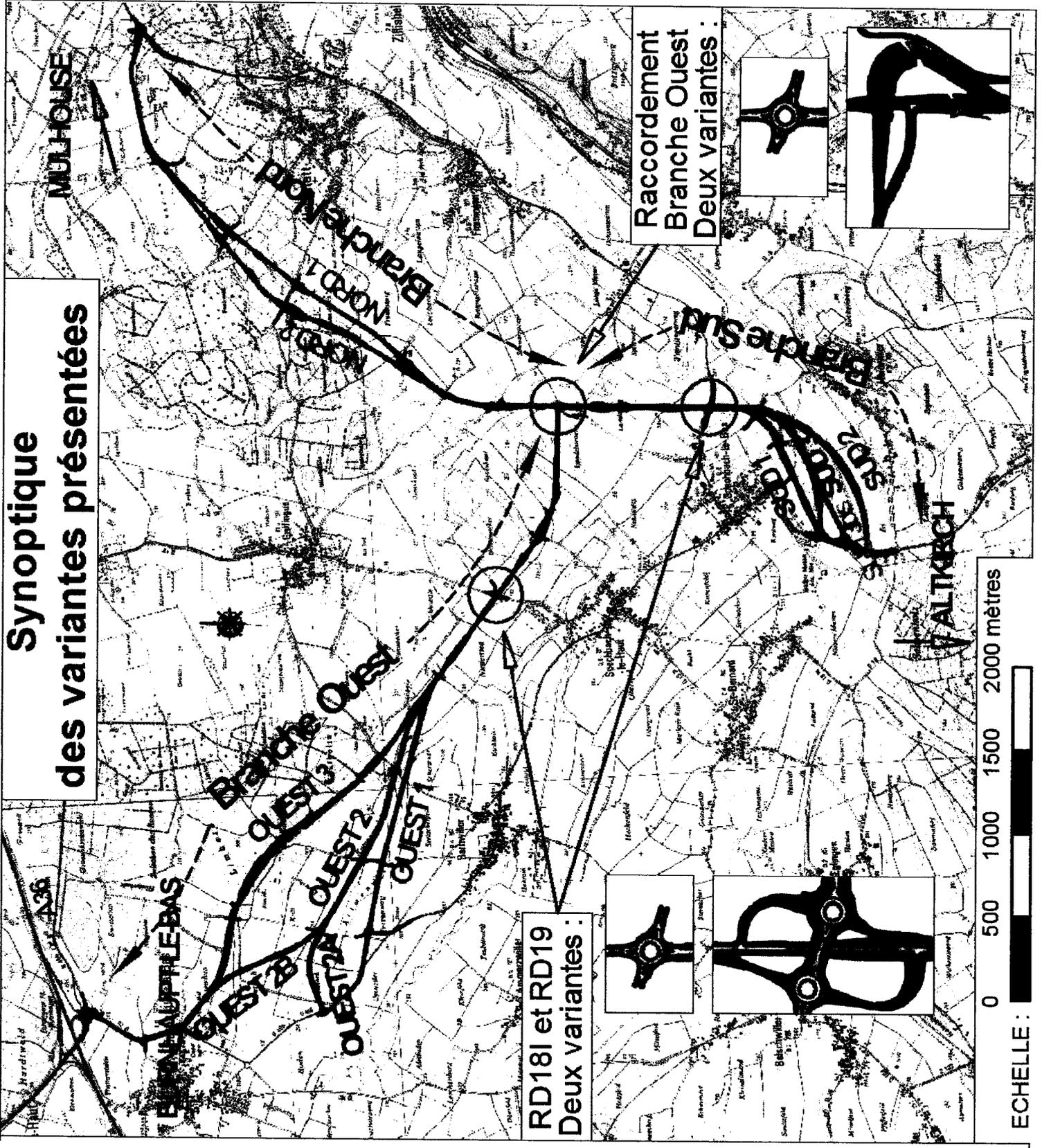
L'aménagement sera conçu de manière à assurer la meilleure insertion possible dans son environnement.

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.

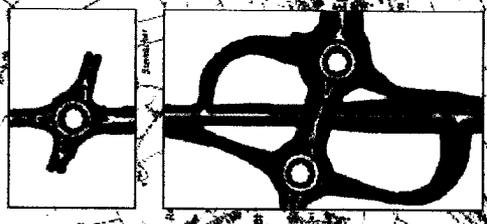
En particulier, les principales mesures suivantes seront notamment prévues :

- 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.

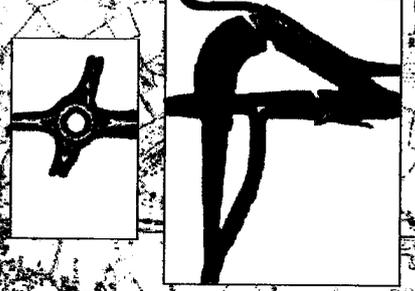
Synoptique des variantes présentées



RD181 et RD19
Deux variantes :



Raccordement
Branche Ouest
Deux variantes :



0 500 1000 1500 2000 mètres
ECHELLE :