



# Eurovéloroute 5

## Aménagement entre Habsheim et Schlierbach

### **Bilan de la concertation**

NOVEMBRE 2024

## Table des matières

1 L'aménagement de l'Eurovéloroute entre HABSHEIM et SCHLIERBACH.....	3
<b>1.1 Présentation du projet</b> .....	3
<b>1.2 Objectifs du projet</b> .....	3
2 La concertation.....	4
<b>2.1 Le contexte juridique</b> .....	4
<b>2.2 Objectifs de la concertation</b> .....	4
<b>2.3 Modalités de la concertation</b> .....	4
<b>2.4 Les dispositifs d'information et d'expression du public</b> .....	5
2.4.1 Les supports de présentation du projet.....	5
3 Expression du public.....	6
4 Les observations recueillies.....	8
<b>4.1 Avis généraux sur le projet et la proposition présentée</b> .....	8
<b>4.2 Les arbres d'alignement et l'environnement</b> .....	9
<b>4.3 Sécurité et qualité de vie</b> .....	10
<b>4.4 Choix du tracé</b> .....	10
<b>4.5 Remarques d'aménagement</b> .....	11
<b>4.6 Foncier et impact sur le monde agricole</b> .....	12
<b>4.7 Autres remarques</b> .....	13
5 Conclusions et étapes à venir.....	14

## 1 L'aménagement de l'Eurovéloroute entre HABSHEIM et SCHLIERBACH

### 1.1 Présentation du projet

L'Eurovéloroute des fleuves n°5 « via Romea Francigena » (appelée également « l'EV5 ») présente une discontinuité entre les communes d'HABSHEIM et de SCHLIERBACH. En effet, l'itinéraire balisé de l'EV5 est aménagé en site propre avec des voies dédiées aux cyclistes de part et d'autre de SCHLIERBACH et d'HABSHEIM. Actuellement, les usagers cyclistes qui empruntent l'itinéraire EV5 doivent circuler sur la chaussée de la RD201, sur une distance d'environ 3 kilomètres. Le contexte est accidentogène, d'une part du fait de la chaussée étroite et du niveau de trafic important de la RD201, et d'autre part du fait de la nature et le volume du trafic cyclable qui emprunte l'EV5 (usage familial avec des enfants, usage loisirs parfois avec des remorques, usages quotidiens des habitants pour rejoindre le bassin d'emploi et de service de HABSHEIM depuis les villages au sud)

Afin de combler cette discontinuité, la Collectivité européenne d'Alsace souhaite aménager le tronçon complémentaire reliant la commune d'HABSHEIM à la commune de SCHLIERBACH, en passant par le ban communal de DIETWILLER.

Cette nouvelle section, longue de 2990 mètres est répartie, pour 370 mètres sur le ban d'HABSHEIM, 2120 mètres sur le ban de DIETWILLER et 20 mètres sur le ban de SCHLIERBACH.

Ce nouvel aménagement consistera en la création d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre, hors et en agglomération, dont son tracé longera la RD201 et franchira les deux cours d'eau du Weiherbachgraben et l'Oberteilgraben.

La CeA a déjà engagé les sommes suivantes dans le cadre du projet :

- Etudes préliminaires (Etudes géotechniques, levés topographiques) : 19 700 € HT,
- Investigations environnementales (Diagnostic, inspection cavités) : 27 200 € HT.

### 1.2 Objectifs du projet

Les principaux objectifs de l'aménagement sont les suivants :

- Assurer la continuité de l'itinéraire de l'Eurovéloroute 5 entre HABSHEIM et SCHLIERBACH,
- Permettre un usage cyclable sécurisé pour les loisirs et les déplacements du quotidien le long de la RD201.

## 2 La concertation

### 2.1 Le contexte juridique

Par délibération de la Commission permanente le 20 juin 2024, l'Assemblée de la CeA a décidé d'engager la concertation préalable au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme pour le projet d'aménagement de la liaison cyclable entre HABSHEIM et SCHLIERBACH et a engagé une concertation préalable au titre des articles L103-2 et R103-1 du Code de l'Urbanisme pour présenter les partis d'aménagement pour l'itinéraire cyclable et pour décider des modalités d'organisation de cette concertation, selon les modalités d'organisation suivantes : une exposition publique de 4 semaines avec mise à disposition d'un registre d'expression et une réunion publique.

Les 3 communes concernées par le projet, ont été sollicitées le 22 août 2024 et ont délibéré favorablement sur les modalités d'organisation de la concertation.

### 2.2 Objectifs de la concertation

La concertation menée par la CeA poursuivait deux objectifs :

- Présenter aux habitants, associations et autres personnes concernées, l'état d'avancement des réflexions,
- Apporter des éléments de réponse à leurs préoccupations et de prendre connaissance de leurs éventuelles observations.

### 2.3 Modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée du 17 septembre au 18 octobre 2024, soit 4 semaines.

Durant cette période, une exposition du projet a été organisée sur 3 sites :

- Mairie de HABSHEIM, 94 Rue du Général de Gaulle;
- Mairie de DIETWILLER, 42 Rue du Général de Gaulle;
- Mairie de SCHLIERBACH, 7 Rue de Kembs.

Des registres ont été mis à la disposition du public lors de l'exposition publique pour recueillir les observations durant toute la durée de l'exposition.

Une réunion publique a été organisée le 26 septembre 2024 à SCHLIERBACH à 18h à la salle polyvalente de SCHLIERBACH, 45 rue de Kembs.

Trois permanences en présence des techniciens de la CeA en charge des études, se sont également tenues les 19 septembre de 9h à 11h en mairie de HABSHEIM, 24 septembre de 9h à 12h en mairie de DIETWILLER et 1<sup>er</sup> octobre de 9h à 11h en mairie de SCHLIERBACH.

Trois panneaux routiers informatifs indiquant ces dates, ont été posés le long de la RD201, au niveau de HABSHEIM Sud, DIETWILLER et SCHLIERBACH.

Les documents produits pour expliquer le projet ont également été mis en ligne à partir du 17 septembre 2024 sur le site internet de la CeA avec une adresse mail pour recueillir les remarques du public ([liaison\\_cyclable-habsheim-schlierbach@alsace.eu](mailto:liaison_cyclable-habsheim-schlierbach@alsace.eu)). Il était également possible à tout un chacun de transmettre ses observations par écrit, à l'adresse postale de la CeA et à l'attention du *Pôle Travaux Neufs* en charge des études.

Les lieux et horaires des expositions, des visites de site et de la réunion publique ont été communiqués par voie de presse le 13 septembre 2024 et ont fait l'objet d'un affichage dans les bulletins municipaux locaux. L'information a également été diffusée via les réseaux sociaux (Facebook, X, LinkedIn et Threads).

Les modalités de la concertation décidées en Commission permanente du 20 juin 2024 ont ainsi été pleinement respectées, avec une large information du public en amont.

## **2.4 Les dispositifs d'information et d'expression du public**

### **2.4.1 Les supports de présentation du projet**

L'exposition dans les 3 mairies comprenait 6 panneaux, de format A0, apportant explication et informations sur le projet au moyen de plans, textes informatifs et photomontages.

Les panneaux étaient également disponibles en consultation et téléchargement sur le site [www.alsace.eu](http://www.alsace.eu).

L'exposition présentait les modalités de la concertation, le contexte du projet et ses objectifs, les principaux enjeux de sécurité, locaux et environnementaux et le scénario étudié et pressenti pour la suite des études.

Un diaporama reprenant ces informations a également été projeté et commenté à l'occasion de la réunion publique.

### 3 Expression du public

La concertation a permis de toucher le public suivant :

Environ **29 personnes** ont assisté à la réunion du 26 septembre ;

Les permanences en mairie ont reçu 4 personnes à HABSHEIM, 10 personnes à DIETWILLER et 0 à SCHLIERBACH. Soit un total de 14 personnes.

**13 personnes** ont fait part de leurs observations dans le registre de HABSHEIM ;

**9 personnes** ont formulé leurs observations dans le registre de DIETWILLER ;

**1 personnes** ont formulé leurs observations dans le registre de SCHLIERBACH ;

**36 personnes** ont écrit à l'adresse [liaison\\_cyclable-habsheim\\_schlierbach@alsace.eu](mailto:liaison_cyclable-habsheim_schlierbach@alsace.eu). Un de ces courriels a été imprimé et collé dans les registres : les observations qu'il contient n'ont donc été pris en compte qu'une fois dans l'exploitation des contributions ;

**1 association** cycliste a rencontré le chef de projet en amont de la concertation.

**2 courriers** ont été adressés par voie postale (dont un avait un contenu identique à un courriel, et un autre venant appuyer un visiteur en mairie de DIETWILLER).

La page internet sur le site alsace.eu de la CeA a généré près de 288 vues. Cette page internet a été partagée sur les réseaux sociaux :

- Facebook « Toute l'Alsace » et a généré 2 000 vues, 7 réactions et 1 partage,
- Threads il y a eu 183 vues et 5 likes,
- X/twitter 281 vues et 1 RT,
- LinkedIn 800 vues, 8 clics, 4 réactions, un taux d'engagement de 1,5%.

La concertation de l'aménagement cyclable entre HABSHEIM et SCHLIERBACH a fait l'objet de deux articles de presse dans les Dernières Nouvelles d'Alsace, le 13 septembre et le 2 octobre 2024.

**196 observations** ont pu être recensées au travers des différentes contributions. Elles ont été regroupées en 7 thématiques :

- Les avis généraux (58 observations) : avis favorables à défavorables avec la distinction des avis favorables nuancés, et des avis défavorables pour un projet sous cette forme.
- Les arbres et l'environnement (40 observations) : L'abattage, la perte d'ombrage, la demande de végétalisation et un effort d'exemplarité de la part de la CeA.
- Amélioration de la sécurité et du cadre de vie (31 observations) : la sécurité, les déplacements quotidiens, un tronçon manquant de l'Eurovéloroute.
- Le tracé du projet (28 observations) : projet en ligne droite et alternatives par les chemins.
- Les remarques d'aménagement (13 observations) : les points particuliers à traiter, les intersections et les carrefours.
- Foncier et impact sur le monde agricole (13 observations) : la consommation de foncier, l'interaction avec les usagers et les riverains, les achats à venir.
- Les observations générales hors projet (13 observations) : l'entretien des itinéraires cyclables, les jonctions cyclables manquantes, les difficultés en amont et aval du projet.



## 4 Les observations recueillies

La concertation est l'opportunité pour le grand public de donner son avis sur un projet, très en amont dans le processus de conception et d'élaboration, ce qui permet au maître d'ouvrage d'intégrer plus facilement les remarques qui lui paraissent pertinentes.

La concertation a permis au public de s'exprimer principalement sur le projet d'aménagement, sous différents angles :

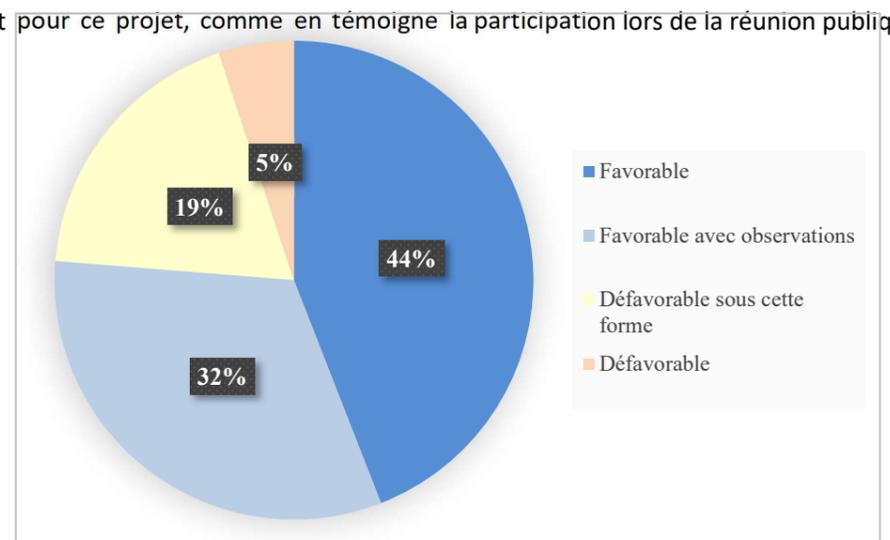
- avis généraux sur le projet et la proposition présentée,
- arbres et l'environnement,
- amélioration de la sécurité et du cadre de vie,
- choix du tracé,
- remarques d'aménagement,
- foncier et impact sur le monde agricole,
- observations générales hors projet.

### 4.1 Avis généraux sur le projet et la proposition présentée

La population du secteur, en particulier des 3 communes concernées, a montré un intérêt pour ce projet, comme en témoigne la participation lors de la réunion publique et la richesse des contributions reçues.

Les avis se partagent en 4 groupes :

- Les avis totalement favorables au projet (26),
- Les avis favorables avec observations (19),
- Les avis défavorables selon le projet présenté (10),
- Les avis totalement défavorables (3).



Si la très grande majorité des contributions se rejoint sur la nécessité de réaliser un itinéraire sécurisé pour relier les 3 communes, une certaine nuance a été apporté par une partie des contributions. Ces principales nuances concernent l'abattage des arbres l'alignement de l'entrée de HABSHEIM.

D'autres personnes se sont manifestées afin de ne pas maintenir le projet sous cette forme, mais privilégier l'utilisation d'itinéraires cyclables ou de chemins existants.

Enfin quelques voix se sont élevées pour s'opposer au projet, quelle que soit la forme qu'il pourrait prendre. Les justifications sont liées soit au coût du projet, soit au désintérêt pour les itinéraires cyclables, soit liés aux interférences avec les activités agricoles riveraines. Un de ces avis était une critique sur la politique générale routière de la CeA, sans spécifiquement viser le projet.

Plusieurs observations ont salué l'effort de la concertation mise en place pour ce projet. Les échanges physiques lors des permanences et de la réunion publique étaient intéressés, cordiaux et constructifs.

La population est également en attente d'un calendrier plus précis pour le déroulement des études, des acquisitions foncières, du lancement des travaux et de la mise en service du projet.

Sur les panneaux de concertation concernant la commune de DIETWILLER, certaines personnes ont déduit que tous les arbres d'alignement seraient abattus le long de la RD201 ce qui n'est pas le cas. En effet, le photomontage du projet terminé représentait un profil sur lequel il n'y a pas d'arbres actuellement, donnant cette impression de suppression d'arbres vis-à-vis de l'existant. Une légende plus explicite aurait permis au projet d'être mieux compris.

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

*la Collectivité européenne d'Alsace rappelle que la concertation publique permet de recueillir les avis des habitants et usagers de la route sur les objectifs et les grands principes des aménagements projetés. La solution définitive n'est arrêtée qu'après analyse des contributions formulées et éventuelles adaptations du projet en conséquence.. La durée prévisible des travaux peut être estimée à 6 mois. Mais l'échéance de leur réalisation est principalement dépendante des négociations pour l'acquisition des terrains. Si les acquisitions de terrain ne sont pas réalisables par la voie amiable, un délai de procédure est nécessaire (de l'ordre d'une année) pour solliciter auprès du Préfet une décision de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet. Une telle décision du Préfet peut aussi faire l'objet de recours contentieux, influant d'autant l'échéance de réalisation des travaux.*

## **4.2 Les arbres d'alignement et l'environnement**

L'abattage annoncé d'arbres d'alignement a provoqué de nombreuses réactions, allant du simple regret, à la ferme opposition (certaines des personnes indiquant clairement qu'elles préfèrent conserver les arbres plutôt que de voir se concrétiser l'itinéraire cyclable).

Les principales justifications sont la perte de l'ombrage et du cadre de vie. La compensation semble trop insuffisante vis-à-vis de la perte de sujets âgés et de belle taille, même s'ils seront compensés en nombre. Quelques contributions soulignent aussi leurs craintes vis-à-vis du linéaire de haies (perte de visibilité ou entretien insuffisant).

Par ailleurs, de nombreux usagers militent pour avoir plus d'ombre sur le futur projet, mettant en opposition le manque de fraîcheur en été et la pénibilité de faire du vélo sur d'autres tronçons existants sans aucune plantation.

A cela s'ajoute une dizaine de réactions demandant explicitement à la CeA de faire preuve d'exemplarité et d'appliquer sa charte pour l'environnement (démarche Eviter-

Réduire-Compenser) et de tendre à plus que le « strict minimum » en matière de compensation / naturalisation.

Des contributions signalent leur vigilance quant au respect des procédures relatives au droit de l'environnement. La section locale d'Alsace Nature a également fait des remarques sur l'abattage d'arbres et la biodiversité, en indiquant être favorable au principe de compensation par une replantation d'arbres entre l'itinéraire et les champs.

**Réponse du maître d'ouvrage**

*En agglomération de HABSHEIM, les emprises routières de la RD201 sont bordées de parcelles bâties et aménagées. La largeur disponible des emprises routières ne permet pas de réaliser la voie verte (3m de large) sans impacter les arbres existants. Dans une moindre mesure, cette situation est identique de l'autre côté de la RD201, avec en plus l'inconvénient d'être du mauvais côté de l'itinéraire de l'EV5 et des villages desservis par rapport à la RD201 (nécessité de traverser la RD201). L'abattage des arbres en agglomération de HABSHEIM est donc nécessaire.*

*Concernant l'exemplarité environnementale demandée et pour répondre au droit de l'environnement, le projet de replantation fera l'objet d'une déclaration spécifique auprès des services de l'Etat. Le nombre d'arbres à replanter sera déterminé dans le cadre des études environnementales en s'appuyant sur la méthodologie et sur les outils de la méthode QUERCUS utilisés par la Collectivité européenne d'Alsace.*

### **4.3 Sécurité et qualité de vie**

Les avis favorables sont unanimes sur la dangerosité pour un cycliste d'emprunter la RD201. Emprunter la RD201 à vélo est identifié comme dangereux et le projet présenté est salué comme étant déconnecté de la RD et en site propre.

Plusieurs fois sont mises en avant que ce projet permettrait aux personnes de prendre plus souvent le vélo, aussi bien pour les déplacements quotidiens, le travail que pour les collégiens. Plusieurs parents saluent le projet pour leurs enfants et leurs déplacements futurs.

Faciliter les déplacements nord-sud, notamment pour des trajets de domicile travail entre la région mulhousienne et BÂLE est une demande récurrente.

La nécessité de finir ce chaînon manquant de l'Eurovéloroute 5 est également ressorti dans les observations, avec la mise en relief d'un gain d'attractivité et de tourisme pour les villages traversés.

### **4.4 Choix du tracé**

25 % des avis saluent explicitement un projet en ligne droite, direct et rapide. Par ailleurs, régulièrement revient la nécessité de garder un tracé rectiligne d'autant plus pour une Eurovéloroute.

Certaines contributions indiquant également que le choix d'un tracé au plus court est gage d'un meilleur accès et également une utilisation plus soutenue du futur projet.

La totalité des 10 avis défavorables du projet tel que présenté est lié au tracé proposé. Les contributions dénoncent un coût trop élevé alors que le réseau existant - chemins ruraux existants ou pistes - pourrait être amélioré ou prolongé. L'itinéraire cyclable réalisé par la m2A entre HABSHEIM et DIETWILLER en 2019 est régulièrement cité comme étant une bonne base de départ. Deux personnes ont chronométré les différences de temps de parcours selon les variantes.

Ce choix de tracé a été débattu lors de la réunion publique, opposant les personnes souhaitant un tracé court et direct à des pratiques plus axées sur le loisir et l'envie de prendre son temps.

Trois demandes suggèrent de passer le tracé de l'IC de l'autre côté est de la RD201.

Dans ces avis certains regrettent le côté « figé » du projet, et l'absence d'alternatives au moment de cette concertation.

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

Une alternative via la piste cyclable de la m2A avait été étudiée et présentée aux élus locaux. Cette variante n'a pas été retenue du fait d'un souhait marqué de faire au plus rapide et plus direct, ce qui est également une demande d'une partie des observations.

Etant donné qu'il s'agit d'une section de l'Eurovéloroute 5, le parti pris d'un cheminement direct a été privilégié.

## **4.5 Remarques d'aménagement**

Plusieurs personnes ont appelé à une vigilance sur le traitement des extrémités et des carrefours.

Il est demandé plus de précision sur la jonction entre le carrefour existant du garage Citroën rue du chant des oiseaux et le projet. De même pour le réaménagement du carrefour de la RD6bis. Lors de la réunion publique, ce carrefour a été signalé comme dangereux du fait des vitesses d'approche sur ce carrefour.

Plusieurs demandes concernent aussi des propositions pour éviter de mettre en œuvre des enrobés, mais plutôt des matériaux alternatifs ou de couleur claire.

Les remarques indiquent également souhaiter une replantation des arbres entre l'itinéraire cyclable et la RD afin de sécuriser les usagers à vélo. La règle pour replanter de nouveaux arbres à 7 mètres du bord de la chaussée est mal comprise.

Une observation indique également vouloir que la rue de Sainte Barbe soit aménagée en même temps que le reste du projet.

Les associations cyclables appellent à la vigilance sur des obstacles ou aménagements pouvant être dangereux pour les usagers.

#### **Réponse du maître d'ouvrage**

Les spécificités techniques du projet seront approfondies au cours des études d'avant-projet. Et ces points seront détaillés.  
Concernant des éventuels obstacles ou barrières, il n'est pas prévu de mettre en place ce type de dispositif, et dans le cas contraire, ils seront suffisamment signalés.  
Concernant la règle de plantation d'arbres à 7 mètres du bord de la chaussée, la CeA tient à préciser qu'il s'agit de règles nationales régies par le guide des Aménagements des Routes Principales, édité par le CEREMA. Il faudrait déroger à cette règle, ce qui n'est pas envisageable d'un point de vue de la politique routière de la CeA.

#### **4.6 Foncier et impact sur le monde agricole**

Les propriétaires riverains et exploitants de DIETWILLER sont préoccupés par l'impact du projet sur leurs terres et leurs activités.

La première préoccupation est la surface de foncier nécessaire au projet, en particulier pour mettre en place une bande de plantation d'arbres. Cette artificialisation des terres inquiète et les plantations d'arbres sont clairement non souhaitées (création d'ombre sur les cultures et conflit avec les cultures, problème de manœuvre dans les champs dans quelques années avec des arbres grandissants).

Des systèmes d'irrigations existent et risques d'arroser la piste et ses usagers.

Il est aussi questionné si l'itinéraire cyclable pourra être calibré et emprunté par des engins agricoles.

Concernant les achats fonciers, l'expropriation n'est pas souhaitée. Un dialogue et des cessions à l'amiable sont demandés, notamment avec des échanges fonciers. Ils souhaitent connaître les modalités de ces acquisitions foncières : Qui achètera les propriétés ? Quand prendra-t-on contact avec eux ?

Enfin, des craintes sont aussi apparues sur les nuisances liées aux incivilités possibles des futurs usagers (déchets et déjections).

##### ***Réponse du maître d'ouvrage***

Le foncier étant insuffisant, des acquisitions foncières seront nécessaires pour ce projet.

Pour ces achats de terrain, la CeA souhaite autant que possible acheter à l'amiable. L'expropriation n'est qu'un recours ultime, ou dans certains cas spécifiques.

Les propriétés qui seront impactées par le projet ne seront identifiées qu'à l'issue des études d'avant-projet. La CeA prendra alors contact avec les propriétaires pour envisager l'achat des biens impactés. Les prix sont fixés de manière indépendante par l'Etat (anciennement France Domaine).

Concernant la mixité de l'itinéraire cyclable, et comme indiqué en réunion publique, aucune parcelle ne sera enclavée vis-à-vis de la situation actuelle. De plus, il existe suffisamment de chemins pour accéder aux parcelles. Les débouchés actuels sur la RD seront maintenus. De ce fait, le projet tend plutôt vers un aménagement en site propre et non calibré pour les engins agricoles.

## **4.7 Autres remarques**

Les personnes ayant répondu à la concertation ont également profité pour laisser des avis sur des points touchant plus généralement les itinéraires cyclables et la politique locale.

Certaines personnes ont dénoncé un manque d'entretien général sur les itinéraires existants, en particulier entre SCHLIERBACH-SIERENTZ, au niveau du décroché dans la forêt qui fait qu'elles préfèrent rester sur la RD201. De façon général est dénoncé le manque d'entretien sur les itinéraires partagés avec les tracteurs.

Plusieurs observations ont mentionné les aménagements cyclables urbains en amont du projet, en particulier à HABSHEIM suite à son projet de réaménagement des trottoirs de la RD201. Les aménagements cyclables à DIETWILLER sont également cités.

Enfin, trois personnes demandent d'aller plus loin que l'aménagement de la RD201, et de penser à jonctionner ce projet et le réseau existant vers des villages pas ou mal desservis (LANDSER, DIETWILLER centre, SCHLIERBACH vers la Hardt).

### **Réponse du maître d'ouvrage**

*Ces observations seront transmises à la commune de HABSHEIM, maître d'œuvre de ces travaux d'aménagement.*

*Concernant l'entretien des itinéraires cyclables, les crédits alloués par les EPCI ou la CeA varient en fonction des budgets et des décisions politiques. Cela peut occasionner, par section identifié, des retards quant aux dispositions d'entretien mises en œuvre. Pour ce qui concerne cet itinéraire cyclable, la convention qui a été passée entre les différents co-financeur définit bien le périmètre de chacun pour son entretien futur.*

*Concernant les sujétions pour un réseau plus dense en partant du projet, il n'est à ce jour pas inscrit au schéma directeur des itinéraires cyclables .*

## 5 Conclusions et étapes à venir

Le public s'est exprimé de manière importante et est plutôt favorable au projet. Il apparaît que les principales préoccupations sont la sécurité dans les déplacements à vélo et la préservation des arbres d'alignement.

Les objectifs du projet sont pleinement partagés au niveau local, notamment en matière de sécurité routière et de la linéarité du tracé. Les habitants partagent également les objectifs relatifs à la qualité de vie et à la prise en compte des impacts écologiques par le projet.

Sur la commune de HABSHEIM, la concertation a fait émerger la demande de ne pas abattre les arbres. Cette solution présentée lors de la concertation est donc écartée.

Les études d'avant-projet sommaire s'attacheront donc à prendre en compte l'ensemble des remarques exprimées en apportant une attention particulière sur :

- la linéarité du tracé de l'itinéraire, pour une incitation à son utilisation et répondre aux enjeux de sécurité et de qualité de vie pour les déplacements nord-sud ;
- les impacts environnementaux sur l'alignement d'arbres existant ;
- l'apport d'un cadre agréable aux usagers (plantation, végétalisation) au-delà de la question de compensations ;
- une acquisition raisonnée du foncier, notamment agricole dans ce projet.

En parallèle, la Collectivité européenne d'Alsace s'engage à poursuivre le dialogue engagé avec la population, en fonction de l'avancement des études.

Dans les études d'avant-projet, qui seront engagées suite à l'adoption du présent bilan, la Collectivité européenne d'Alsace prendra en compte les remarques reçues lors de la concertation afin d'y apporter les meilleures réponses possibles.