

TROISIEME PARTIE

Pièces annexes

- 1 Décision du Tribunal Administratif de Strasbourg n° E21000065/67 du 28.06.2021
- 2 Arrêté préfectoral du 23.07.2021 portant ouverture d'une EP unique
- 3 Copie d'avis insérés dans les 2 journaux régionaux (L'Alsace et les DNA)
- 4 Certificat d'affichage de la CeA, maître d'ouvrage, sur les lieux du projet
- 5 Certificats d'affichage des communes de Vieux-Thann, Aspach-Michelbach, Leimbach
- 6 Compléments d'informations demandés par le commissaire enquêteur et réponses associées du maître d'ouvrage
- 7 Extraits des règlements graphiques des 3 communes avec mention d'emplacement réservé (ER) montrant la prévision du projet
- 8 Procès-verbal de synthèse
- 9 Mémoire en réponse du maître d'ouvrage (en 2 documents)
- 10 Demande de report de délai de remise du rapport et réponse favorable de la Préfecture

Bibliographie

Guide de l'enquête publique édité par la CNCE

Annexe 1

Décision du Tribunal Administratif de Strasbourg n° E19000065/67 du 28.06.2021

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE STRASBOURG

28/06/2021

N° E21000065 /67

LE PRÉSIDENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commissaire

Vu enregistrée le 18/06/2021, la lettre par laquelle Monsieur le Préfet du Haut-Rhin demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet le projet de liaison routière RD331 entre la RN 66 et la RD 35 ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu la loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, et notamment son article 139 ;

Vu le Code de l'expropriation, et notamment son article L 11-1 ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2021 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Monsieur Yvan RENCKLY est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 3 : La présente décision sera notifiée à Monsieur le Préfet du Haut-Rhin et à Monsieur Yvan RENCKLY.

Fait à Strasbourg, le 28/06/2021

Pour le président,
La première conseillère,

Anne DULMET



Annexe 2

Arrêté préfectoral du 23.07.2021 portant ouverture d'une EP unique



**PRÉFET
DU HAUT-RHIN**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SERVICE DE LA COORDINATION DES POLITIQUES
PUBLIQUES ET DE L'APPUI TERRITORIAL

BUREAU DES ENQUÊTES PUBLIQUES ET INSTALLATIONS
CLASSÉES

Arrêté du 23 JUIL. 2021
portant ouverture d'une enquête publique unique
préalable à la déclaration d'utilité publique valant déclaration de projet
et préalable à l'autorisation environnementale,
relative au projet de liaison routière RD331
entre la RD1066 et la RD351 à Vieux-Thann, Aspach-Michelbach et Leimbach

Le préfet du Haut-Rhin
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre national du Mérite

- VU le code de l'environnement et notamment ses articles L123-3 à L123-18, L126-1, L214-3 et suivants, L411-1 et L411-2, L181-1 et suivants, R123-1 et suivants, R181-1 et suivants, R214-1 et suivants ;
- VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L110-1, L112-1, L121-1 à L121-5, L122-1 et R111-1 à R112-24 ;
- VU l'extrait des délibérations du 15 mars 2019 de la commission permanente du Conseil départemental du Haut-Rhin, validé par le président de la collectivité européenne d'Alsace dans son courrier du 12 juillet 2021 ;
- VU le dossier déposé le 28 juin 2021 par le chef de projets de la direction des routes, des infrastructures et des mobilités de la collectivité européenne d'Alsace, comportant les documents à mettre à l'enquête publique ;
- VU l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale du 30 avril 2021, et la réponse de la collectivité européenne d'Alsace à cet avis en date du 12 juillet 2021 ;
- VU la demande du 22 septembre 2020 du président du conseil départemental du Haut-Rhin, sollicitant l'ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration

d'utilité publique de son projet de liaison routière RD331, validée par le président de la collectivité européenne d'Alsace dans son courrier du 12 juillet 2021 ;

- VU la demande de mise à l'enquête publique du dossier n° 68-2020-00144 de demande d'autorisation environnementale, concernant la gestion des eaux pluviales de la liaison routière entre la RD1066 et la RD351, faite le 5 juillet 2021 par le directeur départemental des territoires, service police de l'eau du département du Haut-Rhin ;
- VU la décision du 28 juin 2021 du président du tribunal administratif de Strasbourg portant désignation du commissaire enquêteur ;

Sur proposition du sous-préfet, secrétaire général de la préfecture,

ARRÊTE

Article 1^{er} : il sera procédé, du vendredi 20 août 2021 à 10h00 au mercredi 22 septembre 2021 à 17h00, soit pendant 34 jours, à une enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique valant déclaration de projet, au titre du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et préalable à une autorisation environnementale concernant la gestion des eaux pluviales au titre du code de l'environnement, relative au projet de liaison routière RD331 entre la RD1066 et la RD351 à Vieux-Thann, Aspach-Michelbach et Leimbach, au profit de la collectivité européenne d'Alsace.

Article 2 : l'autorité compétente pour déclarer l'utilité publique et l'autorisation environnementale au terme de l'enquête publique est le préfet du Haut-Rhin.

Article 3 : le président du tribunal administratif de Strasbourg a désigné en qualité de commissaire enquêteur, monsieur Yvan RENCKLY, ingénieur CESI, retraité.

Article 4 :

- Publication dans la presse :

Un avis est inséré par les soins du préfet, dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci. Les frais d'affichage et d'insertion sont à la charge de la collectivité européenne d'Alsace.

- Affichage en mairie

L'avis d'ouverture d'enquête publique est apposé à la mairie de Vieux-Thann, à la mairie d'Aspach-Michelbach et à la mairie de Leimbach, par les soins de chaque maire, 15 jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci. Opportunité est laissée aux maires, d'informer leurs administrés par tout autre procédé.

À la fin de l'enquête publique, chaque maire adresse à la préfecture un certificat attestant l'accomplissement de cet affichage.

- Affichage sur le site par le pétitionnaire

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, la collectivité européenne d'Alsace est tenue d'apposer une affiche conforme à l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 dans les lieux prévus pour la réalisation du projet et devra être visible et lisible de la ou, s'il y a lieu, des voies publiques. Cette affiche de format A2 doit comporter le titre « Avis d'enquête publique » en caractères gras majuscules d'au moins 2 cm de hauteur et les informations de l'avis susmentionné en caractère noir sur fond jaune.

- Publication sur internet

Cet avis est publié pendant la même durée, sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin : <http://www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Avis-ouverture-enquete-publique>

Article 5 : le dossier d'enquête publique comporte au moins les pièces suivantes :

- l'arrêté d'ouverture d'enquête publique,
- la notice explicative de l'opération,
- le plan de situation permettant de localiser le projet,
- le plan du périmètre délimitant la surface strictement nécessaire à la réalisation du projet, permettant de déterminer les parcelles faisant l'objet de la procédure d'expropriation,
- l'estimation du coût des acquisitions foncières à réaliser,
- le bilan de concertation,
- l'étude d'impact,
- l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale,
- la réponse de la collectivité européenne d'Alsace à l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale,
- un registre d'enquête à feuillets non mobiles, ouvert, coté et paraphé par le commissaire enquêteur.

Le dossier d'enquête publique peut être consulté pendant toute la durée de l'enquête selon les modalités suivantes :

- à la mairie de Vieux-Thann, siège de l'enquête, pendant les heures d'ouverture au public ;
- à la mairie d'Aspach-Michelbach et de Leimbach, pendant les heures d'ouverture au public ;
- sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin à l'adresse suivante : <http://www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Dossiers-Enquetes-publiques>
- sur un poste informatique disponible à la préfecture du Haut-Rhin, 7 rue Bruat à Colmar du lundi au vendredi de 9h00 à 11h30 et de 14h00 à 16h00, sous réserve d'une prise de rendez-vous préalable par téléphone 03.89.29.22.17, ou par courriel : pref-bepic@haut-rhin.gouv.fr

Article 6 : la personne responsable du projet, auprès de laquelle des informations peuvent être demandées est Monsieur Poinsignon, chef de projets à la direction des routes et infrastructures et des mobilités, auprès de la collectivité européenne d'Alsace, par courriel : rodolphe.poinsignon@alsace.eu ou par téléphone : 03 89 30 69 28 ou 06 43 87 61 19.

Article 7 : le public pourra présenter pendant toute la durée de l'enquête, ses observations et propositions sur le projet, selon les modalités définies ci-après :

- par correspondance adressée à la mairie de Vieux-Thann, à l'attention du commissaire enquêteur – 76 Rue Charles de Gaulle, 68800 Vieux-Thann,
- sur les registres d'enquête publique, disponibles dans les mairies de Vieux-Thann, d'Aspach-Michelbach et de Leimbach, pendant leurs horaires d'ouverture au public,
- par courriel à : pref-enquetes-publiques@haut-rhin.gouv.fr en précisant en objet «projet liaison routière RD 331 Vieux-Thann»,
- directement auprès du commissaire enquêteur, oralement ou par écrit, lors de ses permanences qui se tiendront :
 - le vendredi 20 août de 10h à 12h à la mairie de Vieux-Thann,
 - le jeudi 9 septembre de 10h à 12h à la mairie de Leimbach,
 - le jeudi 9 septembre de 14h à 16h à la mairie d'Aspach-Michelbach,
 - le mercredi 22 septembre de 15h à 17h à la mairie de Vieux-Thann.

Les observations du public sont consultables et communicables aux frais de la personne qui en fait la demande pendant toute la durée de l'enquête.

Article 8 : à la date de clôture de l'enquête, soit le 22 septembre 2021 à 17h00, le registre est clos et signé par le commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur rencontre dans la huitaine, le responsable du projet et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès verbal de synthèse.

Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves, ou défavorables à la déclaration d'utilité publique de l'opération.

Le commissaire enquêteur transmet à la préfecture un dossier comprenant le registre et les pièces annexées, son rapport et ses conclusions motivées, dans un délai de 30 jours à compter de la date de clôture de l'enquête. Si ce délai ne peut être respecté, un délai supplémentaire peut lui être accordé par le préfet, après avis du responsable du projet.

Le commissaire enquêteur adresse simultanément copie du rapport et des conclusions au président du tribunal administratif.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur sont mis à disposition du public pendant un an à la mairie de Vieux-Thann et sur le site internet de la préfecture, à l'adresse suivante :

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Rapport-et-conclusions-du-commissaire-enqueteur>

Article 9 : à l'issue de l'enquête publique et préalablement à la déclaration d'utilité publique, la collectivité européenne d'Alsace est tenue de confirmer l'intérêt général de son projet par une déclaration de projet, rendue au préfet dans un délai qui ne peut excéder six mois.

À l'issue de l'enquête publique et préalablement à l'autorisation environnementale, le conseil municipal de Vieux-Thann et le conseil de la communauté de communes de Thann-Cernay, sont tenus de se prononcer sur l'autorisation environnementale, dans un délai de quinze jours.

Article 10 : le secrétaire général de la préfecture du Haut-Rhin, les maires de Vieux-Thann, Aspach-Michelbach et Leimbach, le président de la communauté de communes de Thann-Cernay, le président de la collectivité européenne d'Alsace et le commissaire enquêteur, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

À Colmar, le 23 JUIL. 2021

Le préfet,

Pour le préfet et par délégation,
le sous-préfet de Mulhouse,
secrétaire général suppléant



Alain CHARRIER

Annexe 3

Copie d'avis insérés dans les 2 journaux régionaux (L'Alsace et les DNA)

Création de l'Association pour une Musique Inclusive

Par décision de l'assemblée Générale extraordinaire du 03/07/2021, il a été décidé de la création de l'Association pour une Musique Inclusive dont le siège se situe au 22 rue Charles Grad, 68000 COLMAR.

La présidence est assurée par Mme Florence WIOLAND.

Cette association a pour objet de démocratiser les musiques, en rendant les spectacles accessibles au plus grand nombre via notamment la production de spectacles vivants.

Contact : association.musiqueinclusive@gmail.com

267551900

Avis d'enquête publique du 20 août au 22 septembre 2021 inclus à Vieux-Thann, Aspach-Michelbach et Leimbach projet de liaison routière RD331 entre la RD1066 et la RD351

Le préfet du Haut-Rhin informe :

Sur demande du président de la Collectivité Européenne d'Alsace, une enquête publique unique, préalable à la déclaration d'utilité publique et préalable à une autorisation environnementale, relative au projet de liaison routière RD331 entre la RD1066 et la RD351 à Vieux-Thann, Aspach-Michelbach et Leimbach, est prescrite par arrêté préfectoral du 23 juillet 2021.

Elle se déroulera du vendredi 20 août 2021 à 10h00 au mercredi 22 septembre 2021 à 17h00.

Pendant cette durée, l'ensemble du dossier comprenant notamment l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale, est déposé à la mairie de Vieux-Thann, siège de l'enquête, et aux mairies d'Aspach-Michelbach et de Leimbach afin que chacun puisse en prendre connaissance sur place et éventuellement consigner ses observations sur les registres prévus à cet effet, pendant les heures et jours habituels d'ouverture au public de ces mairies.

Est désigné en qualité de commissaire enquêteur, monsieur Yvan RENCKLY, ingénieur CESI, retraité.

Les documents sont consultables durant la même période par voie dématérialisée sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin :

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Dossiers-Enquetes-publiques>

Par ailleurs, un accès gratuit à ces éléments sera garanti durant la même période par un poste informatique disponible à la préfecture du Haut-Rhin (11 avenue de la République à Colmar) du lundi au vendredi de 9h00 à 11h30 et de 14h00 à 16h00, sous réserve d'une prise de rendez-vous préalable par téléphone (03.89.29.22.17) ou par courriel à l'adresse suivante : pref-bepic@haut-rhin.gouv.fr

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public, aux dates et heures suivantes :

- le vendredi 20 août de 10h à 12h à la mairie de Vieux-Thann
- le jeudi 9 septembre de 10h à 12h à la mairie de Leimbach
- le jeudi 9 septembre de 14h à 16h à la mairie d'Aspach-Michelbach
- le mercredi 22 septembre de 15h à 17h à la mairie de Vieux-Thann.

Le public pourra présenter pendant toute la durée de l'enquête, ses observations et propositions sur le projet, selon les modalités définies ci-après :

- par correspondance adressée à la mairie de Vieux-Thann, à l'attention du commissaire enquêteur - 76 Rue Charles de Gaulle, 68800 Vieux-Thann
- sur les registres d'enquête publique, disponibles dans les mairies de Vieux-Thann, d'Aspach-Michelbach et de Leimbach, pendant leurs horaires d'ouverture au public,
- par courriel à : pref-enquetes-publiques@haut-rhin.gouv.fr en précisant en objet «projet liaison routière RD 331 Vieux-Thann» ;

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de l'enquête portant sur l'utilité publique est une déclaration d'utilité publique du projet, délivrée par le préfet du Haut-Rhin.

La décision susceptible d'intervenir à l'issue de l'enquête environnementale est une autorisation environnementale délivrée par le préfet du Haut-Rhin.

La copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, sera mise à la disposition du public pendant un an à la mairie de Vieux-Thann et sur le site internet de la préfecture du Haut-Rhin :

<http://www.haut-rhin.gouv.fr/Actualites/Enquetes-publiques/Rapport-et-conclusions-du-commissaire-enqueteur>

265471000

Procédures adaptées (plus de 90000 euros)

MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

Avis d'appel public à la concurrence

Markstein : un profil pour la

Grâce au plan de relance Avenir Montagnes, le syndicat mixte pour l'aménagement du massif du Markstein-Grand Ballon est en passe d'acquiescer l'ancien village de vacances, à l'abandon depuis 1994.



La friche Touristra du Markstein, ex-village de vacances, aujourd'hui con
Photo DNA/Gregoire GAUCHET

Fermé par la commission de sécurité en 1994, l'ex-village de vacances des Crêtes, resté dans la mémoire collective sous le nom de Touristra, faisait l'objet, depuis de nombreuses années, d'un bras de fer entre le syndicat mixte pour l'aménagement du massif du Markstein-Grand Ballon (SMAMMGB), désireux de s'assurer la maîtrise foncière du site, et le promoteur mulhousien Denis Macher, qui l'avait acquis en 1996 en vue de le transformer en appartements-résidence de loisirs.

Depuis, l'ancien Grand Hôtel Schlumberger (lire l'encadré) s'est acheminé vers sa ruine. Interdits d'accès mais ouverts à tous les vents, l'édifice et ses annexes présentent un état de délabrement avancé (pillages, vandalisme, graffitis)... dont chaque partie se renvoyait la responsabilité.

« Une vraie opportunité »

Le coronavirus et le plan de relance Avenir Montagnes, lancé par l'État en mai dernier, sont venus débloquent une situation compromise.

« Nous bénéficions d'une subvention exceptionnelle de l'État pour racheter l'ensemble foncier bâti et non bâti », explique Annick Lutenbacher, présidente du SMAMMGB. Informé en juin de cette possibilité par l'ancien président du commissariat de massif, Jean-Paul Omeyer, le syndicat mixte s'est mis au travail dans l'urgence pour trouver un terrain d'entente avec le propriétaire.

Les modalités de la transaction seront présentées en détail le 3 septembre au comité syndical, qui statuera sur le compromis de vente établi avec le vendeur, le dossier devant être déposé auprès de l'État

pour la mi-septembre. « C'est une vraie opportunité, souligne Annick Lutenbacher. L'État s'engage à hauteur de 80% et nous avons des engagements verbaux pour la démolition. » Les 20% restants étant à la charge du syndicat mixte, via ses financeurs habituels : la Collectivité européenne d'Alsace (CEA) et les communautés de communes de la Vallée de Saint-Amarin et de la Ré-

L'aventure du

Aujourd'hui considéré comme un paysage, l'ancien bâtiment Tourista de l'histoire du Markstein, a coexistence sous la forme d'un quatre-é En 1927, l'industriel guebvillerois berger, fêru de sports d'hiver, voustein une station de ski mondai proximité des Vosges avec Paris. avait là-haut que quelques ferme clubs, ainsi que la baraque d'Édouard en 1930, le Grand Hôtel, avec po américain, patinoire, tourne rapi Des hivers calamiteux et le manq duiront dès 1934 à la liquidation jciété des Hôtels du Markstein.

Le bâtiment a cependant conservé bergement. Racheté par la Caisse de Lorraine, il devient, après 1945, une colonie de vacances pour apprenti Charton, autocariste d'Épinal à la Transport des Hautes Vosges, et nre du téléski du Markstein, y crée l et hébergement bon marché. De

Annexe 4

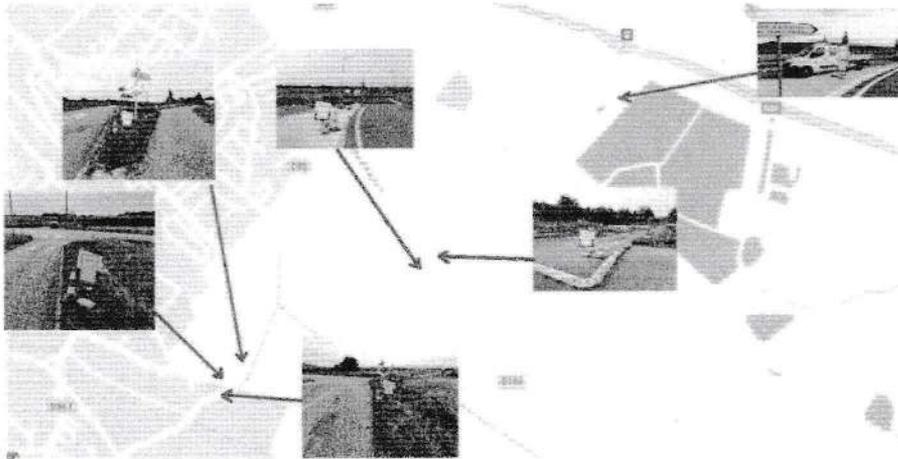
Certificat d'affichage de la CeA, maître d'ouvrage, sur les lieux du projet

Colmar, le 13 octobre 2021

CERTIFICAT D’AFFICHAGE

RD331 Liaison entre la RD1066 et RD351 à VIEUX-THANN

Je soussignée Amanda BRESCHBÜHL, Directeur du Pôle Travaux Neufs Sud au sein de la Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités de la Collectivité européenne d’Alsace, certifie par la présente que l’affichage sur le site selon l’article 4 de l’arrêté préfectoral du 23 juillet 2021 a été réalisé. Des affiches ont été disposées au niveau du carrefour RD351-RD36 à LEIMBACH, à proximité du giratoire du PAPTC sur la RD103 et sur l’amorce de branche existante sur le giratoire RD331 à VIEUX-THANN selon le plan ci-dessous.



Le Président
Pour le Président et par délégation,
Le Directeur du Pôle Travaux Neufs Sud

**Amanda
BRESCHBUHL**

Signature numérique de
Amanda BRESCHBUHL
Date : 2021.10.13 15:41:43
+02'00'

Amanda BRESCHBÜHL

Annexe 5

Certificats d'affichage des communes de Vieux-Thann, Aspach-Michelbach, Leimbach

Ville de Vieux-Thann



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DU HAUT-RHIN
VILLE DE VIEUX-THANN

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Le Maire de la Commune de 68800 Vieux-Thann
certifie avoir affiché à la porte de la mairie,

du 05 août 2021 au 22 septembre 2021,

L'avis d'enquête publique du 20 août au 22 septembre 2021 inclus à Vieux-Thann, Aspach-Michelbach et Leimbach, portant sur le projet de liaison routière RD331 entre la RD1066 et la RD351.

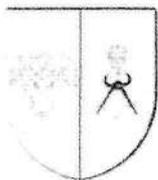
Fait le vingt-trois septembre deux mille vingt et un à Vieux-Thann



Le Maire,

Daniel NEFF

République Française
Mairie 68700 ASPACH-MICHELBACH
1 Place de Rochetoirin



Tél : 03.89.48.70.17
Courriel : mairie@aspach-michelbach.fr

CERTIFICAT D'AFFICHAGE

Nous, **François HORNY**, Maire de la Commune d'ASPACH-MICHELBACH,

c e r t i f i o n s

que l'avis d'enquête publique concernant le projet de liaison routière RD331 entre le RD1066 et la RD351, a été affiché en Mairie en lieu et place selon les usages en vigueur dans la Commune d'Aspach-Michelbach, du 5 août au 23 septembre 2021 inclus.

Ce certificat est établi pour valoir ce que de droit.

Aspach-Michelbach,
Le 28 septembre 2021
Le Maire,
François HORNY



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'François Horny', is written over the printed name.



CERTIFICAT D’AFFICHAGE

Avis d'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique valant déclaration de projet et préalable à l'autorisation environnementale, relative au projet de liaison routière RD331 entre la RD1066 et la RD351 à Vieux-Thann, Aspach-Michelbach et Leimbach

Je, soussigné Damien EHRET, Adjoint au Maire de la Commune de LEIMBACH, certifie par la présente que l'avis d'ouverture de l'enquête publique référencée ci-dessus a été affiché en Mairie du jeudi 5 août au mercredi 22 septembre 2021 inclus.

Fait à Leimbach, le 23 septembre 2021

Pour le Maire



L'Adjoint
Damien EHRET

Annexe 6

Compléments d'informations demandés par le commissaire enquêteur et réponses associées du maître d'ouvrage

Compléments d'information – Réponses du maître d'ouvrage

Courriel 17.08.2021

Bonjour M. Renckly,

Suite à votre demande, je vous informe que durant la période de crise sanitaire COVID, un protocole allégé de consultation de l'ARS a été mis en place.

Pour les dossiers courants comme celui cité en objet, l'ARS était informée de la saisine de la MRAE et faisait une réponse si elle le jugeait utile.

En l'occurrence, pour ce projet l'ARS ne nous a pas fait de réponse.

Bien cordialement

Hugues TINGUY
Adjoint au chef de service Evaluation Environnementale
Chef du pôle "Projet"
DREAL Grand Est

Courriel 18.08.2021

Bonjour, ci-joint ce que j'ai retrouvé comme anciens éléments. Notamment dans le dossier de presse réalisé par la DREAL Alsace, y figure l'aménagement retenu avec l'amorce sur le giratoire pour créer la future liaison Vieux-Thann.

J'ai également retrouvé différentes conventions de gestion et la convention financière du contrat de Plan 16_03 (projet inscrit au contrat de Plan 2000-2006).

Ainsi, on peut voir que l'amorce de la future liaison est connue et validée depuis près de 20 ans par les services de l'Etat et nous contraignent forcément dans un fuseau très restreint sur la partie RD103-RN66.

Je vous joins également les extraits des itinéraires cyclables proches (existants et projetés).

Cordialement.



Rodolphe POINSIGNON

Chef de projets

Pôle Travaux Neufs Sud

Direction des Routes, des Infrastructures et
des Mobilités

Collectivité européenne d'Alsace

Tél : 03 89 30 69 28

Tél : 06 43 87 61 19

rodolphe.poinsignon@alsace.eu
www.alsace.eu



Courriel 18.08.2021

Ci-joint l'étude sur la zone de déchets hospitaliers.



Rodolphe POINSIGNON

Chef de projets

Pôle Travaux Neufs Sud

Direction des Routes, des Infrastructures et
des Mobilités

Collectivité européenne d'Alsace

Tél : 03 89 30 69 28

Tél : 06 43 87 61 19

rodolphe.poinsignon@alsace.eu
www.alsace.eu



Courriel 18.08.2021

Et voici le mémoire réalisé par notre Maître d'œuvre concernant la gestion des zones polluées.



Rodolphe POINSIGNON

Chef de projets

Pôle Travaux Neufs Sud

Direction des Routes, des Infrastructures et
des Mobilités

Collectivité européenne d'Alsace

Tél : 03 89 30 69 28

Tél : 06 43 87 61 19

rodolphe.poinsignon@alsace.eu
www.alsace.eu



Courriel 19.08.2021 – réponses maître d'ouvrage en bleu

De : RENCKLY <renckly.yc@evhr.net>

Envoyé : mercredi 18 août 2021 18:42

À : Poinsignon Rodolphe <Rodolphe.Poinsignon@alsace.eu>

Objet : Suite visite sur site

Bonjour M. Poinsignon,

J'ai bien reçu vos courriels de ce jour et je vous en remercie.

Vous avez été plus rapide que moi. Cela m'a permis de lire presque complètement, mais attentivement tous les documents joints. Et donc d'avoir des éléments de réponse à des questions que je souhaitais encore poser.

Concernant l'étude de la décharge de déchets hospitaliers réalisée par GEAUPOLE, je me suis permis d'appeler la rédactrice (Mme Klein) pour obtenir la permission de citer des extraits de son rapport, notamment les conclusions/recommandations.

La visite sur site a été fort instructive, surtout par le fait que M. Gerber nous a accompagnés en citant de mémoire certains aspects.

Les documents joints à l'un de vos courriels font bien ressortir l'historique et l'ancienneté du projet, l'engagement politique également, ainsi que la réalisation du carrefour dénivelé, lui-même prélude à la RD 331. C'est une utilité publique que beaucoup de monde attend depuis plus de 20 ans.

Ce que je retiens et reprendrai certainement dans mon rapport (et/ou PV de synthèse) :

- L'intégrations des Hôpitaux Civils de Colmar (HCC) lors de la phase travaux sur le terrain leur appartenant,
- Le passage inférieur (combiné avec le passage petite faune) d'un chemin de promenade entre les parcelles 72 et 28 au sud de Vieux-Thann (à voir si des personnes en font part durant l'EP),

Il ne sera pas possible de faire une seule ouverture pour deux types de traversées. Je pense qu'en terme de traversée faune nous devons garder l'ouvrage tel qu'il est prévu. Pour une traversée piéton je poserai la question au Moe mais de mémoire, la nappe n'est pas très loin dans ce secteur, ce qui poserait sûrement problème, sans compter les rampes de part et d'autres à mettre en œuvre qui impacteraient encore davantage au niveau foncier.

- La réglementation d'usage de la voie verte (dont surtout vitesse des cycles/VAE),
Je me renseigne auprès de nos spécialistes
- Est-il déjà prévu une convention de transfert de gestion pour ce qui ne restera pas sous contrôle ou propriété de la CEA (exemple l'aménagement et l'entretien des aménagements paysagers des ronds-points et d'alignement) ; pouvez-vous produire un tableau y répondant ?

Il faut que je me renseigne, de mémoire l'entretien de la liaison est à la charge de la CEA.

- Il y aura certainement nécessité de mettre à jour (ou compléter) le tableau de l'aire d'information avant le rond-point secondaire (à la hauteur d'Alba),
Je vérifie si cela est bien pris en compte dans notre plan de signalisation (je pense que oui)
- Nous n'avons pas parlé d'éclairage des croisements des chaussées ; est-ce prévu si (ou puisque) la RD 331 aura un statut de chaussée interurbaine ?

La politique de la CEA est de ne pas éclairer les RD hors agglomération, donc ceci n'est pas prévu dans le projet.

- Nous avons évoqué la vitesse qui sera permise (70 ou 80 km/h) ; un choix ferme est-il possible avant la clôture de l'EP ? (sécurité, émissions sonores, courte temporisation avant ou après accès à la RD 1066),
Je vais voir car c'est un point qui doit être évoqué en interne entre notre Pôle travaux Neufs et notre Pôle Maintenance Sécurité Routière. Si pas de décision avant la fin de l'EP il faudrait le mentionner comme une recommandation à suivre ?
- Merci de me transmettre un schéma de traitement des eaux pluviales de chaussée dans les 3 bassins avant infiltration ou reversement dans les ruisseaux.
Je regarde ce que je trouve.

Je vous listerai demain les notes demandant explication ou correction suite à ma lecture du dossier.

Bien cordialement.

Yvan RENCKLY

Commissaire enquêteur

Courriel 19.08.2021

S'agissant des voies vertes, « le code de la route réserve les voies vertes aux cycles sans moteur, aux piétons et aux cavaliers et il a étendu la qualité de « cycle » aux vélos à assistance électrique, ou V.A.E (puissance maxi 250 watts et assistance coupée au-delà de 25 km/h) ».

Rodolphe POINSIGNON

Chef de projets

Pôle Travaux Neufs Sud

Direction des Routes, des Infrastructures et
des Mobilités

Collectivité européenne d'Alsace

Tél : 03 89 30 69 28

Tél : 06 43 87 61 19

rodolphe.poinsignon@alsace.eu

www.alsace.eu



Courriel 20.08.2021 – Réponses maître d'ouvrage en bleu

De : RENCKLY <renckly.yc@evhr.net>

Envoyé : jeudi 19 août 2021 14:44

À : Poinsignon Rodolphe <Rodolphe.Poinsignon@alsace.eu>

Objet : Suite lecture dossier EP

Bonjour M. Poinsignon,

Merci pour les renseignements fournis ce jour.

Voici quelques points d'éclaircissement que je souhaite :

Tome A § 3.2.1.4 p. 10 Mesures de publicité

L'avis d'enquête a été envoyé aux journaux locaux par la préfecture (qui vous refacturera le montant).

L'avis d'enquête est affiché dans les mairies (je l'ai constaté à Aspach-Michelbach). Je les questionnerai pour savoir si les communes ont fait plus (site internet des communes, gazette communale...).

Y a-t-il une publicité effectuée par le maître d'ouvrage (la CEA) ?

Pas de publicité particulière réalisée par la CEA hormis la pose de panneaux format A2 indiquant l'avis d'enquête publique sur site et disposés sur site au niveau des intersections entre la future liaison et les voies existantes (panneaux posés ce jour)

Tome A § 4.5 p.14 Le dossier Bruit de chantier

Durant les travaux, y a-t-il d'autres nuisances à prendre en compte (émissions de particules, odeurs, soulèvement de poussières terreuses...), de façon réglementaire ou « volontaire » ?

Les principales nuisances du chantier seront effectivement les bruits des engins de chantier et, par temps sec, la présence de poussières. Les entreprises produiront un document sur les nuisances de chantier et les solutions apportées avant le début des travaux. Par exemple, aspersion des sols par temps sec afin de limiter la production de poussières. Balayage et nettoyage régulier des voies. Horaires de travaux adaptés afin de limiter les nuisances etc...

Tome A § 5 p. 15 La construction et la mise en service

Quelles publicité et relation seront organisées envers les personnes et organismes concernés ?

Pour nos chantiers routiers, nous communiquons habituellement avec les usagers à l'aide de notre page Facebook qui touche pas mal de monde. En sus, pour les points clés du chantier ou pour des changements importants en terme de fermeture de voie, déviation, etc.. nous communiquons également via la presse locale. Pour les relations avec les partenaires locaux (communes,

concessionnaires réseaux), ceux-ci sont généralement conviés aux réunions de chantiers hebdomadaires et destinataires des comptes-rendus de réunion. Enfin, pour les riverains, qui pourraient être impactés par des fermetures temporaires de voies de circulation/itinéraires de déviation, une communication sera faite dans la presse locale et probablement relayée par les communes.

Tome B § 2.2 Comparaison des variantes de tracé

En faisant des corrections et un report dans le tableau de synthèse (p. 11), je n'obtiens pas les mêmes chiffres qu'Egis, mais le total de V3 est -11, donc le plus favorable des 3 versions.

Nous retrouvons la même évaluation Tome C § partie 4 – 1.1 Variantes de tracés étudiés p. 112 à 115 (synthèse).

Je vais regarder cela.

Tome B § 3.9 p. 20 Entretien et exploitation de la future voie de liaison

Effectivement, la liaison routière sera à la charge de la CEA.

L'entretien de la voie verte « pourra » être assuré par les collectivités locales : déjà un contact dans ce sens avec la CC Thann-Cernay ?

Non pas pour le moment. La politique cyclable de la CEA est en cours de refonte afin d'homogénéiser les pratiques entre les 2 départements. Pour le moment, s'agissant de domaine départemental, la gestion ultérieure devrait rester à la CEA, à minima dans un premier temps, tant que la nouvelle politique cyclable ne sera pas actée.

Tome B § 1 p. 4 et 5 Les carrefours giratoires

N'y a-t-il pas erreur dans le nombre de voies d'entrée et de sortie ?

Non pas d'erreur, le Moe voulait simplement indiquer que les voies d'entrée et de sortie de chaque branche se font sur une voie par sens contrairement à d'autres giratoires (généralement de tailles plus importantes comme sur la rocade de Colmar) où les entrées et sorties se font sur 2 voies de circulation.

Tome E § Note en réponse à l'avis de la DREAL p. 5 1^{ère} ligne 3^{ème} alinéa colonne droite

Que signifie « une caractérisation sous SIG » ?

Je ne trouve pas la partie concernée ? Une caractérisation sous SIG est une caractérisation à l'aide d'un Système d'Information Géographique. C'est un logiciel regroupant différentes couches de données informatiques géoréférencées et permettant de superposer de couches de différentes natures (ex zone inondable, zones humides, type de végétation, faune présente etc...)

Utilité publique : à l'instar du présent projet, y a-t-il d'autres liaisons routières en sud Haut-Rhin qui ont des caractéristiques équivalentes ? Nous avons évoqué le contournement d'Aspach en direction d'Altkirch. Je pourrais citer la liaison rond-point cimetière de Kingersheim vers Peugeot (déjà ancienne).

La déviation de Ballersdorf, inaugurée fin 2020, a des caractéristiques assez similaire en terme de tracé assez rural et de traversée de milieux agricoles. Quelques années auparavant, dans le même secteur il y avait eu la déviation de Retzwiller également. Ces déviations avaient pour objectif de limiter le trafic de la RD419 dans ces villages en les contournant.

Merci pour votre réponse.

Cordialement.

Yvan RENCKLY

Commissaire enquêteur

Courriel 20.08.2021

Dans le tome D, pièce D1, à partir du paragraphe 7.4.5.2 p 36 à 46, les principes constitutifs des fossés et bassins sont décrits.

A savoir, que les sols entre la RN66 et RD103, étant assez vulnérables, il a été choisi de mettre en oeuvre des cunettes béton en accotement pour assurer l'étanchéité du recueil des eaux de la plate-forme.

Ces cunettes achemineront les eaux de la plate-forme routières jusqu'aux 3 bassins routiers à l'aide d'un réseau d'assainissement disposé tout au long de la liaison (avaloirs, regards et collecteurs).

Les eaux arriveront ainsi dans les bassins côté amont et chemineront jusqu'au côté aval pendant un temps adapté, l'orifice de l'ouvrage en sortie limitant le débit à un niveau moindre que l'écoulement naturel.

Chaque bassin possède un volume mort d'au moins 30cm.

L'ouvrage de sortie possède un voile siphonide permettant la retenue des hydrocarbures et des corps flottants avant rejet dans le milieu naturel via des fossés ou via un bassin d'infiltration pour le bassin située entre la RD103 et la RN66 (pas de rejet possible directement dans le milieu naturel).

Les ouvrages de sortie sont équipés de vanne permettant de fermer le bassin en cas de pollution accidentelle avec un délai d'intervention d'une heure environ.

En cas de très fortes pluies, une surverse équipe les bassins et un système de dérivation à l'aide d'un by-pass.

Je vous joins en pièce-jointe et sous le lien suivant (plans de taille trop importante pour passer par mail) le plan général d'assainissement et coupes+ détails des bassins.

<http://www.transfert.haut-rhin.fr/?file=5d4ca9f8-a92e-4983-9ae7-6aea5ded7b0a>

Cordialement.



Rodolphe POINSIGNON

Chef de projets

Pôle Travaux Neufs Sud

Direction des Routes, des Infrastructures et
des Mobilités

Collectivité européenne d'Alsace

Tél : 03 89 30 69 28

Tél : 06 43 87 61 19

rodolphe.poinsignon@alsace.eu

www.alsace.eu



Courriel 07.09.2021

Bonjour M. Poinsignon,

A l'une de mes questions :

- Nous n'avons pas parlé d'éclairage des croisements des chaussées ; est-ce prévu si (ou puisque) la RD 331 aura un statut de chaussée interurbaine ?

Vous avez répondu :

La politique de la CEA est de ne pas éclairer les RD hors agglomération, donc ceci n'est pas prévu dans le projet.

Existe-t-il un document CD 68 ou CEA, de délibération du Conseil ou de la Direction des routes, expliquant ou justifiant le non éclairage des RD (et/ou l'éclairage prévu = en agglomération).

Merci pour votre réponse.

Cordialement.

Yvan RENCKLY

Commissaire enquêteur

Bonjour,

Ci-joint un rapport et délibération de 2011 relatif au démontage des sites éclairés hors agglomération sur RD.

Cordialement.



Rodolphe POINSIGNON
Chef de projets
Pôle Travaux Neufs Sud
Direction des Routes, des Infrastructures et
des Mobilités

Collectivité européenne d'Alsace

Tél : 03 89 30 69 28

Tél : 06 43 87 61 19

rodolphe.poinsignon@alsace.eu

www.alsace.eu



Annexe 7

Extraits des règlements graphiques des 3 communes avec mention d'emplacement réservé (ER) montrant la prévision du projet



- Extrait du plan de zonage du POS – Projet de modification -

Vieux-Thann

Aspach - Michelbach

S	Superficie approximative en ares
1	1,4
2	18
3	3,1
4	4,2
5	28,4
6	19,4
7	7,9
8	190
9	23,1



PLAN LOCAL d'URBANISME Approuvé



3.b. Zonage 1/2000

Approuvé par délibération du Conseil
municipal du
Leimbach
Juin 2010

Liste des emplacements réservés

N°	Désignation	Bénéficiaire
1	Autres zones AUis	Commune
2	Parking Grand'Rue	Commune
3	Agrandissement de l'école	Commune
4	Arrière de bus	Commune
5	Carrefour/impasse	Conseil Général
6	Arrière secteur ILL	Communes de communes
7	Emplacement rue de Strasbourg	Commune



D'une manière générale, les limites de zone ou de secteur s'appliquent sur deux limites parcelaires. Dans le cas contraire, la limite à respecter est celle indiquée par l'axe des limites de zone ou de secteur.



Annexe 8

Procès-verbal de synthèse

Enquête publique (EP) unique

- ❖ **Préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP)**
- ❖ **Préalable à la déclaration de projet**
- ❖ **Préalable à une autorisation environnementale**
- ❖ **Relative au projet de liaison routière RD 331**

Procès-verbal de synthèse

Le présent procès-verbal est établi afin de permettre au pétitionnaire d'avoir une connaissance complète du déroulement de l'EP et de son produit :

- préalables,
- déroulement,
- contributions apportées par le public,
- précisions complémentaires demandées par le commissaire enquêteur,

et de pouvoir établir un mémoire en réponse qui contient :

- ses apports supplémentaires suite aux contributions du public,
- des éléments de réponse aux précisions complémentaires souhaitées par le commissaire enquêteur,

en vue de la rédaction du rapport et de l'avis motivé par le commissaire enquêteur.

Sommaire

- 1- **Contexte de l'enquête publique (EP)**
- 2- **Contributions du public**
- 3- **Questions et précisions complémentaires**

1 Contexte de l'EP

La présente EP est unique en préalable aux raisons mentionnées dans le titre et conforme à l'article L.123-6 du Code de l'environnement. Ce projet de liaison routière est soumis à une évaluation environnementale et nécessitera des acquisitions foncières privées, éventuellement par la voie de l'expropriation. L'ensemble des textes relatifs et applicables est listé dans le dossier de l'EP.

Le but de l'EP est d'informer et de permettre la participation du public, de garantir la prise en compte des contributions du public si celles-ci sont dans l'enveloppe du projet, de démontrer l'utilité publique du sujet de l'EP donc que celui-ci corresponde à l'intérêt général.

Les contributions publiques sortant du cadre du projet, mais en ayant tout de même un lien, seront signalées au maître d'ouvrage.

Le projet de liaison routière RD 331 consiste en la réalisation d'une nouvelle route entre la RD 1066 à l'entrée Est de Vieux-Thann et la sortie direction Thann (RD 36) de Leimbach. Cette route croisera la RD 103 entre Vieux-Thann et Aspach-le-Haut. Cette liaison routière sera composée d'une chaussée à 2x1 voie, d'une voie dédiée aux modes de déplacements doux, ainsi que des équipements associés.

Plusieurs objectifs sont visés, dont délester la RD 1066 d'une part de trafic à l'entrée de l'agglomération thannoise, desservir directement les zones d'habitation à l'Ouest (Thann-Blosen, Leimbach, Roderen), desservir commodément le Parc d'Activité Thann-Cernay (PATC), prendre en compte les déplacements en mode doux avec une insertion dans le schéma local dédié.

La construction de cette nouvelle chaussée se fera en 2 temps :

- De l'aménagement pont-route sur la RD 1066 à la RD 103 ; son départ Est est une des sorties prévues du giratoire encore aménagé sous l'égide de l'Etat ; la jonction avec la route Vieux-Thann – Aspach-le-Haut est prévu par un giratoire de petite dimension (qui doublera celui déjà existant et desservant le PATC),
- De la jonction avec la RD 103 à l'entrée de Leimbach ; l'arrivée de la RD 36 (Rammersmatt-Leimbach) sur la RD 351 se fera par un giratoire reprenant totalement le croisement actuel ; la RD 351 sera également redessinée, occasionnant une emprise sur des terrains agricoles, mais en libérant deux zones qui pourraient être utilisées en compensation naturelle.

Ce projet est « ancien » du fait de la date de mise en service du pont sur la RD 1066 et sur la voie ferrée (2011) et par l'antécédence des études administratives et techniques. « Cela fait 20 ans qu'on en entend parler » est une remarque plusieurs fois entendue ! Mais le projet aujourd'hui présenté est soumis (ou bénéficie) à la réglementation environnementale et prend en compte la nécessaire proposition de déplacements en mode doux.

L'organisation de l'enquête publique unique a fait l'objet d'un arrêté préfectoral en date du 23.07.2021 Celui-ci donne tous les détails de son exécution.

2 Contributions du public

2.1 Information du public

Pour qu'il y ait des remarques du public (au sens large du terme), il convient que celui-ci ait bénéficié d'une complète information antérieurement. Cela constitue une condition de base pour que des personnes s'intéressent au projet et viennent en mairies ou accèdent au dossier dématérialisé afin de déposer des observations qui rendront l'EP vivante aussi bien pour le maître d'ouvrage (la CEA,

Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités, Pôle Travaux neufs Sud) que pour le commissaire enquêteur.

Dans le cas de cette EP, la préfecture du Haut-Rhin, la CEA, les mairies de Vieux-Thann (siège de l'EP), Aspach-Michelbach et Leimbach ont réglementairement organisé l'information.

Il faut noter :

- La construction du pont enjambant la RD 1066 et la voie ferrée et le rond-point latéral d'accès, avec un embranchement prévisionnel Ouest, préfigurait déjà la future route en direction de Leimbach,
- La définition du projet avançant, les études préliminaires ont fait l'objet d'une 1^{ère} phase de concertation pendant 3 semaines en février 2015 (accompagnée d'une réunion publique), puis les études d'avant-projet ont généré la 2^{ème} phase de concertation d'une durée de 10 jours en septembre 2018 (également clôturée par une réunion publique),
- Les concertations ont recueilli plusieurs contributions intéressantes pour cette EP,
- La presse locale a aussi évoqué le projet (et ses objectifs) en annonce des phases de concertation.

Ces antécédents avaient donc déjà permis une large et objective information de la population.

Les permanences ont eu lieu conformément au programme établi et la dématérialisation permettait la consultation du dossier de manière efficace.

2.2 Dénombrement

A- Permanences

Le vendredi 20 août 2021 à Vieux-Thann (ouverture de l'EP) : aucune personne ne s'est présentée.

Le jeudi 9 septembre 2021 matin à Leimbach : 4 personnes se sont présentées.

Le jeudi 9 septembre 2021 après-midi à Aspach-le-Haut : aucune personne ne s'est présentée.

Le mercredi 22 septembre 2021 à Vieux-Thann (clôture de l'EP) : aucune personne ne s'est présentée.

B- Passages en mairie (hors permanences)

1 personne est venue déposer une pétition à la mairie de Leimbach, puis s'est présentée à la permanence afin d'expliquer la raison de cette pétition, appuyée par 1 des autres pétitionnaires. 1 autre personne a inscrit une remarque dans le registre.

C- Courriers – Dépôt de documents

Sans objet.

D- Dématérialisation

Le site dédié aux enquêtes publiques de la préfecture a été utilisé dans le cadre de cette EP. Le Bureau des enquêtes publiques et des installations classées a relevé et réceptionné :

- aucune « visite » du dossier,
- 4 envois de messages.

Toutes ces contributions m'ont été envoyées au fur et à mesure, dont 2 en fin de journée de la clôture.

La dématérialisation permet d'intervenir facilement à distance. Mais les permanences, du fait de la rencontre avec le commissaire enquêteur, sont l'occasion d'approfondir la connaissance du dossier et d'échanger, voire de bien comprendre les observations émises.

L'avis motivé que je suis en devoir de produire dans mon rapport sera le résultat de mon analyse et de mes démarches (étude du dossier, visites sur le terrain, consultation d'organismes ou de personnes, obtention de renseignements complémentaires, entretiens, analyse des réponses des PPA), y compris le mémoire du maître d'ouvrage en réponse au PV de synthèse.

2.3 Résumé des demandes, observations ou avis du public

A- Prises de renseignement sur le projet de liaison routière RD 331

Aucune demande, ni en mairies et à la préfecture, ni sur le site dématérialisé de la préfecture.

B- Contributions particulières et associatives directement liées au projet

B.1- M. Winckler critique sévèrement la présence future de 2 ronds-points. L'allusion à la pollution des terres n'est pas suffisamment précise pour inclure ou non cette remarque dans l'emprise du projet.

B.2- M. Wolfersperger parle d'un éloignement de la fin de la « déviation » et de « simplement » réaliser un rond-point à l'entrée de Leimbach. La parcelle 45, dont il est propriétaire, ne sera que très faiblement impactée.

B.3- M. Hummel constate que sa parcelle n° 10 (lieu-dit Rodererweg) entre le fossé et la RD 351 est impactée par le projet (accotement de la reprise de la RD 351) et approuve l'utilité publique du projet.

B.4- M. Ast, propriétaire des parcelles 436 et 588 en contrebas de la rue de Vieux-Thann en sortie de Leimbach (juste au-dessus du carrefour actuel), exprime son opposition au projet du fait d'une expropriation certainement inéluctable. Cette expropriation amputera notablement sa propriété et l'empêchera de vendre ce terrain avec un objectif de construction. A noter que M. Ast avait déjà vu son permis de construire refusé par la DDT au

motif de l'impossibilité de raccordement du terrain à la rue de Vieux-Thann (proximité du carrefour).

* Contributions B.1 à B.4 évoquées en réunion de synthèse.

B.5- Association pour l'étude et la protection des amphibiens et reptiles d'Alsace (BUFO)

Les rédacteurs de l'association s'intéressent particulièrement au crapaud calamite. Il est étudié dans l'Evaluation environnementale (tome C ; pièce C-2 Etude d'impact ; p. 160/261 et suivantes). Ils estiment discutable le choix du site de compensation :

- espace déjà protégé,
- caractéristiques de ce site ne correspondant pas à l'écologie du crapaud calamite,
- présence d'espèces végétales invasives,
- données de présence du calamite au sud de la Thur.

Un autre site type « friche bien ensoleillée » est-il possible ?

B.6- Association Alsace Nature Groupe local Thur Doller

L'association estime apporter des éléments d'amélioration de la prise en compte de l'environnement, après analyse :

- de la pertinence du projet (réelle nécessité de construire ce barreau ?),
- du diagnostic environnemental (ancienneté et réalisation à minima du diagnostic),
- de l'évaluation des impacts (pas assez de prise en compte de la biodiversité ordinaire),
- des effets cumulés (non prise en compte des effets du PATC et de la future centrale solaire),
- des zones humides (destruction de 24 ares, compensation par un futur délaissé),
- des propositions de compensation (mesures insuffisantes et non localisées à proximité immédiate du projet routier).

Les rédacteurs reprennent les termes de l'association BUFO concernant le crapaud calamite et expriment une opposition relative aux mesures de compensation au sujet du site de compensation. Ils proposent des sites alternatifs avec de forts arguments.

Le point 8) aborde la réalisation des ouvrages hydrauliques :

- franchissement du Leimbach sur le nouveau tronçon (en direction de Roderen),
- aspect des bassins de recueil des eaux pluviales de la nouvelle chaussée.

Le risque de l'« effet barrage » de la chaussée est également relevé.

Ces critiques et ces arguments peuvent-ils être reçus, et comment ?

Dans 9) Remarques plus générales, les arguments cités doivent normalement être reportés aux acteurs concernés (communes de Vieux-Thann et Leimbach, voire d'Aspach-Michelbach et la CEA).

*Contributions B.5 et B.6 reçues après la réunion de synthèse.

C- Contributions particulières non directement liées au projet

C.1- M. Dreyer argumente avec raison sur la nécessité d'aménager, de manière sécurisée, l'accès à la halte SNCF/Tram-train ZI Vieux-Thann depuis la future voie verte du fait d'une vraisemblable augmentation d'usagers.



Montée depuis le quai vers la RD 1066



Cheminement d'usage entre face ALBA et quai SNCF

C.2- Un ensemble d'habitants de la rue d'Issenbourg à Leimbach, et proche de celle-ci, représenté par MM. Wioland et Rueff, a signé une pétition demandant la mise en place d'aménagements destinés à réduire la vitesse des véhicules venant et allant vers Roderen. Le lieu cité est hors périmètre du projet, mais lié à lui par la proximité au projet, la vitesse des véhicules, la circulation des piétons et surtout des cyclistes (collégiens et lycéens), la visibilité pour sortir sur la RD 351. La problématique sécuritaire citée (notamment les jeunes cyclistes) concerne la RD 351 depuis Roderen/sorties de Leimbach jusqu' à Vieux-Thann et l'avenue Pasteur vers Thann.



Sortie de la rue d'Issenbourg sur la RD 351 (route de Masevaux) ainsi que l'allée suivante

* Contributions C évoquées en réunion de synthèse.

Nota : des éléments d'information/réponse figurent dans la réponse de la CEA à la DREAL (p. 18 de la réponse).

3 Questions et précisions complémentaires

Cette demande de précisions complémentaires est nécessaire à la suite de la lecture de pièces du dossier, mais aussi à la suite du déroulement de la période de l'EP, notamment d'observations du public et de visites sur le terrain.

Ces précisions sont utiles pour la rédaction de mon rapport de commissaire enquêteur, incluant mon avis motivé.

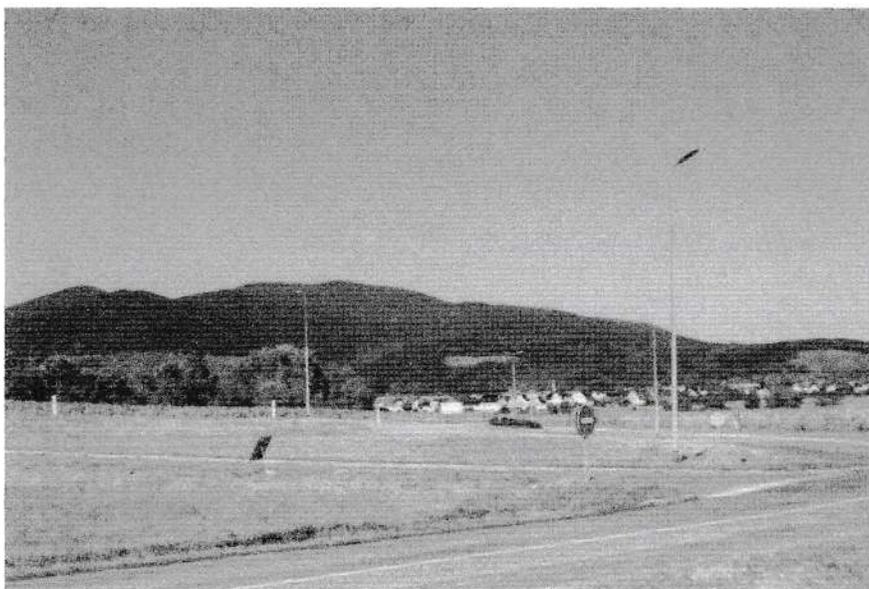
3.1- Les HCC (Hôpitaux Civils de Colmar) sont-ils informés du projet routier et qu'un dépôt de déchets se trouve dans la parcelle leur appartenant ?

3.2- Le passage inférieur d'un chemin de promenade n'étant pas possible pour les raisons évoquées (hauteur de la nappe), un raccordement à la voie verte est-il envisageable ? Si oui, le chemin rural en direction du Sud-ouest pourrait être choisi et les promeneurs auront la possibilité d'aller jusqu'au rond-point RD 331/RD 103 pour continuer vers le Sud (évoqué en réunion de synthèse).

3.3- Le (ou les) tableau d'information de direction et situation des entreprises installées sur les parcs d'activité sont à la charge des gestionnaires des parcs. Le maître d'ouvrage leur rappellera la mise à jour éventuellement nécessaire.

3.4- J'ai bien noté que la politique de la CEA (et auparavant le CD 68) est de ne pas éclairer les RD hors agglomération. Cependant, le carrefour actuel d'entrée de Leimbach est éclairé et cet aspect doit être déterminé avec la commune de Leimbach. Il est également nécessaire d'effectuer un marquage (phosphorescent ?) du rond-point RD 331/RD 103 afin que les conducteurs de tous les véhicules ne soient pas surpris par la présence de ce rond-point et ne soient également pas attirer du regard vers l'éclairage des voies du PATC. Il est également important de considérer cet aspect concernant les usagers de la voie verte (évoqué en réunion de synthèse).

A noter qu'en fin d'automne et en hiver, il y aura un trafic assez fort de nuit en début de matinée (6 h à 9 h) et en soirée (16 h à 20 h).



Le carrefour avec éclairage en bas de Leimbach (croisement RD 36/RD 351)

3.5- La vitesse est un élément central de réflexion concernant ce projet de voie routière nouvelle (évoqué en réunion de synthèse).

Je suis prêt à recommander une limitation de la vitesse à 70 km/h sur la nouvelle RD 331 aux motifs :

- que l'évitement des rues de Vieux-Thann pour aller à Leimbach (et l'inverse) sera encore bénéfique en temps,
- que le « barreau » faisant 2 km (divisé en 2 parties par un rond-point), l'accélération et la décélération à 80 km/h ne sert à rien,
- qu'il y aura un abaissement du niveau sonore (des études peuvent le quantifier),

- que la commune de Vieux-Thann peut inclure une zone d'activités dans son futur PLU,
- que la faune et la flore ne peuvent qu'en être gagnants.

Le problème évoqué par les habitants de Leimbach au sujet du secteur faisant suite à la nouvelle chaussée en direction de Roderen pourrait être traité dès la livraison du nouveau rond-point. J'avance la suggestion de « rentrer » la section entre les 2 ronds-points d'entrée/sortie de Leimbach en agglomération, signifiant une limitation de la vitesse à 50 km/h.

(évoqué en réunion de synthèse)

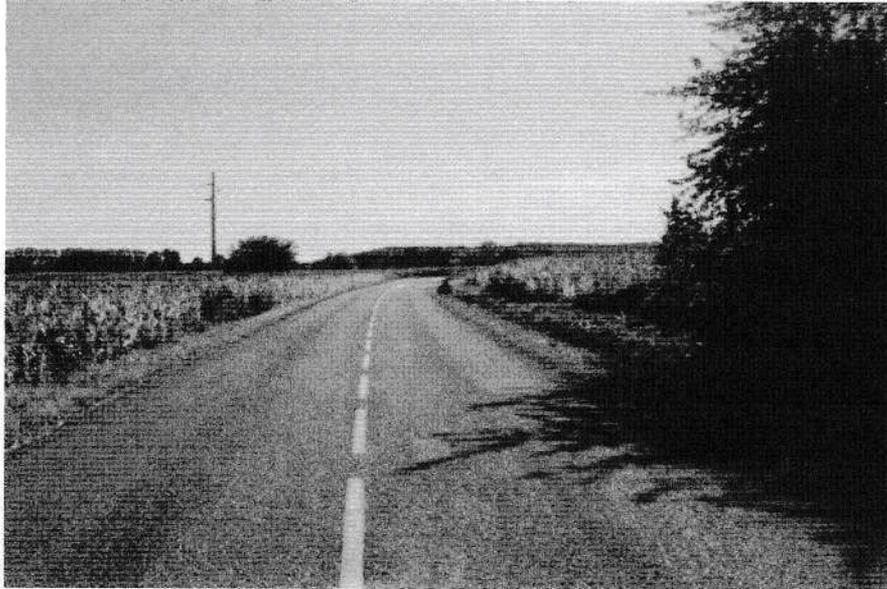
3.6- Le dossier ne mentionne pas (sauf erreur de ma part) comment la circulation sera « restituée » aux chaussées existantes :

- sur RD 351 vers Roderen,
 - sur RD 36 (montée vers Leimbach centre),
 - sur RD 351 vers Vieux-Thann,
 - sur RD 103 côtés Vieux-Thann et Aspach-le-Haut/rond-point PATC,
- afin d'assurer la sécurité des piétons et cyclistes face aux véhicules automobiles.

(évoqué en bilan 2^{ème} phase de concertation -p. 5/6- et en réunion de synthèse)



Retour futur RD 351 (largeur totale 16 m) sur chaussée actuelle, côté Roderen



Idem côté Thann/Vieux-Thann

3.7- Y a-t-il eu une réaction de la profession agricole, hormis la contribution de M. Thierry Roy (registre Concertation Etudes préliminaires p. 2/41) ?

3.8- Quelle suite à été donnée à la demande de M. Calligaro (Glaces ALBA) (registre Concertation Etudes préliminaires p. 1/41) ?

3.9- 2 délaissés existeront à la fin des travaux côté Leimbach :

- l'un au-dessus du rond-point,
- l'autre à l'Ouest du rond-point.

Il est possible de les considérer dès maintenant comme compensation environnementale. Un retour à l'agriculture n'aurait guère de sens en fonction de l'accès notamment. Se reporter à la réponse de la CEA suite à l'avis de la DDT Service Police de l'Eau.

3.10- Une réponse a-t-elle été donnée à la commune de Roderen suite à sa contribution lors de la 2^{ème} concertation (avis favorable, préconisation de prolongement de la voie verte) ?

Nota : plusieurs demandes identiques lors de la 2^{ème} concertation.

3.11- DDT 68 Service Transport, Risques et Sécurité (PPA - Personne Publique Associée)

Ce service a émis un avis préalable à l'EP, daté du 05 août 2021, mais n'a pas été intégré au dossier, ni votre réponse.

Le § 11 traite du bruit émis, en considérant un accroissement notable du trafic. il indique que le PLU de la commune de Vieux-Thann (en cours d'élaboration) doit en tenir compte. La commune, favorable au projet de nouvelle voie routière (vu l'emplacement réservé sur le règlement graphique datant du POS) a donc le devoir de prévoir toute mesure d'isolement acoustique.

Le § 13 est relatif aux transports exceptionnels (TE). Cet aspect est traité dans le dossier, mais une réponse aux contrarguments est nécessaire.

Le § 2 rappelle la nécessité de prévention lors des travaux (chantier et risques induits).

Au § 3, l'avis rappelle la compatibilité du projet avec les dispositions du PPRT de PPC Cristal France, du PPRI de la Thur, du PAC de la Doller.

Le § 421 attire l'attention sur la nécessaire protection de prairies.

Le § 6 concerne le volet agricole. Du fait que le tracé de la voie coupe des grandes parcelles exploitées en 2, l'avis demande l'anticipation de l'accès par les engins agricoles en période culturale (ensemencement, récolte).

Cf. Avis en annexe.

3.12- DDT Service Police de l'Eau (PPA – Personne Publique Associée)

Votre réponse au § 5) Remblais en zones inondables est très succincte et ne donne pas de précision pour ce qui concerne la prise en compte de la zone inondable du Wassergraben.

Le BVN du Leimbach, la zone inondable induite et l'OH correspondant sont bien décrits dans d'autres parties de la réponse (ainsi que dans certaines parties du dossier : tome D). Il est nécessaire d'indiquer les mêmes caractéristiques concernant le Wassergraben (et pas simplement « ...prend en compte la totalité de la zone inondable du Wassergraben »).

3.13- DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – Service eau, biodiversité, paysages) (PPA – Personne Publique Associée)

Le tableau en réponse au § 1.1- Impacts bruts devrait donner les précisions sur l'utilisation (partielle) de ce qui est fait de la zone par le projet routier (p. 3 réponse).

<p><u>Rédaction</u> Yvan RENCKLY Commissaire enquêteur</p> 	<p><u>Réception</u> Rodolphe POINSIGNON Chef de projets Pôle Travaux neufs Sud Direction des routes, des infrastructures et des mobilités Collectivité européenne d'Alsace</p> 
---	--

Annexe 9

Mémoire en réponse du maître d'ouvrage (2 documents)



RD331 – Liaison entre la RD1066 et la RD351 à VIEUX-THANN

Mémoire en réponse au PV de synthèse du commissaire-enquêteur suite à enquête publique du 20 août au 22 septembre 2021

B- Contributions particulières et associatives directement liées au projet

B.1- M. Winckler critique sévèrement la présence future de 2 ronds-points. L'allusion à la pollution des terres n'est pas suffisamment précise pour inclure ou non cette remarque dans l'emprise du projet.

Comme cela est indiqué dans le dossier d'étude, le coût des deux carrefours giratoires est quasiment identique à celui d'un giratoire de grande taille. Cette solution permet en outre de restreindre l'impact foncier sur les parcelles agricoles de part et d'autre de la RD103 en s'inscrivant mieux dans le domaine public routier actuel.

Concernant la pollution des sols à proximité de la RD1066, rien ne permet de confirmer les dires de M. WINCKLER.

B.2- M. Wolfersperger parle d'un éloignement de la fin de la « déviation » et de « simplement » réaliser un rond-point à l'entrée de Leimbach. La parcelle 45, dont il est propriétaire, ne sera que très faiblement impactée.

Le projet soumis à enquête publique prévoit bien la mise en œuvre d'un giratoire au niveau du carrefour actuel RD36-RD351 à proximité immédiate de l'entrée de Leimbach.

B.3- M. Hummel constate que sa parcelle n° 10 (lieu-dit Rodererweg) entre le fossé et la RD 351 est impactée par le projet (accotement de la reprise de la RD 351) et approuve l'utilité publique du projet.

En effet, l'adaptation de la RD351 en direction de Vieux-Thann en tant que branche du futur giratoire engendre une reprise des accotements et talus impactant la parcelle n°10 sur environ 2,45 ares.

B.4- M. Ast, propriétaire des parcelles 436 et 588 en contrebas de la rue de Vieux-Thann en sortie de Leimbach (juste au-dessus du carrefour actuel), exprime son opposition au projet du fait d'une expropriation certainement inéluctable. Cette expropriation amputera notablement sa propriété et l'empêchera de vendre ce terrain avec un objectif de construction. A noter que M. Ast avait déjà vu son permis de

construire refusé par la DDT au motif de l'impossibilité de raccordement du terrain à la rue de Vieux-Thann (proximité du carrefour).

Les parcelles de M. AST seront en effet impactées par le projet et indemnisées selon l'estimation issue de l'avis des Domaines.

B.5- Association pour l'étude et la protection des amphibiens et reptiles d'Alsace (BUFO)

Les rédacteurs de l'association s'intéressent particulièrement au crapaud calamite. Il est étudié dans l'Evaluation environnementale (tome C ; pièce C-2 Etude d'impact ; p. 160/261 et suivantes). Ils estiment discutable le choix du site de compensation :

- espace déjà protégé,
- caractéristiques de ce site ne correspondant pas à l'écologie du crapaud calamite,
- présence d'espèces végétales invasives,
- données de présence du calamite au sud de la Thur.

Un autre site type « friche bien ensoleillée » est-il possible ?

Une réunion d'échange concernant les mesures compensatoires entre les représentants des associations environnementales, la DDT, la chambre d'Agriculture et la CeA, en présence du sous-Préfet est prévue le jeudi 21 octobre 2021. Ainsi, les points B5 et B6 seront complétés à l'issue de cette réunion.

B.6- Association Alsace Nature Groupe local Thur Doller

L'association estime apporter des éléments d'amélioration de la prise en compte de l'environnement, après analyse :

- de la pertinence du projet (réelle nécessité de construire ce barreau ?),
- du diagnostic environnemental (ancienneté et réalisation à minima du diagnostic),
- de l'évaluation des impacts (pas assez de prise en compte de la biodiversité ordinaire),
- des effets cumulés (non prise en compte des effets du PATC et de la future centrale solaire),
- des zones humides (destruction de 24 ares, compensation par un futur délaissé),
- des propositions de compensation (mesures insuffisantes et non localisées à proximité immédiate du projet routier).

Les rédacteurs reprennent les termes de l'association BUFO concernant le crapaud calamite et expriment une opposition relative aux mesures de compensation au sujet du site de compensation. Ils proposent des sites alternatifs avec de forts arguments. Le point 8) aborde la réalisation des ouvrages hydrauliques :

- franchissement du Leimbach sur le nouveau tronçon (en direction de Roderen),
- aspect des bassins de recueil des eaux pluviales de la nouvelle chaussée.

Le risque de l'« effet barrage » de la chaussée est également relevé. Ces critiques et ces arguments peuvent-ils être recus, et comment ?

Une réunion d'échange concernant les mesures compensatoires entre les représentants des associations environnementales, la DDT, la chambre d'Agriculture et la CeA, en présence du sous-Préfet est prévue le jeudi 21 octobre 2021. Ainsi, les points B5 et B6 seront complétés à l'issue de cette réunion.

Concernant la pertinence du projet, les objectifs de l'opération listés ci-dessous mettent en évidence un intérêt indéniable pour cette liaison routière :

- délester la RD 10166 de la part de trafic de transit entre CERNAY et la partie Sud de l'agglomération de THANN ;
- améliorer la liaison entre CERNAY et GUEWENHEIM ;
- desservir le Parc d'Activités du Pays de THANN-CERNAY (PAPTC) à l'Est de VIEUX-THANN pour le giratoire de la RD 103 ;
- desservir les zones d'extension d'habitat prévues au S.D.A.U. (Z.A.C. du Blosen, quartier Est de VIEUX-THANN, LEIMBACH) pour le giratoire de la RD 351 ;
- prise en compte des modes doux (piétons/cycles).

Les études, outre l'analyse de « variantes » inscrites dans un fuseau projet restreint présente au dossier, ont également comparé différentes variantes qui sont décrites dans le mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale dans le tome E pièce E5.

Les diagnostics environnementaux ont été réalisés en 2013 avec une actualisation en 2017. Le dossier d'enquête publique ayant été envoyé aux différents services de l'Etat au second semestre 2020, aucune nouvelle actualisation n'a été réalisée entre 2017 et 2020.

Les sols pollués dont la CeA a connaissance ont été sondés et une classification de base a été réalisée. Les déchets seront orientés dans des filières adaptées selon leur nature après résultats des analyses qui seront réalisées à l'avancement des travaux. Si une zone de déchets devait être découverte en phase travaux, des analyses complémentaires seront menées in situ et les matériaux seront ensuite évacués vers des centres adaptés.

Concernant la compensation de l'impact sur les zones humides dans un futur délaissé de la RD351 côté Leimbach, des éléments détaillés figurent dans le tome D pièce D1 annexe 11.4 ainsi que dans le mémoire en réponse fait à la DDT dans le Tome E.

Concernant le point 8 relatif aux ouvrages hydrauliques, les caractéristiques générales de l'ouvrage sur le Leimbach sont décrites dans les Tome D pièce D1 §7.5 et Tome E dans le mémoire en réponse à l'avis de la DDT. Les bassins disposeront d'un volume mort en eau d'une hauteur de 30 cm favorisant le développement de la végétation. Les talus seront engazonnés.

Par ailleurs, la route ne fera pas barrage : les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour une crue centennale et une étude hydraulique, réalisée à la demande de la DDT, conclut sur l'adéquation du dimensionnement des ouvrages par rapport à la zone inondable (évoquée dans le Tome D, pièce D1 §7.7.3 Mesures compensatoires proposées et dans le Tome E dans le mémoire en réponse à la DDT.

Enfin, concernant le point 9, l'avis de la MRAe figure bien au dossier dans le Tome E ainsi que le mémoire en réponse de la CeA.

C- Contributions particulières non directement liées au projet

C.1- M. Dreyer argumente avec raison sur la nécessité d'aménager, de manière sécurisée, l'accès à la halte SNCF/Tram-train ZI Vieux-Thann depuis la future voie verte du fait d'une vraisemblable augmentation d'usagers.

Il semble en effet opportun de mener une réflexion à terme pour améliorer la continuité de la voie verte en direction de la gare SNCF de la ZI Vieux-Thann. Le futur schéma directeur des itinéraires cyclables de la CeA n'étant pas encore adopté, ce projet pourrait éventuellement y être intégré après échanges entre les différentes parties prenantes.

C.2- Un ensemble d'habitants de la rue d'Issenbourg à Leimbach, et proche de celle-ci, représenté par MM. Wioland et Rueff, a signé une pétition demandant la mise en place d'aménagements destinés à réduire la vitesse des véhicules venant et allant vers Roderen. Le lieu cité est hors périmètre du projet, mais lié à lui par la proximité au projet, la vitesse des véhicules, la circulation des piétons et surtout des cyclistes (collégiens et lycéens), la visibilité pour sortir sur la RD 351. La problématique sécuritaire citée (notamment les jeunes cyclistes) concerne la RD 351 depuis Roderen/sorties de Leimbach jusqu' à Vieux-Thann et l'avenue Pasteur vers Thann.

Les doléances de ces riverains ne peuvent être prises en compte dans le cadre de la liaison routière. Toutefois, au vu des différentes remarques émises (problèmes de vitesse, difficultés d'accès, sécurité piétons/cycles, etc.), ceux-ci peuvent transmettre leurs observations au service routier de Mulhouse qui est l'interlocuteur de proximité des usagers.

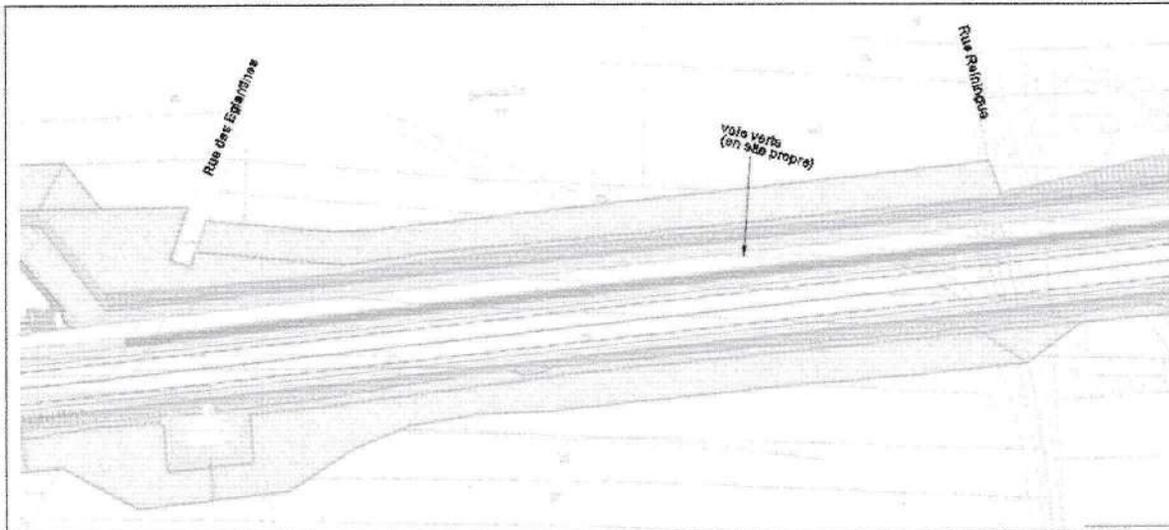
3 Questions et précisions complémentaires

3.1- Les HCC (Hôpitaux Civils de Colmar) sont-ils informés du projet routier et qu'un dépôt de déchets se trouve dans la parcelle leur appartenant ?

Les parcelles n°13-14-15 section 19 à Vieux-Thann et n°27 section 27 à Aspach-Michelbach appartiennent actuellement au Groupement Hospitalier de la Région de Mulhouse Sud Alsace.

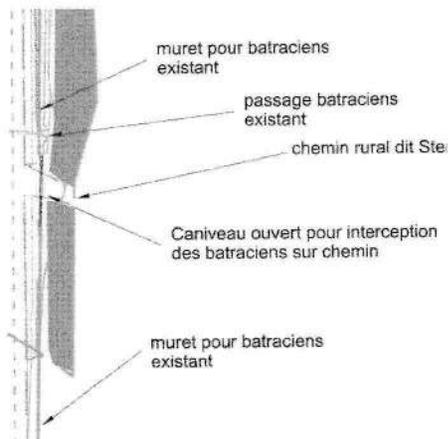
Celui-ci a été informé à plusieurs reprises du projet de liaison routière (notamment plusieurs échanges par mail au cours de l'année 2017). Il a également été destinataire d'un courrier informatif envoyé en parallèle de l'enquête publique et destiné à obtenir un accord de principe quant à la cession des emprises concernées à l'amiable. Une réunion s'est tenue sur place lundi 27 septembre entre les représentants du GHRMSA et le chef de projet de la CEA qui leur a indiqué l'existence de dépôts de déchets hospitaliers sur leur parcelle.

3.2- Le passage inférieur d'un chemin de promenade n'étant pas possible pour les raisons évoquées (hauteur de la nappe), un raccordement à la voie verte est-il envisageable ? Si oui, le chemin rural en direction du Sud-ouest pourrait être choisi et les promeneurs auront la possibilité d'aller jusqu'au rond-point RD 331/RD 103 pour continuer vers le Sud (évoqué en réunion de synthèse).



Localisation des chemins / projet

Deux chemins sont concernés : Rue des Églantines (celui « en direction du Sud-Ouest » évoqué ci-dessus) et la Rue Reiningue. Les deux chemins font face à une zone de muret continu anti-franchissement de batraciens. Si le raccord des chemins est réalisable géométriquement, il va présenter un risque de cheminement des batraciens. La mise en place d'un caniveau ouvert ou à grille fine (type caillebotis) semblerait possible mais son efficacité paraît limitée.



Projet caniveau batracien sur chemin / réalisation

3.3- Le (ou les) tableau d'information de direction et situation des entreprises installées sur les parcs d'activité sont à la charge des gestionnaires des parcs. Le maître d'ouvrage leur rappellera la mise à jour éventuellement nécessaire.

Remarque prise en compte.

3.4- J'ai bien noté que la politique de la CEA (et auparavant le CD 68) est de ne pas éclairer les RD hors agglomération. Cependant, le carrefour actuel d'entrée de Leimbach est éclairé et cet aspect doit être déterminé avec la commune de Leimbach. Il est également nécessaire d'effectuer un marquage (phosphorescent ?) du rond-point RD 331/RD 103 afin que les conducteurs de tous les véhicules ne soient pas surpris par la présence de ce rond-point et ne soient également pas attirer du regard vers l'éclairage des voies du PATC. Il est également important de considérer cet aspect concernant les usagers de la voie verte (évoqué en réunion de synthèse).

Hors agglomération, aucun éclairage public n'est prévu. Actuellement, même en agglomération, les collectivités ont généralement comme objectif la réduction/limitation de l'éclairage nocturne pour des raisons environnementales (pollution lumineuse) et économiques. Si la commune de Leimbach souhaite la mise en œuvre d'un éclairage public sur le giratoire RD351-RD331-RD36, une convention financière et de gestion ultérieure devra être passée entre les 2 collectivités.

La section courante et les giratoires bénéficieront de marquage au sol visible la nuit et par temps de pluie (marquage VNTP). Les giratoires posséderont également des bordures blanches et des plots à réflexion omnidirectionnelle sur l'îlot central et les branches permettant une lisibilité et visibilité accrue.

En complément, la limitation d'éclairage public est bénéfique pour les espèces animales nocturnes tels que les chiroptères.

Concernant l'éclairage sur le PAPTC, celui-ci semble suffisamment distant de la section courante de la liaison routière pour ne pas gêner les usagers de la RD331 la nuit.

Enfin, il n'est pas d'usage d'éclairer des voies vertes hors agglomération.

3.5- La vitesse est un élément central de réflexion concernant ce projet de voie routière nouvelle (évoqué en réunion de synthèse).

Je suis prêt à recommander une limitation de la vitesse à 70 km/h sur la nouvelle RD 331 aux motifs :

- que l'évitement des rues de Vieux-Thann pour aller à Leimbach (et l'inverse) sera encore bénéfique en temps,

- que le « barreau » faisant 2 km (divisé en 2 parties par un rond-point), l'accélération et la décélération à 80 km/h ne sert à rien,

- qu'il y aura un abaissement du niveau sonore (des études peuvent le quantifier),

- que la commune de Vieux-Thann peut inclure une zone d'activités dans son futur PLU,

- que la faune et la flore ne peuvent qu'en être gagnants.

Le problème évoqué par les habitants de Leimbach au sujet du secteur faisant suite à la nouvelle chaussée en direction de Roderen pourrait être traité dès la livraison du nouveau rond-point. J'avance la suggestion de « rentrer » la section entre les 2 ronds-points d'entrée/sortie de Leimbach en agglomération, signifiant une limitation de la vitesse à 50 km/h.

(évoqué en réunion de synthèse)

La vitesse réglementaire prévue actuellement est de 80km/h.

Un des intérêts de cette liaison est effectivement de délester le trafic dans les rues de Vieux-Thann. De ce fait, il n'apparaît pas pertinent de réduire davantage la vitesse réglementaire.

Une réduction de vitesse de 10km/h entraîne une faible baisse du niveau sonore, généralement imperceptible à l'oreille humaine. Pour rappel, les études acoustiques n'ont pas mis en évidence de dépassement des seuils de bruit à terme.

Par ailleurs, la vitesse réglementaire du barreau routier ne constitue pas un frein à l'inscription au PLU d'une zone d'activité sur la commune de Vieux-Thann. Les études de trafic prennent ainsi en compte la prospective de développement urbain à proximité des barreaux.

Concernant le bienfait pour la faune et la flore d'un abaissement de circulation de 80 à 70km/h, nous ne possédons pas d'éléments quantifiables à ce sujet. Plusieurs mesures seront mises en œuvre pour réduire les risques de collision avec la petite faune (passage faune sous la chaussée, murets anti-batracien, banquettes pour passage faune sous l'ouvrage du Leimbach).

Le passage en agglomération de la RD351 entre le futur giratoire RD331-RD351-RD36 et le carrefour RD351-RD34.1 distants d'environ 800m ne semble pas une solution adaptée aux problèmes exposés par les riverains et n'est pas en lien avec l'enquête publique de la liaison routière. En effet, il y a environ 500m de distance entre les dernières habitations situées rue d'Issenbourg et le futur giratoire de la liaison routière sur une chaussée typée hors agglomération, limitée à 70 km/h, dans un contexte totalement rural (présence de prairies et cultures de part et d'autres) qui ne permettrait pas aux usagers de la route d'adapter leur conduite et leur vitesse à un environnement urbain. De plus la configuration du giratoire et de ses branches est de type interurbaine (ou rase campagne) et pas urbaine.

3.6- Le dossier ne mentionne pas (sauf erreur de ma part) comment la circulation sera « restituée » aux chaussées existantes :

-sur RD 351 vers Roderen,

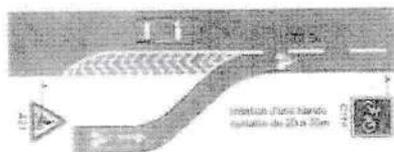
- sur RD 36 (montée vers Leimbach centre),

- sur RD 351 vers Vieux-Thann,

- sur RD 103 côtés Vieux-Thann et Aspach-le-Haut/rond-point PATC,

afin d'assurer la sécurité des piétons et cyclistes face aux véhicules automobiles. (évoqué en bilan 2ème phase de concertation -p. 5/6- et en réunion de synthèse)

Aux extrémités du projet, en l'absence de continuité de la voie verte, des insertions cyclistes sur la chaussée seront mises en œuvre comme sur le schéma ci-dessous. A l'issue de ces insertions, les cyclistes circuleront sur la chaussée.



Réponse EGIS : Les insertions seront réalisées selon le schéma ci-dessus. Les accotements seront revêtus en enrobés sur une largeur de 1,50m et sur une longueur de 20m. Les bandes dérasées n'étant pas revêtues, un biseau de rabattement sur une longueur de 10m permet d'insérer les cycles sur la chaussée. La signalisation de police et le marquage seront également mis en cohérence.

Sur la RD351 vers Roderen, il n'y a pas de continuité piétonne. Les vélos bénéficient d'une voie d'insertion en allant vers Roderen et d'un décrochement pour les usagers venant de Roderen.

Sur la RD36, pour les piétons, il y a une continuité avec les trottoirs de l'agglomération. Les vélos bénéficient d'une voie d'insertion en allant vers Leimbach et d'un décrochement pour les usagers venant de Leimbach.

Sur la RD351 vers Vieux-Thann, il n'y a pas de continuité piétonne. Les vélos bénéficient d'une voie d'insertion en allant vers Vieux-Thann et d'un décrochement pour les usagers venant de Vieux-Thann.

Sur la RD103, il n'y a pas de continuité de voie verte vers Vieux-Thann parce qu'elle se fait par une voie verte existante à l'Est du giratoire.

Sur la RD103 vers le PATC, la voie verte rejoint la voie verte du PATC à proximité du giratoire existant (sur les deux rives).

3.7- Y a-t-il eu une réaction de la profession agricole, hormis la contribution de M. Thierry Roy (registre Concertation Etudes préliminaires p. 2/41) ?

Plusieurs réunions se sont tenues en 2017 avec les exploitants agricoles concernés, les représentants des communes et Communauté de Communes, la Chambre d'agriculture et les représentants du Département afin de prendre en compte certaines observations formulées (adaptation du système de drainage des parcelles exploitées par M. ROY, accès aux parcelles, etc...).

3.8- Quelle suite à été donnée à la demande de M. Calligaro (Glaces ALBA) (registre Concertation Etudes préliminaires p. 1/41) ?

Pour des raisons évidentes de sécurité routière, un accès privé direct sur le futur barreau n'est pas une solution à privilégier, notamment à cause du risque de cisaillement des flux lié aux mouvements de tourne-à-gauche. Ainsi, aucune suite favorable ne peut être donnée à cette demande.

3.9- 2 délaissés existeront à la fin des travaux côté Leimbach :

- l'un au-dessus du rond-point.

- l'autre à l'Ouest du rond-point.

Il est possible de les considérer dès maintenant comme compensation environnementale. Un retour à l'agriculture n'aurait quère de sens en fonction de l'accès notamment. Se reporter à la réponse de la CEA suite à l'avis de la DDT Service Police de l'Eau.

Les délaissés resteront effectivement sur domaine CeA et recevront un aménagement paysager adapté (enherbement prairial, plantations, zones humides, etc...).

3.10- Une réponse a-t-elle été donnée à la commune de Roderen suite à sa contribution lors de la 2ème concertation (avis favorable, préconisation de prolongement de la voie verte) ?

Nota : plusieurs demandes identiques lors de la 2ème concertation.

Une réflexion est en cours entre le Pôle Mobilité de la CeA et les partenaires locaux concernant la mise en œuvre de la continuité cyclable, cette étude n'étant pas rattachée au projet de liaison routière. Un porteur du projet devra être désigné à court terme.

3.11- DDT 68 Service Transport, Risques et Sécurité (PPA - Personne Publique Associée)

Ce service a émis un avis préalable à l'EP, daté du 05 août 2021, mais n'a pas été intégré au dossier, ni votre réponse.

Le § 11 traite du bruit émis, en considérant un accroissement notable du trafic. Il indique que le PLU de la commune de Vieux-Thann (en cours d'élaboration) doit en tenir compte. La commune, favorable au projet de nouvelle voie routière (vu l'emplacement réservé sur le règlement graphique datant du POS) a donc le devoir de prévoir toute mesure d'isolement acoustique.

Le § 13 est relatif aux transports exceptionnels (TE). Cet aspect est traité dans le dossier, mais une réponse aux contrarguments est nécessaire.

Le § 2 rappelle la nécessité de prévention lors des travaux (chantier et risques induits).

Au § 3, l'avis rappelle la compatibilité du projet avec les dispositions du PPRT de PPC Cristal France, du PPRI de la Thur, du PAC de la Doller.

Le § 421 attire l'attention sur la nécessaire protection de prairies.

Le § 6 concerne le volet agricole. Du fait que le tracé de la voie coupe des grandes parcelles exploitées en 2, l'avis demande l'anticipation de l'accès par les engins agricoles en période culturale (ensemencement, récolte).

L'étude acoustique réalisée a démontré que des protections acoustiques ne sont pas nécessaires au vu de la réglementation en vigueur.

La liaison routière n'est pas un itinéraire pour convois exceptionnels. Les carrefours giratoires actuels autour du PATC n'ont pas été dimensionnés en conséquence. Il n'y a donc pas lieu de dimensionner le giratoire de la RD103, et par conséquent la liaison routière, pour un convoi exceptionnel comme évoqué au §13. L'ensemble sera compatible aux véhicules courants.

La nécessité de prévention lors des travaux (chantier et risques induits est une obligation réglementaire. Au vu du chantier, il y aura une coordination SPS (Sécurité et Protection de la santé) de niveau 1, et un CISSCT (Collège Interentreprises de Sécurité, de Santé et des Conditions de Travail). L'objectif de ce collège est de rassembler les différents acteurs du chantier pour qu'ils échangent sur la santé et la sécurité.

La protection des zones sensibles, dont les prairies, sera assurée en phase travaux par des dispositifs d'isolement et de balisage.

L'accès par les engins agricoles en période culturale (ensemencement, récolte) sera intégré à la coordination générale des travaux. Le planning général de réalisation tiendra compte des calendriers locaux liés à l'agriculture.

3.12- DDT Service Police de l'Eau (PPA – Personne Publique Associée)
Voire réponse au § 5) Remblais en zones inondables est très succincte et ne donne pas de précision pour ce qui concerne la prise en compte de la zone inondable du Wassergraben.

Le BVN du Leimbach, la zone inondable induite et l'OH correspondant sont bien décrits dans d'autres parties de la réponse (ainsi que dans certaines parties du dossier : tome D). Il est nécessaire d'indiquer les mêmes caractéristiques concernant le Wassergraben (et pas simplement « ...prend en compte la totalité de la zone inondable du Wassergraben »).

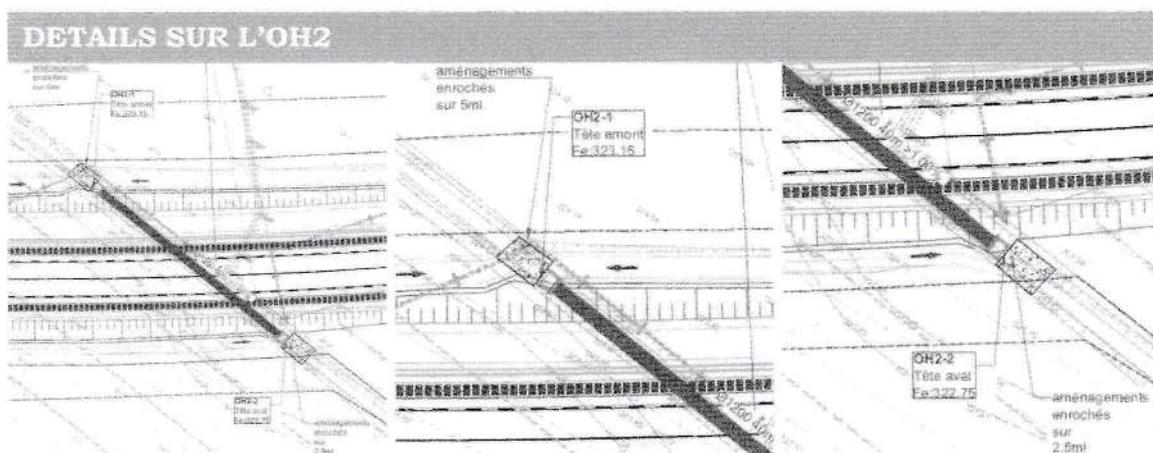
Ci-dessous un extrait de la notice « eaux pluviales » du PRO

Interfaces avec la zone inondable

Zone inondable section RD351 / RD103 : ouvrage hydraulique sur le fossé du Wassergraben)

- Le bassin versant BVN1 intercepté par le projet a actuellement un débit centennal de 3,68 m³/s pour une pente moyenne de 2 %. Le Wassergraben y a actuellement une pente de 1,00 % au droit du projet.
- Le projet prévoit un rétablissement hydraulique par un OH circulaire en béton de diamètre 1 200 mm avec une pente de 1,00 % et une capacité de 3,70 m³/s. Des aménagements enrochés ponctuels permettent de briser les vitesses aux interfaces entre le fossé à revêtement naturel et le béton. Ils seront non jointoyés pour faciliter une végétalisation future sans en ôter la fonction de limitation de la vitesse d'écoulement.

Un OH est créé sur le fossé du Wassergraben mais rétablit les conditions hydrauliques de l'existant.

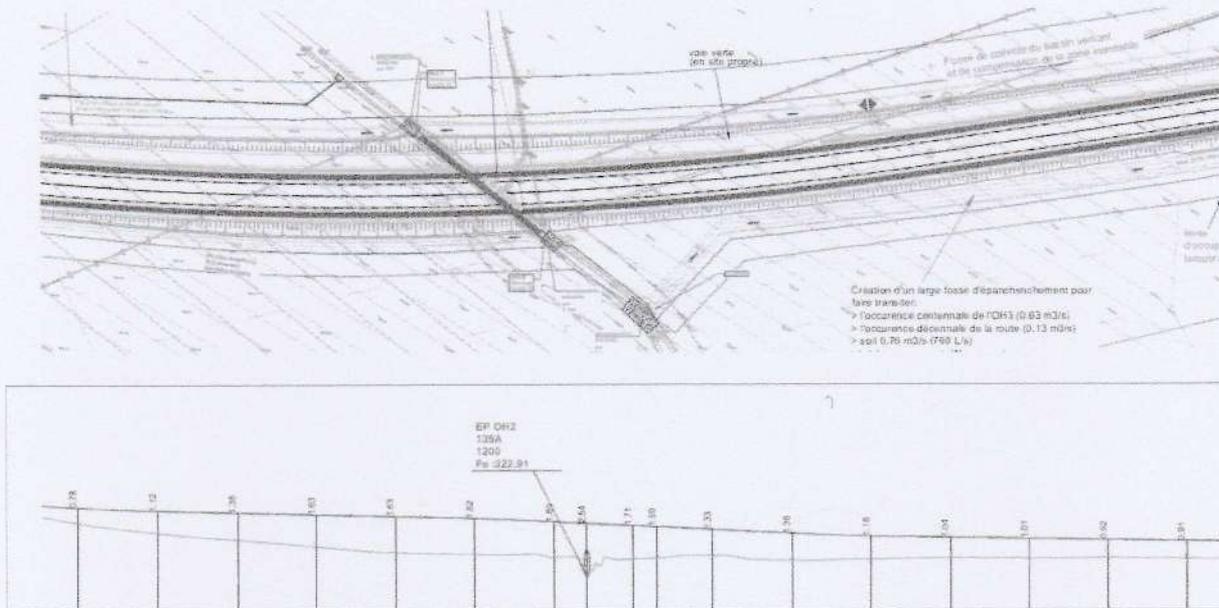


Zone inondable section RD351 / RD103 : remblais sur le champ d'inondation du fossé du Wassergraben

- Actuellement, le fossé du Wassergraben forme un point bas dans des zones d'écoulements de bassins versants amont à pentes faibles.
- Avec le projet, un remblai est créé. Il va impacter un champ d'inondation d'une dizaine de centimètres de lame d'eau. Un ouvrage hydraulique de transparence (OH2) à l'occurrence centennale est mis en place, ainsi que des fossés latéraux élargis.

Le projet soustrait 7 180 m² sur le champ d'inondation du fossé du Wassergraben mais l'impact est compensé « volume pour volume » par la création de fossés larges (voir détails des calculs ci-après).

LOCALISATION ZONE INONDABLE DU FOSSE DU WASSERGRABEN



Calculs des compensations de la zone inondable

Zone inondable section RD351 / RD103 (fossé du Wassergraben)

- Bilan perte/gain par rapport au champ d'inondation :
 - Chaussée neuve : $7180 \text{ m}^2 \times 0.10 = 718 \text{ m}^3$ (perte) (hypothèse de hauteur d'eau 10 cm)
 - Fossé N-O : $108 \text{ ml} \times 0.50 = 54 \text{ m}^3$ (gain) (0.50 = section du fossé trapézoïdal 50x50x50)
 - Fossé S-O : $134 \text{ ml} \times 0.50 \text{ m}^2 = 67 \text{ m}^3$ (gain)
 - Fossé N-E : $200 \text{ ml} \times 0.50 = 100 \text{ m}^3$ (gain)
 - Fossé S-E : $158 \text{ ml} \times 0.50 = 79 \text{ m}^3$ (gain)
 - Totaux pertes + gains : $-718 + (54+67+100+79) = -418 \text{ m}^3$ (perte)
- Surface soustraites au champ d'inondation :
 - 7 180 m²
- Définition de la compensation :
 - Sur la largeur de la zone inondable, côté amont, il faut donc une noue qui puisse stocker 418 m³ + les volumes des fossés nécessaires à la transparence hydraulique du bassin versant naturel (54 m³ pour le fossé N-O et 100 m³ pour le fossé N-E), soit $418+54+100 = 572 \text{ m}^3$ arrondi à 600 m³ (+5%).
 - La largeur de la zone inondable étant de 450 ml, les 600 m³ impliquent une section des fossés N-O et N-E de 1.35 m² nécessaire pour la collecte du BV et le volume de compensation pour la zone inondable.

- Les fossés auront une ouverture de 3.20 m, une profondeur de 50 cm, un fond de 2.20m et deux talus de 50 cm à 1/1 (voir plan général).
- **Par la création d'une surlargeur de fossé de 1.70 m, les pertes sur le champ d'inondation du fossé dit Wassergraben sont compensées.**

3.13- DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement – Service eau, biodiversité, paysages) (PPA – Personne Publique Associée)
Le tableau en réponse au § 1.1- Impacts bruts devrait donner les précisions sur l'utilisation (partielle) de ce qui est fait de la zone par le projet routier (p. 3 réponse).

L'extrait cartographique en page 6 pourra être adapté en réalisant un zoom sur la zone concernée et en y indiquant les codes Corine des divers habitats concernés listés en page 3 dans le tableau.



RD331 – Liaison entre la RD1066 et la RD351 à VIEUX-THANN

Complément au mémoire en réponse au PV de synthèse du commissaire-enquêteur suite à enquête publique du 20 août au 22 septembre 2021

B- Contributions particulières et associatives directement liées au projet

B.5- Association pour l'étude et la protection des amphibiens et reptiles d'Alsace (BUFO)

Les rédacteurs de l'association s'intéressent particulièrement au crapaud calamite. Il est étudié dans l'Evaluation environnementale (tome C ; pièce C-2 Etude d'impact ; p. 160/261 et suivantes). Ils estiment discutable le choix du site de compensation :

- espace déjà protégé,*
- caractéristiques de ce site ne correspondant pas à l'écologie du crapaud calamite,*
- présence d'espèces végétales invasives,*
- données de présence du calamite au sud de la Thur.*

Un autre site type « friche bien ensoleillée » est-il possible ?

B.6- Association Alsace Nature Groupe local Thur Doller

Les rédacteurs reprennent les termes de l'association BUFO concernant le crapaud calamite et expriment une opposition relative aux mesures de compensation au sujet du site de compensation. Ils proposent des sites alternatifs avec de forts arguments.

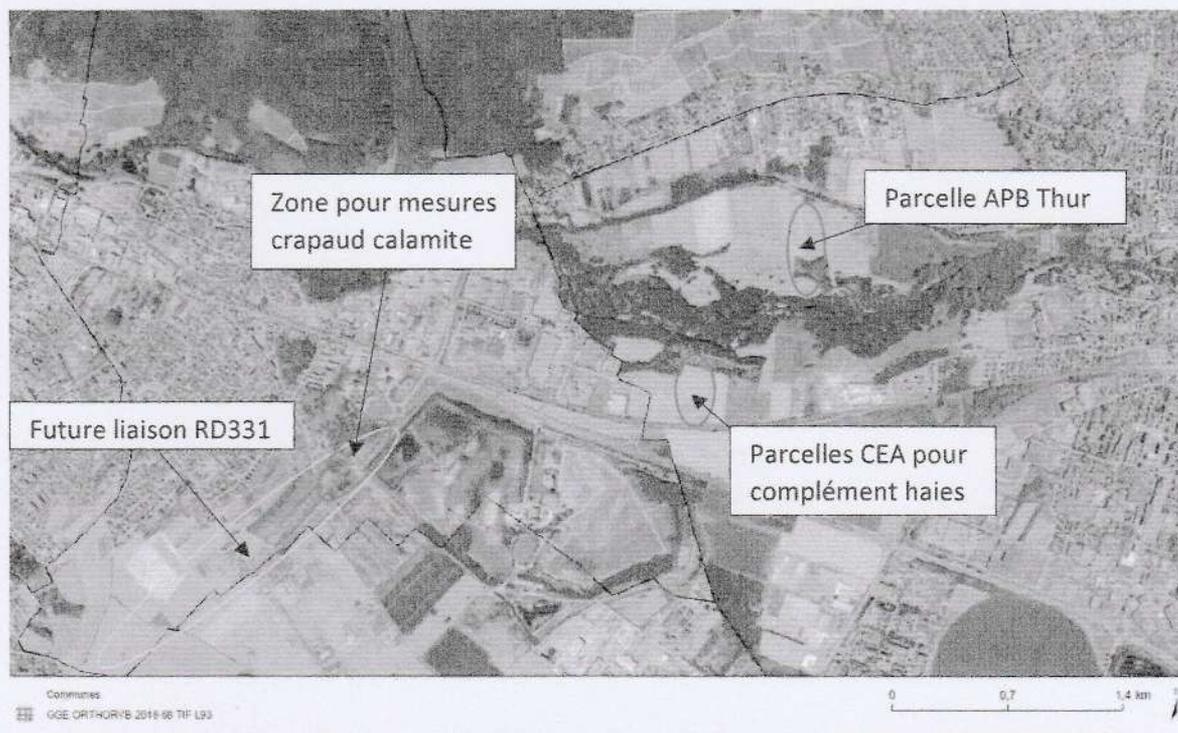
Une réunion concernant les mesures compensatoires prévues sur la parcelle située au sein de l'APB de la Thur s'est tenue le jeudi 21 octobre 2021. L'objectif de la réunion était de trouver un consensus sur les compensations réalisables sur la parcelle appartenant à la Collectivité européenne d'Alsace tout en respectant les objectifs de l'APB de la Thur. Etaient présents, la DDT (service eau, environnement et espaces naturels), la DREAL (pour la partie dérogation aux espèces protégées), le CSA, Alsace Nature ainsi que la CEA et son Maître d'œuvre EGIS.

La mesure compensatoire MC011 concernant la conversion de grande culture en prairie répond parfaitement aux objectifs du secteur. Il conviendra toutefois d'appliquer une méthodologie adaptée et ayant fait ses preuves sur site : décapage de la terre superficielle chargée d'intrants préalablement à l'ensemencement à partir de semences prélevées sur les prairies anciennes voisines. Cette mesure est validée par les différents interlocuteurs.

Concernant la restauration d'une prairie abandonnée au sein du boisement (MC013), après discussion et suite à des avis divergents, il a été décidé de ne pas appliquer cette mesure complémentaire.

Les mesures d'accompagnement MA01 (création d'un îlot de sénescence) et MA02 (restauration d'un bosquet en lieu et place de robiniers faux-acacias qui devront être supprimés y compris les systèmes racinaires) sont maintenues telles que décrites dans le dossier.

La mesure compensatoire MC021 prévoyant l'implantation de 1100ml de haies et ligneux isolés sur la parcelle située dans l'APB devra être adaptée. En effet un cloisonnement de celle-ci n'est pas en adéquation avec l'objectif de l'APB d'obtenir des prairies ouvertes d'un seul tenant. Ainsi, après de nombreux échanges, il a été convenu de maintenir la plantation d'arbres isolés sur la parcelle mais en dehors de la future zone en prairie ainsi qu'une zone de plantation de haies à l'extrémité Nord de la parcelle contre la piste cyclable. Le linéaire prévu ne pouvant être mis en œuvre sur ce secteur, le reste sera à planter sur des parcelles situées entre la voie ferrée, la ZI de Vieux-Thann et la Thur, au Sud de l'APB et à une distance plus proche de la future liaison routière (cf. extrait ci-dessous).



Enfin, la réalisation de mares à destination du crapaud calamite/amphibiens sur la parcelle 98 située dans l'APB a été supprimée. En effet, l'absence de populations recensées de crapaud calamite à proximité de cette zone malgré un biotope favorable, la pollution de la Thur (mercure notamment) et les inondations régulières avec modification du lit de la rivière ne permettront pas d'obtenir une mesure viable sur ce secteur. Ainsi, il a été décidé de mettre en œuvre des mesures au plus près du barreau routier et de la zone impactée (secteur RN1066- ancienne gravière – terrils) en créant des mardelles et dépressions dans les délaissés du projet ou sur

des terrains à proximité immédiate dont la CeA pourrait s'assurer de la maîtrise foncière.

Au vu des modifications apportées concernant les mesures compensatoires, le représentant de la DREAL a indiqué aux représentants de la CeA de fournir dans les meilleurs délais une note technique complémentaire afin de localiser l'ensemble des mesures/adaptations et de justifier de l'équivalence écologique de celles-ci.

Annexe 10

Demande de report de délai de remise du rapport et réponse favorable de la Préfecture

Yvan RENCKLY

3^E rue de la Forêt

68200 MULHOUSE

Commissaire enquêteur

à M. le Préfet du Haut-Rhin

Objet : report du délai de remise du rapport d'enquête et des conclusions motivées

Mulhouse, le 13 octobre 2021

Monsieur le Préfet,

Je suis titulaire de l'enquête publique (EP) concernant le projet de liaison routière RD 331, EP préalable à la DUP et à l'autorisation environnementale (cf. votre arrêté du 23 juillet 2021). Ce projet est à l'initiative de la CeA, Direction des Routes, des Infrastructures et des Mobilités, maître d'ouvrage.

Conformément à l'article L123-15 du Code de l'environnement, je sollicite un report de la date de remise de mon rapport ainsi que de mes conclusions motivées. La date réglementaire de remise du rapport est le 22 octobre 2021, soit 30 jours après la fin de l'EP.

Ce report ne peut excéder 15 jours et je prendrai contact en temps utile avec votre Bureau des enquêtes publiques et des installations classées pour définir la date exacte de remise des documents cités.

La raison de ce report est liée à des considérations environnementales, à savoir principalement les mesures de compensation envisagées par le maître d'ouvrage. Ces mesures sont jugées insuffisantes et/ou remises en cause par 3 associations/organismes environnementaux (le CSA, BUFO et Alsace Nature). Les associations BUFO et Alsace Nature ont fait connaître leur opinion en tant que membres du comité consultatif de l'Arrêté de Protection du Biotope de la Thur, ainsi qu'en dernier temps de l'EP par 2 contributions écrites.

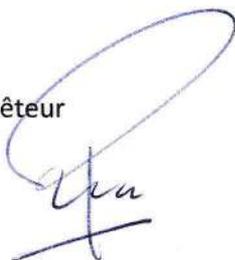
Le représentant du maître d'ouvrage m'a appris qu'une réunion est prévue à l'initiative du Sous-Préfet de Thann le 21 octobre (soit la veille de la remise du rapport) afin de déterminer des mesures compensatoires satisfaisantes aux yeux des organisations contributrices lors de l'EP. L'avis du responsable du projet étant obligatoire, je vous joins copie de son courriel du 11.10.2021 justifiant un report de la date de remise de mon rapport d'EP.

Je vous remercie par avance de bien vouloir prendre ma demande en considération.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

Yvan RENCKLY

Commissaire enquêteur



Copie au Tribunal Administratif de Strasbourg



PRÉFET DU HAUT-RHIN

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SERVICE DE LA COORDINATION DES POLITIQUES
PUBLIQUES ET DE L'APPUI TERRITORIAL

BUREAU DES ENQUÊTES PUBLIQUES ET INSTALLATIONS
CLASSÉES

Affaire suivie par : Mme Clémence SCHMIDT

Tél. : 03 89 29 22 17

clemence.schmidt@haut-rhin.gouv.fr

Colmar, le 15 OCT. 2021

Monsieur,

Par courrier du 13 octobre 2021, vous sollicitez un report de la date de remise de votre rapport, dans le cadre de l'enquête publique portant sur le projet de liaison routière RD331 entre la RD1066 et la RD351 à Vieux-Thann, Aspach-Michelbach et Leimbach, ouverte par arrêté du 23 juillet 2021.

Conformément à l'article L123-15 du code de l'environnement, un délai supplémentaire peut vous être accordé, après avis du responsable du projet.

Après avoir pris contact avec le responsable du projet, et au vu du courriel du 11 octobre 2021 qu'il vous a adressé (joint en copie à votre demande), je vous informe que je vous accorde une prolongation du délai de remise de votre rapport qui prendra fin le 22 octobre 2021.

Je vous invite cependant à me remettre vos rapport et vos conclusions, dès que ce sera possible et au plus tard pour le vendredi 5 novembre 2021.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.

Le préfet,
pour le préfet et par délégation,
le chef de service

Etienne SPETTEL

Monsieur Yvan RENCKLY
3E rue de la Forêt
68200 MULHOUSE